CHEMINOTS comité central du groupe public ferroviaire

LE JOURNAL 105

07/2020

JOURNAL D'INFORMATION DU COMITÉ CENTRAL DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

RELANCER LE FERROVIAIRE, C'EST URGENT !

Numéro 105

3 **LE POINT DE VUE SUR...**
La SNCF, un service public au service de l'intérêt général...

CSE CENTRAL VOYAGEURS, RÉUNION DU 17 JUIN 2020

4 Information sur le transfert de la responsabilité de la fonction A de l'ECE aux activités…

6 Information sur le projet de développement européen….

CSE FRET, RÉUNION DU 23 JUIN 2020

9 Consultation sur les comptes clos 2019 et le budget 2020 de la SAS Fret SNCF…

CSE CENTRAL VOYAGEURS, RÉUNION DU 1ER JUILLET 2020

12 Consultation sur le projet de déploiement d'un dispositif de caméras-piétons auprès d'agents assermentés et volontaires…

14 Consultation annuelle sur la situation économique et financière de l'entreprise….

INSTANCE COMMUNE, RÉUNION PLÉNIÈRE DU 9 JUILLET 2020

20 Consultation sur le budget 2020 des activités sociales…

Journal d'information du Comité central du Groupe public ferroviaire.
7, rue du Château-Landon, 75010 Paris - Tél. : 01 53 26 20 00.
Directeur de la publication : Céline Simon.
Rédaction / coordination : CCGPF.
Réalisation : pour Comtown Productions.™
Photos : Ag.Comtown, G.Bartoli, CCGPF, DR, Nicolas Frémiot
Impression, expédition : Rivet, 24-27, rue Claude-Henri-Gorceix, BP 1577, 87022 Limoges Cedex 9.
Site internet : www.ccgpfcheminots.com

LA SNCF, *un service public au service de l'intérêt général.*

par Céline Simon, secrétaire du CCGPF.

« L'arrêt de la quasi-totalité des circulations voyageurs, la poursuite des circulations de fret ont démontré une chose, le transport ferroviaire est un tout et parier sur des activités au détriment d'autres sous couvert de rentabilité est une gageure au vu de l'expérience récente.

C'est ainsi que la locomotive financière qu'est le TGV dans les calculs budgétaires imposés par la direction, vient de s'arrêter en rase campagne, en milieu de voie, la plupart des voies d'évitement ayant été supprimées.

Autre apprentissage, la transformation des Épic en sociétés anonymes (SA) et l'éclatement de la SNCF en 5 sociétés montrent là leurs limites. L'obligation d'emprunter à taux bas sur les marchés financiers pour assurer la trésorerie est conditionnée au maintien de la plus haute note des standards financiers.

Or, quand nous étions sous le statut d'Épic nous l'avions, car considérés dans le budget de l'État.

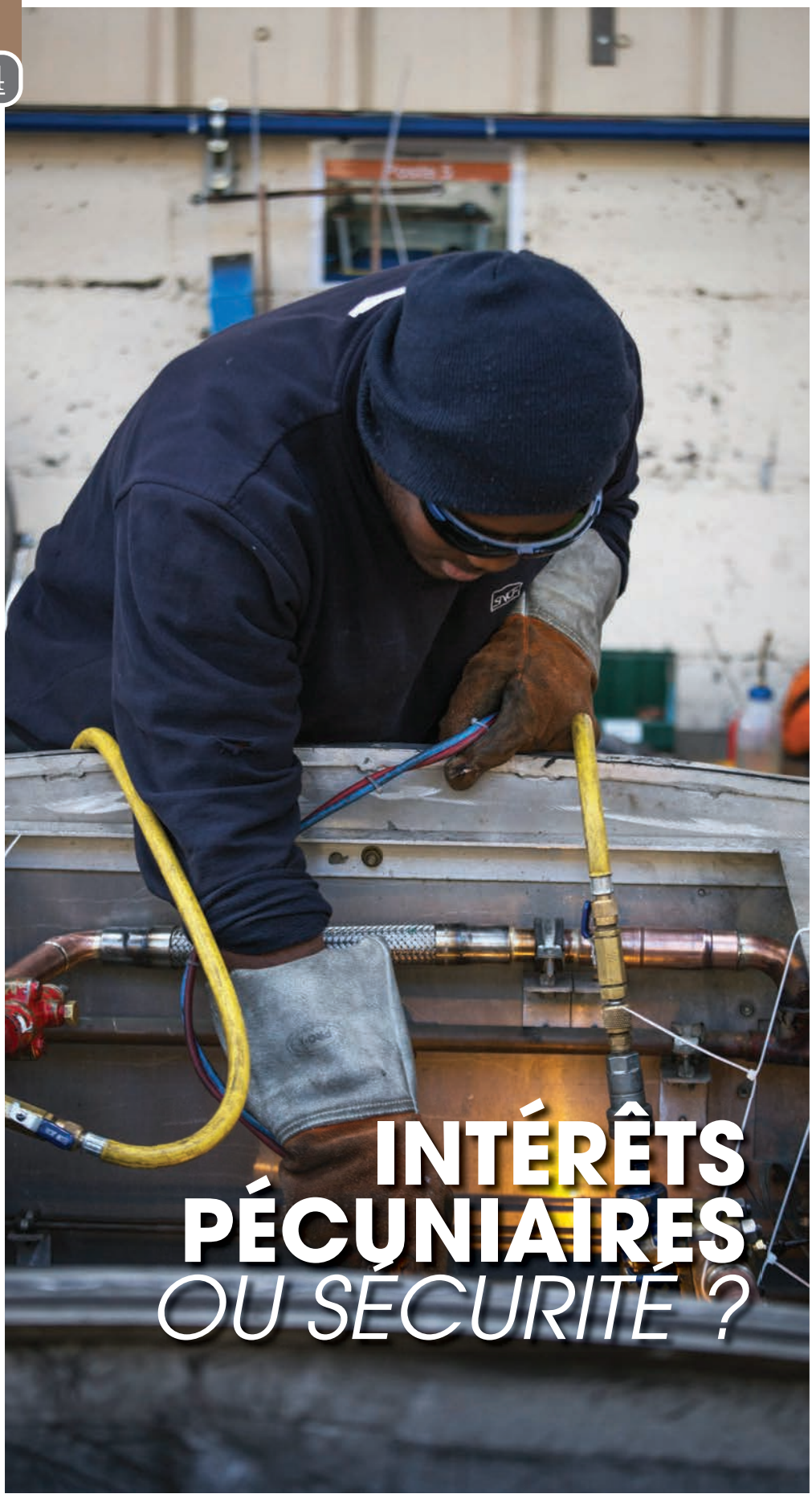
Aujourd'hui ce n'est plus le cas et le danger est là de voir notre dette augmenter en payant des intérêts, parce que notre notation serait dégradée au regard de la situation financière des SA.

La période que nous venons de traverser restera dans notre histoire comme une période à part dans l'histoire de notre entreprise».

C'est bien d'une politique globale de relance dont la SNCF a besoin, s'appuyant sur un axe unique le développement de l'offre ferroviaire quelle qu'elle soit. Nous avons besoin de rouvrir des lignes pour répondre aux besoins de millions de nos concitoyens. Nous avons besoin de retrouver une offre ferroviaire de transport de marchandises efficace et sûre. Nous avons besoin enfin d'entretenir le réseau avec les moyens adéquats pour assurer les circulations en toute sécurité. Pour cela deux leviers sont à notre disposition.

Le premier concerne la réorientation de l'utilisation du budget. La réinternalisation des charges de travail est une absolue nécessité. Ainsi, en 2019, SNCF Réseau a explosé le budget sous-traitance alors que l'ensemble des travaux prévus n'a pas été réalisé. Nous engraissons des actionnaires privés comme Bouygues ou Vinci, alors que nombreuses sont les possibilités d'assurer le travail en interne avec des cheminots. L'arrêt de l'utilisation d'intérimaires et leur recrutement en CDI sont une urgence qui, là aussi, nous permet de faire des économies au regard de ce que coûte l'intérim aujourd'hui à l'entreprise. D'autant plus quand certains sont là depuis deux ou trois ans. C'est une mesure de justice sociale et un impératif économique.

Le deuxième concerne l'intervention de l'État. Alors que pour tous les groupes du privé les aides ont fleuri sans jamais demander aux actionnaires, qui en sont les propriétaires, de participer en refinançant leurs entreprises, la SNCF attend toujours les fonds de son actionnaire. En pointant les enjeux environnementaux comme vitaux, nous attendons du gouvernement un véritable plan d'investissement dans le ferroviaire avec pour seule contrepartie son développement, le rajeunissement de son réseau pour atteindre les objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre, pour lequel il a été condamné encore récemment. Nous pensons la SNCF comme un véritable outil au service du bien-être de la Nation. Alors il est encore temps de défaire la loi de 2018, d'interdire la concurrence dont on connaît les méfaits au fret et de faire de la SNCF le service public innovant, percutant et répondant à l'intérêt général et aux besoins de la Nation. Cela se fera avec les cheminots si la direction change de cap. Stop aux activités, mutualisation des moyens de production, recrutement, formation professionnelle et augmentation générale des salaires doivent être au programme de ce cap service public dont nous avons tant besoin. ■



INTÉRÊTS PÉCUNIAIRES OU SÉCURITÉ ?

par Hélène Le Saint,
membre du bureau du CCGPF.

Le transfert de la responsabilité de la fonction A de l'ECE vers les directions des Activités, qui au premier abord pourrait apparaître comme une simple formalité, soulève de nombreuses questions auxquelles seul l'avenir est en mesure de répondre.

« La directive UE779/2019, applicable à partir du 16 juin 2019 évoque le transfert des fonctions A de l'ECE de la direction du Matériel vers les directions des Activités.
Désormais, une Activité pourra changer l'organisation de sa maintenance au risque de modifier les standards actuels définis par M.

Pour la bonne compréhension de tous, précisons immédiatement qu'une entité en charge de la maintenance (ECM) comprend 4 fonctions :

- Fonction A : encadrement ;
- Fonction B : développement de l'entretien ;
- Fonction C : gestion de l'entretien de la flotte ;
- Fonction D : exécution de l'entretien.

