

Ferroviaire : « La concurrence a un fort impact sur les cadres » (Robert Saez - CFE-CGC FERROVIAIRE)



Robert Saez, président du syndicat CFE-CGC FERROVIAIRE - © CFE-CGC Ferroviaire

« La concurrence telle qu'elle est conçue a un fort impact sur les salariés de l'encadrement, en particulier les cadres et cadres supérieurs. L'encadrement doit défendre les demandes de l'employeur, expliquer les incohérences, convaincre les salariés et les équipes de la justification de ce qui est demandé. Cependant, ils se posent eux-mêmes des questions sans avoir les réponses », déclare [Robert Saez](#), président du syndicat [CFE-CGC](#) (Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres) FERROVIAIRE et deuxième vice-président de la fédération [CFE-CGC](#) des Transports, à News Tank le 10/07/2023.

Robert Saez répond aux questions de News Tank à propos de la mise en place de l'ouverture à la concurrence du rail en France, son influence sur les salariés du secteur, l'organisation de la holding [SNCF](#) ainsi que le travail d'analyse du syndicat CFE-CGC FERROVIAIRE.

« CFE-CGC FERROVIAIRE a établi une analyse sur l'ouverture à la concurrence et traduite en anglais en avril 2023. À l'automne 2023, nous prévoyons d'organiser un nouveau groupe de travail afin de rédiger des propositions d'analyse pour alerter Bruxelles sur la situation. »

« Nous sommes représentés à 100 % chez [Railcoop](#) au niveau de l'encadrement. Cette entreprise, dans son fonctionnement, pourrait être complémentaire à la SNCF. Guillaume Pépy avait abandonné des

lignes de desserte que Railcoop essaie de remettre en circulation. Cette complémentarité intelligente s'organiserait de la manière suivante : la SNCF s'occuperait de la gestion des voies et Railcoop du transport de voyageurs sur des lignes commerciales nouvelles ou abandonnées par la SNCF. »

« Notre collectif de négociation de branche comprend des représentants de différentes entreprises, tant de la SNCF que du secteur privé »

Quelle est la position du syndicat CFE-CGC FERROVIAIRE concernant l'ouverture à la concurrence du rail ?

Nos premiers échanges sur la question de la concurrence ont eu lieu lors d'une rencontre avec l'ancienne ministre des Transports, Élisabeth Borne en 2017. Depuis cette entrevue, nous défendons l'idée d'abandonner la concurrence en Europe au profit de la complémentarité et de la coopération stratégique. L'erreur initiale a été commise par les institutions européennes, la concurrence dans le secteur ferroviaire ne peut pas être traitée de la même manière que dans les secteurs aérien et maritime. Les entreprises ferroviaires auraient dû être complémentaires plutôt que concurrentes, et une stratégie de coopération aurait permis d'améliorer le réseau.

Il est important que la société prenne collectivement conscience de l'importance de ce service public essentiel. Bien que le discours ait évolué ces derniers mois, il est difficile de comprendre pourquoi le transport ferroviaire de masse, qu'il s'agisse de marchandises ou de passagers, n'est pas considéré comme la solution la plus adaptée aux enjeux climatiques et de santé. Il est nécessaire de donner une impulsion différente de celle proposée par la mission conduite par Jean-Cyril Spinetta dans son rapport de 2018.



Les salariés
s'interrogent »

Identifiez-vous des défis pour la mise en place de la procédure ?

La mise en place des paquets ferroviaires politiques est un processus complexe ; compte tenu de l'état déplorable des réseaux ferroviaires en Europe, cette ouverture à la concurrence intervient au mauvais moment.

Nous aurions dû plutôt nous concentrer sur la régénération du rail afin de le rendre réellement opérationnel pour faire face à la concurrence telle qu'elle est souhaitée. Sans cela, nous nous exposons à des problèmes de trafics et de sécurité. Dans le domaine ferroviaire, en cas d'incident, qu'il s'agisse d'un train privé ou public, tous les trains seront affectés.

En 2017, lors des différentes entrevues organisées pour l'élaboration du rapport Spinetta, CFE-CGC FERROVIAIRE a été auditionné afin de partager son analyse. Nous avons montré à quel point il était important de ne pas considérer le train de la même manière que l'aviation ou le transport maritime tant les différences étaient significatives entre ces modes de transport. Surtout, le dogme selon lequel l'ouverture à la concurrence entraîne nécessairement une baisse des prix des billets doit être réévalué.

