

Adresse aux managers de la SNCF

« il n'y a pas de grand groupe qui ne soit construit autour d'une entreprise centrale possédant la maîtrise globale de son activité historique. »



Gilbert Garrel
Secrétaire général
de la Fédération CGT
des cheminots



Henry Wacsin
Secrétaire général
de l'Union fédérale des cadres
et agents de maîtrise CGT
cheminots

Madame, monsieur,

Un an après le séminaire de Tanger qui avait vu une réorientation de la stratégie du président de la SNCF autour d'un « groupe pivot », il nous est apparu opportun de saisir l'occasion de ce rendez-vous cannois pour faire un point d'étape. Cette adresse a pour ambition de transmettre aux managers de l'entreprise publique la lecture faite par la Fédération CGT des Cheminots et son Union Fédérale Cadres et Maîtrises sur les mises en œuvre de ces derniers mois, ainsi que sur les orientations.

Partir du discours du président de la SNCF à Tanger est un point d'entrée intéressant qui permet de mesurer les écarts entre la volonté affichée du premier cercle dirigeant et une réalisation dont vous êtes, avec l'ensemble du corps social cheminot, la cheville ouvrière. Plusieurs points saillants peuvent être extraits de l'intervention finale du 20 septembre 2011.

La SNCF «Quille du navire» ?

A commencer par la mise en exergue par le président Pépy, de l'importance du cœur ferroviaire français, « quille du navire SNCF », sur la définition et le dimensionnement d'un futur commun et son insistance sur la nécessité d'entretenir et de préserver les savoir-faire de l'exploitation ferroviaire à cette fin. De ce point de vue, la stratégie de la direction de l'entreprise d'augmentation du recours à la sous-traitance sur le cœur des métiers de Cheminots, y compris sur des missions de sécurité, fait apparaître une



modification de cible faisant subrepticement glisser l'objectif de maintien des savoir-faire vers celui du déploiement d'un « savoir faire faire ». Les effets de dilution, voire de perte de compétences consécutives de ces choix, dépassent très largement le sujet de l'avenir de l'entreprise ou du groupe SNCF pour entamer les capacités de développement de l'outil de production ferroviaire national, historiquement construit de manière intégrée. Cette politique de morcellement est renforcée par la démarche de retranchement d'une part de plus en plus large des éléments fondamentaux de la production ferroviaire pour la confier à des acteurs du groupe, multipliant les interfaces au sein d'un système de transport guidé qui cherche par nature à les éviter.

Coopération ou compétition ?

C'est le deuxième point que nous relèverons de l'intervention finale de Tanger ; celui de l'opposition, soulignée contre-productive et contre-stratégique par le président, entre l'EPIC et les filiales, pour en lui disputer l'analyse.

En effet, cette opposition nous apparaît maintenant totalement dépassée au regard de celle qui existe et se renforce entre chaque branche d'activité, ainsi qu'entre celles-ci et les domaines transverses, interdisant toute mutualisation, obérant ainsi la performance globale du système et créant des brèches dans le corps social Cheminots.

Nous y voyons là une conséquence directe de la stratégie de « SNCF pivot » où les éléments de coordination se révèlent bien faibles en comparaison du poids pris par des branches d'activité autonomisées, réduisant la tête du groupe à solliciter leur coopération.

Dans son discours de clôture de Tanger, le président Pépy avait indiqué qu'il n'y avait pas de grand groupe sans un esprit groupe.

Nous y ajouterons qu'il n'y a pas de grand groupe qui ne soit construit autour d'une entreprise centrale possédant la maîtrise globale de son activité historique.

La Fédération CGT des Cheminots et son Union Fédérale Cadres et Maîtrises y voient le rôle pivot à donner à l'EPIC SNCF, tout en respectant une eurocompatibilité dont les critères sont connus et dont la construction politique évolutive doit conduire à préserver la réversibilité des dispositions mises en œuvre.

Le lien social, c'est avant tout la confiance !

Dans le même ordre d'idée, il n'y a pas de grands groupes sans liant social.

Ce point renvoie à la cohérence de lignes manageriales subissant les stratégies « d'encoche » des directions de branches qui recourent de plus en plus fréquemment à la mise à disposition au sein de l'EPIC de managers dépendant d'autres entités. Ces initiatives sont d'autant plus inattendues qu'elles contredisent les déclarations de la direction de l'entreprise sur la nécessaire cohérence de ces mêmes lignes manageriales au sein de chaque branche, utilisée comme argument principal lors des restructurations menant au pilotage par activités. Outre les difficultés de lecture qu'elles engendrent chez nos collègues Cheminots dans leur vie quotidienne, elles

nous semblent surtout de nature à ne pas contribuer à la construction d'un lien de confiance indispensable dans la période. De telles décisions ne permettent pas, à chacune et chacun d'entre nous, de se faire une meilleure idée de son avenir, à partir de celui de l'entreprise et des objectifs que celle-ci se fixe.

