

1^{er} semestre 2018

N° 3

Signature

La lettre d'informations à l'encadrement



Engagement - Responsabilité - Reconnaissance

Spécial

Nouveau Pacte Ferroviaire

Créateur de lien social



Introduction

Le Gouvernement emploie une méthode particulièrement brutale pour imposer un « Nouveau Pacte Ferroviaire » aux salariés du Groupe Public Ferroviaire SNCF. Il a choisi de livrer les Cheminots à la vindicte populaire en laissant entendre que le Statut est responsable de la dette et que les Cheminots sont la cause de « *La situation alarmante, pour ne pas dire intenable* » de la SNCF. « *Les Français, qu'ils prennent ou non le train, payent de plus en plus cher pour un service public qui marche de moins en moins bien* ».

Les Cadres et l'encadrement qui ont mis en œuvre, souvent à marche forcée, les multiples réorganisations censées préparer la SNCF à l'ouverture à la concurrence et dont l'engagement au quotidien n'est plus à démontrer, se sont sentis dévalorisés par cette remise en cause de leur motivation et de leurs compétences professionnelles.

Ils se sont sentis trahis lorsque nos principaux hauts dirigeants ont emboîté le pas du Gouvernement, en se répandant dans les médias pour vanter les mérites des futurs concurrents et tout ce qu'ils allaient apporter, sous-entendu que les Cheminots ne sauraient ou voudraient faire.

Devant l'intransigeance d'un Gouvernement qui refuse toute négociation, les Organisations Syndicales, même les plus réformistes et progressistes comme **l'UNSA-Ferroviaire**, ont déclenché un mouvement social qui dure depuis plus d'un mois.

Au fur et à mesure de la série de « concertations » avec la Ministre des Transports et de l'avancée de l'examen du projet de Loi à l'Assemblée Nationale, **l'UNSA Ferroviaire** s'est rendue compte de l'impréparation effarante du Gouvernement, qui n'a fait ni analyse de risques ni étude d'impact des mesures qu'il compte imposer par Loi ou par ordonnances.

L'expertise UNSA

✓ L'arrêt des embauches au Statut est un « totem » sans justification économique

Le Statut, ainsi que le régime spécial de retraite des Cheminots qui a déjà fait l'objet de nombreuses réformes avec notamment un alignement progressif de l'âge de départ en retraite sur les autres régimes, garantissent un équilibre entre les droits des salariés et les contraintes spécifiques des métiers : continuité du service public, horaires décalés, mobilité géographique.

Ils garantissent également une fidélité des salariés à l'Entreprise SNCF, qui trouve son origine quand les compagnies privées étaient en concurrence en France avant la création de la SNCF. Cette fidélité sera donc à nouveau cruciale lors de l'ouverture à la concurrence, au risque sinon de pertes massives de compétences que nos dirigeants pensent contrer... en augmentant les salaires de façon ciblée pour s'aligner sur les concurrents.

Les chiffres qui circulent sur les surcoûts supposés du Statut (de 5 % à 30 %) ne sont étayés par aucune étude sérieuse.

De nouveaux équilibres devraient être trouvés. Par exemple, comment expliquer qu'un Cheminot embauché en CDI classique ait une prime de 35 € pour le travail du dimanche, alors que les salariés des commerces en gare sont payés double ?

Le système de notations et de déroulement de carrière, qui repose sur l'alimentation par le bas, serait rapidement grippé. L'arrivée de la concurrence conjuguée à l'arrêt des embauches au Statut provoquerait l'ouverture d'un marché des conducteurs de trains et des Cadres de production au plus offrant, générant une inflation salariale (constatée dans tous les pays d'Europe) et un risque majeur de crise de production dans la région Ile-de-France, beaucoup moins attractive.

✓ La transformation des ÉPIC en Sociétés Anonymes aurait des conséquences très lourdes, qui n'ont pas été anticipées

La gouvernance prévue par le projet de Loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire s'inspire des propositions du rapport Spinetta. Elle veut faire évoluer l'organisation du Groupe Public Ferroviaire SNCF et la forme juridique des entités le composant, du statut d'Établissement Public Industriel et Commercial (ÉPIC) en Sociétés Anonymes (SA). La notion de Société Nationale à Capitaux Publics (SNCP) mise en avant par le Gouvernement et le Directoire de SNCF est un leurre : le texte de Loi voté par le Parlement indique : « *sociétés soumises aux dispositions du code de commerce relatives aux Sociétés Anonymes* ».

