

La lettre économique



- Conseil de Surveillance SNCF ■ Conseil d'Administration SNCF-Réseau
- Conseil d'Administration SNCF-Mobilités ■ Comité Social & Economique Central
- Comité de Groupe SNCF ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF
- Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance & de Retraite

N°60 – mars 2019

La Lettre Economique de la fédération des syndicats SUD-Rail est articulée autour des informations recueillies et des positions défendues par les représentant-e-s SUD-Rail dans les différentes instances où nous siégeons, où nous défendons les revendications des cheminotes et cheminots, notre vision du service public et de la démocratie sociale dans l'entreprise.

Une seule solution... Autre chose.
(Slogan vu dans le cortège féministe du 1^{er} mai 1976)

Non ! Guillaume Pépy ne sera pas le Président d'un mandat de trop Il est celui de deux mandats de trop !

Metteur en scène de sa propre gloire, Guillaume Pépy a obtenu du très obéissant journal *Les Echos* une page entière de tribune, le 21 mars, pour dire sa satisfaction du travail accompli, et sa décision de ne pas briguer un 3^{ème} mandat de Président en 2020 par souci de ne pas « faire le mandat de trop ».

Au-delà de sa mégalomanie, il n'a pas complètement tort, en effet, de s'attribuer égocentriquement les résultats de sa politique. Et puisque qu'au soir de sa carrière, Monsieur veut faire son bilan, aidons-le à rassembler ses souvenirs.

Rappelons tout d'abord qu'il a été Directeur de Cabinet du Président de la SNCF Jacques Fournier en 1988. Puis qu'il revient de 1993 à 1995 en tant que directeur des investissements, de l'économie et de la stratégie sous Jean Bergougnoux, mais démissionne pour désaccord stratégique. Il ne revient qu'en juillet 1997, sous Louis Gallois, d'abord comme Directeur Grandes Lignes, puis en 2003, comme Directeur Général Exécutif du groupe. C'est enfin en 2008 qu'il obtient de Nicolas Sarkozy son Graal de Président. Mandat renouvelé en 2013 par François Hollande.

L'agent zélé du néolibéralisme

Son « désaccord stratégique » de 1995, c'est avec le courant dominant de l'époque, qui cherchait à appliquer la Directive européenne 91/440 sur l'organisation des chemins de fer en visant le maintien de la plus grande unicité du système ferroviaire au sein d'une SNCF (ce que la Directive permettait tout à fait).

S'il accepte de revenir en 1997, c'est que le ferment du démantèlement a été instillé par la loi de février 1997 créant Réseau Ferré de France (RFF) et lui transférant la gestion de l'Infrastructure.

Incidemment, la petite main de cette première étape fut Elisabeth Borne, alors sous-directrice des Chemins de fer au Ministère des Transports, sous la dictée de Claude Martinand (qui agissait pour son compte puisqu'il reçoit le premier mandat de Président de RFF...).

Il s'agissait aussi de punir les cheminots de leur grève si fédératrice de fin 1995. Et dès lors, ce couple Guillaume Pépy/Elisabeth Borne n'aura de cesse que d'accentuer toutes les logiques de démantèlement.



Désintégration du système technique, de son pilotage et de sa gestion

C'est bien sous les mandats de Guillaume Pépy que l'on a « réuni » en 2014, c'est-à-dire passé de 2 entités (RFF/SNCF), à 3 (SNCF/SNCF-Réseau/SNCF-Mobilités), avec les sacrements d'Elisabeth Borne, alors conseillère transport de la Ministre Ségolène Royal. Puis, à peine 3 ans plus tard, en 2018, un nouvel éclatement en 4 entités (SNCF/SNCF-Réseau/SNCF-Voyages/SNCF-Gares & Connexions), plus la filialisation annoncée du Fret, que la propagande appelle alors un groupe public « unifié » (la langue du Pouvoir est toujours un mensonge). Elisabeth Borne est devenue Ministre des Transports entre temps.

LES PATRONS SONT-ILS TROP PAYÉS ?



En interne à la SNCF, cette désintégration prend la forme de la gestion par activités qui sépare l'entreprise en silos verticaux et casse toutes les mu-

tualisations qui permettaient de mettre un peu de souplesse dans un système technique très contraint. Ce qui conduit à rigidifier le fonctionnement en opposant les intérêts des uns avec ceux des autres, et en faisant perdre les compétences système, que les experts nommés en 2017 suite aux incidents à répétition Gare Montparnasse ont pointé dans leur rapport sur la "robustesse" (voir les *Lettre Economique* de SUD-Rail n°56 de septembre 2017 et n°58 de mai 2018).

