



Déclaration CGT

lors de la Table Ronde du 6 mai 2009

sur « Simplifier la SNCF »

Monsieur le Président,

Nous nous retrouvons aujourd'hui sur un sujet qui porte l'avenir de l'entreprise, ce qui naturellement fait débat. Il convient donc de le resituer dans le contexte socio-économique dans lequel nous évoluons, traversé par des inquiétudes et des exigences qui s'expriment dans le cadre du mouvement revendicatif interprofessionnel mais aussi par des actions en interne.

Vous vous devez également de tenir compte du climat social de l'entreprise où une majorité de cheminots estime que les orientations de la direction vont dans le mauvais sens et que les changements sont trop rapides.

A l'issue de la table ronde du 8 avril sur le projet « Simplifier la SNCF », nous constatons que le rôle des branches reste prépondérant dans la structuration de l'entreprise et l'organisation de la production autour de produits.

Cette conception du fonctionnement de l'entreprise est ancrée sur une logique libérale de réponse aux besoins de différents marchés pour autant qu'ils soient rentables. A contrario, la conception de la CGT d'une grande entreprise de service public est basée sur les valeurs du service public et la réponse à tous les besoins de transport de la société selon les critères du développement durable.

Même si nous notons quelques inflexions par rapport au projet initial, nous sommes forcés de les qualifier de timides et fragiles, au regard de cette différence de conception et des points de blocages qui demeurent, mais aussi de la qualité du dialogue social avec l'attitude des dirigeants des branches ou de l'encadrement de certains établissements.

J'ouvre une parenthèse pour rappeler que contrairement à ce que colporte la propagande de l'entreprise (journal « Les infos ») nous ne sommes pas en co-construction d'un projet avec la direction. Le projet « Simplifier et Rassembler la SNCF » est un projet de l'entreprise dont la direction assume seule la responsabilité.

Sur le fond, alors que ce projet est sensé optimiser le fonctionnement d'ensemble de l'entreprise, aucune inflexion n'est prévue sur les projets en cours pour l'INFRA, ni pour les fonctionnements actuels du fret et des fonctions communes.

Concernant la branche INFRA, pour la partie maintenance le projet INFRA 2010 visant à créer 3 territoires de production en regroupant les EVEN actuels est maintenu, ainsi que la restructuration de l'ingénierie.

Pour la CGT l'organisation de la production pour les travaux et la maintenance de l'infrastructure nécessitent, certes, une organisation industrielle mais aussi une réactivité qui ne peut être obtenue que par la proximité et des établissements à taille humaine.

Pour la partie circulation vous anticipez sur les conclusions du débat parlementaire, vous interprétez le projet de loi en isolant la totalité des services et en créant 21 établissements infra circulation alors que ce projet de loi ne préconise que la création d'un service spécialisé, sans plus de détail.

Pour la CGT, la création de l'autorité de régulation des activités ferroviaires est une réponse suffisante de l'État à la mise en demeure de la commission européenne. En ce qui concerne l'organisation interne de la SNCF,

il est possible de répondre aux obligations européennes par la création d'une direction Infra Circulation et en réfléchissant à partir des fonctions au sein des établissements et services actuels, et de la déontologie des personnels.

Cette solution permettrait le maintien des EMF et des UO mixtes des EEX permettant efficacité et synergie sur des territoires, mais aussi de maintenir le management métier et sécurité de la filière Transport Mouvement à partir de la Direction Infrastructure Opération de Sécurité à laquelle le RG 010 confie des missions transverses à toute l'entreprise (notamment la présidence de la commission centrale sécurité et le REX).

En effet, cette filière rassemble les métiers de l'exploitation dans une logique de production transverse et consacre une culture sécurité unique dans l'entreprise. Elle permet par sa polyvalence de répondre à toutes les situations d'exploitation et favorise une bonne connaissance de l'ensemble des problématiques ferroviaires par la diversité de ses métiers et des parcours de carrière.

Pour ce qui est du Fret, le sujet semble toujours être tabou dans ce projet. Mais on comprend mieux cet ostracisme en lisant la presse spécialisée sur Internet où sont dévoilées les intentions de M. BLAYAU : reprendre la réforme sociale du fret, supprimer les lignes non rentables, supprimer toute l'activité de wagon isolé si l'État ne le subventionne pas, créer une galaxie de filiales positionnées par marchés...

Pour la CGT, nous voyons là une véritable déclaration de guerre alors que des synergies peuvent et doivent être développées entre cette activité et le reste de l'entreprise dans un fonctionnement intégré, avec le retour de l'unicité de la filière traction et le retour et/ou maintien des établissements Exploitation au service de toutes les activités.

Il serait impensable que la finalité de l'audit engagé par la direction au sujet de la situation de Fret SNCF ne porte pas sur la remise en cause d'un certain nombre de stratégies responsables de l'ornière dans laquelle s'enlise l'activité Fret.

Je le redis avec force, les dirigeants de l'entreprise ont des comptes à rendre sur les actes qu'ils ont commis qui nous ont précipités dans la situation désastreuse dans laquelle nous nous trouvons.