Plus précisément, au sujet du transfert d'ECE : les exigences concernant la fonction ECE A (encadrement) sont spécifiées dans la réglementation Européenne 779/2019. Elles consistent en trois points. En premier lieu, organiser la maintenance selon un référentiel d'organisation, puis superviser le dispositif de maintenance pour s'assurer qu'il produit les résultats escomptés en suivant les incidents, la fiabilité en mettant en place des indicateurs et en réalisant des audits notamment.
Enfin, assumer la responsabilité de la maintenance sur son aspect juridique. Elles sont actuellement assurées par la direction du Matériel pour l'ensemble du parc dont SNCF Voyageurs est détenteur, ainsi que pour des parcs confiés par des tiers. La direction du Matériel assure également les fonctions ECE B (ingénierie développement de l'entretien) qui ne sont pas transférées aux Activités.

Les fonctions C (schéma technique de flotte, gestion de l'entretien) et D (technicentre de maintenance qui réalise l'entretien) de l'ECE sont actuellement réalisées par les Activités, et le resteront. La direction du Matériel exerce également les responsabilités de direction Métier, selon EF0010.

Il convient de veiller et de mettre tout en œuvre afin de garantir l'absence du risque de voir les intérêts pécuniaires à court terme, prendre le pas sur la sécurité mais aussi sur la qualité à plus long terme.

Bien qu'il soit envisagé que la direction du Matériel reste le garant « métier » en « sous-traitance », en conservant et réalisant toujours les prescriptions sécurité, il convient sans doute de s'interroger : en quoi la maîtrise par l'Activité de l'organisation de la maintenance des véhicules qu'elle exploite lui donnerait les leviers et l'agilité nécessaires pour ses adaptations et organisations ? Si ce n'est au travers d'une maîtrise des coûts notamment.

Cette nouvelle organisation trouve son fondement dans *« la nouvelle possibilité de s'adapter à la situation de concurrence »*, l'agilité escomptée pourrait cependant être diluée au travers d'un encadrement de la maintenance démultiplié, avec des compétences éparses alourdissant un système déjà empreint de fragilité à garder les compétences en interne.

Malgré la multiplication des ECE, l'ingénierie garante de la maintenance des matériels et en charge de la fonction B devra travailler avec les Activités au travers de la fonction A, pour maintenir un niveau standard sur l'ensemble des établissements et des entités, dont les lignes budgétaires sont tendues, en perpétuelle recherche d'économie, ce qui n'est pas toujours compatible avec une maintenance des matériels de qualité.

Les Activités seront en devoir de brider leurs envies d'autonomies, mais pas en ce qui concerne l'innovation, en restant proche du savoir-faire et de l'expérience de ceux qui étaient les garants des règles de maintenance et force de propositions en innovations.
Si elles décidaient de rédiger leurs propres référentiels d'organisation de la maintenance, leurs responsabilités seraient alors plus qu'engagées si ces référentiels s'éloignaient des standards.

Quant à la maintenance à l'organe, ou à l'engin, en redéfinissant des règles qui seraient alors « personnalisées », les écarts de maintenance pour un même organe ou un même engin seraient contraires aux préconisations de l'ingénierie, avec un risque tangible de passer d'un excellent niveau de sécurité à un niveau de sécurité « adapté ». Le résultat pourrait alors être que chaque activité, en faisant évoluer ces processus en fonction de ses contraintes sans doute financières et en faisant évoluer les standards dont la direction du domaine Matériel était garante, s'oriente vers un niveau de maintenance à la baisse, et au-delà vers une diminution de sa masse salariale.

Dans ce projet, il convient de veiller et de mettre tout en œuvre afin de garantir l'absence du risque de voir les intérêts pécuniaires à court terme, prendre le pas sur la sécurité mais aussi sur la qualité à plus long terme.
Si sur le fond ce transfert pourrait paraître comme l'exécution d'une simple formalité du système de certification, cela soulève de très nombreuses questions dont nous venons seulement d'en relever un petit nombre. Les bénéfices attendus par cette nouvelle organisation seront-ils positifs ou impactant pour la sécurité des circulations ?

Seul l'avenir saura nous le dire. ■

UN MODÈLE ÉCONOMIQUE À BOUT DE SOUFFLE

Le projet de grande vitesse en Espagne impulsé par SNCF Voyageurs repose sur une ouverture à la concurrence et une desserte de type low cost, alors que la crise sanitaire récente a mis en avant l'urgence d'une véritable politique de service public du ferroviaire, basée sur les coopérations entre opérateurs historiques.

par Allan Bertu, président de la Commission économique du CSE C Voyageurs.

« La crise sanitaire que nous vivons est un énième révélateur de la fragilité du modèle libéral actuel, axé sur la globalisation et la financiarisation. La période nécessite donc analyse, débats publics, enseignements et, par voie de conséquence, un changement d'orientation politique. Si la séquence que nous vivons a mis en exergue les choix politiques désastreux en matière de santé, c'est bien l'ensemble des services publics et toutes les productions qui sont victimes de ces orientations libérales. Ils sont affaiblis, que ce soit en termes de développement, de qualité de production ou de capacité à répondre aux besoins.

Le manque d'investissement dans les infrastructures, dans le matériel, dans les moyens humains et dans la formation a éclaté au grand jour au travers de la crise sanitaire, aussi bien dans le domaine de la santé que dans celui de l'éducation, ou encore dans les transports publics.

Face à l'adversité, les services publics demeurent un antidote pour résister à un système en crise perpétuelle.

Pour autant, comme en 2008 lors de la « crise financière », les services publics restent un rempart face à la paupérisation des populations. Face à l'adversité, ils demeurent un antidote pour résister à un système en crise perpétuelle et, à ce titre, doivent être renforcés et développés. Le service public ferroviaire a également été mis à l'épreuve de la crise sanitaire. Les sociétés anonymes créées le 1er janvier 2020 (*) n'ont pas tardé à vouloir affirmer leur autonomie vis-à-vis des prescriptions de la société mère, notamment concernant les décisions de la DRH du GPU en matière sanitaire. Pour que demain ne soit pas comme hier, il faut tirer tous les enseignements de la période.

RIELSFERA, QUÈSACO ?

Mais le « monde d'après », dont ce projet en est le parfait exemple, ressemble bien tristement à celui d'avant. Lors de l'appel à mise en concurrence sur les liaisons à grande vitesse espagnoles fin 2019, parmi six candidats, la SNCF avait remporté l'un des lots. Après validation par l'autorité de concurrence, la SNCF souhaite réaliser 15 allers-retours quotidiens : cinq entre Madrid et la Catalogne, cinq entre Madrid et Valence et enfin cinq entre Madrid et l'Andalousie. Une filiale, Rielsfera, a été créée spécialement par le groupe SNCF. Établi pour une durée de 10 ans, ce contrat se base sur une desserte low cost type Ouigo.

Depuis la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire adopté en 2001, qui a ouvert le fret international, les différentes ouvertures à la concurrence de cette activité n'ont aucunement permis le développement de ce mode de transport.

Clairement, la coopération entre les entreprises nationales historiques, comme la RENFE et la SNCF, est préférable à la mise en concurrence. Le point de gravité de la nouvelle société SNCF Voyageurs, conçue en application du Pacte ferroviaire, se déplace **toujours plus vers la grande vitesse, appelée à jouer le rôle de « machine à cash »,** particulièrement à l'international.

Pour rappel, le budget 2020 misait sur un nouveau gain de MOP (marge opérationnelle) de 200 M€ sur la seule activité TGV, dont 50 M€ à l'international. C'est dans cette perspective que s'inscrivent **les projets de croissance de la filiale Rielsfera low cost en Espagne, projet qui est porteur de menaces concurrentielles pour l'activité historique Inoui, déjà en partie cannibalisée par Ouigo.**
Aussi, les répercussions de la crise du Covid-19 fragilisent ce parti pris « business », comme en témoignent la chute brutale des trafics dans le tunnel sous la Manche et un recul des voyages professionnels qui s'annonce durable en période de récession économique.
D'autant que le modèle low cost Ouigo, que SNCF Voyageurs souhaite transposer chez nos voisins ibériques, ne semble pas en mesure de relancer une dynamique robuste de recettes (18 % du volume vendu en France mais seulement 9 % du chiffre d'affaires de Voyages, sur la base d'un produit moyen de 4,4 cts € par v.km…).
Les cheminots français et espagnols n'ont pas à subir ces choix hasardeux et désastreux.
Par conséquent, les élus du CSE Central Voyageurs s'opposent à ce développement de l'offre en Espagne et à l'accord-cadre de transformation des rames avec Alstom.