L'organisation en holding de SA aurait l'avantage de renforcer les liens entre les entités du Groupe Public Ferroviaire, SNCF détenant les titres de ses filiales SNCF Mobilités et SNCF Réseau et de permettre une consolidation financière et comptable. Elle présenterait cependant des inconvénients importants :

- La perte de la garantie de l'État liée au statut d'ÉPIC entraînerait un coût du crédit plus élevé pour les Entreprises du Groupe Public Ferroviaire, augmentant leurs frais financiers au bénéfice des banques et diminuant leur capacité d'investissement : perte de deux crans de cotation financière et coût des dettes en augmentation de 0,20 % à 0,50 % ;
- Le schéma proposé par le Gouvernement ne garantit pas une indépendance du gestionnaire d'infrastructure permettant de répondre aux règles Européennes. Ce point a d'ailleurs été soulevé publiquement par le Président de l'ARAFER ;
- Le statut de SA n'offrirait pas une meilleure protection que celui d'ÉPIC contre les injonctions contradictoires de l'État régalien et « actionnaire ». Les administrateurs qu'il y nomme ne seraient pas plus inquiétés demain qu'aujourd'hui s'ils prennent des décisions contraires aux intérêts de la SNCF. Seule différence : les dirigeants pourraient être poursuivis dans certains cas pour abus de bien social, ce qui n'est pas possible pour un ÉPIC.
- De nombreux exemples de dysfonctionnements de la gouvernance dans les Sociétés à participation de l'État ont été relevés par trois rapports publiés en 2017 sur la gouvernance de ces entreprises (Cour des comptes, Institut Montaigne et Institut Français des Administrateurs).

- En outre, l'annonce publique d'une commande de 100 TGV faite par le Ministre de l'économie et des finances le 22 mars 2018, avant que ce point n'ait été à l'ordre du jour du Conseil d'administration de SNCF Mobilités, montre le peu d'intérêt du Gouvernement pour l'amélioration de la gouvernance et la maîtrise de l'endettement des entreprises du Groupe Public Ferroviaire.
- Cet exemple est à lui seul édifiant, sur la forme (Conseil d'Administration bafoué, SNCF utilisée pour faciliter le mariage Alstom-Siemens, Ministre de l'Économie et des Finances qui confond dans ses déclarations le budget de l'État et celui de la SNCF) comme sur le fond. Comment oser contraindre l'Entreprise pour un achat de 2,5 milliards d'euros qui l'engage pour 20 ans, alors même qu'un nouveau plan d'Entreprise demandé par l'État reste à construire ? Ajouté aux achats de rames TGV imposés par l'État en 2017 pour 480 M€ afin de sauver le site industriel d'Alstom Belfort, voilà comment en deux décisions prise en deux ans, l'État alourdit la dette de SNCF de 3 milliards d'euros.
- Sur l'achat de rames en 2017, tout l'encadrement sait bien, du Matériel comme des autres métiers, que la rénovation de rames à mi-vie aurait été préférable économiquement pour SNCF. Elle aurait permis de préserver beaucoup plus d'emplois dans les établissements Matériel SNCF qu'il n'en a été sauvé au site Alstom de Belfort et était bien sûr beaucoup plus pertinente en termes de développement durable.
- Les titres incessibles détenus par l'État concerneraient seulement la tête de holding SNCF. L'UNSA-Ferroviaire a réalisé une analyse de risques. Les références sont faciles à trouver et bien documentées : France Télécom, La Poste, EDF/GDF, Aéroports De Paris. Après calcul de probabilités, la cotation du risque d'ouverture du capital de SNCF Mobilités est de 75 % à 5 ans et 98 % à 10 ans ;
- Autre différence majeure entre ÉPIC et SA : pour transformer en filiale une partie d'un ÉPIC, il faut un article de Loi. Pour transformer en filiale une partie de SA, une décision du Conseil d'Administration (ou de l'Assemblée Générale, si l'objet social de la filiale est différent de celui de la maison-mère) suffit. Pour bien appréhender ce risque : obtenir la création d'une filiale par contrat TER, comme dans le transport urbain, est l'un des objectifs de l'association Régions de France ;
- La transformation de SNCF Réseau en SA ne sera possible qu'après reprise de la dette par l'État. Les modalités de reprise posent de gros problèmes au Gouvernement, qui reste flou et fuyant sur ce sujet pourtant crucial de la réforme.

