



Je suis cheminot !

Je suis cadre dans l'entreprise et je suis légalement et légitimement en grève !

Chères et chers collègues,

La situation que nous vivons est suffisamment extraordinaire, tant sur le plan de l'avenir de notre entreprise que sur la nature du dialogue social pratiqué, que je me permets en tant que secrétaire du bureau régional de l'UFCM/CGT de m'adresser à vous.

La réforme ferroviaire présentée par le gouvernement part du constat (tout à fait exact, aucun cheminot n'en doute) que la séparation entre la SNCF et RFF en 1997 est un échec.

On nous explique donc que l'on va réunifier le système ferroviaire. Je vous vois déjà me dire comme le prétend Manuel VALLS : « *En 1997, vous étiez en grève contre la séparation et, dix-sept ans plus tard, vous êtes en grève contre la réunification.* »

Vu de loin, je comprends que cela puisse étonner. Les syndicats appellent à la grève, car cette réunification n'en est pas une !

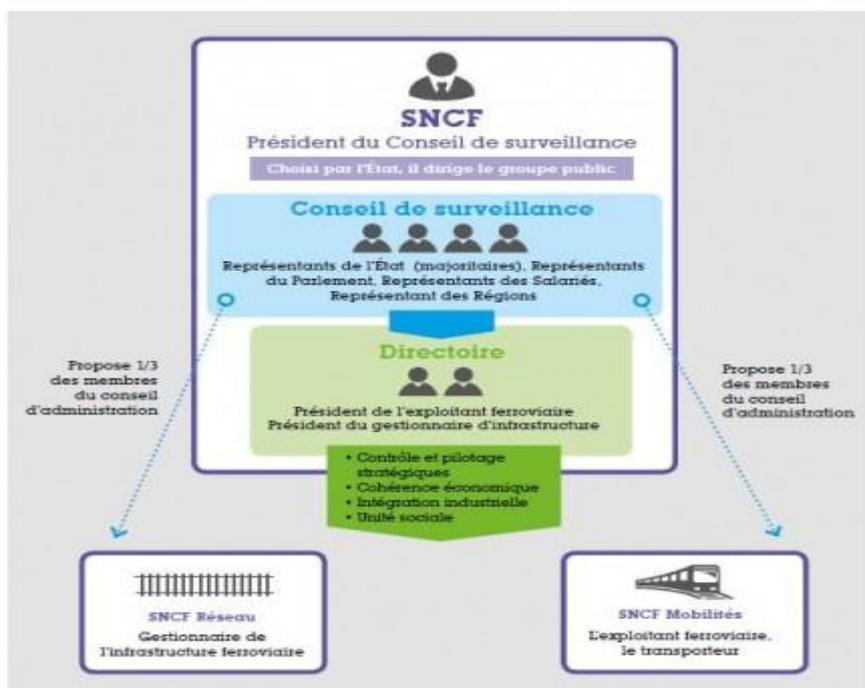
A l'heure actuelle, on a :

- d'un côté, RFF qui est propriétaire du réseau,
- de l'autre, la SNCF qui fait rouler ses trains.

On a donc deux entreprises avec deux lignes hiérarchiques différentes et, donc, les dissensions qui vont avec et surtout on instaure à la place d'une recherche de qualité du service rendu, un rapport client fournisseur entre toutes les entités. Nous connaissons les méfaits de ce processus... Au-delà de mettre en concurrence les activités et les salariés entre eux, il a déjà tué à la SNCF... C'est ainsi que des dizaines de cheminots sont morts sur les voies, parce qu'on a fragilisé les règlements de sécurité. C'est également ce système qui a rogné, jour après jour, les moyens nécessaires pour sécuriser les installations (Brétigny en est un douloureux exemple).

Ce système reposant uniquement sur l'objectivation sur des périmètres contraints nous font vivre des aberrations en terme de production jusqu'à empêcher des économies d'échelle.

