

EN DIRECT DES 3 CONSEILS

Cfdt:

Cfdt:



Depuis décembre 2018, la Cfdt est première organisation syndicale en France, secteur privé et public confondu.

PUBLICATION D'INFORMATION DES ADMINISTRATEURS Cfdt À LA SNCF
#1 | 2019 | VERSION DÉDIÉE AUX MILITANT·E·S Cfdt SALARIÉ·E·S DU GROUPE



SÉBASTIEN MARIANI,
CONSEIL DE SURVEILLANCE
DU GROUPE SNCF



CÉLINE PIERRE,
CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE SNCF RÉSEAU



PASCAL LANZILLOTTI,
CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE SNCF MOBILITÉS

PROJET STRATÉGIQUE SNCF : TOP DÉPART OU FAUX DÉPART ?

À quelques mois d'un bouleversement historique et de l'échéance d'ouverture à la concurrence du trafic de voyageurs, le projet stratégique d'entreprise a été soumis à l'avis des Conseils d'administration de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, puis à l'approbation du Conseil de surveillance du Groupe. Les contributions de nombreux cheminots et celles de vos représentants au sein des trois conseils ont permis de faire évoluer ce projet favorablement.



Éditorial réalisé par
Sébastien Mariani

En première position des engagements de la SNCF figure désormais un « *objectif citoyen* », en lien direct avec une politique ambitieuse de responsabilité sociale d'entreprise. La préservation de l'environnement, la réduction de la fracture sociale et le renforcement de la cohésion entre les territoires sont les trois grands principes. L'affichage de cet objectif inscrit la SNCF dans une certaine continuité historique avec ce qu'elle a toujours été : un grand service public créateur de bien commun pour la collectivité nationale dans ses différentes composantes. Sur les autres engagements et les fondamentaux qui constituent le socle de ce projet, ont été reformulées beaucoup d'autres bonnes intentions qui transcrivent nos valeurs de développement du mode ferroviaire, de sécurité et de robustesse, de satisfaction de nos clients, d'engagement des salariés, etc. Nous ne pouvons qu'y souscrire. Cependant, une stratégie est lettre morte sans une concrétisation des moyens et une mobilisation des femmes et des hommes qui y contribuent. Or, nous devons garder à l'esprit ce que sont aujourd'hui les préoccupations concrètes des cheminots sur le terrain : « *quel avenir pour mon service et mon métier ?* », « *quel parcours professionnel et quelles perspectives de carrière ?* », « *quelle reconnaissance de mon engagement par l'entreprise ?* ». Lorsqu'on évoque l'engagement de « *mieux valoriser les résultats et les efforts des salariés dans les négociations du nouveau pacte social* », nombreux sont ceux qui ont en-

core du mal à y croire. Les dernières enquêtes des baromètres Ampli et Allure le confirment clairement : les cheminots ont de très fortes attentes, mais malheureusement encore, peu de confiance dans l'espoir d'une concrétisation.

Comment se convaincre qu'au 1^{er} janvier 2020 il y aura de nouveaux moyens pour tenir cet engagement alors qu'il n'y a pas eu de mesure générale d'augmentation des salaires depuis cinq ans, que la prime d'intéressement perçue pour 2018 ressemble à une aumône et qu'il faut batailler pour obtenir le versement de la prime promise par le gouvernement aux jeunes alternants qui seront peut-être les managers de demain ? Comment faire adhérer à ce projet alors que tous les cheminots comprennent qu'ils porteront l'essentiel des importants gains de productivité et de performances envisagés pour les prochaines années ? Comment expliquer que la question primordiale de rénovation du dialogue social sera convenablement traitée, quand on voit les difficultés de mise en place des CSE ?

