

Flash

ÉCO

AOÛT 2024

UNE ANNÉE 2023 AVEC DES RÉSULTATS « ROBUSTES » ET UN DÉBUT D'ANNÉE 2024 QUI S'ANNONCE TOUT AUSSI BIEN POUR LE GROUPE, ET POUR TER PACA.

LE TRAIN EST FORTEMENT PLÉBISCITÉ PAR LES USAGERS AVEC DES TRAFICS QUI DÉPASSENT CEUX D'AVANT COVID.

QUAND LE TRAIN VA, TOUT VA. PAS TOUT À FAIT, CAR LES RÉORGANISATIONS ONT LAISSÉ LA BU TER PACA DÉSORGANISÉE, ET CELA NE VA PAS S'ARRANGER AVEC LA MISE EN PRODUCTION DES PREMIERS LOTS DONNÉS À LA CONCURRENCE, LE TOUT DANS UN CONTEXTE D'UNE NOUVELLE CONVENTION ENTRE TER PACA ET LA RÉGION « EXIGEANTE », QUI ACTE PLUS DE TRAINS. PLUS DE TRAINS AVEC MOINS D'AGENTS, NOUS NE SOMMES PLUS À UN PARADOXE PRÈS !

Avec la mise en exploitation du lot 2 par la filiale SNCF SUD AZUR en décembre 2024, l'ouverture à la concurrence arrive à grands pas. Mais pour les cheminots et les cheminotes concernés, et leurs collègues, cette ouverture à la concurrence est une réalité depuis un moment. En effet, TER SUD la prépare depuis longtemps déjà : fermeture des guichets, réorganisation de la vente, redimensionnement des équipes des ASCT présents à bord des trains, économies drastiques sur les fonctions support. Or dans fonction-support, il y a « support », ce qui sous-entend un nombre suffisant d'agents pour épauler des opérationnels, dont le nombre augmente. C'est donc un paradoxe : répondre à une demande croissante de trains du quotidien, avec de moins en moins d'agents pour faire. Les réorganisations récentes ont donc amené de la désorganisation des collectifs de travail, qui se traduit par des dégradations des conditions de travail et la mise en retrait des agents. Pour preuve, l'absentéisme maladie reste aux alentours de 9% depuis de nombreuses années, et nous le savons, dans 1 cas sur 2, l'absentéisme maladie trouve ses causes dans l'entreprise.

Ces réorganisations ne sont pas isolées au périmètre de TER SUD bien au contraire. Elles sont continues pour l'ensemble des activités de la SNCF, morcelant celles-ci, en les privatisant au passage. Nous pouvons prendre pour exemple, ce qui va advenir de FRET SNCF, société du GPU, qui va disparaître au profit de deux filiales hors GPU. Également, plus proche de nous, les créations des filiales « SNCF » pour « accueillir » les lots des lignes TER gagnés.

Ces changements structurants percutent et vont percuter les agents, qui, investis au quotidien ne comprennent pas ces changements dogmatiques. Même si la Direction tente de les rassurer avec des « ce que vous allez faire demain, cela ne va pas changer », concrètement, et à date, personne ne peut être aussi affirmatif.



Rémy HOURS

Président de la commission économique



Les résultats du Groupe SNCF en 2023 :
le ferroviaire tire la croissance du Groupep. 3

Activité et recettes au périmètre de TER PACA en
2023 et au début de l'année 2024 : des indicateurs
meilleurs qu'en 2019p.4

Le contrôle et la sauvegarde des recettes,
un enjeu majeur de la nouvelle conventionp. 5

Des indicateurs sociaux au périmètre de la BU TER
PACA qui traduisent une situation sociale dégradée,
fruit des multiples réorganisations subitp. 6

Annexesp. 7

Consultez le site web du CSE :
<https://cse-ter-cheminots-paca.org/>



LES RÉSULTATS DU GROUPE SNCF EN 2023 : LE FERROVIAIRE TIRE LA CROISSANCE DU GROUPE

Les résultats du Groupe SNCF en 2023 sont qualifiés de « robustes » par la Direction. En effet, le Groupe « confirme sa capacité à être bénéficiaire en dépit du contexte économique et social ». Rajoutons : en dépit des réorganisations incessantes et qui s'accroissent. Ces réorganisations ont morcelé le Groupe et mettent à mal les organisations.

