



Montreuil, le 03 janvier 2020

M. Jean Pierre FARANDOU

Président du directoire de SNCF

Président-directeur général de SNCF Mobilités

2, place aux Étoiles

CS 70001

93633 LA PLAINE - ST DENIS CEDEX

LETTRE OUVERTE

Monsieur le Président,

La situation sociale que nous vivons est grave.

Le Gouvernement cherche à imposer une réforme du système des retraites qui conduira à une forte diminution des pensions et à une grande incertitude sur leur niveau jusqu'au moment de leur liquidation.

Depuis près d'un mois, les cheminots ainsi que d'autres salariés, font le sacrifice de leur salaire contre ce recul social de grande ampleur.

La surdité du Gouvernement plonge le pays dans la division et la désorganisation, malgré le rejet massif de son projet par la population.

La stratégie du pourrissement vient de subir un premier échec car malgré toutes les tentatives de divisions, les pressions, et le ralentissement de l'activité économique, les cheminots ont maintenu la pression pendant les fêtes et sont aujourd'hui encore plus déterminés.

Ils sont convaincus de la justesse de leur combat : ils n'ont pas volé leur régime spécial et veulent que cela soit reconnu ! Ils financent leurs droits spécifiques avec des cotisations supérieures à celles du régime général. Leurs conditions de travail cumulent le danger, la pression des usagers, les agressions potentielles, l'utilisation de matières ou matériels dangereux, les horaires décalés, le travail de nuit et de weekend, les découchés, et un nombre incalculable de contraintes diverses.

Nous défendons donc légitimement notre régime spécial comme le régime général. Nous agissons solidairement, et les grévistes font preuve d'un très grand sang-froid malgré les provocations et la difficulté engendrée par une si longue période de conflit.

Dans ce contexte, nous ne pouvons que déplorer le silence assourdissant de la Direction SNCF qui laisse les élus politiques de la majorité présidentielle vomir quotidiennement sur les salariés de l'entreprise, les traiter de privilégiés, de profiteurs, d'assistés, de corporatistes et autres qualificatifs inacceptables.

Cela ne fait que renforcer notre détermination.

Cette réforme ne passera pas !

Quant aux autres sujets, plus spécifiques à l'entreprise, vous avez choisi de les mettre sous l'éteignoir tant que nous n'accepterions pas la réforme des retraites.

C'est une posture inacceptable, contraire aux engagements de la Direction lors de la DCI unitaire ou à vos déclarations publiques avant le mouvement.



Alors que la mise en œuvre de la réforme ferroviaire de 2018 continue, votre dogmatisme vous conduit à imposer des Règlements Intérieurs des Sociétés Anonymes sans négociation avec les organisations syndicales. Ces textes se substituent à une bonne partie de la réglementation sociale SNCF et à certains éléments du Statut. La Direction SNCF semble vouloir utiliser ce vecteur pour imposer des reculs qu'elle ne parvenait pas à faire accepter jusque-là aux cheminots. Ce sont autant de sujets de conflictualité à venir.

Nous n'avions pas vraiment besoin de tels passages en force alors que l'ambiance dans l'entreprise était déjà largement dégradée.

Plusieurs alertes avaient été détectées : l'augmentation du nombre des suicides, des démissions de l'entreprise, de la démotivation dans le travail, du ressentiment des agents vis-à-vis de la hiérarchie, de très grosses craintes sur l'impact de la situation professionnelle dans la vie personnelle, et une forte conflictualité illustrée lors des actions fret, voyageur et infra de novembre, lors du droit de retrait national sur la sécurité ou lors des débrayages nationaux au Matériel.

Cette situation plonge ses racines dans une politique confuse et contradictoire des pouvoirs publics, finalement anti-ferroviaire, et dans une stratégie d'entreprise tournée quasi-exclusivement depuis 15 ans vers des objectifs financiers.

Dans cette stratégie, la Direction a recherché un accompagnement docile de certaines organisations syndicales par la transformation de la négociation en jeu-de-rôle où la communication des « partenaires » cherchait à valoriser des annonces pour se valoriser eux-mêmes, alors que la situation continuait à se dégrader sur le terrain.

La Direction a tenté de marginaliser la CGT qui ne s'inscrivait pas dans cette démarche.

