

Supplément au MAG n° 791

SUPPLÉMENT
AU MAG N° 791
MENSUEL : PRIX : 1€50
SEPTEMBRE 2016

LE mag

LA REVUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE



EDITO

Le Groupe Public Ferroviaire SNCF sort du 1^{er} semestre 2016 renforcé par un nouveau contrat social, mais affaibli économiquement par les attentats, les intempéries et les grèves.

L'UNSA-Ferroviaire a pris ses responsabilités dans la négociation et dans la signature des accords, car nous sommes persuadés que compétitivité économique et conditions sociales de haut niveau sont deux éléments indispensables à la performance du service public ferroviaire. L'actualité tragique des derniers mois met aussi en lumière l'importance des deux fondamentaux qui sont au cœur de nos préoccupations : la sécurité ferroviaire et la sûreté des clients et des salariés.

Par Thierry MARTY ■

 **Groupe Public Ferroviaire :
Bulletin de santé un an
après la réforme**

L'UNSA a obtenu des acquis essentiels pour l'avenir du ferroviaire et pour les salariés du ferroviaire

Après avoir signé le 13 juin 2014, avec le Secrétaire d'Etat aux Transports des « Accords de modernisation » qui ont permis de sauvegarder l'intégration économique et sociale de la SNCF, l'UNSA-Ferroviaire s'est engagée dans un long processus visant à créer les conditions d'un cadre social harmonisé pour tous les salariés de la Branche. Ce cadre social repose sur trois niveaux : « décret socle », « Convention Collective Nationale » et « accords d'entreprises ». Dès le début l'UNSA-Ferroviaire a demandé une négociation simultanée des trois textes, pour se positionner sur une vision d'ensemble du nouveau pacte social.

Notre organisation syndicale a tenu ses engagements en négociant dans le volet organisation du travail de la convention collective, des avancées sociales importantes pour les salariés des entreprises ferroviaires et à la SNCF, un accord d'Entreprise de haut niveau qui acte le maintien du RH00077 et une meilleure prise en compte du travail de nuit.



Dans un contexte difficile, l'UNSA-Ferroviaire a pris ses responsabilités : en signant le chapitre temps et organisation du travail de la Convention Collective du ferroviaire et l'accord d'entreprise SNCF, elle diminue le risque de dumping social et améliore

l'équilibre vie professionnelle / vie privée des salariés.

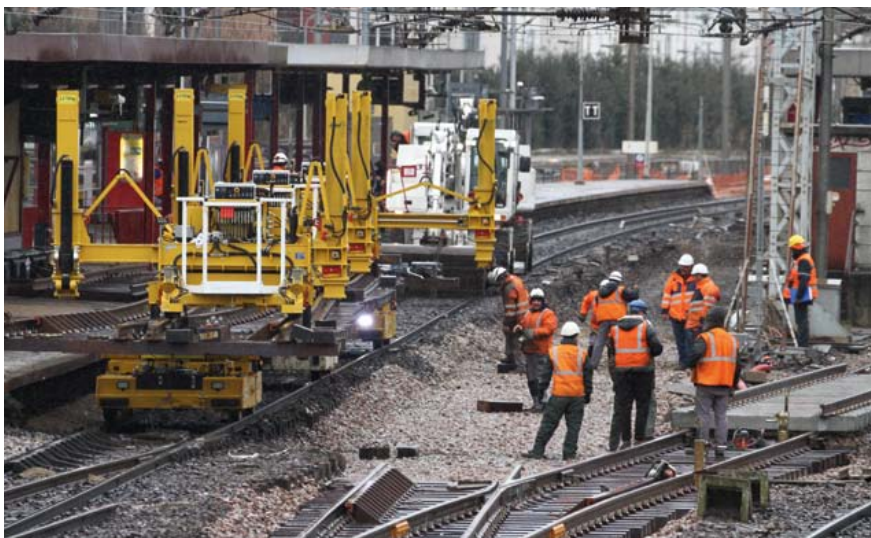
Ces accords n'ont pas fait l'objet d'une dénonciation majoritaire, ce qui montre leur bon niveau et permet leur mise en œuvre.