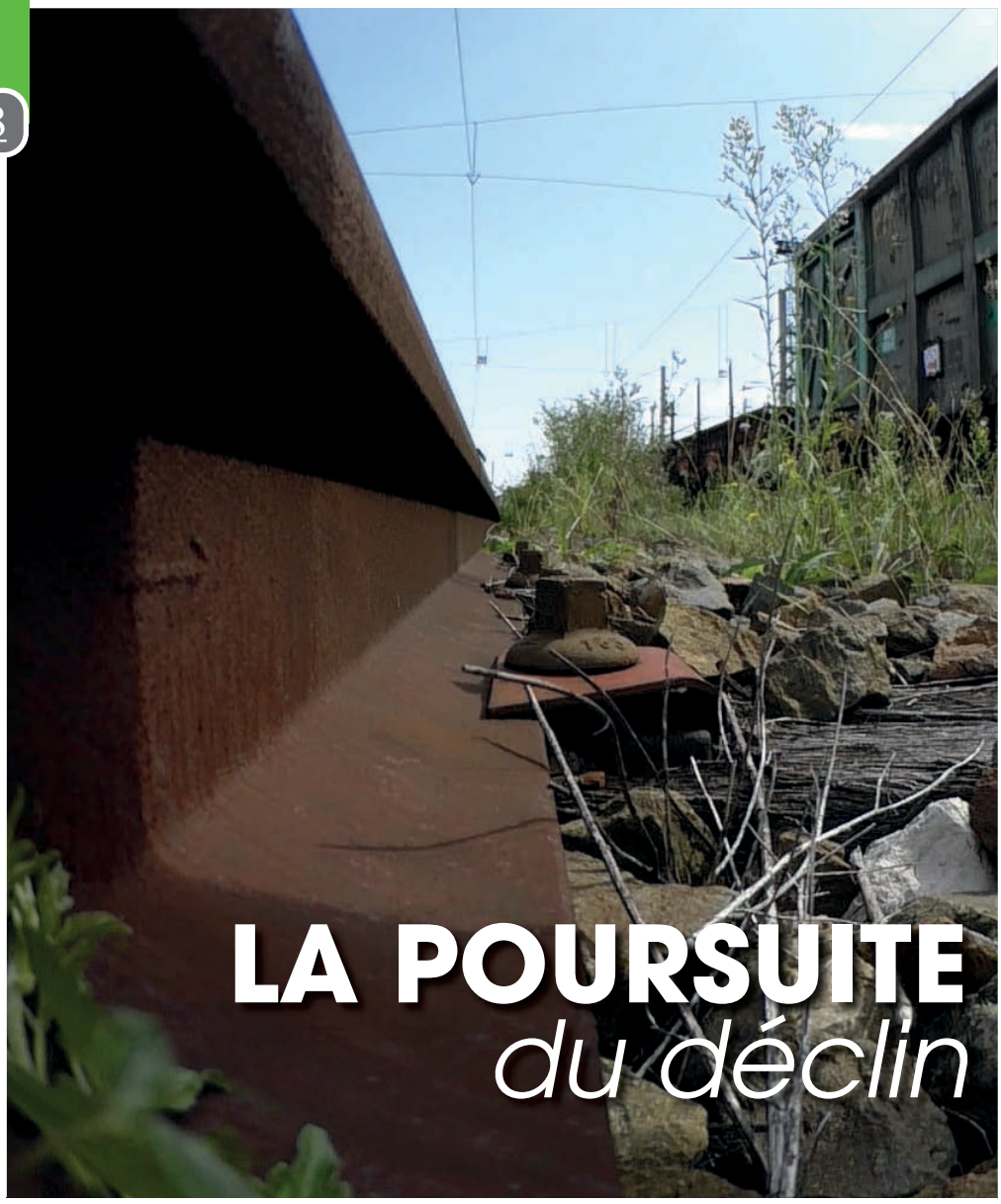
Les politiques libérales et les règles du marché ne répondent en rien aux besoins de transports de voyageurs et de marchandises des pays européens.

CHANGER DE VOIE !

Les politiques libérales et les règles du marché ne répondent en rien aux besoins de transports de voyageurs et de marchandises des pays européens. La crise sanitaire et sociale que nous vivons met bien en évidence la nécessité de disposer de services publics de qualité, dont les trois grands principes que sont la continuité, l'adaptabilité et l'égalité de traitement ont permis de répondre aux besoins des nations en ces temps troublés.
Pour autant, cette réponse du service public SNCF aux besoins du pays et des populations s'est trouvée entravée par l'effet des réformes successives du système ferroviaire, la création d'une myriade de filiales et, comme si cela ne suffisait pas, la mise en place en leur sein d'activités guidées et pilotées en fonction d'objectifs et trajectoires économiques qui leur sont propres.
S'ajoute à cela une ouverture à la concurrence des services voyageurs. On peut légitimement s'interroger sur la réponse qui aurait été apportée par des opérateurs privés dans le cadre de cette crise sanitaire et économique. En l'absence de profit et de rentabilité, le service aurait probablement été stoppé ! Plusieurs entreprises ferroviaires ont d'ailleurs décidé de reporter leur arrivée sur le « marché » avec, par exemple, Flixtrain qui renonce à exploiter plusieurs liaisons pour lesquelles il avait manifesté son intérêt.
Les entreprises ferroviaires privées (EFP) de fret ne sont pas en meilleure posture…
Il apparaît dès lors que la concurrence n'est pas la solution, mais bien le principal problème.

Cette réponse du service public SNCF aux besoins du pays et des populations s'est trouvée entravée par l'effet des réformes successives du système ferroviaire.

Cette nécessaire réappropriation publique, doit faire l'objet d'un large débat pour enfin battre en brèche les dogmes libéraux et remettre sur les rails le service public ferroviaire dont les pays de l'UE ont besoin pour relever les défis environnementaux. Cela passe notamment par un rééquilibrage de la part modale du ferroviaire par rapport à la route, la desserte de tous les territoires et la complémentarité des modes de transport, ainsi que des coopérations partout en Europe avec les opérateurs historiques !
Ce dossier est traité en parallèle au CEE (Comité d'entreprise européen), et fait l'objet d'une expertise en cours, voté par les élus de cette instance. ■



LA POURSUITE *du déclin*

par Pierre-Olivier Bonfiglio, secrétaire adjoint du CSE Fret.

Les différentes politiques qui se sont succédé depuis la création du CE Fret en 2009 n'ont eu pour effet que de contribuer à l'attrition de l'activité de Fret SNCF.
Une dérive dénoncée de longue date par les élus du CE. À l'heure où la demande environnementale est de plus en plus forte, le budget 2020 se base sur une diminution des produits, des trafics et des réductions d'emploi.

« L'exercice des comptes clos 2019, traité tardivement en séance plénière du CSE de juin 2020, a été particulier cette année car il acte la fin d'un cycle de 10 ans avec la création de la SAS Fret SNCF en janvier 2020.
Depuis 2009, année de création de Fret SNCF et du CE Fret SNCF, les élus du CE n'ont eu de cesse de lutter contre une direction dont les décisions se sont attachées à dégrader toujours plus notre activité.
Face à ce que qui peut être considéré comme le sabotage d'un outil industriel, les élus du CSE ont demandé à plusieurs reprises que la direction prenne ses responsabilités et réalise un devoir d'inventaire.

Le but de cette demande étant que la direction se justifie et démontre la pertinence de sa stratégie économique sur les 10 dernières années. Ces orientations ont démoli les emplois, les moyens et les comptes de l'entreprise. Mais surtout, en quoi aujourd'hui par rapport à hier, serions-nous meilleurs ?
À ce jour, la direction fait la sourde oreille et préfère se dérober face à ses responsabilités.

Sur 2019, comme sur toutes les autres années, tous les indicateurs affichent une baisse sauf sur les suppressions d'emplois et la dette qui progresse encore, dépassant les 5 milliards d'euros.
La perte des trafics se poursuit, accompagnée mécaniquement en pourcentage par une augmentation des frais fixes (péages, énergie, charges de maintenance) dégradant encore notre résultat.

Par rapport au budget fixé, 2019 voit un recul de 110 millions d'euros de CA du produit des trafics, soit l'équivalent de 4 400 trains. Hors effet grève et intempéries, le retard est de 66 millions d'euros, expliqué principalement par un taux de croissance bas de l'économie qui, inévitablement, diminue les volumes, mais aussi par des crises conjoncturelles comme l'acier, où Arcelor pèse 15 % de notre CA.

En économies cumulées depuis 2009, ce sont 2,9 milliards d'euros qui ont été réalisés sur la masse salariale.

La seule source de développement significatif provient de la gestion capacitaire qui arrive par un effet volume à capter 39 millions d'euros de CA de nouveaux trafics sur 2019.

LES ÉLUS DU CSE TIRENT LE CONSTAT SUIVANT :

- Cela prouve que l'éradication des trois quarts des trafics wagons isolés était une erreur majeure, car contributeur de gros volumes. La direction aura beau nous dire que c'était nécessaire pour réduire les coûts de production, il est évident qu'il fallait revoir notre offre et nos processus, sans pour autant la supprimer. Il aurait mieux valu l'améliorer. Aujourd'hui cette nouvelle offre du wagon isolé, rassemblée par coupon, séduit… Mais n'est-il pas trop tard ?

- Le fait de prioriser 80 % du chiffre d'affaires sur 30 clients, afin, pour reprendre les propos de la direction « *de sécuriser l'essentiel de notre CA* » est également une erreur. Cette stratégie nous rend totalement dépendant de ces derniers.

Pire, lorsque l'un d'entre eux décide de changer de transporteur, cela impacte très souvent l'offre et les prix sur d'autres chargeurs, pour lesquels nous avions adopté une solution industrielle mutualisée. Un effet domino qui crée des dégâts économiques important pour notre activité et des drames sociaux pour les cheminots de Fret SNCF.

- La chute de nos trafics ne peut pas s'expliquer uniquement par la situation industrielle, la concurrence, les grèves, etc. Depuis 2009, nous avons perdu 43 % de nos revenus. Nous observons sur cet exercice que 20 % de nos produits du trafic (138 M d'euros) sont réalisés en sous-traitance, autrement dit, 1 train sur 5 est à destination de l'international. Ce qui est révélateur de l'effondrement de nos flux nationaux.

Ceci nous interroge sur le futur maillage des sociétés Captrain avec la création de Captrain France (ancien VFLI) et la place stratégique qui sera dévolue à Fret SNCF.

Les élus du CSE n'ont de cesse d'alerter la direction de Fret SNCF et du GPU sur l'impact écologique et social que pourrait avoir la disparition de Fret SNCF.

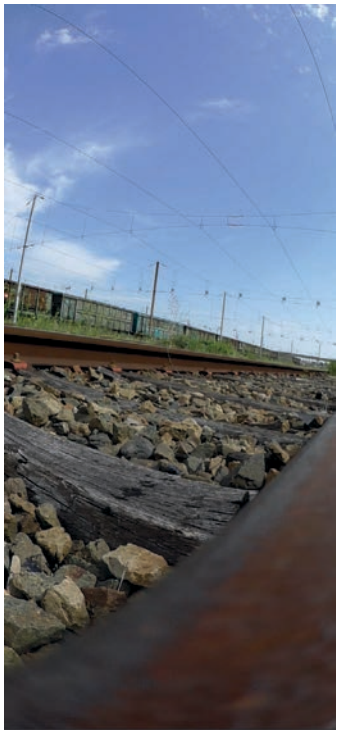
Ainsi, exercice après exercice, l'écart se creuse par rapport aux objectifs du plan initial de redressement 2018-2021, réajusté maintes fois. Nous sommes passés depuis 2009 de 57 000 trains par an à 28 000. Soit en produit du trafic de 1 407 millions d'euros à 855 millions d'euros.