Avec la réforme proposée, RFF devient l'entreprise « SNCF Infra » et la SNCF devient l'entreprise « SNCF Mobilité ». Ces deux entreprises se trouvent filiales au même titre que GEODIS ou KEOLIS d'une toute nouvelle entreprise nommée SNCF. Cette dernière est dotée d'un directoire et d'un conseil de surveillance.



L'empilement magnifique qui est censé tout simplifier

Ce redécoupage, je n'en veux pas !

On passe donc de deux lignes hiérarchiques à trois en nous expliquant que tout sera plus simple.

A part multiplier les reportings et les heures de réunions, quelle utilité ? Avec la prédominance du pilotage des activités, je peux vous dire où cela mène de multiplier les lignes hiérarchiques : la main droite ne sait plus ce que fait la main gauche, voire même travaille à défaire ce que fait la main gauche pour des raisons d'égo mal placé de certains dirigeants. Je n'invente rien. C'est ce que vous me dites tous les jours et c'est également la première cause de risque psycho-social sur lequel vous m'interpellez....

Si l'on ajoute à cela que, dans ce type d'organisation, chacun a ses objectifs propres (souvent purement comptables), on passe plus de temps à compter les sous dépensés et à débattre pour savoir quel service/branche/filiale doit payer qu'à faire le boulot nécessaire. Cette réunification qui est en fait un redécoupage : je n'en veux pas !

Je veux un cadre clair et des décisions claires pour pouvoir bien faire mon boulot. Ce que je veux, c'est donc une SNCF réellement unifiée, qui soit maîtresse chez elle. Multiplier le nombre de décideurs, c'est toujours diviser le nombre de décisions prises et déresponsabiliser tout le monde.

On va devoir tout renégocier !

En plus de cette organisation que l'on veut me faire passer pour efficace, je suis en grève parce qu'on en profite pour faire passer des choses qui n'ont rien à voir avec le sujet. En vue de l'ouverture à la concurrence, on veut en effet remettre en cause les accords d'entreprise en application à la SNCF. Ben oui, pour que la concurrence puisse être « libre et non faussée », il faudrait négocier une convention collective du secteur ferroviaire. Attardons-nous là-dessus.

Après tout, si d'autres entreprises doivent faire du ferroviaire, il serait logique et même carrément souhaitable que tout le monde joue avec les mêmes règles sociales. Sur ce point, je suis entièrement d'accord. Gagnons du temps et allons au plus simple : que l'on prenne les règles qui ont cours à la SNCF et que l'on applique ça à toute la profession ! On gagne un temps fou en

négociation et, surtout, en crispation. Tous les salariés de toutes les entreprises ferroviaires seront sur un pied d'égalité et la concurrence sera donc équitable.

Organisées au sein de l'Union des transports publics et ferroviaires ([Utp](#)), les entreprises ferroviaires (dont la SNCF) militent, bizarrement, pour une toute autre solution : la remise à plat totale des règles et la négociation d'une convention collective pour le secteur ferroviaire. Pour les cheminots de la SNCF, on va donc tout oublier et devoir tout renégocier.

L'article 14 du [projet de loi](#) annonce effectivement le maintien pendant six mois de l'accord établissant les temps de travail et de repos à la SNCF. Et après ? Et bien après, on verra avec la convention collective qui sera négociée.

Y a-t-il des raisons de s'inquiéter ? Pour moi, la réponse est clairement : « oui ». Le seul début d'accord déjà négocié par l'UTP est un accord de branche concernant le fret, qui dit déjà que :

- l'on ne travaille pas assez de dimanches par an,
- 52 repos doubles, c'est bien trop,
- 9 heures entre deux journées de service, ce serait bien suffisant,
- des journées de 11 ou 12 heures (qui sont aujourd'hui une exception) pourraient devenir la norme...

Quand est-ce que l'on dort ? Quand est-ce que l'on mange ?

