



BILATÉRALE GARES ET CONNEXIONS DU 10 NOVEMBRE 2020

Cette bilatérale a été provoquée par la direction de G&C dans le cadre de la prise de responsabilité de Rémi ROSAT, nouveau DRH. Après sa présentation, la CGT est intervenue sur la situation Covid, l'évolution de l'emploi, le détournement des gares, le projet EVA, et les évolutions juridiques concernant la gouvernance des gares.

Mesures chômage partiel Covid

Les mesures relatives au chômage partiel seront présentées les 20 et 25 novembre en CSE (information et consultation), mais d'ores et déjà la direction a décidé de maintenir les travaux (ABE), voire de les intensifier, au regard de la faible fréquentation des gares liée aux mesures de confinement et à l'adaptation du plan de transport. Dans les Unités gares, elle indique vouloir procéder à une réduction de l'activité à raison d'une journée par semaine, « quand c'est possible », et d'adapter l'activité dans les COEG.

La direction regrette d'ailleurs ouvertement « la lenteur de l'adaptation du plan de transport » (TER, Transilien) et le maintien de certains trains malgré leur faible fréquentation, qui la contraignent à maintenir les gares ouvertes sans pouvoir en adapter les horaires. Outrepassant clairement ses prérogatives, elle confie intervenir auprès des AOT pour les en dissuader.

Elle compte ainsi profiter plus largement des mesures de chômage partiel qui s'ajouteraient aux redevances versées (toucher de gare, etc.) que le plan de transport soit réalisé ou non.

Pour l'heure, peu de cheminots seraient concernés par ces mesures, environ 7 à 10 %, issus majoritairement des directions d'établissement et siège, et à raison d'un jour par semaine (12, 19 et 26 novembre).

Concernant les mesures relatives au maintien de la rémunération prises au printemps, elle annonce les reconduire à l'identique (indemnisation du chômage partiel et ICSR).

Impact économique Covid

Gares et Connexions a suspendu le paiement des loyers commerciaux à l'occasion du premier confinement. À la fin juin, cela représentait 42 M€ de pertes sur les redevances d'occupation et les taxes sur les CA. Néanmoins, passée cette période neutralisée, les loyers et taxes n'ont toujours pas été versés par nombre de commerces, portant la baisse de recettes à plus de 100 M€ sur les 250 à 300 M€ que G&C est censée percevoir – sur un budget total de 1,4 Md€.

Si elle étudie actuellement les modalités de recours pour récupérer ces créances, la direction annonce d'ores et déjà une trajectoire d'économies sur les investissements de l'ordre de 50 à 60 M€ sur 2021.



Emploi

La direction affirme ne pas avoir la capacité d'afficher une trajectoire en matière de recrutement pour 2021, renvoyant cette question aux négociations avec l'État et au cadrage fixé par le Groupe.

Toutefois, en lien avec la question du détournement des gares, consistant à transférer les missions de la prestation de base liée à l'activité gare (prise en charge PSH, gestion de site, accueil) du transporteur Voyages à Gares et Connexions, une centaine de cheminots issus de l'escale d'une dizaine de gares devraient être mutés vers G&C en 2021.

Décrets « Gares » et « Transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional »

Prolongements de l'article 172 de la LOM, ces deux projets de décrets questionnent par leurs interactions mutuelles et leurs contenus respectifs, sur le modèle économique de G&C et son rôle de « gestionnaire unifié ». La CGT a donc souhaité connaître l'appréciation de la direction concernant les évolutions juridiques envisagées et leurs impacts. La direction s'est contentée de renvoyer la discussion à une présentation en CSE d'ici la fin de l'année ou début 2021.

EVA

Sur la suspension du projet EVA (système d'information et de sonorisation des gares en remplacement de CATI et du système de diffusion des gares des zones diffuses) avec le prestataire chargé de le développer, la direction indique que les équipes internes reprennent le pilotage du dossier. Pour sa réalisation, elle précise néanmoins vouloir faire appel à un nouveau prestataire, considérant que SNCF ne dispose pas des ressources et des compétences internes.

La CGT a porté à l'inverse la volonté de réinternaliser le développement des logiciels par nos personnels SI et rappelé que si le coût initial de ce projet était estimé à 16 M€, depuis son lancement en 2015, EVA pourrait avoir coûté au minimum 21 M€ – sans qu'il n'aboutisse.

D'autre part, ce projet porte l'ambition de réduire la masse salariale et impactera les métiers de l'Information voyageurs. La direction, qui ne dément pas, indique au contraire que l'évolution du métier d'Opérateur Info voyageurs sera corrélée au nouveau projet censé se substituer à EVA.

Un REX avec présentation des éléments financiers est envisagé au CSE au mois de décembre.