Une décadence qui n'a pas pu être enrayée, car la direction, aveuglée par sa stratégie de baisse des « coûts », n'a pas su garder les volumes malgré la purge sociale imposée.

Dans sa vision purement comptable de l'activité, la direction de Fret SNCF gomme totalement la partie humaine, quelle ne considère plus qu'en termes de « coût ». Les suppressions d'emplois effectuées sont colossales, moins 400 cheminots encore en 2019, et ceci après avoir supprimé près des deux tiers des effectifs en 10 ans.

En janvier 2009, on comptait 14 305 cheminots au fret, en décembre 2019 : 5 181.

La direction a beau parler « *d'adaptation charge/ressources* » les élus remarquent que les trafics n'ont baissé durant cette période « que » de 36 %. Au final, les effectifs ont donc diminué presque 2 fois plus que les trafics. →→



A contrario, on assiste, inexorablement, à une progression année après année de l'utilisation de l'intérim avec un coût de 4 millions d'euros en 2019.
Le « levier » effectifs reste le plus grand contributeur d'économies réalisées en 2019. En économies cumulées depuis 2009, ce sont 2,9 milliards d'euros qui ont été réalisés sur la masse salariale. Pourtant les suppressions massives d'effectifs dégradent directement la sécurité et les conditions de travail des agents. Les conditions de réponses aux appels d'offres sont elles aussi réduites.

Le dernier exemple en date est celui de Simineu avec pour origine/destination Sète-Marmande, pour laquelle l'entreprise a été dans l'incapacité de se positionner par manque de moyen humain et matériel. Le bilan est déplorable avec une baisse de l'offre de 55 % en 10 ans, ce qui va à l'encontre des ambitions de développement affichées dans la communication officielle de l'entreprise, mais pas dans le budget 2020.

Budget 2020

La SAS Fret SNCF, épurée de sa dette et revigorée par une capitalisation de 170 M d'euros, aurait pu espérer un budget 2020 en rupture avec ceux des années précédente basé sur la reconquête et le développement. Malheureusement on est, encore et toujours, dans la continuité. Un budget construit sans ambition, qui se base sur une stagnation des produits du trafic et encore des suppressions d'emploi avec près de 400 cheminots de moins. Constat a l'appui, le gain de productivité réalisé par agent est de 40 % depuis 2011.

Malgré cela, le budget 2020 a prévu d'accroître encore les gains de productivité, en imposant une purge des effectifs, accompagnée par des fermetures de site, de services, d'arrêt de tri à la gravité comme à Grande-Synthe.
L'actualité et l'impact de la crise sanitaire bientôt crise économique rendent ce budget caduc. Nous pouvons cependant revenir sur certains points, notamment sur la nouvelle organisation de Fret SNCF. La direction est revenue sur le découpage par produit de l'activité après plus de 10 ans d'entêtement, mais le mal est déjà fait.
Ainsi, elle prétend vouloir instaurer un pilotage national en lieu et place des 4 directions Fret indépendantes. Concrètement, cela ressort dans le rapport de l'expert du CSE, encore une fois, ce n'est ni un projet de relance, ni un projet ambitieux et innovant. C'est un projet de retrait, de restructurations, de baisse des effectifs, de hausse de la productivité, dans la continuité des dix dernières années. C'est un projet construit sans originalité, comme les précédents, basé seulement sur l'attrition de nos moyens humains et matériels,

Pour passer de la route au rail, il faut une volonté politique forte et des moyens. Le démantèlement de l'entreprise tel qu'il a été opéré ne permettra pas à Fret SNCF de répondre à l'urgence climatique.

alors que dans le même temps le gouvernement est pris soudainement d'une petite fibre environnementale.
Fret SNCF continue la limitation de ses pertes par les économies réalisées sur les frais de personnel et sur le matériel, à un rythme supérieur à ses pertes de trafic, comme les budgets précédents. Cette destruction de notre patrimoine industriel et humain pose la question sur nos capacités de développement.
Si la SAS Fret SNCF continue à ce rythme sa politique de réduction des « coûts » pour limiter ses pertes, elle ne sera bientôt plus en capacité de se développer mais aussi dans l'incapacité de répondre aux nouveaux trafics. Mais le veut-elle vraiment ?
En conclusion, l'avenir de la SAS FRET SNCF semble de plus en plus compromis.
Les élus du CSE n'ont de cesse d'alerter la direction de Fret SNCF et du GPU sur l'impact écologique et social que pourrait avoir la disparition de Fret SNCF.
Le transport en France génère 29 % des émissions de CO2 dont 28 % pour le transport routier. Le 10 juillet 2020, le Conseil d'État a

ordonné au gouvernement français de prendre des mesures pour réduire la pollution de l'air. Fret SNCF est une réponse immédiate à cette injonction. Mais pour passer de la route au rail, il faut une volonté politique forte et des moyens. Le démantèlement de l'entreprise tel qu'il a été opéré ne permettra pas à Fret SNCF de répondre à l'urgence climatique. Il n'est pas trop tard si des décisions politiques et stratégiques sont adoptées dans les prochaines semaines.

Nombreux sont les exemples de chargeurs empêchés d'utiliser le rail du fait de la politique du groupe SNCF depuis des années. Le dernier exemple en date étant l'annonce de la fermeture totale de la ligne Volvic – Le Mont-Dore, envisagée par SNCF Réseau, qui pourrait envoyer de nombreux camions sur la route.

Aujourd'hui se pose la question de l'aide structurelle de l'État pour un transport propre, mais qui, par son fonctionnement, ne pourra jamais avoir l'agilité et la simplification d'autres modes de transport. Le constat est fait que les pays où la part du fret ferroviaire progresse (Autriche, Allemagne, Italie) sont ceux où l'État soutient le fer.

Les contreparties financières accordées, entre guillemets, par l'État lors de la réforme des retraites et mis en avant par la direction dans sa communication, apparaissent aujourd'hui bien insuffisantes pour nous sauver.

La direction de Fret SNCF compte sur une aide exceptionnelle de l'État pour absorber la crise du covid-19, mais aussi sur une aide structurelle, notamment sur le wagon isolé, plus des hypothétiques aides de l'État sur le coût des sillons en dédommagement de l'effet grève de 2019.

Si l'aide ne venait pas, en janvier 2021 nous aurions « brûlé » la quasi-totalité de notre capital. Devrions-nous alors être obligés à nouveau de nous endetter ? La direction étant dans le déni, elle renvoie la responsabilité sur notre actionnaire, l'État ! ■

INFOS PLUS

RÉSULTAT DU VOTE

Réunion du 23 juin 2020

CONSULTATION SUR LES COMPTES CLOS 2019 ET LE BUDGET 2020 DE LA SAS FRET SNCF

• Les élus ont voté contre à l'unanimité.

UN EFFET QUI RESTE *à démontrer*

par Davis Lepennetier, membre du bureau du CCGPF.

Le dossier sur le déploiement des caméras-piétons est un concentré de ce que la direction ne devrait pas faire mais qu'elle fait sans le moindre scrupule : non-respect de la loi, non-respect des instances représentatives du personnel, interprétation tendancieuse des données, éléments volontairement dissimulés dans le dossier, fermez le ban…

« Pour justifier le déploiement de ces caméras-piétons, la direction commence par citer les chiffres très élevés d'atteintes et d'outrages envers les cheminots représentant 26 % des accidents du travail en 2019. Changement de posture curieux quand la direction avait plutôt tendance ces dernières années à minimiser les atteintes et outrages à l'encontre des agents et à expliquer sans cesse que les actions de prévention qu'elle mettait en œuvre étaient adaptées et suffisantes.

Sur ce thème de la sûreté, il est regrettable que les nombreuses mesures de prévention proposées par les représentants du personnel localement ou au niveau des CSE et de leurs CSSCT ne soient la plupart du temps pas prises en compte par les directions. Sur le contenu du dossier présenté, comme le dit la direction, elle a effectivement procédé à des expérimentations et ce en toute illégalité et en parfaite connaissance de cause, entre juin 2019 et février 2020. La loi ne permettait en effet pas d'équiper des agents SNCF de caméras-piétons. Cela a été dit et répété dès le printemps 2019 dans différentes instances ou par le biais de DCI. La direction a donc consciemment exposé, notamment sur le plan pénal, les agents qu'elle a équipé de caméras-piétons.

La loi Lom* permet depuis le 1er juillet 2020 des expérimentations, mais avant cette date, c'était bel et bien illégal. Il serait bon que la direction, souvent si encline à s'appuyer sur la réglementation pour sanctionner des agents, daigne un jour respecter les obligations légales s'imposant à tous.

Concernant le choix de généraliser à partir de maintenant ce déploiement pour les agents assermentés volontaires, le document prétend que le seul objectif est de protéger les agents. Cependant, la protection des cheminots avec cet outil reste donc à démontrer et ni les expérimentations, ni les éléments fournis dans ce dossier ne le démontrent. De plus, 80 à 88 % des situations tendues sont apaisées grâce au déclenchement de la caméra. Pour être exhaustif et pour pouvoir comparer, il aurait fallu étudier le pourcentage d'apaisement des situations tendues sans caméra. À deux reprises, il est mentionné que l'effet dissuasif de la caméra est unanimement souligné par les agents testeurs. Mais dans le même temps, il est noté que 6 % des agents testeurs disent que la caméra tend la relation client.
Qui croire, le mot « unanime » ne doit probablement pas avoir le même sens, tant pour la direction que pour les organisations syndicales.

Il est regrettable que les nombreuses mesures de prévention proposées par les représentants du personnel […] ne soient la plupart du temps pas prises en compte par les directions.

La protection des cheminots avec cet outil reste donc à démontrer et ni les expérimentations, ni les éléments fournis dans ce dossier ne le démontrent.

Que penser de ce retour d'expérience fait avec les agents testeurs ? Lors des échanges dans les CSSCT de CSE, il est précisé, d'après les chiffres remis par la direction, qu'un tiers des agents testeurs n'ont pas participé au REX ni même répondu au questionnaire.