La situation économique du Groupe Public Ferroviaire est fragile

L'état de santé le plus préoccupant est celui de SNCF Réseau. Les résultats du premier semestre subissent l'impact des intempéries (-50 M€ dont -30 M€ en IDF) et des mouvements sociaux (-69 M€). Le résultat semestriel est en recul par rapport à 2015

mais en ligne par rapport au budget 2016. La hausse de l'endettement se poursuit et atteint 40,8 milliards d'euros. Les comptes semestriels sont marqués par les incertitudes concernant les financements de l'État :

- Nous sommes dans l'attente de la sortie du décret sur la « règle d'or » pour éviter le surendettement de SNCF Réseau au travers des nouveaux projets d'investissements.
- Nous sommes dans l'attente de la signature du contrat de performance à 10 ans entre Etat et SNCF Réseau prévu avant la fin de l'année 2016 en application de la loi portant réforme du ferroviaire.
- Le modèle tarifaire des péages pour le SA 2018 est encore en cours d'arbitrage et soumis à avis conforme de l'ARAFER.
- Un contrôle fiscal est en cours avec une notification de redressement qui conteste la qualification de subvention en complément de prix de la Redevance d'Accès TER au Réseau Ferré National. Si ce redressement était maintenu l'impact sur le test de valeur et la dépréciation des actifs de SNCF Réseau serait majeur.



Les administrateurs salariés parrainés par l'UNSA-Ferroviaire ont voté contre cet arrêté des comptes semestriels 2016

lors du CA SNCF Réseau du mercredi 27 juillet 2016. Ce vote ne conteste pas la sincérité des comptes. C'est un signe fort de méfiance lancé à l'État actionnaire, car de trop nombreuses modalités de financement ne pas encore arrêtées.

En l'absence du contrat de performance, il est impossible de vérifier le respect de la trajectoire financière de SNCF Réseau, indispensable pour maîtriser la spirale de l'endettement du système ferroviaire. L'augmentation des pertes augure mal de la capacité à traiter les difficultés structurelles de SNCF Réseau et rétablir les équilibres financiers. Dans l'immédiat SNCF Réseau n'a d'autre choix que de poursuivre une politique industrielle axée sur la sanctuarisation de la maintenance ainsi que la régénération du Réseau Ferré National.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, un réseau de qualité et en sécurité est la seule garantie pour assurer l'avenir du système ferroviaire et de SNCF Réseau en particulier.

SNCF Mobilités aussi est en difficulté économique. Les attentats qui ont secoué la France et l'Europe ont un impact important sur la fréquentation des trains. Ils génèrent des surcoûts pour tenter de sécuriser les gares et les accès aux trains. Les liaisons internationales assurées par Eurostar et Thalys sont les plus touchées. Les grèves n'ont rien arrangé. Le 26 mai, les négociations à l'UTP étaient terminées. Le 31 mai, tout ce qu'il était possible d'obtenir sur l'accord d'entreprise était acquis.

L'UNSA-Ferroviaire a pris ses responsabilités en appelant à la reprise du travail et en signant les accords.

Les organisations syndicales qui ont organisé la poursuite du mouvement social pendant deux semaines, sans perspective de sortie, devraient s'interroger sur les conséquences de cet acharnement pour l'emploi et les salaires des cheminots.

Dans les comptes du premier semestre, les grèves pèsent pour -241 M€ dans la baisse du chiffre d'affaires de SNCF Mobilités et pour -154 M€ dans la dégradation de la marge opérationnelle.

Les dirigeants de SNCF Mobilités s'efforcent de rattraper les mauvais résultats en serrant un peu plus la vis des « plans de performance ». La négociation salariale a débouché sur une nouvelle « année blanche » sans augmentation générale. Un plan de crise a été mis en place. Outre des décalages d'investissements, il prévoit un impact sur les effectifs de -500 emplois en moyenne annuelle.



Si la vraie-fausse démission de Guillaume Pépy semble aujourd'hui oubliée, l'état de santé chancelant du Groupe Public Ferroviaire peut aussi être analysé à l'aune

de la vague de départs de dirigeants en 2016 : Sophie Boissard en janvier, Barbara Dalibard en avril, Jacques Rapoport en mai, Yves Tyrode en juin...

