



Secteur Fédéral CGT des Cheminots de la région Nord-Pas de Calais



Projet TER : Solution rationnelle ou névrose obsessionnelle ?



Ce qu'il y a de bien avec notre direction, c'est qu'elle sait trouver les justifications pour expliquer son unique objectif ; supprimer du personnel ! Quitte pour cela à baisser les standards de qualité pourtant présentés comme la raison d'être du Service Public ferroviaire qu'ambitionne de fournir la direction de TER Hauts de France. Son projet de réduction des « frais généraux » confirme sa vision rabougrie sur ce que les cheminots sont capables de faire au profit de la collectivité. Afin d'élargir le champ des solutions, la CGT explique le projet et invite les cheminots à s'inscrire dans le débat sur l'avenir de leur travail, de l'entreprise publique et du service public ferroviaire.

De quoi parle-t-on ?...

Les frais généraux et administratifs sont l'ensemble des coûts engagés par l'entreprise pour mener à bien ses activités, hors coûts de production.

Il s'agit des dépenses « support », qui ne rentrent pas directement dans le cadre de la production d'un bien ou d'un service, **mais n'en sont pas moins indispensables au bon fonctionnement et au développement de l'entreprise** (salaires des commerciaux, des comptables et des agents administratifs, frais de fonctionnement du siège, assurances, budgets logistiques et publicitaires, etc...). Mais outre leur montant à un moment donné, **c'est avant tout leur évolution qu'il faut observer, au regard du chiffre d'affaire.**

Le contexte...

Le contexte est celui créé par la réforme ferroviaire permettant l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs.

Si la direction reconnaît que les résultats enregistrés ces dernières années sont positifs, elle soutient, sans d'ailleurs apporter le moindre élément, que « nous aurons à faire face demain à de nouveaux concurrents dans le transport ferroviaire de voyageurs dont les coûts pourraient être nettement inférieurs ». L'UFCM-CGT salue l'emploi du conditionnel dans cette présentation, car une partie importante de la construction de la structure des coûts futurs de notre production se déroule actuellement. Par le traitement de la dette ferroviaire qui pèse sur l'ensemble du système. Par le financement de ce système qui doit intégrer les externalités de chaque mode de transports. Et par la négociation collective pour un nouveau cadre social dans la branche qui ne peut se satisfaire des déclarations incendiaires de notre Président.

Il n'est par ailleurs, pas inutile de **rappeler les efforts déjà réalisés par les cheminots en termes de productivité**. Il suffit pour s'en convaincre de regarder les chiffres relatifs à l'offre, la fréquentation et le nombre de cheminots depuis le début de la régionalisation.

Examinons la situation !

La direction du TER Hauts de France définit les frais généraux autour de trois familles :

- ✓ les frais administratifs (gestion, finances, achats, communication, RH, ...)
- ✓ les frais de production (encadrement des agents, informations voyageurs, qualité, ingénierie, REX et maintenance matériel, construction de l'offre et planification, gestion des stocks, Surveillance Technique de Flotte, propreté, ...)
- ✓ les frais commerciaux (Encadrement de la relation client, études de dessertes, analyses des données, promotion commerciale, développement des nouveaux services, animation services et qualité, tarification, billettique et distribution, ...).

Au 31 décembre 2017, la part des frais généraux représentent 20,3% des frais globaux (736 emplois).

Dans le cadre du projet, la direction a décidé, arbitrairement, d'une réduction de 20% des effectifs ; soit une suppression de 148 agents !

L'obsession des frais de personnels...

Pour l'UFCM-CGT, le périmètre des frais généraux est bien plus large que les seuls frais de personnel.

Leur analyse doit être réalisée dans le cadre de leur évolution et par rapport au chiffre d'affaire, et leur traitement doit se faire sur les autres postes ; loyers, électricité, gaz, frais d'entretien et de réparation des locaux et du matériel, etc...

Ainsi pour la CGT, **plusieurs autres leviers peuvent être actionnés.**

Les frais de fonctionnement de l'immeuble Perspective et du parc automobile doivent être intégrés à la réflexion. L'intérêt de prendre la voiture pour faire quelques kilomètres est discutable pour une entreprise qui vend ses titres de transport en précisant les kg de CO2 créés et évités.

La promotion de l'utilisation de modes doux dans le cadre d'un plan de déplacement d'entreprise peut être une solution pour autant que la direction quitte le domaine de la déclaration pour aborder celui de l'action.

Il en est de même pour un parc informatique qui donne le vertige, comme les tablettes à tous les agents dans le cadre des projets DSMAT ! Leur achat, leur suivi, leur entretien, le développement des logiciels, le coût des clefs 3 ou 4G ;

voilà des coûts sur lesquels nous devons nous pencher.

Enfin, la chasse au gaspillage doit être une priorité, comme pour les consommations d'eau (10000m3 par mois pendant une période sur l'atelier de Lille à cause de fuites non réparées).

La préservation de nos fondamentaux...

Le préambule qui liste l'ensemble des chantiers "pour faire gagner la nouvelle SNCF" est en total opposition avec la suppression des postes envisagée.

On parle de fondamentaux industriels :

- ✘ **sécurité** : alors qu'il y aura un coup de rabot dans le poste "Sécurité (au sens large) ;
- ✘ **robustesse avec le plan Rob.In** : alors qu'il y aura réduction d'effectifs dans la construction de l'offre, dans la qualité, dans l'ingénierie du matériel, les études matériel, les méthodes maintenance, les études maintenance, le REX maintenance, la STF, l'étude des dessertes, le développement des nouveaux services, l'animation du service et de la qualité ;
- ✘ **information voyageur avec le plan Rob.In** : alors qu'il y aura réduction d'effectifs dans l'information voyageur et les méthodes maintenance, dont les systèmes d'information ;
- ✘ **l'innovation** : alors qu'il y aura réduction d'effectifs dans l'encadrement opérationnel et fonctionnel des agents en charge de la production ferroviaire, dans la qualité, l'ingénierie du matériel, les études matériel, les méthodes maintenance, les études maintenance, le REX maintenance, l'encadrement opérationnel et fonctionnel des agents de relation client, l'étude des dessertes, l'étude et l'analyse des données, le développement des nouveaux services et pilotage de la relation client et l'animation du service et de la qualité

On parle de la modernisation sociale par :

- ✘ **un management décentralisé, responsabilisé et renforcé** : alors qu'il y aura réduction d'effectifs dans l'encadrement commercial et de production
- ✘ **une meilleure organisation du travail** : alors qu'il y aura réduction d'effectifs dans les RH (y compris la gestion de l'utilisation des personnels), l'encadrement, les méthodes, les études, la STF, l'animation du service et la qualité

Prenons le manche !

Pour l'UFCM-CGT, il nous est impossible de laisser le développement du service public ferroviaire dans les seules mains d'une direction aux prises avec une névrose obsessionnelle de suppression de personnel.

Les cheminots doivent donc faire irruption dans le débat et définir leur travail, son contenu, son sens, et les conditions dans lesquelles ils l'exercent.

L'UFCM-CGT est à la disposition des cheminots pour construire les réponses adaptées aux enjeux d'emplois, de travail, de service public.