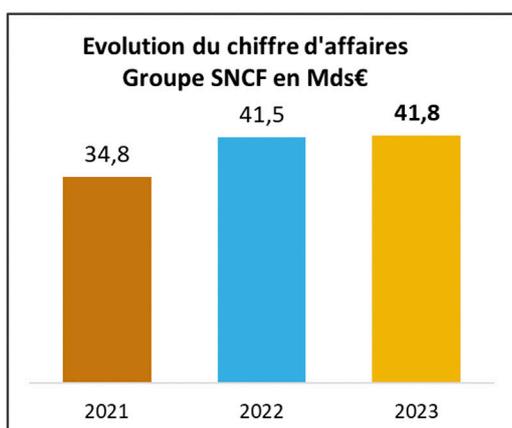
Le Groupe SNCF termine l'année avec globalement de très bons résultats. Croissance de l'activité, du chiffre d'affaires. Le Groupe dépasse, comme en 2022, le seuil des 40 Mds € de chiffre d'affaires. En effet, la croissance du chiffre d'affaires s'élève à 311 M€ portant celui-ci à 41,8 Mds d'€ à fin 2023. À l'inverse des années précédentes, la croissance organique (c'est-à-dire à périmètre et taux de change constants) est portée en 2023 par les activités ferroviaires.

En effet, Geodis qui représente un quart du chiffre d'affaires du Groupe, voit celui-ci reculer au périmètre de l'activité de plus de 2 Md€ entre 2022 et 2023. Geodis qui est généralement fortement contributeur, a vu en 2023 ses revenus pénalisés par une augmentation des taux de fret et des volumes moindres à transporter

À l'inverse, les activités TGV - Intercités bénéficie d'une croissance de plus de 1 Mds, TER de +358 M€, et Transilien de +180 M€. Ces résultats confirment ce que nous disons depuis un moment : les usagers plébiscitent le train, y compris le train du quotidien. Au niveau du Groupe SNCF, l'EBITDA (qui est peu ou

prou identique à la Marge Opérationnelle) s'élève à 6,4 Mds € à fin 2023 est en léger retrait par rapport à 2022, en lien principalement avec l'inflation qui a pénalisé une partie des charges opérationnelle (notamment les dépenses liées à l'énergie, poste de dépense important pour le Groupe). Le cash dégagé permet de soutenir les investissements importants et nécessaires : avec « l'argent gagné par le ferroviaire qui reste dans le ferroviaire », via le fond de concours (investissement dans le réseau ferroviaire).