Particularité de l'organisation syndicale CFE-CGC

- organisation syndicale catégorielle défendant les intérêts de l'encadrement,
- représente les agents de maîtrise, les cadres et les cadres supérieurs
- volonté de négociation « gagnante-gagnante » entre entreprise et salarié.

Des aspects vous semblent-ils manquants dans les politiques ?

Il y a un point qui n'est pas suffisamment pris en compte dans cette ouverture à la concurrence : aucune entreprise ferroviaire ne peut fonctionner sans subvention. À Bruxelles, cela semble être négligé. Les économistes et les analystes des coûts doivent adopter une vision plus globale et systémique (approche horizontale), plutôt qu'une approche verticale des coûts. Ainsi, les entreprises et les gouvernants doivent modifier leur logiciel intellectuel.

Nous considérons qu'il est essentiel de prendre en compte différents éléments dans l'analyse des coûts du transport ferroviaire. Il ne s'agit pas seulement du coût de la construction et de l'entretien des voies ferrées, par exemple. Il faut également tenir compte de l'incidence des accidents en termes de coûts, des accidents routiers évités représentant des milliards d'euros de pertes, ainsi que de la décongestion routière et les gains en termes de santé. Si tous ces coûts sont pris en compte, nous

pouvons alors estimer le coût réel du transport ferroviaire et sa valeur ajoutée en comparaison aux autres modes de transports.

Les salariés sont-ils touchés ?

La concurrence telle qu'elle est conçue a un fort impact sur les salariés de l'encadrement, en particulier les cadres et les cadres supérieurs. La richesse des entreprises ferroviaires repose sur les compétences techniques de leurs employés, et les considérer comme des variables d'ajustement présente un risque pour l'activité. L'erreur générale qui est commise, c'est de réduire, de diminuer et de réorganiser dès qu'il y a des problèmes de coûts.

Les salariés s'interrogent et se demandent quel est l'intérêt de tous ces bouleversements. L'exemple de la SNCF, constamment en restructuration, est probant. Des réformes et des modifications structurelles fondamentales sont fréquentes. Par exemple, les élections professionnelles ont eu lieu en novembre 2022 et l'on parle déjà de restructuration de l'entreprise en janvier 2024 à la S.A. SNCF Holding. L'encadrement doit défendre les demandes de l'employeur, expliquer les incohérences et convaincre les salariés et les équipes de la justification de ce qui est demandé. Cependant, ils se posent eux-mêmes des questions sans avoir les réponses...

Comment se déroulent les négociations de branche dans le secteur ?

Nous ne parlons pas seulement de la SNCF, mais aussi des entreprises ferroviaires du secteur privé, quel que soit le pays. Notre collectif comprend des représentants de différentes entreprises, tant de la SNCF que du secteur privé. Un syndicat ferroviaire doit prendre conscience que les problèmes sont similaires, car les négociations se déroulent au niveau de la branche ferroviaire dans son ensemble. Les problèmes sont transversaux, nous avons des représentants syndicaux dans chaque entreprise privée et au sein de la SNCF. Nous parlons tous d'une même voix car les problématiques sont presque identiques. Il existe des particularités propres à chaque entreprise, comme par exemple avec nos représentants souffrance due à la perte de sens est la même.

« Une erreur stratégique de la part de Guillaume Pépy »

L'organisation de la SNCF pose-t-elle problème ?

Nous avons toujours milité pour qu'il y ait un président de la SNCF réservé exclusivement aux transports ferroviaires. [Guillaume Pépy](#), lorsqu'il était président de la SNCF, a développé une stratégie consistant à prendre des parts d'activité un peu n'importe où, en dehors du domaine ferroviaire. Même si Géodis et [Keolis](#) représentent un tiers du chiffre d'affaires et que les bénéfices de ces filiales reviennent à la maison mère, selon [Jean-Pierre Farandou](#), il y a peut-être eu une perte d'investissement intellectuel spécifique au secteur ferroviaire. Il est plus facile de s'intéresser à ce qui fonctionne très bien que de se préoccuper des difficultés que la SNCF rencontre dans le domaine ferroviaire. Il y a eu une erreur stratégique de la part de Guillaume Pépy et des décisions ont été prises pour imiter le modèle aérien et maritime.

