



Paris, le 16 décembre 2019

M. Benjamin RAIGNEAU
DRH du GPF
2, place aux Etoiles
CS 70001
93633 LA PLAINE-SAINT-DENIS

Monsieur le Directeur,

Les trois organisations syndicales signataires du préavis de grève unitaire du 27 novembre 2019 ont été reçues le 12 décembre dernier pour la quatrième fois depuis le déclenchement du processus de concertation prévu dans l'accord sur l'amélioration du dialogue social.

Les revendications portées par l'intersyndicale sont désormais connues depuis pratiquement plus d'un mois, sans que pour l'heure aucune réponse concrète et mesurable ne soit apportée par la Direction de l'Entreprise.

Au lieu d'engager des négociations pour apporter les réponses attendues, la Direction du GPF s'est cantonnée à assurer le service après-vente du projet de réforme des retraites annoncé mercredi dernier par le Premier ministre, en tentant d'orienter les négociations du préavis sur les paramètres qui seraient « ouverts » à la négociation, dans la droite ligne des éléments de langage déclinés dans le *Temps Réel* diffusé la veille.

Les organisations syndicales ont dès lors indiqué très clairement qu'elles n'entendaient pas s'engager dans cette direction.

Les organisations syndicales signataires du préavis vous invitent par contre à engager sans tarder les négociations sur les 28 points du préavis unitaire, et à matérialiser concrètement les engagements du nouveau président de la SNCF de renouer le dialogue social avec les organisations syndicales. Nous sommes pour l'heure au regret de constater que cette orientation est restée sans réponse au moment où, précisément, les tensions sociales s'expriment fortement du fait de la politique du Gouvernement et des politiques d'entreprise.

Nous rappelons, si besoin était, notre disponibilité pour engager les négociations sur les sujets d'entreprise sans plus tarder, par blocs thématiques à partir des 28 points du préavis, en programmant plusieurs réunions de négociation.

Le premier bloc étant celui ayant trait à l'emploi, les restructurations, la résorption de la précarité et les réinternalisations de charges.

Ces discussions doivent conduire à dresser un diagnostic des besoins en volume d'emplois dans les différentes fonctions ou métiers de l'entreprise, et à acter le dispositif à mettre en place pour une déclinaison dans les territoires, au plus près des besoins réels de la production.

Il nous semble à cet égard nécessaire de reconstruire des instances interentreprises de proximité pour assurer le suivi de ces questions au plus près des bassins d'emploi.

La question des réinternalisations doit, à notre sens, être appréhendée bien au-delà du seul périmètre de SNCF Réseau, pour aborder notamment les services en gare largement externalisés, ou encore les multiples prestations externalisées par L'ÉPIC SNCF (SI, APF, Environnement de travail).

La réhumanisation des gares et des trains doit, à cet égard, être un chantier prioritaire.

Sur ce point, au-delà de la nécessité d'un état des lieux précis, des engagements forts doivent pouvoir être pris au regard des enjeux de perte de compétences souvent stratégiques pour l'entreprise.

Concernant le deuxième bloc afférent à la question salariale, nul besoin de rappeler que les 5 années de gel des salaires pèsent sur le pouvoir d'achat des cheminots. La faiblesse des rémunérations conduit de fait de nombreux cheminots à quitter l'entreprise pour cette raison, et accentue la difficulté à recruter.

La Direction de l'entreprise doit retrouver le chemin des augmentations générales de salaires, qui sont, rappelons-le, la règle dans la plupart des entreprises.

Les éléments variables de solde n'ont pas été revalorisés depuis de nombreuses années et sont, à certains égards, indigents au regard des sujétions auxquelles ils sont censés répondre.

Le dossier des primes de travail doit être réouvert, cela n'a plus été fait depuis 2011.

De la même manière, les indemnités de résidence ne correspondent plus aujourd'hui aux réalités du logement et de son coût dans les territoires.