Lors de ces mêmes échanges, une présidente de CSSCT a même déclaré en prenant connaissance des chiffres que *« l'apport de la caméra-piéton était neutre en termes de sûreté »*. On est donc bien loin du tableau idyllique présenté dans ce dossier par la direction.

Pour toutes les raisons et les interrogations soulevées par ce dossier, les élu-e-s au CSEC Voyageurs ont lancé une expertise sur le projet de déploiement d'un dispositif de caméras-piétons. ■

** Loi d'orientation des mobilités.*

SORTIE DE LA SPIRALE *financière*

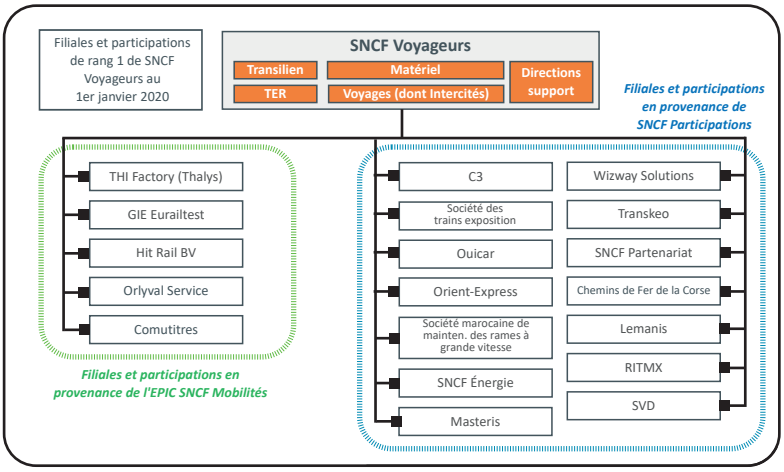
par Jean Riconneau, secrétaire adjoint chargé du suivi de la CSSCT, président de la Commission économique du CCGPF.

La baisse d'activité causée par la situation sanitaire nécessite la mise en place d'un véritable plan de relance qui prenne en compte divers facteurs comme l'abandon d'un système de dividendes, la reprise de la dette et la mise en place d'une véritable politique en faveur du ferroviaire.

LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 2018, IMPOSE UN NOUVEAU PÉRIMÈTRE EN LIEU ET PLACE DE L'EX EPIC MOBILITÉS.

« L'organigramme juridique définitif de SNCF Voyageurs fait apparaître un recentrage vers le transport ferroviaire de voyageurs, articulé en 5 activités et de nombreuses filiales, en France comme à l'international.

Le point de gravité de la nouvelle SA SNCF Voyageurs se déplace toujours plus vers la grande vitesse, appelée à jouer le rôle de *« machine à cash »*, particulièrement à l'international.



La branche Voyages, en réalisant un chiffre d'affaires record de 5,8 milliards d'euros en 2019 (+140 M€ par rapport à l'année faste de 2017), contribue à plus de la moitié du profit opérationnel (920 M€ sur 1,7 milliard d'euros de MOP) au périmètre de la SA. Eurostar et Thalys, en réalisant 6,6 % du volume vendu de la branche Voyages, dégagent une marge équivalente au tiers de celle des autres activités TGV.

Détail du C.A. et de la MOP estimés de la S.A. SNCF Voyageurs en 2019

M€	C.A.	MOP
SNCF Transilien et TER	7 401	359
Intercités	626	25
Voyages SNCF - EPIC	5 834	921
Autres activités	32	47
Eurostar	1 158	197
Thalys	511	117
Supports filiales Voyages	74	17
Corporate Mobilités	226	22
Autres activités	15	9
Total S.A. SNCF Voyageurs	**15 877**	**1 714**

Données contributives au Groupe SNCF

Pour rappel, le budget 2020 misait sur un nouveau gain de MOP de 200 M€ sur la seule activité TGV, dont 1/4 à l'international. C'est malheureusement dans cette perspective que s'inscrivent les nouveaux projets de croissance par le biais des filiales à l'étranger (Rielsfera low cost en Espagne et Greenspead dans le Nord Europe), projets qui sont porteurs de menaces concurrentielles pour l'activité historique Inoui déjà en partie cannibalisée par Ouigo.

Reste que les répercussions de la crise du Covid19 fragilisent ce parti pris *« business TGV »*, comme en témoignent la chute brutale des trafics dans le tunnel sous la Manche et un recul des voyages professionnels qui s'annonce durable en cette période de récession économique.
Et ce ne sont pas les annonces du plan de sauvetage d'Air France qui vont nous rassurer.

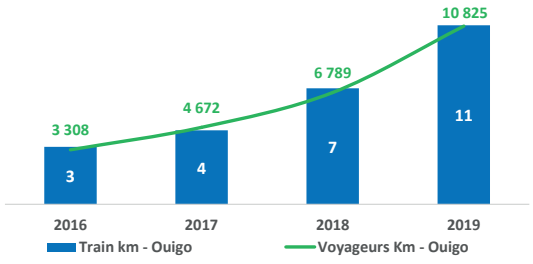
Le transfert d'une partie des trafics aériens intérieurs vers le train, et particulièrement le TGV, n'est pour l'heure qu'un leurre.

Il suffit de regarder les liaisons aériennes supprimées et les lignes LGV existantes, et on comprend vite que les PPP comme par hasard sont très bien positionnés.

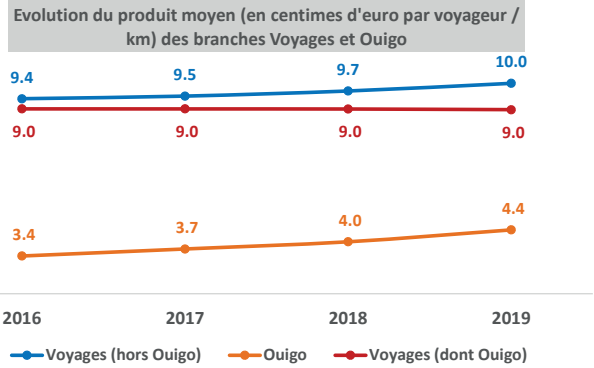
→→

L'expert 3 E consultants, qui assiste le CSE Central voyageurs, prévoit d'ailleurs que ce sont les activités non-conventionnées qui « *devraient subir les plus importants dommages financiers* » conséquemment à la crise sanitaire. D'autant que le modèle low cost Ouigo ne semble pas en mesure de relancer une dynamique de recettes robuste (18 % du volume vendu, mais seulement 9 % du chiffre d'affaires de Voyages, sur la base d'un produit moyen de 4,4 cts € par v.km, deux fois inférieur au produit moyen de Voyages et le ratio le plus faible de tous les segments).

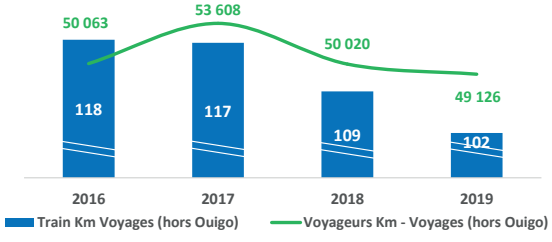
Evolution de l'offre (millions de trains-km) et de la fréquentation (millions de voyageurs-km) de Ouigo



Evolution du produit moyen (en centimes d'euro par voyageur / km) des branches Voyages et Ouigo



Evolution du trafic (millions de trains-km) et de la fréquentation (millions de voyageurs-km) de Voyages hors Ouigo



Compte de résultat - OUIGO

M€	2018	2019
Chiffre d'affaires	**285**	**500**
Charges transporteur (asct, conduite, maintenance, escale)	-93	-132
Charges commercialisation (distrib, com, stratégie, market, SI)	-28	-29
Coût infrastructure	-141	-233
Redevances, impôts et taxes	-18	-23
MOP OUIGO (hors coût matériel roulant)	**5**	**83**
NBR Rames OUIGO en MLA	*20.00*	*28.00*
Nbr circulations commerciales	*12 312*	*17 324*
Pax (en millions)	*11.6*	*17.3*
Effectifs ED MLA	*447.4*	*605.1*

Si les conséquences ont été directes pour SNCF Voyages, dans un avenir proche, ce sont les activités de service public conventionnées (TER, Transiliens et Intercités) qui pourraient se montrer les plus résilientes. Car avec environ 5,7 milliards d'euros (sur un total de 8 milliards en 2019) le montant de chiffre d'affaires serait en quelque sorte « sécurisé » car déconnecté de la fluctuation des recettes voyageurs. Ces dernières ne représentent en effet « que » 24 % du CA de TER, 27 % de celui de Transilien et 54 % côté Intercités. Pour mémoire les activités TER-Transilien ont dégagé 372 M de MOP en 2019 (respectivement 320 M et 52 M). TER a réalisé deux fois l'objectif budgétaire fixé. Le budget 2020 prévoyait une croissance du chiffre d'affaires de TER de 5,8 % (+280 M€).

Là aussi l'avenir s'annonce évidemment moins florissant avec une diminution prévisible voire certaine des ressources des régions et les annonces de renégociations « rigoureuses » de certaines conventions.

Dans ce contexte contraint, il y a lieu de s'interroger sur les perspectives d'ouverture à la concurrence des liaisons TER et les pertes de marché estimées par la direction à 10 % à l'horizon 2026. Les opérateurs alternatifs seront-ils amenés à revoir leurs ambitions ? Quelle sera la place réservée à Keolis, qui connaît d'importantes difficultés et des soubresauts dans sa gouvernance ? Il semble en tout cas acquis et certainement sous prétexte de la conjoncture actuelle, dans la logique du Pacte ferroviaire, que la direction va chercher à profiter des procédures d'appels d'offres pour se détourner de l'exploitation de lignes déficitaires ou insuffisamment rentables au modèle d'Air France. Pour autant, le dossier Railcoop (projet d'EF en SCIC) pour candidater sur la ligne Bordeaux-Lyon, ancienne liaison TET abandonnée par la SNCF, dans lequel la filiale Systra est chargée de l'étude de marché, montre la *« duplicité »* de la direction dans la gestion et l'accompagnement de la libéralisation du rail.