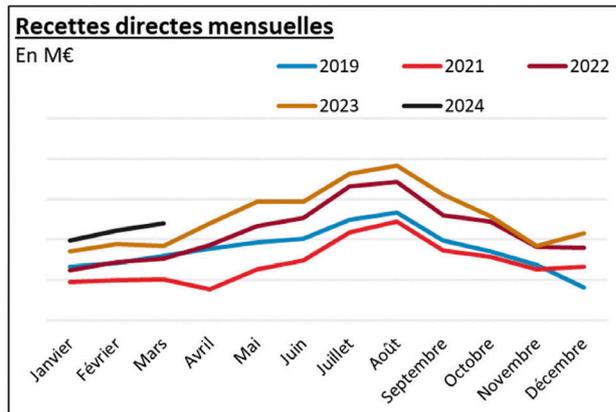
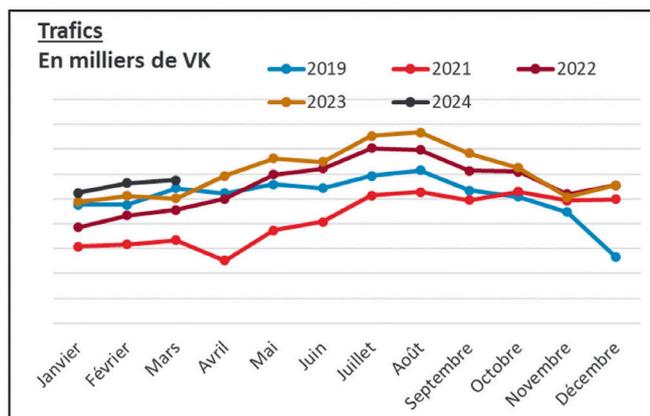
Notons enfin que chaque année, les sociétés du Groupe Public Unifié sont soumises à des Plans d'économie majeurs. En 2023, c'est 700 M€ d'économie réalisés par la réduction des frais de structure, des charges industrielles et des coûts des différents projets. Faire une politique de réduction drastique des coûts alors que les activités du Groupe doivent se développer pour répondre à la demande, c'est un paradoxe. Mais les décisions stratégiques prises par les dirigeants de la SNCF ne sont plus à un paradoxe près !



Chiffre d'affaires en Mds €	2022	2023	Variation
TER	3,6	3,8	↑
Transilien	5,5	5,8	↑
TGV	8,5	9,6	↑
Geodis	13,7	11,6	↓
Autres	10,2	11,0	↑
Groupe SNCF	41,5	41,8	↑

ACTIVITÉ ET RECETTES AU PÉRIMÈTRE DE TER PACA EN 2023 ET AU DÉBUT DE L'ANNÉE 2024 : DES INDICATEURS MEILLEURS QU'EN 2019

POUR TER SUD, L'ANNÉE 2023 BAT DE NOUVEAU RECORDS DE RECETTES DIRECTES ET DU NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS. LES TRAFICS ET LES RECETTES ASSOCIÉS DES 3 PREMIERS MOIS DE 2024 S'ANNONCENT ENCORE MEILLEURS



L'ANNÉE 2023 TERMINE AVEC UNE CROISSANCE DES RECETTES PAR RAPPORT À 2022 DE 15%, ET DE 9% POUR LES TRAFICS. L'ANNÉE 2024 S'ANNONCE (ENCORE) MEILLEURE. EN EFFET, À FIN MARS 2024 PAR RAPPORT À FIN MARS 2023, LES RECETTES ONT PROGRESSÉ DE 22% ET LES TRAFICS DE 11% !

Si l'on prend comme point de départ l'année 2019, toutes les lignes sont en croissance de recettes apportées, y compris les « petites lignes » nécessaires pour que le train desserve l'ensemble de notre région. Le train du quotidien et de loisir est donc de plus en plus plébiscité.

Pourquoi les recettes ont progressé plus vite que le nombre de trafics (c'est-à-dire de voyageurs transportés) ?

Entre 2022 et 2023, les recettes ont été « tirées » par les usagers fréquents (+ 11%) et par les usagers occasionnels du TER (+16%). En effet, en 2023, les occasionnels représentaient 86% des usagers. Ces différents éléments nous amènent à un premier constat : les cheminots et les cheminotes ont su répondre aux besoins de service, malgré un contexte de suppression de postes : comment faire plus, avec moins, au prix parfois de la santé des agents !

Malgré les recrutements des tractionnaires et des

ASCT en 2022 et 2023, l'effectif permanent recule.

Car oui, l'effectif permanent est en recul entre fin décembre 2020 et fin décembre 2023 : -137 agents ont quitté, volontairement ou pas, l'entreprise. Le constat est simple : le renforcement des effectifs permanents s'est fait sur les tractionnaires et les ASCT au détriment des autres métiers qui ont subi les réorganisations récentes (les agents au guichet par exemple). Mais, il y a aussi encore beaucoup d'ASCT en contrat précaire, et toujours autant d'intérim au Technicentre. En effet, au 31 décembre 2023, il y a 46 ASCT en CDD, et en moyenne sur l'année 2023, le Technicentre compte une vingtaine d'agents en équivalent temps plein intérimaires.