✓ En contrepoint de l'intransigeance affichée par la Ministre des Transports, l'UNSA Ferroviaire fait des propositions concrètes pour sortir de l'impasse

L'ouverture à la concurrence ne doit pas se construire sur un dumping social

Nous considérons que la multiplication des acteurs sur une infrastructure de transport guidé n'est de nature à améliorer ni son efficacité, ni son niveau de sécurité, ni ses performances économiques. Nous avons néanmoins la volonté d'anticiper plutôt que de subir. Nous nous préparons à la concurrence en examinant le fonctionnement dans les transports européens et le transport urbain.

- Le transfert des salariés est un élément vital en cas de changement d'opérateur. Il doit être clarifié en toute objectivité, tant pour les Entreprises Ferroviaires que pour les salariés, avant toute mise en œuvre d'ouverture à la concurrence. Tous les personnels incluant la production, les services supports (communication, distribution, RH, marketing, ...) et l'encadrement contribuant à la réalisation de la production et du service doivent être concernés. La rémunération et le parcours professionnel doivent être garantis pour l'ensemble des agents, quelle que soit l'entreprise prenante ;
- La Convention Collective Nationale (CCN) de la Branche Ferroviaire doit être de haut niveau. L'intégration d'éléments du Statut des Cheminots dans cette convention collective, dans l'esprit de ce qui a été fait pour le statut de la Branche des IEG (Industries Électriques et Gazières), renforcerait les garanties offertes aux salariés de la Branche Ferroviaire, sans porter atteinte à la compétitivité des Entreprises.

L'État doit reprendre SA dette de SNCF Réseau au moins à hauteur de 40 milliards d'euros

Fin 2017, la dette du Groupe Public Ferroviaire SNCF atteignait presque 55 Md€. Elle est partagée entre SNCF Mobilités (7,9 Md€) et SNCF Réseau (46,6 Md€). Si la dette de SNCF Mobilités est soutenable car elle représente moins de trois fois la marge que peut dégager l'entreprise chaque année, celle de SNCF Réseau est un véritable boulet qui la prive de capacités d'investissements dans la régénération du réseau classique et génère des frais financiers de 1,2 Md€ par an.

SNCF
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire



L'État doit assumer sa responsabilité liée à sa politique d'aménagement du territoire, en reprenant intégralement sa dette, comme l'a fait l'Allemagne en 1994.

Les modalités de reprise relèvent de la responsabilité de l'État mais, quelle que soit l'option choisie (reprise directe ou structure de défaillance), la dette et sa gestion doivent sortir du périmètre du Groupe Public Ferroviaire SNCF.

L'État devra s'engager à ce que la « dette grise » de SNCF Réseau, dissimulée dans les trajectoires financières exagérément optimistes des constructions de lignes à grande vitesse et les « engagements hors bilan » pour garantir les emprunts de VINCI lors de la construction de la LGV Tours-Bordeaux, ne vienne reconstituer la dette. Concernant la LGV SEA, l'[UNSA-Ferroviaire](#) réclame une enquête parlementaire sur le financement et la conduite du projet. Cette enquête aurait de multiples vertus :

- Éclairer nos concitoyens sur le partage des bénéfices et pertes dans ce Partenariat Public Privé entre les Banques, VINCI/LISEA, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ;
- Faire œuvre de pédagogie collective, avec un cas concret et récent, sur les modalités de constitution de la dette de SNCF ;
- Analyser comment les décisions ont été prises tout au long du projet (comment, par qui, sur quelles bases) et s'assurer que la nouvelle gouvernance issue de la réforme évite que de telles dérives ne puissent se reproduire.