Les profits opérationnels réalisés par l'Épic SNCF Mobilités en 2019, 1,5 milliard d'euros, du même niveau que 2017, malgré la communication faite sur les effets grèves de fin d'année, et le résultat opérationnel courant positif de 507 M€ sont dus à l'amplification d'une stratégie malthusienne, faite de rationalisation de la production ferroviaire, de gains de productivité sur le travail, comme d'ajustement permanent la baisse de l'emploi et de limitations des dépenses et investissements.

Détail du calcul du taux retenu pour les activités conventionnées

M€	C.A. 2019	Taux retenu
Transilien et TER	7 402	80.5%
Intercités	626	80.2%
Total	**8 028**	
dont commandes publiques "sécurisées"	5 778	100%
dont autres recettes	2 250	80.5%
Soit un taux moyen de :		**94.5%**

EPIC SNCF Mobilités - Compte de résultat IFRS

M€	2016	2017	2018	2019	Var.
Chiffre d'affaires (C.A.)	**14 991**	**15 672**	**15 090**	**15 843**	**5.0%**
Péages	-3 519	-3 712	-3 533	-3 633	2.8%
Energie de traction	-519	-505	-479	-472	-1.5%
Autres ACE	-4 138	-4 255	-4 322	-4 379	1.3%
Impôts et taxes	-774	-703	-809	-820	1.4%
Autres produits et charges*	108	97	-28	10	ns
Valeur Ajoutée (VA)	**6 149**	**6 594**	**5 919**	**6 549**	**10.6%**
en % du C.A.	***41.0%***	***42.1%***	***39.2%***	***41.3%***	***+2.1 pts***
Frais de personnel	-4 997	-5 021	-4 856	-4 989	2.7%
Marge Opérationnelle (MOP)	**1 152**	**1 573**	**1 063**	**1 560**	**46.8%**
en % du C.A.	***7.7%***	***10.0%***	***7.0%***	***9.8%***	***+2.8 pts***
Dotations aux amortissements	-692	-675	-939	-1 180	25.7%
Variation des provisions hors immo.	125	-34	147	127	-13.6%
Résultat Opérationnel Courant (ROC)	**585**	**864**	**271**	**507**	**87.1%**
en % du C.A.	***3.9%***	***5.5%***	***1.8%***	***3.2%***	***+1.4 pts***
Dépréciation des immo. / pertes de val.	112	-18	3 368	-60	ns
Cessions d'actifs	11	69	50	61	22.0%
Résultat Opérationnel (RO)	**708**	**915**	**3 689**	**508**	**-86.2%**
Résultat financier	-83	-86	53	459	x 8.7
Impôt sur les sociétés	-246	-222	-227	-230	1.3%
Résultat net	**379**	**607**	**3 515**	**737**	**-79.0%**
en % du C.A.	***2.5%***	***3.9%***	***23.3%***	***4.7%***	***-18.6 pts***
Résultat net récurrent	**268**	**567**	**188**	**690**	**x 3.7**

** diminué du CICE, comptabilisé en diminution des frais de personnel* ***(Attention CICE supprimé en 2019)***

Le chiffre d'affaires croît de 753 M€ en 2019, influencé par une hausse des fréquentations voyageurs

Les charges de personnel sont en augmentation, malgré un effectif en baisse (-2 800 personnes). Ceci s'explique par des effets techniques (provisions pour intéressement, retenues pour grèves...) mais aussi l'accroissement de l'intérim et des départs volontaires, la hausse du CMA de 0.98 %

La marge opérationnelle s'améliore en valeur (+497 M€) et en taux (+2.8 pts) par rapport à 2018

Sans tenir compte des éléments non récurrents, **le résultat net affiche une forte progression** sur 2019, **renforcée par l'accroissement des dividendes reçus des filiales (+415 M€, en résultat financier)**

→→

Depuis la mise en œuvre de vos plans de performances, ce sont encore une fois les cheminots de SNCF Mobilités qui ont contribué pour 75 % soit 416 M€ d'économies pour l'ensemble du GPF. Pour la Fédération CGT des Cheminots nous avons atteint maintenant définitivement un palier au-dessous duquel ce sont clairement les fondamentaux du service public ferroviaire qui sont mis à mal.

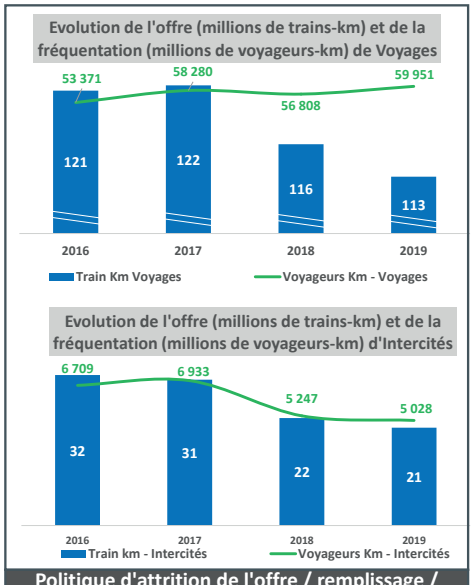
En matière de production, on assiste à la poursuite d'une politique d'ajustement de l'offre en fonction du taux de remplissage des trains et du recentrage sur le mass-transit. À la progression des trafics voyageurs.km ne correspond pas en effet une augmentation homogène des circulations en train.km.

Synthèse des effets des plans de performance de l'EPIC SNCF Mobilités

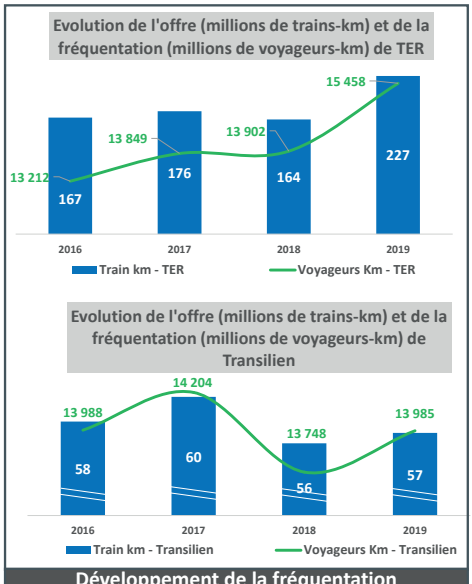
Plan	Gains réalisés 2018	Gains budget 2019	Gains réalisés 2019	Leviers
Transverse (1)	48	96	88	Coûts de structure, performance achats, dépenses des systèmes d'information et télécoms et de l'immobilier
Commercial	198	259	144	Actions marketing et commerciales, lutte anti-fraude, amélioration de la compétitivité de l'offre
Industriel	152	185	184	Optimisation des processus de production, des dessertes, efficacité industrielle, réduction de la masse salariale, réduction des pertes sur la restauration
Total EPIC Mobilités	**398**	**540**	**416**	
Total Groupe	**530**	**701**	**557**	
Part de l'EPIC Mobilités	**75%**	**77%**	**75%**	

(1) *Y compris EPIC SNCF*

Le transfert des lignes TET aux régions explique en majeure partie l'augmentation des Trains-km sur l'activité TER.



Politique d'attrition de l'offre / remplissage / transfert



Développement de la fréquentation par la hausse de l'offre

À la suite des mesures de restriction pour motif sanitaire et face à une baisse potentielle de la fréquentation, la direction a recours pour toute la période des vacances dans un premier temps à des révisions ciblées des plans de transport en supprimant des dessertes et des trajets. Cette politique systématique de « *chasse aux coûts* » (cost killing) se lit également dans un sous-investissement qui, en 2019, a touché particulièrement le Matériel 78 M€, la Traction 11 M€ et le Fret 27 M€.

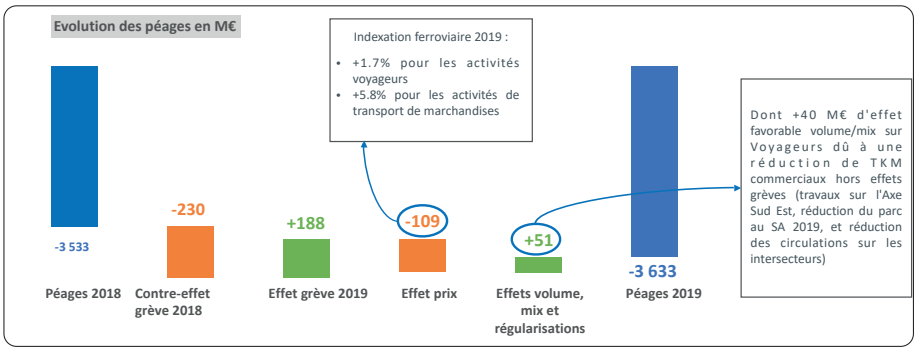
Tout aussi radicalement, la SNCF continue de laminer l'emploi. Une nouvelle baisse des effectifs au périmètre de l'Épic SNCF Mobilités, moins 2 800 ED moyens en 2019, qui se traduit par un effet comptable de -178 M€ dans le droit fil d'une décrue régulière depuis 4 ans, moins 7 000 emplois, soit - 8,4 % des effectifs.

Dans le même temps, la sous-traitance explose, +180 M€ soit + 6,7 % en un an, et l'intérim +30 M€ soit +34,9 % sur la même période, sont en pleine expansion.

Le montant des dividendes remontés par SNCF Mobilités à la maison mère SNCF, au nom de sa contribution à la gestion de l'endettement de SNCF Réseau, s'élève à 537 M€ en 2019. À ce tribut, vient s'ajouter le montant croissant des péages versés au gestionnaire d'infrastructure, ceux-ci répercutant le poids de l'endettement et des intérêts versés aux banques et investisseurs à hauteur 1,64 milliard d'euros pour 2019 à l'échelle du groupe SNCF.

Malgré le premier volet de l'opération de reprise de dette initiée par l'État -25 milliards d'euros en 2020, nous estimons, sauf mesure exceptionnelle décidée à l'avenir par le gouvernement, que la dette supportée par la SNCF se maintiendra à un niveau élevé, aux alentours d'une quarantaine de milliards d'euros à la fin de cette année hors impact crise sanitaire.