« Nous allons droit dans le mur »

Des solutions vous semblent-elles intéressantes pour garantir la pérennité du secteur ?

Nous sommes représentés à 100 % chez Railcoop au niveau de l'encadrement. Cette entreprise, dans son fonctionnement, pourrait être complémentaire à la SNCF. Guillaume Pépy avait abandonné des lignes de desserte que Railcoop essaie de remettre en circulation. Cette complémentarité intelligente s'organiserait de la manière suivante : la SNCF s'occuperait de la gestion des voies et Railcoop du transport de voyageurs sur des lignes commerciales nouvelles ou abandonnées par la SNCF.

Cependant, la question fondamentale dans cette concurrence reste la recherche de bénéfices. Nous n'avons jamais vu une entreprise privée venir opérer un TER (Transport express régional) ou un autre train comme le TGV sans chercher à en tirer profit. Les entreprises privées visent la rentabilité, alors que la logique voudrait que le transport ferroviaire national soit considéré comme un service essentiel, où qu'il se trouve. L'arrivée d'un acteur privé sur un segment rentable peut déstabiliser tout un système et attirer des clients aux dépens des autres. Cette situation perturberait l'équilibre financier des entreprises « mères » (comme la SNCF en France), la fiabilité des horaires et l'expérience des voyageurs.

Comment agit le syndicat pour faire valoir sa position ?

Si nous restons dans ce schéma, sans un retour en arrière et une prise de conscience, nous allons droit dans le mur. En collaboration avec nos collègues d'entreprises ferroviaires européennes, nous avons analysé la concurrence européenne et dressé un bilan désastreux, avec des perspectives tout aussi peu encourageantes. CFE-CGC FERROVIAIRE a établi une analyse qui est sortie en avril 2023 et qui a été traduite en anglais. À l'automne 2023, nous prévoyons d'organiser un nouveau groupe de travail afin de rédiger des propositions d'analyse pour alerter Bruxelles sur la situation.



Robert Saez

Président @ CFE-CGC ferroviaire

Parcours

Depuis avril 2013	CFE-CGC ferroviaire Président
Depuis janvier 1990	SNCF Moniteur techniques intervention en sûreté ferroviaire
2006 - décembre 2015	SNCF Cadre à la direction de la sûreté

Établissement & diplôme

Depuis 1998	Centre international des sciences criminelles de Paris (C.I.S.C.P.) Mesures de sûreté pour prévenir les actes terroristes
Depuis 1996	SNCF - Service de Psychologie - Paris Saint Lazare SNCF - Service de Psychologie - Paris Saint Lazare Formateur en analyse transactionnelle, Gestion des relations conflictuelles
Depuis 1992	Ecole des officiers de la gendarmerie nationale (EOGN) Techniques de gendarmerie
Depuis 1988	Ecole Police de Toulouse Techniques de police

-

Fiche n° 49570, créée le 09/07/2023 à 22:40 - Màj le 09/07/2023 à 22:48



CFE-CGC

- Organisation syndicale représentative
 - Création : 1944
 - Mission : incarner le syndicalisme spécifique des techniciens, agents de maîtrise et cadres. En assurer la représentation et être la gardienne de son unité.
 - Chiffres-clés :
 - 170 000 adhérents revendiqués
 - 18 unions régionales (UR),
 - 96 unions départementales (UD)
 - plus de 200 unions locales (UL)
 - 27 fédérations,
 - 230 syndicats fédérés,
 - plus de 10 000 sections syndicales
 - Président : François Hommeril (depuis 2016; réélu le 09/10/2019)
 - Secrétaire général : Gérard Mardiné
 - Trésorier national : Jean-Philippe Tanghe
 - Contact : [Pierre Jan](#), relations presse et institutionnels
 - Tél. : 06 32 05 69 02 / 01 55 30 12 92
-

Catégorie : Syndicat et CSE

Adresse du siège

59, rue du rocher
75008 Paris France

Fiche n° 10728, créée le 21/10/2020 à 11:45 - Màj le 19/11/2020 à 11:17

© News Tank Mobilités - 2023 - Code de la propriété intellectuelle : « La contrefaçon (...) est punie de trois ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende. Est (...) un délit de contrefaçon toute reproduction, représentation ou diffusion, par quelque moyen que ce soit, d'une oeuvre de l'esprit en violation des droits de l'auteur. »