

Le système ferroviaire est mort, vive l' « *écosystème ferroviaire* » !

Depuis la loi de réforme, la Troïka du ferroviaire (Rapoport, Pepy, Saint-Geours), aussi impitoyable que celle de l'Union Européenne qui met la population grecque à genoux, nous explique que les maîtres mots du système sont désormais « **partenariats industriels** » et « **écosystème ferroviaire** ».

Dans le champ de SNCF-Réseau, cela signifie qu'il faut s'appuyer sur les capacités de production, d'innovation – voire de lobbying, disent certains - des acteurs du privé, pour assurer l'énorme effort de maintenance, nécessaire aujourd'hui pour ralentir le vieillissement du réseau (même pas le stopper ni encore moins le rajeunir). Mais aussi pour penser des méthodes, des outils, des techniques d'industrialisation de cette maintenance (ingénierie de la maintenance). Mais encore aussi pour penser le développement du réseau (ingénierie ferroviaire tout court). Mais encore aussi pour assurer la sécurité des chantiers. Etc.

Rappelons au passage que c'est la logique par activités et la création du binôme RFF/SNCF, qui a renchéri la charge globale du système, en générant des coûts de transaction internes à la SNCF (entre branches), mais plus encore entre SNCF et RFF, d'un montant correspondant peu ou prou au 1,5 milliard annuel qu'on estime avoir manqué pour entretenir correctement le réseau.



Aujourd'hui, les mêmes équipes dirigeantes, nous expliquent avec la même morgue, que **le Groupe Public Ferroviaire (« GPF »), ne doit plus se penser comme le dépositaire d'un système ferroviaire techniquement intégré, avec la visée sociale de rendre un service public** (impliquant la compétence système et la compétence dans chacun des composants du système). Mais **plutôt comme le protecteurs et nourricier de l' « écosystème ferroviaire »**, dont l'objectif n'est plus le service public à la collectivité, mais la somme plus ou moins cohérente des appétits privés, dont l'intérêt pour le ferroviaire dépend surtout du taux de profit escompté.

Entendons-nous bien ! Des entreprises privées sont toujours intervenues dans le ferroviaire pour y apporter leurs moyens de production (et en être payées, car ce n'est pas de l'altruisme !). Au temps des Compagnies pour commencer. Mais même depuis la création de la SNCF, le système ferroviaire n'a jamais été autarcique, c'est-à-dire ne vivant que sur ses ressources. Toutefois, **l'ingénierie du système, de sa maintenance, de sa sécurité, était dans la maîtrise d'une même entité, capable d'apprécier et de jouer sur les différents composants pour atteindre un seul but**

commun et partagé : faire circuler des trains en toute sécurité. Ça ne garantissait pas un fonctionnement idyllique, car dans une structure hiérarchique et autoritaire, des comportements féodaux créaient des rigidités entre Directions. Mais **l'arbitrage de ces conflits, à l'intérieur d'une même entité globale, et avec le souci commun de la sécurité, permettait de conserver la logique système jusqu'au degré de base de la production** (la Région SNCF, autorité commune garante d'un système intégré sur ce maillage territoriale).

Aujourd'hui, parachevant une évolution dénoncée par SUD Rail depuis sa création en 1995, **c'est la logique système qui vole en éclats, pour un modèle présenté comme « ouvert », où le rôle du « gestionnaire » d'infrastructure est de fixer des standards minimum pour chaque sous-**

ensemble, le moins dépendant possible des autres, afin de permettre à tous de venir sur celui de son choix, faire son marché (dans tous les sens du terme) et tenter de placer une technique, un expertise, une méthode, qui lui assurera une rente économique la plus longue et profitable possible.