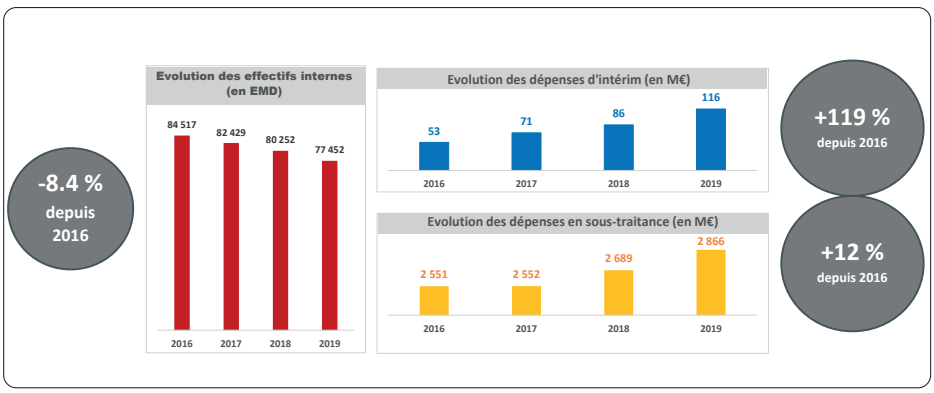
Au moment où cette même crise sanitaire et économique met à mal l'activité ferroviaire, 2,3 milliards d'euros de pertes de CA estimées en 2020 au périmètre de la SA Voyageurs, l'État actionnaire campera-t-il sur sa position autoritaire, ce qui conduirait à amplifier le cycle de restructurations et de rigueur engagé à la SNCF dans le prolongement de la loi du 27 juin 2018 ?
La direction a déjà travaillé à la mise en place d'un nouveau plan de rigueur pour le second semestre 2020 pour « *rattraper* » le 1,5 milliard d'euros de perte de marge opérationnelle.



Ce n'est pas un geste du gouvernement qu'il faut mais bien un plan de relance d'urgence basé sur :

- L'abandon du système pervers de « dividendes » versé par SNCF Voyageurs à SNCF Réseau.
- La dette ferroviaire de l'État, constituée principalement sur les décisions des gouvernements successifs d'équiper le territoire en LGV, doit être reprise intégralement par l'État.
- Les voyageurs doivent être incités à voyager à nouveau en train.
- L'État doit apporter des ressources nouvelles pour un plan spécifique d'aménagement du territoire pour accroître l'offre pour les petites lignes afin de renforcer leur attractivité, et la subvention d'exploitation des TET (qui ne doit plus être ponctionnée sur le TGV) doit être augmentée afin de rouvrir des liaisons transversales et relancer les trains de nuit.
- Un grand plan de relance du transport ferroviaire public de marchandises doit être levé pour gagner un report modal massif et réduire ainsi les gaz à effet de serre émis par le pays.

Le peu de service public qui existe encore et ceux qu'on a privatisés doivent sortir de ce cocktail traditionnel qui associe depuis de nombreuses décennies un peu de politique à la demande et énormément de politique de l'offre. C'est bien ce cocktail qui immanquablement a conduit aux déséquilibres et à l'austérité de l'ensemble des services publics. La SNCF n'y a pas échappé ! ■



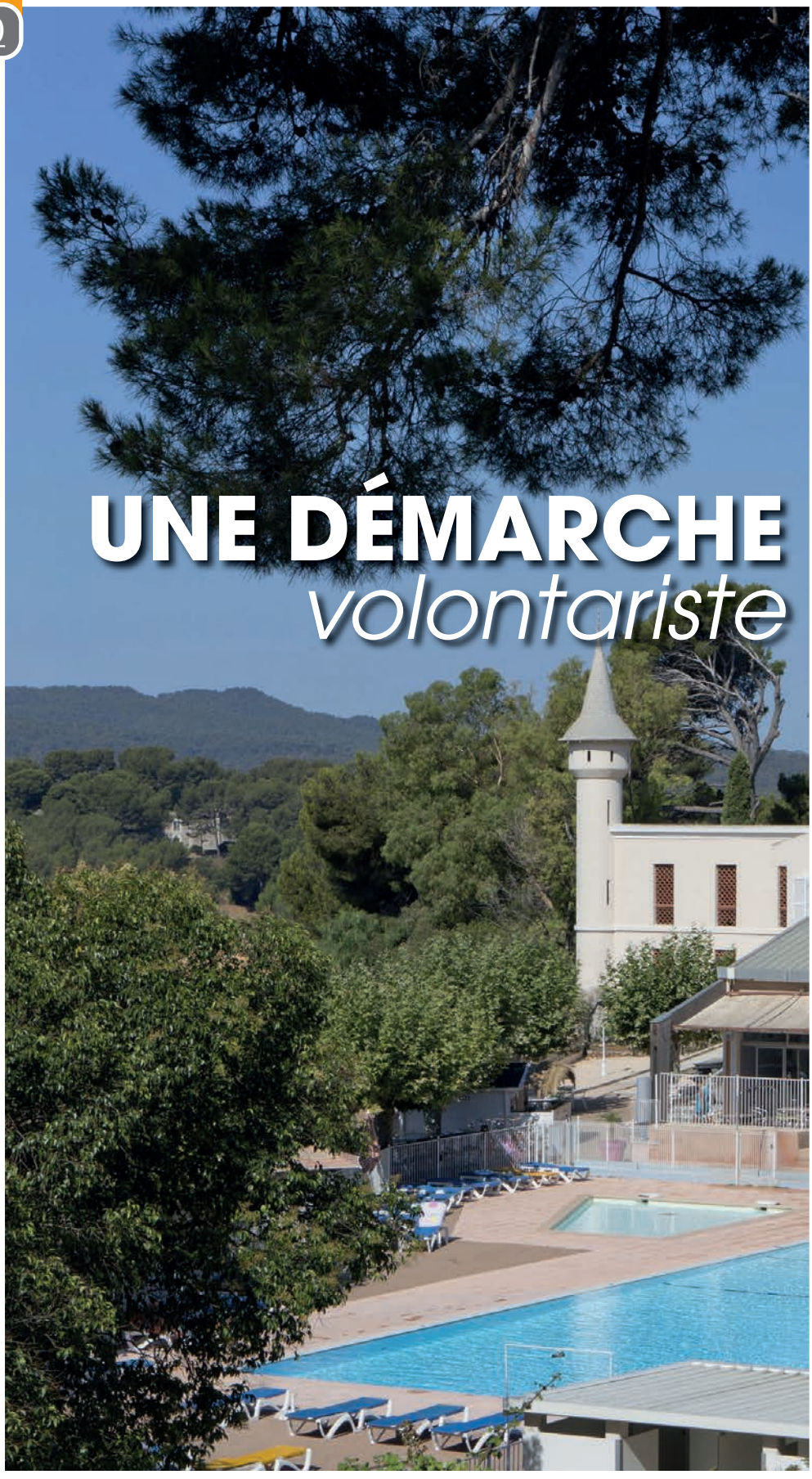
INFOS PLUS

RÉSULTAT DU VOTE

Réunion du 1er juillet 2020

VOTE SUR LA CONSULTATION ANNUELLE SUR LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE 2019

• **33** voix contre (CGT, UNSA-Ferroviaire, SUD-Rail, CFDT).



UNE DÉMARCHE *volontariste*

par Yves Decelle, trésorier du CCGPF.

Olivier Petit, président de la Commission des activités sociales, culturelles et sportives.

La fermeture des structures du CCGPF et l'application des mesures sanitaires dictées par la pandémie de Covid19 ont lourdement impacté le budget 2020. Reste que ce dernier traduit aussi la volonté de faire redémarrer les activités sociales, de manière à garantir aux cheminots le droit aux vacances, ainsi qu'un accès aux pratiques culturelles.

« L'examen du budget des activités sociales a eu lieu cette année dans un contexte inédit à plus d'un titre. Un premier budget avait été préparé avant le confinement. Il aura donc fallu le retravailler afin d'y intégrer les diverses décisions prises à partir de la mi-mars, comme la fermeture des villages-vacances jusqu'au 27 juin, l'annulation des séjours enfance-jeunesse des vacances de printemps et plus globalement la mise au ralenti de l'activité du CCGPF.

Enfin, l'incertitude quant à l'ouverture des villages-vacances et à la tenue des colonies de vacances cet été a également pesé sur les conditions de reprise. Les élus ont cependant souhaité un redémarrage des activités sociales dès que possible. D'abord parce qu'après l'épisode qu'a vécu notre pays, il est important que la vie reprenne le dessus. Enfin, parce que les cheminots ont plus que jamais besoin de passer des vacances en famille, de permettre à leurs enfants de partir et d'accéder à la lecture.

Le montant estimé de la contribution des activités sociales s'élève pour l'ensemble des CSE et du CCGPF à 100 088 K€ ; la part revenant au CCGPF étant de 34 130 K€

L'ENFANCE JEUNESSE

98 532 journées vacances (JV) ont été programmées en 2020 (ce chiffre concerne à la fois les centres CCGPF et les conventions tiers), contre 173 400 l'an dernier. Cela représente un objectif de 7 905 enfants et ados, contre 13 850 en 2019. Cette baisse conséquente est due à l'annulation des séjours du printemps et de tous les séjours à l'étranger cet été.

Ces efforts passent également par une rénovation des centres de vacances enfance-jeunesse afin d'accueillir enfants et ados dans les meilleures conditions possible, ainsi que le personnel logé sur place. La dernière en date concerne la fin de la rénovation sur le centre de Savignac-les-Ormeaux dans les Pyrénées Ariégeoises.

La participation du CCGPF à l'ensemble des activités jeunes représente 6 337 K€.

LES VACANCES FAMILIALES

Pour 2019, 202 400 JV ont été budgétées sur les villages-vacances du CCGPF, contre 296 600 en 2019. Ces offres se décomposent de la manière suivante, 69 500 JV en pension complète, 129 900 JV en formule gîte et 3 000 JV en camping.