Renforcer les investissements publics pour accélérer la régénération du réseau

Le rapport indépendant conduit par Yves Putallaz (IMDM), expert reconnu des infrastructures ferroviaires, est formel : « *Les comparaisons internationales montrent que la France investit sensiblement moins sur son réseau que la moyenne européenne [...] L'écart entre les besoins théoriques de renouvellement des infrastructures et la trajectoire définie par le contrat de performance se monte à environ 520 millions d'euros par an en moyenne sur la période 2017-2026. Cet écart est composé de 130 millions par an pour les ouvrages d'art, 110 millions pour la voie et les appareils de voie, 160 millions pour les installations fixes de traction électrique et 120 millions pour la signalisation.* »

Un renforcement des investissements publics est indispensable pour éviter la fermeture des petites lignes, améliorer la qualité de production et rendre aux voyageurs et aux usagers des transports ferroviaires publics la qualité de service qu'ils attendent.

Sauver le Fret ferroviaire

Le projet de filialisation de Fret SNCF n'est pas de nature à enrayer les pertes récurrentes de cette activité. En effet, toutes les Entreprises de Fret ferroviaire, en France et en Europe, sont en difficulté et la plupart d'entre elles ont déjà été recapitalisées. Certaines d'entre elles, comme Euro Cargo Rail (ECR), à plusieurs reprises.

Afficher une volonté de report modal ne suffit pas. Il faut l'accompagner d'une véritable politique pour le transport ferroviaire. Or la politique du « tout camion » conduite ces dernières années, avec l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes et l'abandon de l'écotaxe, est purement irresponsable. Le développement du marché unique européen s'est appuyé sur la réduction des coûts du transport routier longue distance en laissant émerger une forme de dumping social. Le Fret ferroviaire est, au même titre que les salariés français du transport routier, une victime collatérale de cette politique.

Des financements publics sont indispensables pour abaisser les péages d'infrastructure, maintenir le réseau capillaire et les voies de services, développer la desserte ferroviaire des ports et renforcer les plateformes multimodales, éléments primordiaux pour le Fret ferroviaire.

Au-delà du Fret ferroviaire marchand, Il est nécessaire de favoriser l'émergence d'une forme de « service public du Fret » apportant des réponses concrètes aux objectifs de baisse de l'émission de gaz à effet de serre et aux problèmes de saturation et de congestion du réseau routier. Les autoroutes ferroviaires, qui peinent à trouver un modèle économique stable, seraient une belle vitrine de mise en œuvre de cette politique.

La relance du Fret ferroviaire pourrait s'appuyer sur la mise en œuvre d'innovations technologiques pour moderniser le transport de Fret :

- La réduction du bruit des circulations ferroviaires (roulement, freinage) est un élément important pour éviter que les riverains ne s'opposent à la circulation des trains de Fret ;
- Le projet de « wagon connecté » permettra de fiabiliser la production et de rendre un meilleur service aux clients en géo-localisant le Fret transporté.

Stabiliser les organisations pour améliorer la qualité de production

Les salariés et les cadres du Groupe Public Ferroviaire SNCF sont épuisés par dix années de réorganisations incessantes. Les Cadres le sont à double titre puisqu'ils les subissent eux-mêmes et doivent tenter de convaincre leurs équipes de leur bien-fondé. L'exercice est particulièrement périlleux, véritable numéro d'équilibriste, lorsque la nouvelle organisation correspond à peu près à celle qu'il a fallu défaire le coup d'avant, ou lorsqu'il faut déployer une nouvelle organisation tandis que la précédente n'est pas encore finalisée.

La structure à trois ÉPIC et l'organisation par Activités ont été mises en place pour préparer la SNCF à l'ouverture à la concurrence.

Ces organisations sont désormais abouties et les Cheminots ont besoin de repères et de stabilité pour travailler enfin à l'amélioration de la qualité de production, de l'information et du service rendu aux voyageurs et aux usagers.

Le maintien du statut d'ÉPIC pour SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau permettrait de garder l'intégration sociale, économique et industrielle du Groupe Public Ferroviaire SNCF, en donnant à SNCF Réseau une indépendance compatible avec les règles européennes sur l'ouverture à la concurrence.

Le statut d'ÉPIC donne à toutes les sociétés du GPF SNCF un accès au crédit avec la garantie de l'État pour renforcer leur capacité d'investissement. Le principe de réinvestissement des dividendes de SNCF Mobilités dans la régénération des infrastructures ferroviaires pourrait être maintenu, sous réserve que les ponctions financières restent inférieures à 30 % et ne soient pas augmentées pour masquer le désengagement de l'État vis-à-vis de SNCF Réseau.