Par ailleurs, les différentes réorganisations ont percuté les organisations : postes non tenus, tensions sur les ressources présentes, mise en retrait, absentéisme. Ce dernier reste à hauteur de 8%. Rappelons également que les plans d'économies ne sont pas terminés : avec le transfert des lots à venir, les gains de productivité escomptés sont de 30% et vont concerner toutes les fonctions supports.

LE CONTRÔLE ET LA SAUVEGARDE DES RECETTES, UN ENJEU MAJEUR DE LA NOUVELLE CONVENTION

Au vu de ces constats, une vigilance s'impose : la nouvelle convention est ambitieuse. TER SNCF PACA doit se donner les moyens de ces (et de ses) ambitions ! En effet, au cœur de cette nouvelle convention, il y a notamment le contrôle et la sauvegarde des recettes.

Pour rappel, cette convention acte une croissance des recettes et des voyageurs transportés. Plus de trains de prévus, donc un cadencement plus important. SNCF TER PACA est en effet attendue sur plusieurs indicateurs d'activité, mais également sur des objectifs de volume de voyageurs contrôlés par journée de travail, de nombre d'opérations de contrôle en Gare, de recette de vente à bord (y compris les recettes générées par les amendes et infractions commises). Concernant les amendes, une amélioration du taux de recouvrement est attendue. La qualité de service des trains est également objectivée.

Concernant le nombre de voyageurs contrôlés, celui-ci est globalement faible sur la BU TER PACA. Pour avoir plus de contrôle, il faut plus d'ASCT ! L'équation est simple : pas d'ASCT à bord, pas de contrôle ; un ASCT seul : possiblement pas de contrôle ; l'agent va privilégier, à raison, sa mission de sécurité des usagers à bord.

L'augmentation des recettes des ventes à bord est également un objectif de la convention : mécaniquement, s'il y a plus d'usagers, les recettes de ventes à bord vont progresser. Sauf que pour cela, il est nécessaire que les outils mis à disposition des ASCT ne soient pas défaillants, et que les ASCT soient correctement formés sur ces outils : la formation sur SOLAR ne doit pas se faire en distanciel mais en présentiel, pour que les agents puissent être encadrés dans la montée en compétences et la maîtrise de leur outil de travail ! Il y a également un nombre d'Opérations de Contrôle

Gares (filtrages) à atteindre. Celles-ci peuvent se dérouler à l'arrivée ou au départ d'un TER et sont réalisées sur une tranche horaire de 2 heures. Les coûts sont différents selon le type d'appui Sûreté ; en effet, 1 heure d'intervention de la Suge coûtera plus cher qu'1 heure d'intervention d'un ADS ++ (Agents de Sécurité) qui coûtera plus cher qu'une heure d'un ADS.

Pas d'économie de bouts de chandelle quand on parle de Sûreté, pour les usagers, mais également pour les ASCT !

La tentation est facile de créer des équipes « à moindre coût ». Mais la sûreté des usagers et des agents n'a pas de prix. D'ailleurs, même avec le cynisme d'une logique exclusivement financière, faire des équipes de soutien aux ASCT en ne regardant que le prix reste un mauvais calcul. Car s'il y a une agression parce que le besoin en sûreté était sous-estimé, cela coûtera de l'argent en accidentologie à l'entreprise !

Autre enjeu de la convention : l'observation de la Qualité de Service à Bord. Les enquêtes réalisées par la région existaient déjà, mais n'étaient pas dans la convention. Vers des pénalités demain ?