La question de fond c'est celle des moyens. Et malheureusement, sur ce sujet, si l'État actionnaire est plus prompt que jamais à réformer, il tarde toujours à s'engager. En plus d'une volonté politique, il en faudra pourtant des moyens pour développer l'usage du ferroviaire, soutenir le développement du fret, augmenter l'attractivité de SNCF pour recruter et conserver les compétences nécessaires, motiver le management pour éviter le risque identifié de décrochage managérial, bref, pour faire gagner la SNCF ! En l'absence d'engagement clair de l'État actionnaire, de contrats de performance revus, de perspectives sur la future gouvernance de la SNCF et d'une gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences réellement opérationnelle, ce projet stratégique ne dit pas si le chemin pour parvenir à l'objectif affiché pourra être parcouru. ●

**IL RISQUE TRÈS VITE DE SE SOLDER PAR UN FAUX DÉPART.
EN FORME D'AVERTISSEMENT NOUS AVONS VOTÉ CONTRE.**





OUVERTURE À LA CONCURRENCE : LE POINT PAR RÉGION

Le 14 juin dernier, les parlementaires ont voté à une écrasante majorité le nouveau pacte ferroviaire. La CFDT Cheminots a combattu cette loi sans hésitation. Elle a toujours affirmé qu'elle n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence, mais malheureusement, celle-ci devient désormais une réalité avec laquelle le corps social cheminot devra composer.

C'est la raison pour laquelle la CFDT Cheminots a cherché par tous les moyens à amoindrir les effets néfastes de la loi en défendant des garanties pour les salariés en cas de transferts de personnel. À l'inverse, le positionnement de certaines grandes organisations syndicales qui refusent toujours de participer à toute négociation de garanties nouvelles pour les salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence est particulièrement dangereux.

COMME ELLE LE FAIT DEPUIS 2017, LA CFDT CONTINUERA À DÉFENDRE SES NOMBREUSES REVENDICATIONS EN FAVEUR D'UN VÉRITABLE BOUCLIER SOCIAL FACE À CE NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE.

TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE (TET)

Les récentes décisions du gouvernement concernant l'appel à candidatures pour les lignes TET Nantes → Lyon et Nantes → Bordeaux dès 2020 pour une mise en service en 2022 illustrent le rapprochement de cette échéance.

TRAINS EXPRESS RÉGIONAUX (TER)

À partir de décembre 2019, la mise en concurrence sera au choix des régions et deviendra obligatoire dès décembre 2023. Compte tenu des procédures, les premiers trains de la concurrence ne devraient pas rouler avant 2021-2022.

UNE OUVERTURE À LA CONCURRENCE QUI INTERROGE

Les premiers lots devant être transférés sont les axes les plus rentables. Les capitaux générés profiteront à des groupes étrangers et le contribuable devra assurer le financement des petites lignes dites non rentables. Nous vous proposons de faire un point par région sur ce dossier d'importance. ●