Concernant l'annonce d'une pause dans les restructurations, notamment au premier semestre 2020, des éléments précis doivent être apportés sur la portée de cet engagement.

La suppression de l'autorisation de départ a été largement évoquée dans le cadre des discussions suite au droit de retrait consécutif à l'accident du 16 octobre dernier en Champagne-Ardenne. Nous réaffirmons que sa mise en œuvre n'est ni obligatoire, ni nécessaire au regard de l'impact sur la sécurité ferroviaire. En ce sens, il est toujours possible et nécessaire de maintenir cette procédure qui a fait ses preuves depuis de nombreuses années.

Concernant le service public, nous attendons des engagements concrets pour garantir l'intégrité, l'entretien et le développement du réseau ferré national et assurer un avenir aux trains d'équilibre du territoire, sans oublier bien sûr la question du Fret Ferroviaire qui souffre d'une politique d'attrition de l'outil de production et de l'incertitude concernant l'avenir de petites lignes.

Un véritable plan de relance de FRET, basé sur des dispositions législatives de nature à favoriser un report modal vers le ferroviaire, ainsi qu'une réelle complémentarité rail/route, apparaissent plus qu'urgents et nécessaires dans le contexte d'urgence climatique qui n'est plus contesté.

Concernant l'avenir des métiers, nous ne pouvons que constater que la structuration par activités et par produits a déstructuré les métiers et multiplié les polyvalences en remettant en cause les fondamentaux métiers.

Les directions métiers Transverses, lorsqu'elles existent encore, n'ont plus de pouvoir prescriptif et normatif face aux activités.

Cette situation a bien évidemment un impact sur les parcours professionnels et freine considérablement les mobilités fonctionnelles ou géographiques.

Sans détailler plus en avant l'ensemble des points du préavis, il nous semble que le temps est venu d'ouvrir sans tarder ces champs de négociation pour répondre aux nombreuses inquiétudes et à la colère des cheminots qui s'expriment depuis plusieurs semaines.

Au-delà des points évoqués dans le préavis, il nous est important d'évoquer le sujet de la structuration de la SNCF au 1^{er} janvier 2020.

La négociation sur la « décentralisation » du dialogue social et des différents niveaux de négociation est, pour nous, un sujet majeur devant être traité prioritairement.

Il s'agit avant tout de garantir une unité sociale sur les aspects structurants comme le temps de travail, la rémunération, et bien d'autres sujets, et pas seulement l'intégration fiscale.

A défaut, la fragmentation des normes sociales deviendra un frein aux parcours professionnels et à la mobilité entre les différentes Sociétés Anonymes, sans compter qu'une forme de *dumping* social pourrait voir le jour au sein même des sociétés constituant l'ex-GPF.

De même, concernant la mise en place du nouveau contrat de travail et du nouveau cadre social, nous ne pouvons que déplorer la volonté de procéder de manière unilatérale, en ne concédant que quelques concertations se limitant à une lecture commentée.

Pour nos organisations syndicales, le nouveau cadre social ne saurait se limiter à une simple transposition *a minima* du cadre de branche, sans prise en compte du cadre existant dans l'entreprise, et singulièrement du cadre statutaire et réglementaire.

De la même manière, l'écriture unilatérale des règlements intérieurs, avec la simple communication d'un projet de sommaire, sans prendre en compte les usages dans l'entreprise, ne saurait constituer un véritable dialogue social, et ce d'autant que certains aspects touchent à la vie quotidienne des cheminots, notamment en ce qui concerne la santé et la sécurité.

Nous attendons donc de l'entreprise qu'elle engage rapidement des négociations sur l'ensemble des points évoqués dans ce courrier.

Dans l'attente, nous vous assurons, Monsieur le Directeur, de nos salutations respectueuses,

CGT
Laurent BRUN



UNSA
Didier MATHIS



SUD-Rail
Éric MEYER