La réalisation d'enquêtes à bord par la Région n'est pas une nouveauté, mais ce n'était auparavant pas dans la convention. Ce sujet est dorénavant inclus, mais il n'y a pas de pénalité calculée pour le moment. D'autres indicateurs qui ne sont pas aux attendus et qui renvoient à un manque de ressource :

Bilan à fin Mars 2024		LOT 2	LOT 3	LOT 4
Irrégularité causes TER	TER SUD	3,30%	2,96%	1,94%
	Objectifs	2,40%	2,76%	3,13%
Trains supprimés causes TER	TER SUD	0,91%	1,24%	0,91%
	Objectifs	0,89%	1,34%	1,01%
Ouverture des guichets ZOU!	TER SUD	96,30%	97,70%	100,00%
	Objectifs	95,00%	95,00%	95,00%
Ouverture des guichets TER	TER SUD	96,50%	100,00%	100,00%
	Objectifs	85,00%	85,00%	85,00%
Accompagnement des trains	TER SUD	92,57%	97,70%	97,53%
	Objectifs	95,00%	95,00%	95,00%

À fin mars 2024, il n'y a que le lot 4 qui atteint ces indicateurs.

Le lot 2 opéré bientôt par SNCF SUD AZUR, est celui qui affiche les indicateurs les plus dégradés.

En effet, les indicateurs d'irrégularité, de trains supprimés, et d'accompagnement des trains renvoient à un manque de ressources.

Est-ce que les recrutements de 2023 et de 2024 seront suffisants ? Si ceux-ci le sont en volume, quid de l'augmentation des départs : démissions, licenciements, départs au cours de la période d'essai ?

Recruter, intégrer oui, mais fidéliser c'est mieux. Et la fidélisation passe notamment par une rémunération adéquate et de bonnes conditions de travail. Or, ces dernières doivent être questionnées, car le taux d'absentéisme est toujours aussi important et l'accidentologie progresse. En effet, en 2023, la moitié des accidents de travail avec arrêts font suite à une agression ou des insultes à agent. Lutter contre ce type d'accidents, c'est réaliser des actions de préventions primaires : le renforcement des ressources est la réponse adaptée pour lutter contre ces accidents.

DES INDICATEURS SOCIAUX AU PÉRIMÈTRE DE LA BU TER PACA QUI TRADUISENT UNE SITUATION SOCIALE DÉGRADÉE, FRUIT DES MULTIPLES RÉORGANISATIONS SUBIT.

Est-ce que les recrutements de 2023 et de 2024 seront suffisants ? Si ceux-ci le sont en volume, quid de l'augmentation des départs : démissions, licenciements, départs au cours de la période d'essai ?

Recruter, intégrer oui, mais fidéliser c'est mieux. Et la fidélisation passe notamment par une rémunération adéquate et de bonnes conditions de travail. Or, ces dernières doivent être questionnées, car le taux d'absentéisme est toujours aussi important et l'accidentologie progresse. En effet, en 2023, la moitié des accidents de travail avec arrêt font suite à une agression ou des insultes à agent. Lutter contre ce type d'accidents c'est réaliser des actions de prévention primaires : le renforcement des ressources est la réponse adaptée pour lutter contre ces accidents.

Comme au niveau des cinq sociétés du Groupe Public Unifié (GPU), les principaux indicateurs sociaux au périmètre de TER PACA montrent certes des recrutements nombreux en 2023, mais également des départs dont les motifs renvoient à des sujets multiples et notamment : comment recruter, former, et rémunérer correctement pour que les agents restent !

Au niveau des cinq sociétés du GPU, l'effectif progresse de près de 2%. 8 726 recrutements, dont la moitié sur la SA Voyageurs. Ces recrutements, en croissance par rapport en 2022 répondent aux besoins

d'opérationnels, toujours importants : tractionnaires, ASCT chez la SA Voyageurs, mais également des opérationnels chez la SA Réseau. Dans la même période, les départs ont progressé, avec des démissions qui restent importantes (1 571 en 2023). Plus de la moitié des démissions sont des agents statutaires.

Qu'en est-il sur la BU TER PACA ?

