

# Pépy a rêvé la holding... il construit des PME/TER et met le Statut à TER(RE) !

## Calquer nos organisations sur la concurrence

L'enjeu pour la direction est de constituer des entités détachables lors de l'ouverture envisagée à la concurrence susceptibles de répondre à des appels d'offres ouverts par les AOT. Au lieu de s'attacher à démontrer au quotidien la pertinence de l'entreprise de service public, dans la réponse aux besoins de transport des usagers et, conformément à la commande des AOT, la SNCF s'active à transformer les directions TER afin qu'elles ne se comportent plus comme des opérateurs de service public, mais comme des gestionnaires d'un mandat conventionnel. Le principe n'étant plus la satisfaction du besoin des populations mais l'exploitation du TER dans le cadre du mandat de gestion, dans lequel l'opérateur délégué cherche des marges financières. De fait, les directions TER se transforment et se comportent comme toute autre entreprise exploitant une délégation de service public, ignorant ainsi son statut d'opérateur public national.

La Direction réorganise l'entreprise, totalement décomplexée et débridée, de façon à ce qu'elle colle au plus près des exigences du projet de réforme...avant toute entame de discussion devant le Parlement ! La volonté d'étendre les processus de régionalisation à l'ensemble de l'entreprise calle les organisations dans un contexte concurrentiel ouvert sur le TER. Les différents groupes de travail et les projections qui en ressortent confèrent tous les moyens de Pilotage des établissements à l'activité TER Régionale. La SNCF avance cachée quant à la création d'établissements mono-activité multi-métiers calqués sur des lignes produits, dont les Directions TER seraient transformées en autant de PME qu'il existe de Régions.

## On ne nous dit pas tout !

Les organisations proposées consistent à mettre en place des Centres de Services Partagés entre différentes entités voyageurs, au niveau des Directions TER (EEV/ECT/ET/Matériel...). Cela est très prégnant dans la sphère RH et Gestion Finances. Le motif affiché par la direction étant, comme de coutume, une mise en qualité des compétences. En réalité, cette organisation répond aux exigences de la feuille de route « Excellence 2020 » et permettra à terme de répondre à l'impératif de réaliser les 700 millions d'euros d'économies de coûts de structure exigés par M Pépy. Sous couvert d'un objectif d' « Excellence Opérationnelle », il s'agit de procéder à la mise en place de Directeurs financiers chargés d'animer le triptyque Coût/Qualité/Délai, ce qui revient à confier les rênes du pilotage à la seule sphère financière.

## Des conséquences très inquiétantes sur l'emploi

Ce coup de force pourrait permettre également dans le cas d'une ouverture à la concurrence d'isoler les services qui concourent au TER dont on se séparerait plus facilement, dans le cas où l'appel d'offres ne serait pas remporté par la SNCF. Concrètement, les cheminots pourront soit se retrouver dans une autre entreprise, soit être contraints à la mobilité voire rentrer dans les dispositifs destructeurs de l'ANI de janvier 2013. C'est en cohérence avec la disparition des outils propres à la SNCF au profit de logiciels universels (HR ACCES, ERP) ou encore la standardisation des procédés et méthodes identiques à toutes les entreprises dans le monde entier. Au final, ce risque devrait impacter tous les cheminots des ECT, des gares, du matériel, de la traction et des Services Communs.

Mais qu'en sera-t-il des personnels encadrants ? Les entreprises prenantes ayant leur propre culture d'entreprise et leurs méthodes de management au regard des pratiques liées à l'obtention ou non d'un marché, le personnel encadrant (opérationnel ou fonctionnel) de l'entreprise historique, sera indéniablement la variable d'ajustement. Ne nous referont-ils pas le coup des doublons, comme cela est le cas dans les fusions/acquisitions dans le secteur privé !



Nous dénonçons ces procédés (sur la méthode et sur le fond) qui vont à l'encontre des besoins des usagers et de la nation, des intérêts des cheminots et des exigences écologiques et économiques. Le système ferroviaire a cette particularité, qui lui est propre, d'être d'une exploitation trop complexe pour être pensée par des « responsables », ayant pour seule pratique le fonctionnement de leur petit train électrique ! Le professionnalisme impose une réponse globale. Le démaillage du système ferroviaire a déjà démontré par le passé son inefficacité économique, sociale et en termes de sécurité. C'est pourquoi la Fédération CGT des Cheminots propose une autre réforme : « La voie du Service Public », favorisant une dynamique et une complémentarité d'ensemble et une convergence d'intérêts entre les filières métiers. Pour ce faire, nous proposons la mise en place d'établissements multi-activités qui regrouperaient dans le même bassin d'emplois les cheminots des différents services. Parce qu'il vaut mieux penser le changement que changer le pansement et pour que notre avenir ait un futur, le 22 mai portons l'exigence d'une autre réforme ferroviaire, lors de la manifestation nationale unitaire à Paris, parce que notre responsabilité managériale n'est pas déconnectée de notre responsabilité sociale.

## ***L'histoire ordinaire d'une Délégation de Service Public : la SNCM, le bateau coule***

La SNCM, entreprise publique jusqu'en 2006, opère à présent en qualité de Délégataire de Service Public. Cela s'est traduit très rapidement par une ouverture du capital de l'entreprise, la perte de parts de marché et l'autorisation du dumping social, sans se soucier de l'obligation de continuité territoriale, qui permet un lien quotidien entre Corse et Continent. Aujourd'hui, la pérennité de la SNCM est mise en cause. Les actionnaires, en recherche de rentabilité, ne trouvant pas leur compte, souhaitent se désengager financièrement. L'Etat ne peut à l'évidence pas apporter de garanties, sauf à se voir, une nouvelle fois, accuser par l'Europe d'aides illégales dans un marché concurrentiel. La survie de la SNCM est actuellement posée. Pour qu'elle soit garantie, il lui faudrait acquérir de nouveaux navires, ce qui est condamné par les actionnaires qui n'y voient pas de retour sur investissement suffisant. La réponse publique n'est en rien leur préoccupation première. In fine, c'est la disparition de la réponse publique de transport qui a été mise à mal en moins de 8 ans et, l'avenir des employés de la SNCM qui est menacé.