C'est aussi l'externalisation massive. Soit dans des filiales SNCF qui servent à exfiltrer les secteurs structurants hors de l'entité publique, et en même temps à créer les conditions concrètes d'une concurrence à elle-même (Voyages-sncf.com pour la distribution, iD-TGV, Eurostar, Thalys pour les services ferroviaires grandes lignes, VFLI pour le Fret, Transkéo pour les tram-train périurbains, Inexia puis Systra pour l'ingénierie, AREP pour l'ingénierie des gares, Akiem pour la détention du matériel roulant, Sferis pour la maintenance de l'Infrastructure, Altamétris pour la surveillance par drone de l'infrastructure, Effia pour les services en gare, ceci pour ne citer qu'une infime partie d'entre elles). Soit directement par sous-traitance aux grands groupes structurants du capitalisme français et du financement de la vie politique française : les Vinci, Eiffage, Bouygues, sous leurs diverses branches d'activités (BTP, transports, énergie, services...).

Pour les cadres dirigeants, les aller/retours entre SNCF, ces grands groupes, ou les ministères sont d'ailleurs fréquents. Le cas de l'actuel Président de Réseau Patrick Jeantet (ambitionnant de prendre la tête de la future holding), passé par Bouygues, Vinci, Kéolis et ADP, est emblématique.

Or toutes ces formes de démantèlement ont un surcoût système, que les économistes nomment les "coûts de transaction", évalués entre 1,5 à 3 milliards d'euros par an en 2010, et qui n'ont pu qu'augmenter depuis (une hypothèse de 3 à 4 milliards d'euros par an aujourd'hui est tout à fait plausible). La question de "la dette" comme du financement pérenne du système ferroviaire se trouve aussi là, et le couple Guillaume Pépy / Elisabeth Borne y a une responsabilité de tout premier plan.

Le Monopole national et international

En externe, les deux mandats-de-trop de Guillaume Pépy se caractérisent aussi par ce jeu de Monopoly national et international dont la multiplication des filiales de SNCF puis de SNCF-Mobilités (passées de 350 à près de 1000) sont une expression.

Mais surtout, ces myriades de filiales ont servi entre autres à participer à la curée des privatisations à l'étranger, justifiant en retour les exigences faites à l'ouverture du « marché » en France, qui a été préparée par le démantèlement rappelé plus haut.

Un jeu de Monopoly au demeurant pas toujours gagnant, loin s'en faut, ni pour la SNCF, ni pour ses salariés, ni pour les usagers, ni pour le citoyen.

Ainsi, très symboliquement, le premier mandat-de-trop débute en 2008, par le scandale de l'opération GEODIS/IBM Logistic, qui non seulement n'a jamais apporté les milliards promis à GEODIS, mais qui en outre a livré l'informatique SNCF à IBM (projet ULYSSE), et a motivé un montage contraire aux règles de la commande publique (filiale "écran"

STELSIA), que la Commission Européenne sanctionnera en 2015, obligeant Florence PARLY (mercenaire de luxe à 52.000 €/mois) à y mettre fin en 2017, juste avant de partir exercer ses prédatons au Ministère de la Guerre. Aujourd'hui, au bout de son

deuxième mandat-de-trop, Guillaume Pépy a validé le licenciement du salarié lanceur d'alerte, Denis Breteau, qui avait révélé les trucages de marché au profit d'IBM pour des dizaines de millions.

Pour le client ? Un doigt !

La suppression régulière et croissante des postes de travail à la production, qui accompagne toujours dans le dogme néolibéral les « efforts de productivité », ont affecté tous les services, y compris ceux au contact direct des usagers (pardon, des clients !) : les métiers de la filière transport/commercial, et singulièrement les guichetiers.

La digitalisation, mot magique censé dire le salut de l'humanité, a été pensée aussi avec l'obsession de supprimer ces métiers. Tout doit passer par Internet, et pour les ploucs qui ne s'adaptent pas, on va voir c'qu'on peut faire avec les buralistes...

L'attente des clients, que Guillaume Pépy se targue d'avoir toujours voulu satisfaire, est pourtant visible, jusque dans les gares têtes de ligne parisiennes, aux trafics les plus élevés d'Europe. C'est le spectacle désolant des guichets fermés, et des files d'attente de clients qui ne désemplissent pas de 7h à 20h.

Plus tragiquement encore, les deux-mandats-de-trop de Guillaume Pépy ont aussi été marqués par 2 catastrophes (Brétigny en 2013 et Eckwersheim en 2015), et des séries d'incidents (Gare Montparnasse en juillet et décembre 2017), qui ont révélé des organisations du travail laminées et dangereuses. Ce qui illustre aussi le fait que ces évolutions d'organisation se font au détriment de la qualité et de la sécurité des services ferroviaires, et non à leur bénéfice. Il est choquant que dans cette tribune parue dans *Les Echos*, aucun mot de regret, de compassion, relativement à ces événements, ne soit venu tempérer l'auto-satisfecit de l'auto-proclamé Président des clients.

