



# AVENIR<sup>de</sup> la SNCF

ENTREPRISE PUBLIQUE DE SERVICE PUBLIC

## Et si on parlait de ce que la direction vous cache ?

Cher(es) collègues,

L'élaboration de ce « 4 pages » participe du souci de contribuer au nécessaire débat sur la finalité des choix et orientations stratégiques de la direction de la SNCF. Pour la CGT, il s'agit, bien entendu, de leur opposer des solutions alternatives notamment aux options qui sont ancrées dans les politiques libérales que conduisent le gouvernement et le locataire de l'Élysée.

Notre entreprise continue d'être secouée par d'incessants bouleversements, d'origines diverses, rythmés par un empilage de réorganisations débouchant sur une détérioration des conditions de travail, une remise en cause d'acquis sociaux et un affaiblissement du Service Public.

Cela suscite, à juste titre, de fortes interrogations, des inquiétudes et des mécontentements à fortiori que cette stratégie est portée par une politique managériale qui emprunte de plus en plus certaines méthodes rétrogrades en vigueur dans le Privé.

La direction de l'Entreprise, Président Pépy en tête, sent bien que le corps social est de plus en plus réticent à adhérer à des stratégies qui sont imposées par la technostructure sans véritable concertation.

A l'instar du gouvernement, la direction de la SNCF a une conception très réductrice du dialogue social.

C'est du genre : « on veut bien discuter, voire négocier avec vous mais seulement si vous êtes d'accord avec notre politique ! ».

Malgré cela, la direction trouve quand même des partenaires sociaux suffisamment complaisants pour accompagner, sans renâcler, ses choix.

A l'appui d'une abondante propagande, les dirigeants de l'entreprise tentent de rassurer les cheminots avec la main sur le cœur, ils affirment que tout va bien dans le meilleur des mondes et que ça ira encore mieux demain !

A vouloir trop rassurer, on se dit qu'il doit y avoir des choses que l'entreprise n'ose avouer !

Par l'intermédiaire de ce support et tout en restant modeste, nous allons tenter de vous apporter des éclairages nouveaux sur la réalité des stratégies poursuivies.

Bonne lecture. bien cordialement  
Didier Le Reste, secrétaire général



### La direction veut développer la croissance externe. A quel prix et pour répondre à quels besoins ?

Les cheminots sont en droit de se poser ces questions dans le contexte de crise économique internationale, alors que la direction engage une stratégie de rachat d'entreprises.

Après la reprise de la totalité de Géodis et de 75 % d'ITL, opérateur fret ferroviaire allemand, en juillet dernier et la prise de 20% du capital

de NTV, société ferroviaire italienne privée, en octobre, la direction vient d'acheter l'ensemble de l'activité logistique du groupe IBM qui ne comporte aucune prestation de transport ferroviaire.

Cette stratégie ne répond aucunement aux besoins d'amélioration et de développement du ferroviaire en Europe et en France. **La situation du fret ferroviaire démontre l'inefficacité de l'ouverture à la concurrence en matière de développement.**

De plus, le choix de la SNCF d'ouvrir les hostilités dans la jungle de la concurrence sur la grande vitesse,

conforte l'alliance envisagée entre Air France et Véolia pour concurrencer la SNCF et fait peser de lourdes menaces sur l'avenir de la SNCF avec des conséquences pour les usagers et les cheminots.

Cette politique exige et exigera des disponibilités de liquidités très importantes. C'est ce besoin de liquidités qui amène la Deutsche Bahn (DB) à l'ouverture de son capital.

C'est au nom du financement du développement à l'étranger que le Président de La Poste justifie son projet de privatisation. C'est à cause de cette même stratégie que la

Commission Européenne a imposé le changement de statut et l'ouverture du capital d'EDF-GDF avant privatisation !

La CGT condamne cette stratégie de l'entreprise publique qui supprime

les emplois, aggrave les conditions sociales des cheminots, menace leur statut et à terme celui de la SNCF et du service public.