Imaginez un peu : le samedi, vous finissez le boulot à 4 h 30. On pourrait vous faire reprendre à 13 h 30 pour une journée de 12 heures qui vous emmènerait donc à 1 h 30. De là, vous pourriez être de retour au boulot à 10 h 30. Quand est-ce que l'on dort ? Quand est-ce que l'on mange ? Quand est-ce que l'on voit notre famille ?

Et le voyageur, peut-il être d'accord pour avoir, en tête de votre train ou dans le poste d'aiguillage des personnes chargées de votre sécurité qui vivent un tel rythme ?

J'en entends me dire qu'il est peut-être un peu tôt pour partir en grève et que ce n'est pas parce que l'on renégocie des accords que les salariés vont y perdre. Dans un monde idéal, cette position est tout à fait raisonnable.

Malheureusement, en trente ans de salariat à la SNCF, je n'ai jamais vu une renégociation d'accord d'entreprise qui aboutisse sur un meilleur compromis pour tous. Cela se termine toujours par plus de souplesse pour les employeurs et moins de droits pour les employés.

On me dit également que, si la convention collective s'avère peu satisfaisante, elle pourra très bien être complétée par un accord d'entreprise interne aux entreprises SNCF, SNCF Infra ou SNCF Mobilité. Nous sommes d'accord... sauf que, dans le projet de loi, rien n'oblige les entreprises à négocier autre chose que la convention collective.

En l'état, la seule chose qui est certaine, c'est que notre réglementation ne survivra que six mois à la mise en action de la réforme. Tout le reste n'est que conjecture.

On m'objecte également que la concurrence, à laquelle nous devons résister, n'est pas seulement celle des autres opérateurs ferroviaires mais aussi celle des transporteurs routiers. J'entends bien mais nous ne pourrons jamais être compétitifs, face à des entreprises qui emploient des conducteurs de l'Est avec les conditions sociales qui vont avec. On peut déjà abandonner nos congés payés et diminuer de moitié nos salaires. La compétition entre travailleurs, c'est-à-dire la mise en concurrence des pauvres entre eux, est-ce ce que nous voulons ?

Bref, un gloubi-boulga indigeste...

Mélange entre une nouvelle organisation au moins aussi inefficace que celle en place et tirage vers le bas des conditions de vie des travailleurs du rail, cette réforme n'est, à mes yeux, qu'un gloubi-boulga indigeste que je refuse d'avalier. Si, en plus, on s'interroge sur les motivations de l'UTP à ne pas s'aligner tout simplement sur les règles en vigueur à la SNCF, on ne peut qu'en conclure que le but est de faire un maximum d'argent en pressurant les salariés. Rentabilité avant tout, comme dans tant de boîtes...

J'aime mon boulot et je veux qu'on me donne les moyens de bien le faire et qu'on ne me demande pas d'y laisser ma santé et ma vie de famille (ce qui est d'ailleurs déjà bien assez le cas).

Cela ne me semble ni compliqué, ni déraisonnable... sauf dans cet air du temps libéral où l'humain doit s'effacer devant l'argent.

A partir d'aujourd'hui, le Parlement examine le projet de réforme sur le système ferroviaireque vous soyez au boulot ou déjà en grève, il est nécessaire d'envoyer un message fort au gouvernement :

- Le groupe public ferroviaire doit être sous l'égide d'un employeur unique.
- La responsabilité de la dette doit être prise par celui qui l'a créée, c'est-à-dire : l'état.
- La réglementation du travail appliquée à la SNCF doit être la base du décret socle.
- La direction actuelle de l'entreprise n'est plus crédible pour conduire le processus de dialogue social interne.

En tant que cadre vous êtes professionnellement très engagé, et vous comme moi nous savons que très souvent cet engagement nous amène à dépasser les taquets réglementaires et parfois cet engagement met en œuvre notre responsabilité pénale à titre personnel. Nous sommes également socialement engagés et c'est pour cela qu'un signal de l'encadrement me paraît dans la période nécessaire

Cordialement.

Frédéric TRONCHE

Secrétaire du bureau régional UFCM-CGT de LIMOGES



Fait, le 16 juin 2014