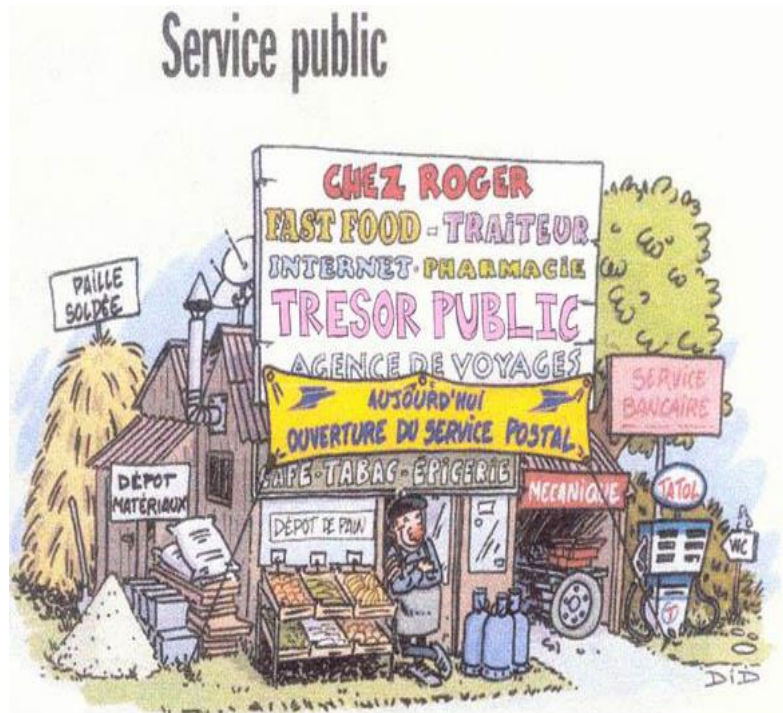
Pour le salarié ? Déni du travail, casse des collectifs, souffrances et suicides

L'actuel Président de la République 2.0 veut s'attribuer le trophée de cette chose honnie qu'est le Statut des cheminots. Mais c'est usurper à Guillaume Pépy la gloire de cette destruction-là, tant ses deux mandats-de-trop ont été ceux de toute une série de contournements de ce qui faisait le Statut : depuis l'obligation d'embauche sous ce régime, jusqu'à la dévitalisation de toutes les instances prévues qui permettaient de parler des questions du travail (commissions professionnelles), en passant par les règles d'avancement (que ce soit les comités de carrière en *catimini* qui priment sur les commissions de notations sous le contrôle des délégués, ou encore l'instauration des entretiens d'évaluation annuels et la prime associée qui instaure la déloyauté de chacun envers tous), ou encore les obligations en terme de reclassement. Toutes ces évolutions culmi-

nent aujourd'hui avec les dernières modifications du Statut, appliquées avant même leur validation, dès le 1^{er} janvier 2019.

C'est encore sous les présidences de Guillaume Pépy que le régime de retraite des cheminots a commencé d'être détricoté, préparant l'attaque frontale, au missile nucléaire, que le Gouvernement a programmé pour l'automne 2019.

Et toute cette haine des mécanismes, procédures et instances qui permettaient un début d'appropriation collective des questions autour du travail, s'est retrouvée dans la manière avec laquelle Guillaume Pépy a arbitré la mise en œuvre dans les SNCF des nouvelles instances représentatives du personnel : les CSE.



En diminuant la représentation du personnel de 85% (de 6000 mandatés CE, DP et CHSCT, on est passé à 900 mandatés CSE et rien d'autre), sur la base de périmètres matériellement ingérables (géographiquement très étendus, et couvrant jusqu'à 15.000 agents), le nouveau système est incapable de répondre, même aux exigences légales minimum (inspections trimestrielles des anciens CHSCT, plans de prévention, données économiques et sociales, etc.).

3 mois après le second tour des élections professionnelles, les CSE ne fonctionnent toujours pas. Les élus s'épuisent en droits d'alerte et en Demandes de Concertation Immédiates (DCI), face au refus des Directions de prévoir des fonctionnements à la mesure des enjeux (seulement 6 Règlements intérieurs sur 33 signés), et face au « tri » que les Directions font dans les questions auxquelles elles acceptent de répondre et celles qu'elles renvoient aux nébuleuses d'une relation exclusivement digitale.