BRETAGNE

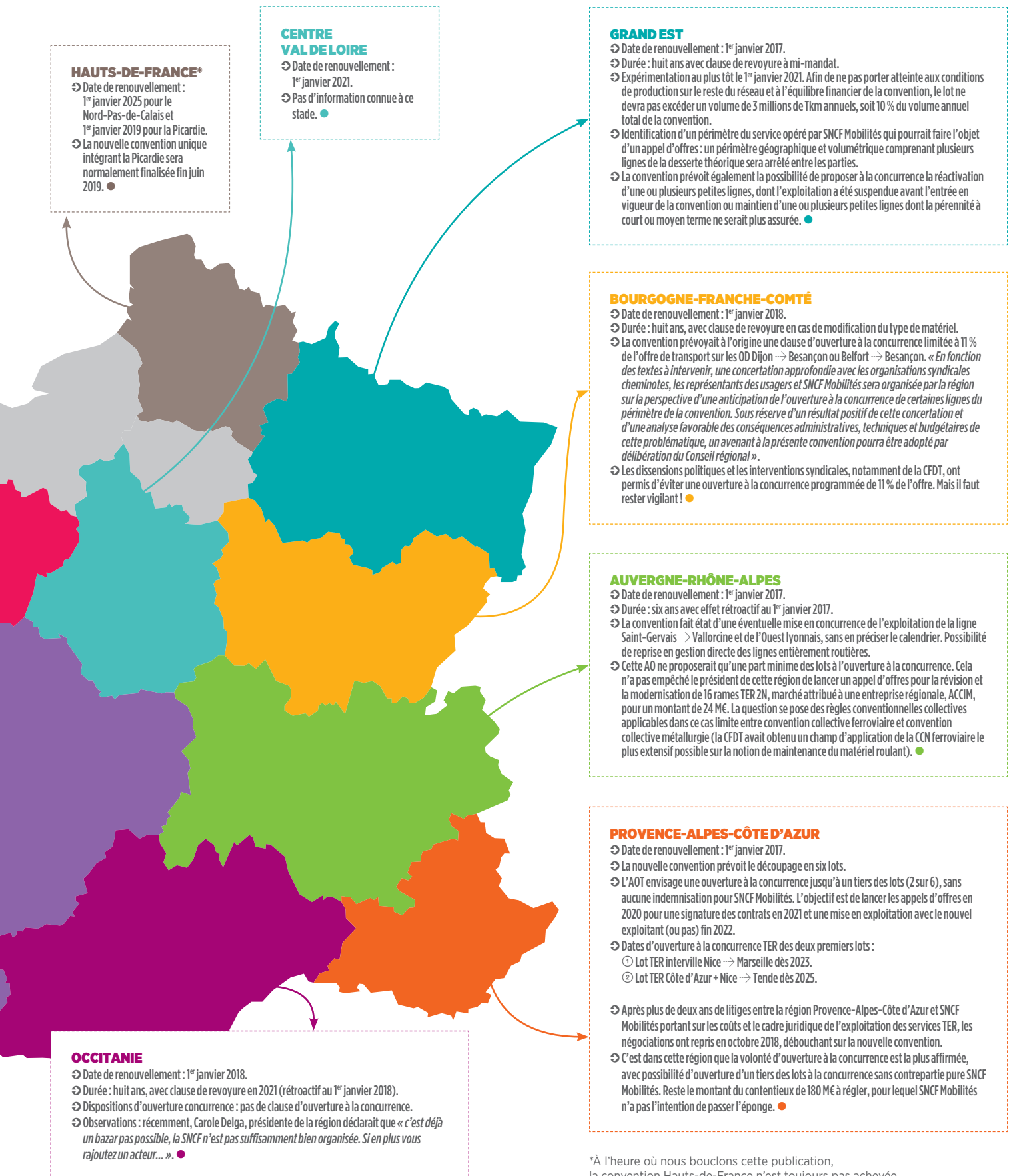
- ↻ Date de renouvellement : 1^{er} janvier 2019.
- ↻ La négociation de la convention a pris du retard. Un protocole d'accord est en cours d'élaboration. ●

PAYS DE LA LOIRE

- ↻ Date de renouvellement : 1^{er} janvier 2018.
- ↻ Durée : six ans avec revoyure en 2020.
- ↻ Au plus tôt au service annuel 2021 et sous réserve que la législation nationale l'autorise, l'ouverture à la concurrence peut se faire par le retrait d'une partie du service compris dans le périmètre de la convention qui pourrait faire l'objet d'une procédure de mise en concurrence. Il sera recherché un lot pertinent pouvant aller jusqu'à un volume d'offre commerciale à détacher de 1,5 million de Tkm annuels, soit 10 % maximums, du volume annuel total de la convention. Un périmètre géographique et volumétrique comprenant plusieurs lignes de l'offre de transport théorique est arrêté entre les parties. Ce périmètre, dans l'hypothèse où l'exploitation serait assurée par un autre opérateur que SNCF Mobilités, ne portera pas atteinte aux conditions d'exécution du service sur le reste du réseau exploité par SNCF Mobilités, ni à l'équilibre financier de la convention.
- ↻ Afin de permettre la mise en œuvre effective de cette disposition, SNCF Mobilités fournit dans des délais compatibles, sur demande de la région, les informations nécessaires au lancement de la consultation dont elle dispose concernant le périmètre retenu pour la mise en concurrence, notamment l'ensemble des données techniques afférentes à l'exploitation, transmissibles sans porter atteinte au secret industriel et commercial de l'exploitant dans le respect des dispositions du Code des relations entre le public et l'administration. ●