En lien là aussi avec les besoins de tractionnaires et d'ASCT, l'année 2023 s'est traduite par des recrutements en volume ; 146 recrutements, dont un sur deux concerne un tractionnaire. Par DDL, les DDL Ouest Provence et Est Provence Alpes ont recruté 42 et 43 agents. La DDL Côte d'Azur 30 agents.

Par ailleurs, si les recrutements ont été nombreux, les départs aussi, notamment les cessations au cours de la période d'essai et les licenciements. Un nombre de départs qui augmente peut-être mis en lien avec des recrutements importants. En effet, mécaniquement, le turn-over s'intensifie (entrées plus importantes, départs également). Mais ces différents départs renvoient également à des situations différentes, et plus fréquentes qu'avant : les échecs aux examens, des agents qui n'arrivent pas à suivre la formation, ou qui se disent « finalement, ce n'est pas pour moi » et qui partent en cours de formation. Autrement dit, « bien recruter » est un enjeu majeur, car cela limite

les départs liés aux échecs. De plus, ces départs après formation sont un coût important pour la BU TER.

Autres éléments qui peuvent expliquer ces départs, ce sont les conditions d'exercice des métiers. Par exemple pour les Agents de Sécurité et de Contrôle des Trains (ASCT), les agents exerçant ses métiers au périmètre de la BU TER PACA sont fortement exposés à l'accidentologie. Les typologies d'accidents auxquels ils sont exposés sont les outrages et atteintes à agent.

En 2023, plus d'un quart des accidents de travail ayant entraîné un arrêt font suite à des atteintes et outrages à agent (ce motif d'accident était également nombreux en 2022). La moitié de ces accidents sont sur la DDL Est Provence Alpes, et 30% sur la DDL Côte d'Azur.

Autrement dit, 80% des accidents de travail suite à outrage et atteintes à agent sont sur deux DDL. Et ce sont ces deux DDL ou l'absentéisme maladie de courte durée (durée inférieure à 90 jours) est le plus prégnant.

Le manque de personnel sur des collectifs surexpose les agents de ce même collectif ! Un agent arrivant

dans ces collectifs de travail sous tension se découvrira vite et préférera partir.

Les réorganisations récentes et répétées ont totalement désorganisé les collectifs de travail, actant des suppressions de postes pour soi-disant, des motifs économiques, mais sans mesure par la Direction des impacts de report de charge sur les agents restants.

De plus, en 2024, même si les recrutements vont être également importants, les départs aussi, dont des mobilités chez TGV.

La BU TER PACA doit faire face à une dualité : le transfert de charge avec la mise en place des lots ET la montée en charge des lots restant (pour le moment au périmètre de la BU avec un nombre plus important de trains actés dans la convention signée avec la Région. Entre également dans l'équation, l'absentéisme maladie, qui reste important (8%) et qui traduit, sans aucun doute, un certain mal-être au travail.

ANNEXE : RAPPEL SUR LES 4 LOTS

LOT 1 : attribué à Transdev Rail Sud Inter-Métropoles. Début de l'exploitation : juillet 2025.

LOT 2 : SNCF SUD AZUR / Les Arcs Draguignan - Nice - Ventimiglia / Cannes - Grasse / Nice - Tende. Début de l'exploitation décembre 2024

LOT 3 : Marseille - Aubagne - Toulon - Hyères | Marseille - Toulon - Les Arcs Draguignan | Marseille - Aix en Provence - Pertuis | Marseille - Gap - Briançon | Briançon - Gap - Valence - Romans. Appel d'offres en cours. Attribution du marché au second semestre 2025.

LOT 4 : Marseille - Miramas, via Rognac et via la Côte Bleue | Marseille - Avignon, via Arles et via Cavaillon | Marseille - Avignon - Valence - Lyon | Marseille - Nîmes - Montpellier | Avignon - Carpentras. Appel d'offres en cours. Attribution du marché entre fin 2025 et courant 2027.

LES 5 SOCIÉTÉS DU GPU :

SA SNCF Réseau, SA Voyageurs, SA SNCF Gares&Connexion, SA SNCF et la SAS FRET SNCF.