Le nombre de JV a, là encore, été revu pour tenir compte de la période de confinement et des mesures sanitaires. Qui plus est, le village de Samoëns sera fermé cet été du fait de travaux dictés par la commission de sécurité.

Pour les vacances scolaires, les partenariats avec des CASI ou d'autres prestataires du tourisme social ont été reconduits. Cette démarche permet de promouvoir le tourisme vert avec de nouvelles destinations comme Klingenthal en Alsace, Doussard en bordure du lac d'Annecy ou encore Villeneuve-lès-Avignon dans le Vaucluse. Il est à noter que la diversification des séjours augmente afin de tenir compte des attentes des cheminots, passant de 37 destinations en 2019 à 45 cette année. Nous poursuivons également nos efforts en direction des jeunes cheminots de 18/30 ans.

Ces efforts passent également par une rénovation des centres de vacances enfance-jeunesse afin d'accueillir enfants et ados dans les meilleures conditions possible, ainsi que le personnel logé sur place.

La contribution du CCGPF au budget du poste vacances-familles s'élève à 6 484 K€. Il est à noter que l'évolution substantielle de la contribution du CCGPF par rapport à 2019 résulte directement de la situation sanitaire du pays.

LA LECTURE

La participation du CCGPF au budget du Service du livre et des bibliothèques est stable par rapport à l'an dernier, à hauteur de 2 878 K€. Nous poursuivons nos efforts en direction de la lecture via l'activité du Service du livre et des bibliothèques (SLB). Une orientation qui s'avère payante. En effet, chaque année, le SLB commande, équipe et livre des ouvrages dans 200 bibliothèques, points de lecture et antennes gérés par les CASI. Quant à la Bibliothèque centrale de prêts par correspondance (BCPC) elle totalise près de 12 000 adhérents.

Le montant prévu des subventions aux 7 sociétés d'agents s'élève à 2 393 K€.

→→

SERVICE TRAVAUX ET MATÉRIEL

Le budget travaux et achats de matériel reste globalement stable par rapport à l'année dernière à hauteur de 2 585 K€. Concernant le budget des investissements, nous avons retenu le même niveau de participation de la SNCF que les années précédentes sur les investissements lourds.
Le total des besoins s'élève à 7 051 K€, en augmentation par rapport à l'exercice précédent principalement du fait de l'obligation pour le CCGPF de mettre en conformité le village de Samoëns. Plusieurs projets lourds sont également programmés sur l'exercice 2020, l'objectif étant de maintenir le patrimoine en bon état.

LES ÉVÉNEMENTS DU CCGPF

Le Prix du livre

La huitième édition du Prix CCGPF Cheminots du deuxième roman a été lancée le 2 juin. En raison de la crise sanitaire, des mesures de confinement ont entraîné la fermeture des bibliothèques. Du coup, afin de permettre la réalisation de l'édition 2020, la sélection finale des quatre titres en lice a été effectuée par le Service du livre et des bibliothèques.
Les cheminots actifs et retraités souhaitant faire partie du jury ont répondu à l'appel et celui-ci a été constitué le 18 juin. Tous se réuniront le 3 octobre au siège du SLB à Paris, afin de désigner le lauréat qui recevra son prix lors de la semaine culturelle.

La fête des CASI, des CSE et du CCGPF

Les incertitudes liées à l'évolution de la pandémie de Covid-19 ainsi que la difficulté de mettre en œuvre les règles sanitaires, notamment à l'occasion des repas sous le chapiteau, sont autant d'éléments qui ont motivé l'annulation de la fête des CASI, des CSE et du CCGPF, initialement prévue à Saint-Mandrier les 25, 26 et 27 septembre.

Semaine culturelle et semaine bretonne

Par contre, fidèle à notre volonté de favoriser l'accès aux pratiques culturelles, nous souhaitons maintenir deux événements auxquels nous sommes attachés. Aussi avons-nous pris la décision de confirmer la semaine culturelle qui se tiendra du 18 au 25 octobre à Saint-Mandrier. Ce sera l'occasion de remettre son prix au lauréat de l'édition 2020 du Prix CCGPF cheminots du deuxième roman. De la même manière, nous programmons également la semaine bretonne, organisée à Quiberon du 18 au 25 octobre.

Voici donc les grandes lignes du budget 2020, élaboré dans des conditions plus qu'inédites. ■

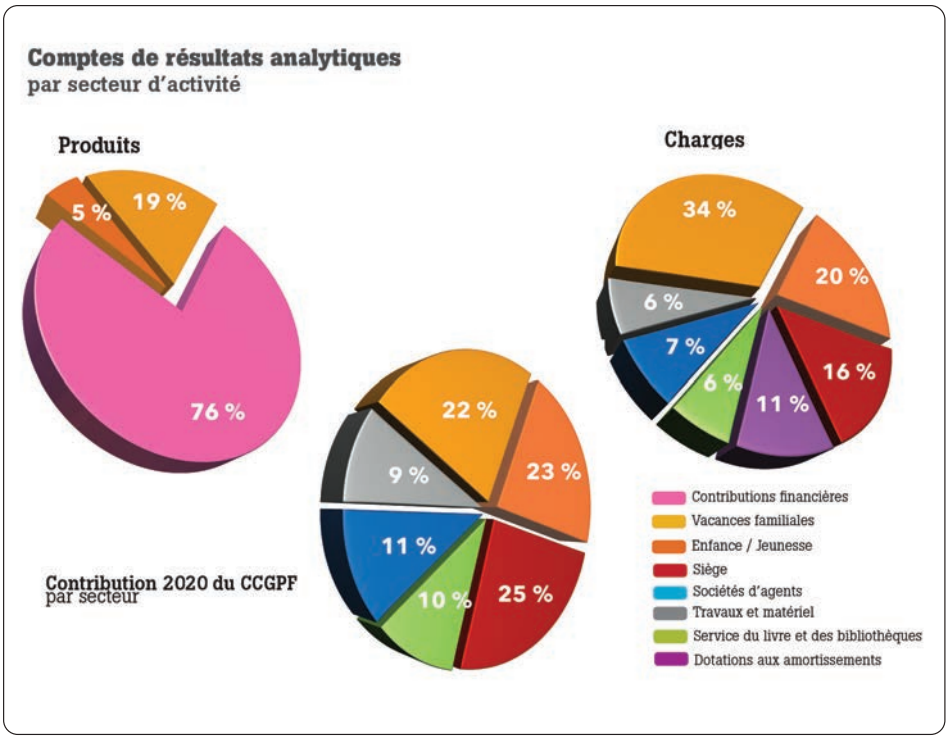
La diversification des séjours augmente afin de tenir compte des attentes des cheminots, passant de 37 destinations en 2019 à 45 cette année.

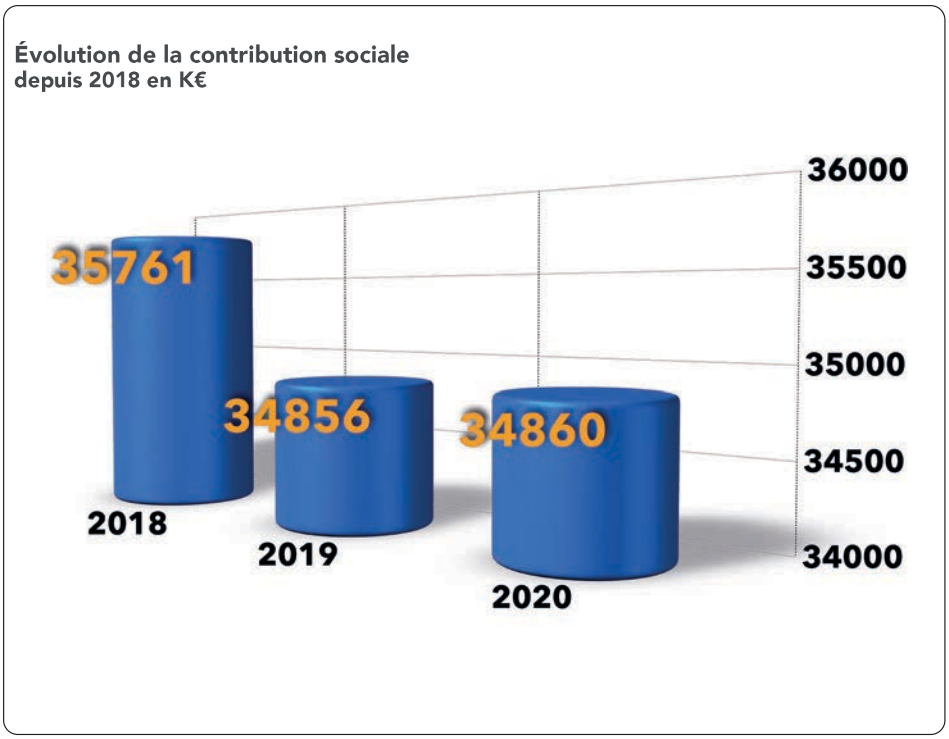
Comptes de résultats analytiques en K€
par secteur d'activité

Charges		Produits
7 217 k€	Siège - administration générale	260 k€
8 878 k€	Enfance / Jeunesse	2 541 k€
15 092 k€	Vacances familiales	8 608 k€
2 873 k€	Service du livre et des bibliothèques	1 k€
3 182 k€	Sociétés d'agents	0 k€
2 585 k€	Travaux et matériel	0 k€
	Contributions financières (As + diverses)	34 130 k€ +730k€
44 627 k€	Total	44 630 k€

Dont dotations aux amortissements et provisions : 4 800 k€

Résultat exercice : 3 k€





LES RESULTATS DU VOTE

Séance plénière du 9 juillet 2020

CONSULTATION SUR LE BUDGET 2020 DES ACTIVITÉS SOCIALES ET CCGPF

- **21** voix POUR (CGT, SUD-Rail)
- **11** abstentions (UNSA-Ferroviaire, CFDT).

PRIX CCGPF CHEMINOTS 2e Roman

ÉDITION 2020

Cheminots, ayants droit,
salariés des CASI et du CCGPF

Participez à l'édition 2020

Pour plus d'infos,
rendez-vous sur le site du CCGPF :
www.ccgpfcheminots.com

CHEMINOTS comité central du groupe public ferroviaire