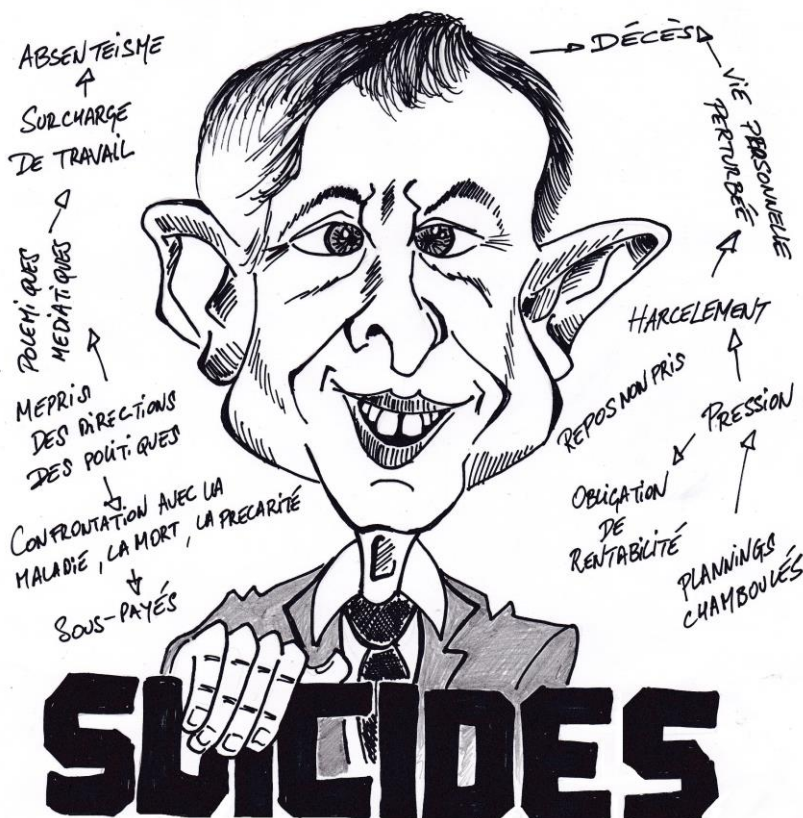
Pourtant l'état des salariés est extrêmement préoccupant. Et les deux mandats-de-trop de Guillaume Pépy peuvent aussi se mesurer à l'explosion des suicides à l'occasion du travail. D'une moyenne d'une dizaine de suicides par an entre 2007 et 2011, on est passé à un rythme d'une cinquantaine en 2017, avec une omerta coupable sur tout ce qui permettrait d'analyser les liens avec les organisations du travail.

Pourtant, en 2012, le DRH de la SNCF Loïc Hilaire avait commandé à des psycho-sociologues une étude sur les collectifs de travail ayant subi des suicides dans leurs rangs, qui avait permis d'élaborer un début de compréhension du phénomène et de ses causes. Or cette étude a été mise sous le boisseau et n'a provoqué au contraire que tout un dispositif d'éléments de langage pour nier les dégâts psychiques de l'évolution managériale moderne.

Là encore, symboliquement, le premier mandat-de-trop de Guillaume Pépy commence en 2008 avec une grande convention des cadres au Palais des Expositions de la Porte Versailles, où il fera venir Didier Lombard, alors PDG de France Télécom, en présentant l'entreprise et son patron comme les modèles à suivre. Or la fin de son deuxième mandat-de-trop verra en mai 2019 le procès en correctionnelle de Didier Lombard et de deux de ses lieutenants, pour la responsabilité de leur management dans la vague de suicides à France Télécom.

Souhaitons alors que ce soit les bancs des tribunaux qui accueillent Guillaume Pépy en retraite, pour la responsabilité qu'il porte dans la destruction d'un bien commun et des personnes qui ont ordonné leurs vies au service de ce bien commun.

BURN-OUT



Conseil de Surveillance

Julien **Troccaz** (Alpes)

Conseil d'Administration SNCF-Mobilités

Eric **Santinelli** (PACA)

Conseil d'Administration SNCF-Réseau

Jean-René **Delépine** (Directions Centrales)

Comité Social & Economique Central

Fabien **Dumas** (Paris Nord)

Stéphane **Boulade** (Rhône-Alpes)

Manuele **Del Giudice** (Paris Saint-Lazare)

Fabien **Villedieu** (Paris Sud-Est)

Sébastien **Guillaume** (Bourgogne France Comté)

Elodie **Benhammou** (Paris Est)

Yann **Fardel** (Alsace)

Mathieu **Borie** (Paris Est)

Vincent **Pinot** (Picardie)

Alexandra **Rodriguez** (PACA)

Comité de Groupe SNCF

Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)

Conseil d'Administration de la CPRP

Jean-Marc **Launay** (PACA)

Fabio **Ambrosio** (Paris Saint-Lazare)

Yves **Bless** (Directions Centrales)

Sylvie **Rouquette** (Rhône-Alpes)

Sylvie **Chassaing** (Pays de Loire)

Pierre **Bezé** (Auvergne-Nivernais)