Le statut d'ÉPIC ne constitue pas un avantage concurrentiel pour SNCF Mobilités :

- Pour TER, les investissements en rames et installations de maintenance sont financés par les Autorités Organisatrices. Le Besoin de Fonds de Roulement (BFR) est négatif. L'accès au crédit ne génère donc aucune distorsion de concurrence ;
- Il en va autrement pour TGV où la concurrence sera ouverte en "open access". Cependant, l'impact de la garantie de l'État sur le coût du crédit est facilement mesurable par l'ARAFER et les gains correspondants peuvent constituer une compensation partielle d'obligation de maintien de dessertes des villes de taille moyennes par le TGV, que SNCF Mobilités assure aujourd'hui à perte.

La mise en place d'une règle d'or reposant sur le strict respect d'un ratio Dette Nette / Marge OPérationnelle (MOP) offre autant de garanties contre l'endettement excessif qu'un covenant bancaire pour une société anonyme. Elle protège en outre du risque de cessation de paiement en cas de crise ponctuelle réduisant la marge opérationnelle, comme celle qu'a rencontrée SNCF Mobilités en 2016, en raison des attentats.



| Adhérents | Cotisation Annuelle | Cotisation mensuelle après réduction d'impôt |
|--|---------------------|--|
| A B / TA | 86,00 € | 2,43 € |
| C / TB1 | 95,00 € | 2,69 € |
| D1 / TB2 | 104,00 € | 2,94 € |
| D2 / TB3 | 116,00 € | 3,28 € |
| E1 | 116,00 € | 3,28 € |
| E2 | 130,00 € | 3,68 € |
| F1 | 142,00 € | 4,02 € |
| F2 | 163,00 € | 4,61 € |
| G1 | 172,00 € | 4,87 € |
| G2 | 189,00 € | 5,35 € |
| H1 | 204,00 € | 5,78 € |
| H2 | 225,00 € | 6,37 € |
| CS | 242,00 € | 6,85 € |
| Actifs PS 25 et conventions collectives | | |
| Exécution | 92,00 € | 2,60 € |
| Maitrise / ADC | 116,00 € | 3,28 € |
| Cadre A | 145,00 € | 4,10 € |
| Cadre B | 186,00 € | 5,27 € |
| Retraités | | |
| Retraité(e)s | 45,00 € | 1,23 € |
| Réversion | 21,00 € | 0,57 € |



SNCF
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire



Objectifs UNSA

- ✔ **Les salariés et leur encadrement doivent être partie prenante dans le nouveau projet de Groupe**

La SNCF prépare pour juillet 2018 un projet stratégique du Groupe. Ce projet a pour ambition d'accélérer la transformation de l'Entreprise en actionnant tous les leviers : transformation industrielle, transformation commerciale, transformation digitale.

L'**UNSA-Ferroviaire** considère que ce projet ne peut être construit « en chambre » par quelques hauts dirigeants du top management. Pour engager toutes les parties prenantes de l'Entreprise, il doit mettre à bord les salariés, les Cadres, les partenaires sociaux, ce qui est impossible à réaliser en période de conflit social.

Syndicat résolument réformiste et progressiste, l'**UNSA-Ferroviaire** recherche une sortie par le haut du conflit social qui pénalise durement la SNCF, ses salariés, ses usagers et ses clients. Ceci est compliqué face à un Gouvernement qui, en manque de préparation, considère tous les éléments majeurs de son « Nouveau Pacte Ferroviaire » comme « non négociables » et qui tente d'opposer les Cheminots à l'opinion publique.

Nous avons conscience des difficultés pour les Cadres à se mobiliser dans un mouvement social. Mais la plupart d'entre vous êtes convaincus que les évolutions imposées par la réforme du ferroviaire en l'état ne permettent pas à SNCF d'affronter équitablement la concurrence, ne garantissent pas un développement du ferroviaire en cohérence avec les objectifs de développement durable, ni n'assurent que ce qui aurait dû être fait depuis dix ans pour remettre à niveau le Réseau Ferré National (RFN) après le rapport du Professeur Rivier de 2005, le sera au cours des dix prochaines années.

**Nous avons plus que jamais besoin de votre soutien
pour obtenir l'ouverture de vraies négociations
allant dans ce sens.**

SNCF

Sauvons Notre Cœur Ferroviaire