D'où des techniques de financement qui ne règlent rien de la dette et au contraire l'aggravent (voir le Lettre Economique SUD Rail n°51 d'octobre 2015 sur le scandale du chantage au péage fait par le « PPP iste » de la LGV Sud Europe Atlantique). D'où une désintégration des métiers au sens propre, c'est-à-dire leur découpage (le « détournage » selon le vocabulaire des décideurs) pour pouvoir progressivement externaliser des petits bouts de ceci ou de cela, ce qui multiplie les interfaces... et les risques pour la sécurité. D'où une posture où l'on demande aux cheminots de faire monter en compétences les entreprises privées pour qu'elles puissent recréer, elles, des mini-intégrations capables de gérer des sous-ensembles du système, et remplacer purement et simplement les cheminots.

Bref, c'est l'exact contraire des logiques du monde privé, pourtant prises en exemple. **Dans le privé en effet, soit on coule commercialement son concurrent pour le racheter ensuite, soit on prend discrètement le contrôle de son capital pour s'accaparer ses parts de marchés. Mais jamais on ne lui passe des marchés et/ou on lui transfère notre savoir-faire pour lui permettre de devenir plus fort et nous manger la laine sur le dos !** Cette logique que développe aujourd'hui le GPF (et que Jacques Rapoport a déjà mise en oeuvre à La Poste auparavant) est objectivement suicidaire.

L'« écosystème ferroviaire » est donc un écosystème de prédation, où une vache à lait constamment dénigrée (le travail des cheminots), se fait dépecer par toutes sortes de prédateurs ou de charognards (loups, hyènes, chacals, vautour, selon les images que vous préférerez).

Nous reviendrons dans des *LETTRE ECONOMIQUE* ultérieures, sur le détail de chacun de ces mécanismes (PPP, standardisation et morcellement des fonctions concourant à la sécurité, externalisation de l'ingénierie ferroviaire, externalisation de la maintenance, inversion des rôles entre filiales et maison mère, externalisation des chiffres d'affaires porteurs, etc.), à la lumière de ce que vos représentants SUD Rail aux Conseils d'Administration de Mobilités et de Réseau, au Conseil de Surveillance de l'EPIC de tête, au Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (« CCGPF ») ou au Comité d'Entreprise Européen, voient passer dans ces instances.



naissance, à 1 an (neutralisant l'effet de la mortalité infantile), à 40 ans, 60 ans (la seule pertinente vis-à-vis d'un système de retraites), etc. Bien sûr, les détenteurs du capital visaient sans le préciser l'espérance de vie à la naissance, puisque celle-ci augmentait régulièrement grâce à la baisse tendancielle de la mortalité infantile et aux conquêtes sociales qui ont amélioré la vie depuis plus d'un siècle. Et en l'absence de facteurs de surmortalité pour une classe d'âge donnée, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les espérances de vie à 1, 20, 40 et 60 ans, augmentaient aussi régulièrement.



144 pages. Disponible auprès des militantes SUD-Rail

La retraite ou la mort !

L'INSEE a livré les dernières données relatives à l'espérance de vie (www.insee.fr). Rappelez-vous que pour justifier les réformes des retraites à répétition (1993 pour le privé, 2003 pour les fonctionnaires, 2007 pour les régimes spéciaux, 2010 et 2014 pour tout le monde), les Gouvernements et le MEDEF affirmaient que dans une société où l'on vit plus longtemps, il fallait travailler plus longtemps.

En démographie, l'espérance de vie n'a de sens que par référence à un âge donné : à la

Mais en **2009-2010**, l'**espérance de vie en bonne santé** a commencé une inversion de courbe : de 62,8 ans pour les hommes en 2009, elle passait à 61,8 ans en 2010. Pour les femmes, l'inversion avait débuté l'année précédente (64,6 ans en 2008 et 63,5 ans en 2009 et 2010). En comparaison européenne, c'est la France qui inaugure cette inversion de courbe, les autres pays observant une stagnation. **Cette tendance à la baisse de l'espérance de vie en bonne santé devrait se confirmer, avec le développement des maladies d'origine professionnelle (cancers, troubles musculo-squelettiques, souffrance au travail, etc.).**

