



PACTE D'ENTREPRISE

Montreuil, le 30 octobre 2018

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

CONSULTER LES CHEMINOTS POUR UNE NOUVELLE SNCF : UN NOUVEAU MENSONGE !

Les sondages commandés par les Présidents indiquent que les cheminots, l'encadrement en particulier, n'adhèrent plus à leurs choix stratégiques.

Après avoir nourri le « SNCF Bashing » et le soutien inconditionnel à la réforme ferroviaire, ils veulent donner l'illusion d'une consultation pour un pacte d'entreprise remobilisant le personnel.

Afin de (re)conquérir le cœur de leur encadrement, les Présidents de la SNCF se lancent dans une opération séduction orchestrée par quelques communicants. Du 05 novembre au 21 décembre 2018, « *Notre Nouvelle SNCF est l'occasion pour chacun de s'exprimer et de formuler des propositions* ».

Même si SNCF redevient La SNCF dans la communication, les propositions demandées aux cheminots doivent se contenir dans l'espace très étroit entre l'entretien de G. PEPY au journal Les Echos et une réforme du ferroviaire qui ne répond en rien aux besoins des cheminots pour bien travailler. Au contraire, elle impose déjà des contraintes technocratiques nouvelles pour faire fonctionner la SNCF.

L'encadrement refuse de porter des mensonges grossiers !

Le gouvernement, les Présidents de l'entreprise ont garanti aux Français l'avenir des petites lignes, la poursuite des dessertes TGV, une amélioration de la qualité de service et la baisse du prix du billet. **Mensonge !**

Dans un argumentaire fourni aux députés LREM, l'affectation des gares à SNCF Réseau devait permettre une meilleure coordination de l'information « voyageurs ». Dans les faits, il s'agit d'une filialisation des gares ayant un intérêt immobilier et financier pour localiser des commerces. Les autres gares seraient laissées à la charge des Régions.

Quel avenir pour les gares, les lignes et ses dessertes « voyageurs » ?

Le Président Jeantet explique aux régions que l'avenir des lignes de proximité dépendra de leurs efforts de financement. Il les invite même à expérimenter la gestion et la maintenance privées avec une restriction de la capacité d'exploitation.

Le Président PEPY assure que les dessertes TGV répondent à une logique de marché. Il s'agit dès à présent de se concentrer sur le rentable. Avec la logique HOO, nos technocrates demandent aux cheminots de ne plus assurer les correspondances. Au prétexte d'améliorer la régularité, nos dirigeants veulent préparer les esprits à l'ouverture à la concurrence et aux ruptures de correspondances conséquentes. Et ils osent prétendre assurer aux voyageurs « une *mobilité de bout en bout sans couture* » !



Les managers se convertissent en coachs !

Donner plus de responsabilités, plus d'autonomie et toujours moins de moyens, voilà la clé pour remobiliser l'encadrement. Pour le directoire, les dirigeants en proximité seraient trop enfermés dans les contraintes de la réglementation ou de la technicité. Il faut favoriser la prise de risques.

A noter, dans le langage patronal qu'il y aurait d'un côté les managers et de l'autre les salariés. En réalité, seules les responsabilités juridiques sont descendues pour protéger les décideurs.

Le Fret filialisé

Selon la direction, la chute du trafic de marchandises serait due à la saturation du réseau, ne permettant plus aux trains de rouler. C'est une erreur d'analyse pour oublier l'abandon de la politique de volume et du wagon isolé. En 2003, l'ouverture à la concurrence sur le trafic marchandises devait être une formidable opportunité.

Aujourd'hui, les mêmes accusent l'impréparation pour justifier les choix actuels sur le voyageur : réduction des trafics et investissements astronomiques dans l'achat d'entreprises de transport routier. Est-ce pour développer le ferroviaire ou le Chiffre d'Affaires du groupe ?

La reprise de la dette doit donner un nouveau souffle pour le ferroviaire

Un acquis incontestable de la lutte des cheminots est l'annonce de la reprise de la dette en 2 étapes par l'Etat. Selon les spécialistes, cela permettrait une économie de 1 milliard par an sur les frais financiers. Cependant, la direction et le gouvernement souhaitant favoriser l'arrivée de nouveaux opérateurs, le prix des péages est revu à la baisse. Il ne permet pas de financer la maintenance du réseau, prétexte à des efforts de productivité et à la fermeture de lignes. SNCF Mobilités dégage des profits menacés par les appétits d'une concurrence, prétexte à la réduction de dessertes et aux efforts de productivité.

Le gouvernement, les Présidents de l'entreprise ont garanti aux cheminots un cadre social de haut niveau. Mensonge !

L'attitude du patronat (UTP) est d'aligner les dispositions sur le minimum prévu au code du travail. Le premier adhérent de l'UTP est le Groupe SNCF qui organise le moins disant social. A ce jour, le patronat refuse de renégocier à la hausse les volets temps de travail, contrat de travail et le champ d'application de la CCN. Sur le volet classification et rémunération, les mêmes refusent la mise en place d'une grille de branche et la définition des métiers du ferroviaire.

La notation à la SNCF, des garanties pour l'égalité de traitement

Selon la DRH de la SNCF, le dispositif actuel de notations serait un frein pour attirer les jeunes. Il est le fruit d'une lutte pour que les cheminots soient notés sur leur qualification avec un contrôle de leurs délégués. Le Président PEPY se félicite (sic) que la SNCF est l'entreprise qui a le plus faible taux d'écart de rémunération entre les femmes et les hommes, de 5 % tout de même. Avec des dispositifs de gré à gré, individualisant la revalorisation selon des critères sur le paraître, le résultat serait bien pire.

Le problème des notations aujourd'hui, c'est la volonté des dirigeants de réduire le nombre de promus en construisant des systèmes non statutaires parallèles.

Une consultation de façade

En réalité, cette réforme ne change rien, si ce n'est l'accélération du morcellement de la SNCF. La démarche dite participative est un trompe-l'œil pour détourner les débats des véritables enjeux de transition écologique et de besoins de service public.

La CGT a porté et continue de porter un projet *Ensemble pour le Fer* pour l'avenir du ferroviaire en France. Le développement des technologies, comme le numérique, doit être un atout pour faire de la productivité intelligente et développer la réponse aux besoins de la population et améliorer les conditions de vie et de travail.