NOUVELLE AQUITAINE

- ↻ Date de renouvellement : 1^{er} janvier 2019.
- ↻ Protocole jusqu'au 30 avril 2019, puis convention avec effet rétroactif.
- ↻ Durée : six ans, avec possibilité de prolongation d'un à deux ans.
- ↻ La région a défini cinq lots géographiques sur son territoire. La convention prévoit pour chaque lot la mise en place d'un cahier des charges « permettant de convenir entre les parties d'une ambition partagée en particulier en matière de développement d'offre ». SNCF Mobilités procédera ensuite à des travaux de refonte sur un premier lot géographique qui aura été défini par la région. Elle s'engage à maintenir ce lot dans le périmètre de la convention jusqu'en 2024. En clair, à partir du moment où SNCF Mobilités s'engage à travailler sur une refonte des services avec pour objectif un accroissement de l'offre de 5 à 8 % de Tkms, le lot n'est pas mis en concurrence. Dans le cas contraire, si SNCF Mobilités ne souhaite pas travailler sur un lot, la région se réserve la possibilité d'ouvrir à la concurrence jusqu'à deux lots géographiques.
- ↻ La convention semble relativement protectrice puisqu'elle prévoit que les cinq lots restent dans la convention jusqu'en 2024 si SNCF Mobilités travaille à un développement de l'offre de 5 à 8 % de Tkms. ●



*À l'heure où nous bouclons cette publication, la convention Hauts-de-France n'est toujours pas achevée.



UNE NÉCESSAIRE TRANSPARENCE SUR LES LIGNES DE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE

Les décisions de « ne pas faire » – par exemple de ne pas investir pour renouveler une ligne ou de reporter des opérations de maintenance – sont stratégiques pour définir la consistance du réseau ferré national et donc les dessertes de proximité, elles-mêmes garantes d'un égal accès à la mobilité.



O r, ces décisions « de ne pas faire » ne font pas l'objet d'un processus de gouvernance formalisé au sein du Conseil d'administration de SNCF Réseau et aucun élément ne garantit la transparence vis-à-vis des autorités organisatrices.

La CFDT Cheminots, après avoir demandé, sans succès, à plusieurs reprises plus de transparence et la formalisation de ces renoncements au sein du Conseil d'administration, essaie dans le cadre d'amendements parlementaires à la loi d'orientation des mobilités d'obtenir cette garantie.

Il faut renforcer le contrôle des parties prenantes, notamment des régions, en mettant en place une véritable consultation et une gouvernance partagée des décisions de fermeture à l'exploitation ferroviaire avec les autorités organisatrices au moment où la décision est réellement prise et non de la fermeture administrative de la ligne.

Dans un contexte de mise en cause de la pérennité de certaines lignes de desserte fine des territoires, un renforcement de la transparence sur ce type de décision susceptible d'affecter les trains du quotidien est particulièrement nécessaire. ●

BON À SAVOIR

La CFDT porte une cinquantaine de propositions d'amendements qui concernent l'ensemble du projet de loi d'orientation des mobilités (mobilité solidaire, aide à la mobilité durable pour les salariés, protection sociale des travailleurs de plate-forme, transition écologique, encadrement social de la sous-traitance, etc.).

La CFDT a proposé, entre autres, un amendement visant à sécuriser sous délai la revoyure des contrats de performance par rapport aux engagements pris en 2018 par l'État, notamment vis-à-vis de SNCF Réseau (désendettement, nouvelle trajectoire financière, etc.). ●