La CGT milite en France et en Europe

pour que le développement du ferroviaire repose sur les coopérations entre les entreprises historiques, pour répondre aux enjeux de société sans remettre en cause les statuts et garanties collectives des salariés.

## La direction veut organiser toute la SNCF sur le modèle du Fret

Cette organisation, mise en place progressivement à partir de janvier 2008 et finalisée en octobre 2008, a dégradé la qualité de la production ferroviaire entraînant pour les 10 premiers mois de l'année, une baisse de trafic de 10,5 % et de 6,6 % pour les recettes par rapport à la même période de 2007.

Sans nier l'effet de la concurrence ou celui de la crise économique qui n'influent pas sur la qualité de la production, les indicateurs de qualité montrent qu'une grande partie de ces mauvais résultats est liée à l'organisation et à la stratégie de la Direction du Fret.

Certes la concurrence est une réalité, mais tout n'a-t-il pas été fait pour la favoriser ? En 2004, la recapitalisation du fret imposait à la SNCF une réduction du volume du trafic de 10% pendant 3 ans, la cession de 22 % du parc de locomotives et l'abandon à la concurrence privée de 18% des sillons Fret.

**Le trafic réalisé aujourd'hui par les opérateurs privés est constitué à 70% par les abandons de trafic par la SNCF, selon le chiffre de la direction.**

La direction du fret s'engage auprès des chargeurs sur 90 % de trains arrivant avec moins d'une heure de retard pour les commandes passées à J - 31 ou à J - 8. Les

résultats sont éloquentes : pour les premiers, on est à 80,8 % en recul de 2,5 points et à 10 points de l'objectif, pour les seconds, on est à 71,2 % en recul de 3,5 points et à 20 points de l'objectif. Quant aux remises de dernière minute, gamme J - 1, on est à 71,2 % en recul de 13,8 points, heureusement qu'il n'y a pas d'objectif !

**Les plus mauvais résultats sont enregistrés sur la direction fret nord, mise en place en premier au 1<sup>er</sup> juillet.**

La régularité des trains à 5 minutes n'y est que de 74,9 % pour un objectif de 80 %, en baisse de 2,4 %, alors que la moyenne est de 79,6 %. Il en est de même pour les Journées Non Couvertes d'agents de conduite, où la direction fret nord cumule le plus de JNC avec un total de 118 pour la seule région de Lille. Au mois d'octobre, alors que la nouvelle organisation est en place partout, aucune direction fret n'atteint l'objectif.

**La CGT continue de revendiquer un retour d'expérience des réorganisations successives de l'activité fret en partant du constat d'échec, fait par la direction, du plan 2003/2006 dit plan Veron, et formule des propositions pour restaurer la qualité des acheminements.**

## Infra circulation : combattre la filialisation

Dans un rapport sur l'organisation du transport ferroviaire remis au gouvernement, M. le sénateur Haenel (UMP) préconise, entre autres, une filiale ENCF qui regrouperait l'attribution des sillons et la gestion des circulations sur le réseau, soit 14 400 cheminots.

La direction a décidé de regrouper, dès que possible et au plus tard d'ici mi 2010, ces 14 400 cheminots de l'ensemble des services intervenant pour le compte de RFF en matière de sillons et de circulations, au sein d'une direction unique et indépendante de l'entreprise qui dis-

poserait de ressources dédiées, par exemple sous la forme d'une fraction des péages d'accès au réseau. Des établissements Infra circulation regroupant les actuelles UO circulations, les centres opérationnels de gestion des circulations et les bureaux horaires régionaux seraient rattachés à cette direction.