Ainsi la situation catastrophique de cette activité, aggravée par la crise, est bien due aux plans successifs de casse de l'outil de production, à l'inefficacité des organisations verticalisées et à la suppression drastique des moyens. Elle est donc de la responsabilité de la direction de l'entreprise.

Pour la CGT, la situation exige des mesures spécifiques rapidement avec un plan de développement en conformité avec les attentes sociétales et les conclusions du « Grenelle de l'Environnement ». Il n'est pas admissible que le fret soit exclu des avantages des effets réseaux et de la production liée, dont ne bénéficient pas ses concurrents.

La concrétisation de ces effets s'exprime notamment par la mixité des roulements, qui apporte la souplesse nécessaire pour une gestion optimale de l'ensemble des facteurs de production. Ce mode de gestion concerne à la fois les locomotives et le personnel roulant (ADC, ASCT), mais aussi dans une moindre mesure le personnel sédentaire.

Nous pensons qu'une gestion efficace doit combiner à la fois la dédication et la mixité. Les roulements dédiés pourraient être pertinents dans le cas de cadencement TER, ou de trafics fret très réguliers, massifiés et programmés par exemple. Mais il est absolument nécessaire de conserver une partie des ressources pouvant être mutualisée par l'ensemble des activités pour permettre une efficacité et une réactivité optimale.

Concernant les ASCT, l'accompagnement des trains de voyageurs qu'ils soient TER ou grande ligne relève d'un même métier. Conserver la possibilité d'enchaîner dans un roulement ou dans la même journée l'accompagnement de trains des différentes activités permet de remplir les journées, de conserver les compétences multi produits et de mieux gérer les situations perturbées.

Concernant les ADC, là aussi quelque soit le train, voyageur ou fret, la conduite relève d'un même métier et conserver la polyvalence est pertinent en termes de productivité et de robustesse. De nombreux exemples prouvent que des montages de grilles de roulements mixtes sont nettement plus robustes, optimisent la présence en tête de train et permettent une adaptation à quasiment toutes les situations pour assurer un service de qualité marchandises et voyageurs.

Que ce soit pour les ADC ou les ASCT, la multi activité permet pour les agents de conserver toutes les compétences métiers et d'éviter la monotonie. Pour les agents chargés de la commande c'est une plus value et une souplesse pour répondre à tous les cas de figure et à toutes les situations.

Cette question des métiers et de la mixité des roulements conduit à aborder la qualité du dialogue social. Il ressort de la dernière table ronde du 8 avril que la spécialisation des roulements est poursuivie mais avec le maintien de roulements mixtes voyageurs dans une proportion à définir selon les sites et les besoins en terme de mutualisations des moyens.

Vous nous avez indiqué lors de la dernière Table Ronde ainsi qu'au cours de la bilatérale de la semaine passée, que vous n'avez pas de dogme sur la spécialisation sur la décidace et que vous réfléchissez à l'endroit où placer le « curseur » sur ces questions.

Malheureusement et de nouveau, les faits et les réalités locales et des activités vous contredisent.

C'est ainsi que des groupes de travail sur les parcours professionnels ASCT des 15 et 24 avril 2009, la direction a présenté un projet de référentiel métier comportant, entre autres, la poursuite de la dédicace des roulements par activité et même par produits et la mise en place d'un examen unique par activité.

Cela est inacceptable et n'est pas conforme à l'esprit des discussions de la table ronde. A l'issue de la 2ème réunion du 24 avril, la délégation CGT a donc quitté la séance et nous vous demandons des explications sur ces décalages fâcheux.

Il en est de même concernant l'avenir des EMF dont nous avons compris que l'avenir n'était pas tranché. Or, dès le 9 avril, les agents de l'EMF de Millau recevaient une lettre du DET les informant de la décision du COMEX de la suppression des EMF au 1^{er} janvier 2010.

Vous comprendrez, Monsieur le Président, que ces 2 exemples de déclinaison de la table ronde du 8 avril illustrent pour nous la fragilité des inflexions apportées au projet initial « Simplifier la SNCF » et renforcent nos interrogations persistantes sur la qualité du dialogue social. Ce n'est pas la 1^{ère} fois que cela se produit. Cela pose en termes forts la question de la crédibilité de la parole et des engagements des premiers dirigeants de l'entreprise. Cette situation inacceptable induit indéniablement des sentiments de méfiance dans les relations sociales.

Pour conclure, nous reprenons l'appréciation de la déclaration à la dernière table ronde, nous notons que des inflexions ont été apportées au projet initial, que des sujets restent à traiter, que d'autres doivent être approfondis et nous constatons aussi que des points de blocage subsistent toujours. Ces derniers concernent notamment le fret, l'INFRA, la transversalité de la production, la mixité des roulements, la multi activité...

Même si nous prenons acte que vous annoncez l'ouverture d'une nouvelle phase de concertation, nous ne prenons aucun engagement quant à celle-ci à fortiori que vous n'êtes pas sans savoir que les Fédérations Syndicales CGT, UNSA, SUD-RAIL et CFDT ont déposé une DCI sur ce projet, le Fret, les facilités de circulation et l'amélioration du pouvoir d'achat.