Ce sujet est d'autant plus sensible que sa prise en charge contribue à l'amélioration de la qualité de vie au travail des Cheminots, pour lequel le discours de Tanger avait fait apparaître de fortes résolutions.

Celles-ci laissent d'ailleurs en retour de fortes attentes traduites par la signature d'une pétition intersyndicale depuis le mois d'avril dernier, sur l'amélioration des conditions de travail, son sens et le respect du statut, par plusieurs milliers de Cadres et d'Agents de Maîtrise de l'entreprise.

Cadre social harmonisé, pourquoi ? pour qui ?

La dissolution du liant social se traite aussi par le biais du « cadre social harmonisé » dont le président Pépy communique sur les vertus avec une ferveur proportionnelle à son absence de définition. Son contenu, qui doit incontestablement être précisé, ne peut faire abstraction de l'histoire sociale des chemins de fer nationaux qui a conduit à la définition du cadre statutaire actuellement applicable au personnel de l'EPIC.

Cette position est d'ailleurs corroborée par la troisième chambre représentative de la République, le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE), qui dans son avis du 15 juin dernier réaffirmait son application dans le cadre des éventuelles expérimentations de mise en concurrence. Expérimentations dont la Fédération CGT des Cheminots et son Union Fédérale Cadres et Maîtrises continuent de condamner l'initiative et de dénoncer l'inefficacité. Dès lors, le courrier du 1^{er} juin dernier du président de la SNCF au Premier Ministre, pour demander l'abrogation du décret n°201-404 du 27 avril 2010 aurait été indiscutablement enrichi par la proposition de consécration de l'Acte dit Loi du 03 octobre 1940 dans le Code des Transports, permettant ainsi une extension du décret 99-1169, communément appelé RH 0077, à l'ensemble de la branche ferroviaire. Fort de cet appui, le point de départ d'une discussion sur cette matière vivante qu'est la réglementation du travail en devient tout autre.

Le dialogue social c'est avant tout le respect !

Enfin, nous terminerons notre adresse par le sujet du dialogue social. Nous pouvons concevoir que durant ces cinq dernières années, nombre de décisions ont pu être prises sous la pression du talon de fer d'un pouvoir en place qui visait à rendre l'activité syndicale inefficace, voire à en criminaliser l'exercice.

Nous accepterons d'autant plus facilement l'excuse qu'il nous sera possible de constater l'intégration du changement de méthode demandé par le pouvoir nouvellement élu aux pratiques managériales, les faisant revenir à plus de normalité.

En effet, la nouvelle séquence ouverte par les élections présidentielles et législatives

du printemps dernier et les perspectives offertes au dialogue social à la suite de ces moments démocratiques, doivent nous amener à revisiter la forme de nos échanges. Un tel réexamen ne peut se cantonner au seul périmètre des instances de représentation des personnels mais doit se fonder sur une réactivation des contacts au plus près des préoccupations locales avec les organisations syndicales représentatives, en donnant à ces dernières les moyens de leur fonctionnement. Il y a là un enjeu central qui doit aider à une réorientation des missions dévolues à une entreprise publique dont la formalisation dans une lettre de mission est demandée au Gouvernement par notre Fédération. Il y va de notre capacité à répondre aux demandes exprimées par la collectivité en termes de service public, de protection de l'environnement, de sécurité des transports, de continuité territoriale, de relance industrielle, d'emploi.

Le gouvernement a décidé d'ouvrir le grand chantier de la réforme du système ferroviaire. La CGT, dans les concertations ouvertes à cette occasion, portera en préalable la nécessité d'une réforme basée sur la réponse aux besoins de la Nation en matière de transport.

Aujourd'hui, la question n'est pas de savoir si Guillaume Pépy sera demain le patron d'un grand groupe international de transport et logistique mais bien de savoir si la SNCF retrouvera sa place d'entreprise publique nationale de service public. La CGT porte comme ambition d'assurer des conditions de transport optimales pour les usagers et de répondre aux attentes des citoyens sur les questions environnementales par le développement d'un transport public ferroviaire de Fret et de Voyageurs.

Montreuil, le 04 Septembre 2012