En 2015, ce sont les espérances de vie à tous les âges qui ont baissé. A la naissance : 78,9 ans contre 79,2 ans en 2014 pour les hommes, 85 ans contre 85,4 ans pour les femmes. A 60 ans : 22,9 ans contre 23,1 en 2014 pour les hommes, et 27,3 contre 27,7 pour les femmes. **Globalement, et notamment à partir de 60 ans, on vit désormais moins longtemps.** L'argument – déjà mensonger - de l'espérance de vie, ne peut donc plus justifier un report quelconque de l'âge d'ouverture des droits à la retraite, qui devrait même être ré-avancé, si les Gouvernements et le MEDEF était honnêtes (!).

D'autres données sont intéressantes à rappeler, comme l'**espérance de vie à 60 ans selon la catégorie socio-professionnelle (« CSP »)**, qui, sur la période 2000-2008, varie chez les hommes de 21 à 24 ans pour toutes les CSP, à l'exception des ouvriers (19,6 ans) et des inactifs non retraités (16 ans). Pour les femmes, de 26,4 à 27,8 ans pour toutes les CSP, à l'exception des ouvrières (25,5 ans) et des inactives non retraitées (25,2 ans).

Cette inégalité caractéristique, notamment de la violence sociale qu'est le chômage dans nos sociétés, se retrouve plus marquée encore dans la mortalité des 35-64 ans selon la CSP. Toujours sur 2000-2008, le risque qu'un homme de 35 ans meure avant sa 65^{ème} année est évalué entre 9% et 12% pour toutes les CSP sauf les employés (18%), les ouvriers (19%), et les inactifs non retraités (48%) ! Pour les femmes, ces chiffres sont respectivement de 4% à 7% pour toutes les CSP, sauf les inactives non retraitées (12%).



Leur travail tue ! Leur chômage tue ! Et ils nous expliquent encore qu'il faut travailler plus, pour moins, pendant plus longtemps... !

Pour une analyse des grands équilibres de nos systèmes de retraites et leurs évolutions sur le long terme, vous pouvez vous reporter aux Fiches Solidaires : <http://solidaires.org/Fiches-Solidaires-sur-les-retraites>

Retraites : l'action malgré tout !

Une nouvelle fois, SUD-Rail était dans la rue le 29 octobre 2015, avec CGT et FGR-CF et 15 000 manifestant-es, porteurs de 40 000 pétitions. Ce rapport de forces n'a pas suffi pour garantir un avenir radieux à notre Caisse de Prévoyance et de Retraite (« CPR »), mais il a permis d'ouvrir des négociations sur les trimestres de cotisation volés aux ex-apprentis et sur l'amélioration des pensions de réversions.

Ex-apprentis

Le 1^{er} décembre, SUD-Rail, CGT et FGR-CF, rappellent au ministère des affaires sociales la non-prise en compte des trimestres d'apprentissage entre 1978 et 1980. Au mieux, seuls 3 trimestres sur les 8 sont pris en compte, ce qui

signifie que les ex-apprentis sont doublement pénalisés dans le calcul de leur pension à travers le manque de trimestres et le mécanisme de décote. Le ministère ne veut pas réparer, mais rappelle que la loi sur les retraites de 2014 permet à ces agents

de racheter au maximum 4 trimestres à un tarif de 1 245 euros par trimestre.

Le 11 janvier, SUD-Rail et CGT obtiennent une rencontre avec la Direction RH SNCF, et demandent qu'elle assume sa part de responsabilité en rachetant ces trimestres « volés ». La Direction ne dit pas non, mais renvoie à la table ronde sur l'agenda social.