La réforme du ferroviaire est loin d'être terminée. Il y aura sans doute encore des accès de fièvre

Le travail sur la convention collective de la branche ferroviaire continue et les négociations paritaires se poursuivent. Les nouveaux sujets concernent entre autres, la formation, la prévoyance, la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences. A la SNCF, des négociations sont en cours sur le forfait jours pour l'encadrement et sur les conditions d'intégration au Statut pour les anciens salariés de RFF.

Un rapport de l'ARAFER publié début juillet, remet en cause la place de Gares & Connexions au sein de SNCF Mobilités. Ce document est une recommandation. La mise en œuvre d'une des organisations alternatives proposées (le rattachement à l'EPIC de tête SNCF, la création d'un EPIC au sein du groupe public ferroviaire, le transfert à SNCF Réseau, la création d'une filiale de SNCF Réseau, une société anonyme à capitaux publics) n'est pas obligatoire. Quel que soit le choix de l'État, l'UNSA-Ferroviaire veillera à préserver l'emploi et les intérêts des salariés concernés.

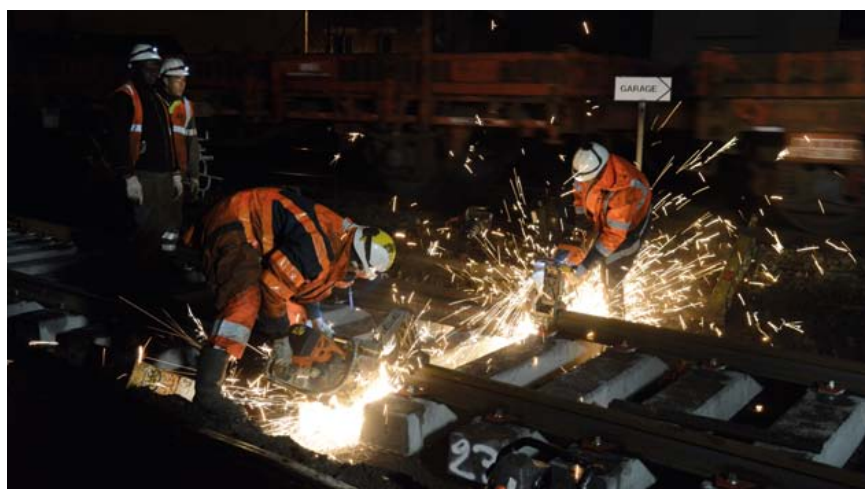
Le regroupement des Régions entraîne le renouvellement de la totalité des conventions régionales en 2016 et 2017. Les Régions sont sous contraintes et cherchent à reporter sur SNCF Mobilités les conséquences négatives de l'environnement économique : gel des dotations des Autorités Organisatrices, digitalisation des services SNCF, concurrence avec le covoiturage et l'autocar interurbain libéralisé.

Dans ce contexte tendu, il est probable que quelques régions souhaitent, dès les prochaines conventions, mettre la SNCF en concurrence par le biais « d'expérimentations ». Auvergne-Rhône-Alpes a franchi le pas, en refusant de s'inscrire dans le plan

de remotorisation des AGC proposé par TER et en réclamant l'organisation d'un appel d'offres.

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports régionaux, mais elle s'y prépare en examinant le fonctionnement dans les transports de proximité européens et en

organisant, dans le cadre de la négociation de la convention collective du ferroviaire, la portabilité des droits des salariés.



SÉCURITÉ FERROVIAIRE : IL FAUT PROGRESSER DANS LA DURÉE

La SNCF a organisé une convention sécurité qui a eu lieu les 5 et 6 juillet à Reims. Tous les participants ont noté un haut niveau d'engagement des dirigeants du Groupe Public Ferroviaire et des dirigeants d'établissement pour un système de management de la sécurité qui permette un saut de performance, en s'appuyant sur l'analyse des risques et la prise en compte des facteurs organisationnels et humains.

L'UNSA-Ferroviaire a apprécié que la sécurité du travail soit placée au même niveau d'exigence que la sécurité ferroviaire.

Les résultats sécurité du mois de juin indiquent une tendance favorable au premier semestre, du nombre d'Événements Sécurité Remarquables (-20 % par rapport à 2015).

Toutefois, des Directeurs d'établissement ne cachent pas les difficultés qu'ils éprouvent à tenir l'engagement de libérer 50 % du temps des DPX pour du management sur le terrain.