**Si les eurocrates de Bruxelles n'étaient pas satisfaits, la direction propose de transformer cette entité en une structure juridiquement autonome, autrement dit une filiale.**



La CGT partage globalement le diagnostic et le constat du rapport concernant l'échec de la réforme de 1997 ayant créé RFF qu'elle a toujours rejetée. Elle rappelle que le système ferroviaire français souffre avant tout d'une dette colossale due au désengagement financier de l'Etat, alors que la directive européenne 91/440 imposait aux Etats membres l'assainissement financier des compagnies.

**L'Etat doit désendetter le système ferroviaire** et il est possible de répondre aux obligations européennes en

évitant la confusion des rôles entre conception, répartition et commercialisation des sillons, en réfléchissant à partir des fonctions au sein de la SNCF et non de s'engager dans la séparation des organisations.

**La création d'une filiale est INACCEPTABLE. Elle contribuerait à démanteler la SNCF et créerait un acteur de plus, propice à une nouvelle fragilisation du système.**

## TER : La direction veut expérimen- ter la concurrence

M. le sénateur Haenel (UMP) a rendu public un rapport sur le bilan et les perspectives de la régionalisation du transport ferroviaire régional, dans lequel il préconise une expérimentation par anticipation de la concurrence sur certaines lignes.

**M. Pepy**, auditionné le 28 novembre 2008 par la commission des affaires économiques et de l'environnement du territoire de l'Assemblée Nationale, **a déclaré « que la concurrence est un fait et que la SNCF ne demande pas à être protégée ».**

Il trouve que l'expérimentation avec des régions volontaires est une bonne méthode. Il propose de réunir tous les acteurs pour co-construire les modalités de cette expérimentation.

### **La CGT condamne fermement l'idée même de cette expérimentation.**

La CGT confirme le bilan positif de la régionalisation que dresse le rapport. Cette réussite a reposé sur un triptyque gagnant : l'Etat, la Région et la SNCF comme exploitant unique. Elle récusé catégoriquement l'affirmation que cette mise en concurrence de la SNCF est inéluctable. En effet, le règlement européen OSP, n'impose pas la procédure d'appel d'offres pour les transports ferroviaires régionaux, et les lois françaises « LOTI » et « SRU », attribuent le monopole de l'exploitation à la SNCF.

**Pour la CGT, la mise en concurrence de la SNCF ne dépend ni d'une loi ni d'un règlement existant aujourd'hui, mais serait le résultat d'une nouvelle volonté politique régionale et gouvernementale que semble appeler de ses vœux le rapporteur avec l'aval de la direction de la SNCF.**

## L'encadrement : professionnelle- ment engagé mais socialement responsable.

La Direction lance son projet « simplifier la SNCF », elle entend impliquer l'encadrement dans une démarche de promotion et l'associer à sa mise en œuvre à marche forcée. Ce projet de « verticalisation » de l'entreprise, s'adosse à une volonté de faire descendre le niveau de responsabilité au plus près des lieux de production. Lors de la Convention Encadrement du mois de juin, Guillaume Pepy annonçait son objectif de réduire les Directions Centrales pour transférer les missions vers les Directions locales. Dans ce projet qui tend vers la spécialisation à outrance des unités de production sur des lignes ou des produits, l'encadrement de proximité pourrait se

trouver en situation de premier responsable. Gestion de la production, formations, habilitations, qualité de la production seraient des missions dévolues à des acteurs de terrain qui n'auraient aucun levier décisionnel. Au regard des contraintes budgétaires et managériales qui sont les moteurs de la stratégie adoptée par la Direction, il est inconcevable de penser que l'on puisse laisser nos dirigeants se démettre de leurs responsabilités et les décentraliser dans de telles conditions.

**Les dirigeants de terrain ne peuvent pas assumer et porter des décisions politiques sans jamais y être associés.** A la SNCF, le personnel d'encadrement n'a



aucun droit pour une parole différenciée ou alternative. La Direction fait la promotion d'une plus grande autonomie et exige un esprit d'initiatives, toutefois elle bâillonne l'encadrement quand il s'agit de discuter des objectifs et des moyens. L'accentuation du pilotage par activité et la sectorisation de la production, comme le projette le Président, vont aggraver cette situation.