Le 15 janvier, se tient la table ronde « agenda social » où SUD-Rail revendique (entre autres) la prise en compte immédiate des trimestres des ex-apprentis. La Direction refuse catégoriquement la prise en compte des huit trimestres

d'apprentissage. Elle accepte d'établir un dossier pour fin février sur le nombre de cheminots concernés toujours en activité (**refus net d'une application rétroactive pour les retraité-es**), leur nombre de trimestres pouvant être rachetés (4 au maximum selon la loi, à raison de 1 245 € par trimestre). Si le coût ainsi calculé est intégrable pour les comptes de l'entreprise, elle accepte de mettre cette concertation à l'ordre du jour de l'agenda social 2016.

Bref, la SNCF étudie le coût global du rachat des trimestres et, si cela ne lui coûte pas trop cher, elle accepte de négocier. Il nous faut donc maintenir la pression !



Pensions de réversion

SUD-Rail, CGT et FGR-CF, avaient aussi demandé, le 1^{er} décembre, un groupe de travail sur les pensions de réversion et l'application immédiate à la SNCF de la mesure attribuée au régime général (privé) : porter la réversion à 60 % de la pension pour les veuves et veufs ayant moins de 853 € de revenu par mois. Le ministère a organisé une rencontre le 14 janvier, en invitant également les deux autres organisations représentatives, CFDT et UNSA.

Le ministère dit non au taux de 60 % pour la réversion, malgré le faible coût de cette mesure (0,5 % de la masse des pensions), craignant que tous les régimes s'engouffrent dans la brèche. Il renvoie au minimum vieillesse, l'Allocation de solidarité aux personnes âgées de 800 € par mois, que seulement 174 retraité-es de la SNCF demandent. Un manque d'information ?

Il ne répond pas clairement à la demande d'un groupe de travail mais promet un document sur l'état des lieux des réversions...

L'action à l'ordre du jour

Le gouvernement dit non aux revendications et ne promet qu'une éventuelle réflexion pour les ex-apprentis et qu'un document sur l'état des lieux des réversions. L'action s'impose :

- **Le 1^{er} mars, rassemblement** devant la CPRP à Marseille, de 12 h à 15 h, pour exiger une augmentation des salaires, pensions et réversions, pour empêcher le gouvernement de récupérer l'argent des prestations dites non pérennes (forfait optique, appareil acoustique, prothèse...) et de mettre en cause les recettes de notre système de santé, pour que la CPRP continue d'envoyer par courrier le décompte de la pension, le décompte maladie trimestriel... et qu'elle maintienne ses antennes en région.
- **Le 10 mars, les organisations de retraité-es CGT, FO, CFTC, CGC, Solidaires, FSU, FGRFP, LSR et Ensemble & solidaire-UNRPA, mobilisent** dans les départements pour augmenter le pouvoir d'achat des pensions et réversions, pour rétablir la 1/2 part fiscale aux veuves et la défiscalisation du supplément de 10 % de la pension.

Conseil de Surveillance SNCF
Sébastien **Gillet** (Rhône-Alpes)

Conseil d'Administration SNCF-Mobilités
Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Conseil d'Administration SNCF-Réseau
Jean-René **Delépine** (Directions Centrales)

Comité Central Groupe Public Ferroviaire
Bertrand **Caron** (Pays de Loire)
Fabien **Dumas** (Paris Nord)
Cédric **Lecot** (Paris Rive Gauche)
Sébastien **Guillaume** (Auvergne Bourgogne)
Pascal **Pignal** (Alpes)
Alain **Leclercq** (Nord-Pas-de-Calais)
Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)
David **Michel** (Paris Saint Lazare)

Comité d'Entreprise Européen SNCF
Julien **Troccaz** (Alpes)

Comité de Groupe SNCF
Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)

Conseil d'Administration de la CPRP
Dominique **Leveau** (Nantes)
Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)
Eric **Descamps** (Midi-Pyrénées)
Sylvie **Rouquette** (Rhône-Alpes)
Patrick **Robin** (Directions Centrales)
Bruno **Jamault** (Normandie)