**Les maîtrises et cadres s'engagent professionnellement, mais doivent aussi pouvoir assumer les responsabilités sociales liées à leurs emplois.** La Fédération CGT des cheminots n'accompagnera pas des propositions qui tendent à dégrader la vie et le travail des cheminots de l'encadrement et les appelle à se mobiliser pour une organisation de l'entreprise répondant aux attentes des populations en matière de service public et respectueuse des droits des salariés.

**Transversalité : G.Pepy veut convaincre pour mieux tromper:**

Deux pages entières du Président de la SNCF dans un "Temps réel" et dans les « Info » pour rassurer et convaincre les cheminots que la SNCF restera unique et intégrée. Guillaume Pepy veut combattre les craintes générées par son projet qu'il veut imposer à tous les niveaux. Il prétend garantir la transversalité en accentuant le pilotage vertical. **En réalité, le projet de la Direction pousse vers un éclatement des métiers, vers la spécialisation des entités et la dédicace intégrale.** Concernant les fonctions Transverses, la Direction s'engage

vers leur refonte complète pour le 1<sup>er</sup> janvier 2009 sans aucune discussion, pour recentrer la partie stratégie et finances sur un « Corporate » Présidentiel et une redistribution des missions RH dans les branches.

La Fédération CGT des cheminots ne se contente pas de promesses et de propos rassurants. **Seule la présentation d'un projet garantissant un renforcement des lignes métiers et un pilotage des ressources humaines assuré au niveau national avec un relais régional pour ce qui concerne les salaires, les notations, l'emploi, la formation, le respect de la réglementation et du statut, pourront nous permettre de travailler en confiance.** Les marges de manoeuvre que la Direction veut livrer aux activités et aux branches sont bien trop importantes pour pouvoir croire aux propos du Président. Les Lignes Métiers et les Directions Transverses ne peuvent être de simples conseillers ou gardiens des normes nationales n'ayant aucun poids hiérarchique pour imposer leur application par les activités, garantir l'unicité de traitement des cheminots et le caractère intégré de l'entreprise publique. La CGT exige que les piliers de l'entreprise soient des fonctions RH garanties du statut des salariés et des lignes métiers renforcées sur la qualité de la production et la sécurité des personnes et des circulations. La CGT ne laissera pas l'Entreprise Publique SNCF et le Service Public Ferroviaire aux mains de Directions de branches ou d'activités obsédées par le « business » et les résultats financiers.

# Une démarche syndicale CGT qui ouvre des perspectives

Il ne s'agit pas de nier à la direction ses prérogatives en matière d'organisation du travail et de gestion de l'entreprise mais nous considérons que nous sommes légitimes à contester certains choix au regard de réorganisations passées qui ont d'ailleurs été qualifiées d'échecs.

Nous voulons disposer d'un dialogue social de meilleure qualité digne d'une grande entreprise publique afin que nos propositions alternatives puissent être débattues et prises en compte. Or, contrairement à ses affirmations, la direction SNCF, bafoue le dialogue social, contourne les organisations syndicales, oppose les cheminots entre eux en cultivant l'individualisme contre le collectif. Revenue à une conception ancienne, elle ne comprend que le rapport de forces. Les cheminots l'ont bien compris, ils réagissent et agissent collectivement avec leurs organisations syndicales et notamment la CGT. La période actuelle est révélatrice de ce point de vue.

Ainsi, la dernière manifestation européenne, les multiples actions au niveau des fonctions, des établissements, des sites ferroviaires, démontrent le niveau de mécontentement et d'exigences des cheminots. Forte de cette mobilisation, la Fédération CGT des Cheminots travaille à construire une action nationale unitaire tous services au début de l'année 2009.

C'est Tous ensemble que nous changerons la donne !

Montreuil le 5 décembre 2008