Pour reprendre le chemin d'une situation saine, le premier besoin impératif est donc que la Direction soit plus sincère dans ses échanges, qu'elle revienne à un principe de négociations réelles, dans lesquelles elle est force de propositions à partir des sujets soulevés par les représentants des cheminots.

Au-delà de la méthode, il est indispensable de produire des actes forts et mesurables par les agents sur le terrain.

Les contraintes externes pèsent lourdement et spécifiquement sur le ferroviaire, notamment du fait des réformes nocives de 2014 et 2018. Mais il est aussi possible de les faire évoluer.

La CCN ferroviaire est un outil puissant pour agir sur ce sujet.

Les cheminots ont conscience que les règles existantes à la SNCF sont directement menacées par l'absence de règles de haut niveau sur le champ d'application pour empêcher le contournement des garanties, sur le contrat de travail pour assurer le maintien dans l'emploi malgré les contraintes médicales ou économiques, sur le temps de travail pour préserver la sécurité et la santé, sur les classifications pour éviter une polyvalence échevelée, sur la rémunération pour que la qualification soit reconnue.

Nous notons d'ailleurs que la Direction de l'entreprise semble tentée d'instrumentaliser la négociation de ce texte pour procéder à une remise à zéro sociale dans l'entreprise, ce qui est inacceptable.

De même, le juste prix du travail inclut le financement d'une protection sociale de qualité. L'extension du taux de cotisation T2 à la branche, avec les droits afférents sur les retraites et la prévoyance, serait une garantie que la santé des cheminots ne devienne pas une variable d'ajustement des réponses aux appels d'offres.

Le cadre imposé doit donc pouvoir être modifié.

Le poids de la SNCF dans l'UTP et vis-à-vis du Gouvernement peut servir à cela.



Mais pour l'instant nous notons que la Direction n'agit pas pour un cadre social de haut niveau.

Les orientations stratégiques de la SNCF sont aussi l'occasion d'actes forts pour les cheminots.

Le développement du ferroviaire est un objectif largement partagé, pour autant que l'on s'entende sur ce terme et ses conséquences.

Les cheminots ont trop souvent été confrontés à un développement du chiffre d'affaires, un développement du bénéfice, et dans le même temps une réduction ou une externalisation des charges de travail, une baisse de l'emploi, une dégradation de leurs conditions de travail et un gel de leur salaire.

Pour que les cheminots se reconnaissent à nouveau dans un projet de développement, il faut qu'ils y retrouvent la prise en compte de leurs intérêts : qualité du travail, développement des compétences et de l'emploi, pérennité des lieux de travail en territoire, reconnaissance par le salaire et les primes de travail, progression de carrière régulière, et aussi une image qui se renforce dans la population par une amélioration du service public ferroviaire.

En matière de développement de l'activité ferroviaire, celle du FRET est évidemment importante. Le refus catégorique de la SNCF de faire une offre de service pour la relance du train des primeurs Perpignan-Rungis a été vécu comme une trahison. La solution proposée par Novatrans est aujourd'hui dans l'impasse. Les cheminots ont besoin de voir du volontarisme positif de la Direction SNCF pour regagner confiance dans l'avenir. Pour la CGT, le volontarisme de l'État est également une nécessité pour permettre de planifier un vrai redéploiement du transport ferroviaire de marchandises.

La structuration de l'entreprise qui a segmenté les collectifs de travail et les métiers, jusqu'à hypothéquer leur avenir est un autre sujet sensible.

Remettre une dimension intégrée, inter-entreprise forte, dans l'organisation de la production et de la gestion sociale serait un acte important.

Cela suppose que l'unicité remise à l'échelle territoriale ne soit pas détricotée au niveau national par une décentralisation des pratiques professionnelles et des règles sociales qui diviseraient les cheminots, voire les isoleraient.

Cela suppose également de tracer des contours précis aux métiers, d'explicitier leur fonction dans le projet de l'entreprise à long terme, et de ne pas chercher à tout supprimer ou tout mélanger en permanence.

La question de la responsabilité de la sécurité est particulièrement importante pour les cheminots. Les conditions dans lesquelles se réalisent ces missions sont sensibles. La recherche d'économie financière par la suppression des contrôleurs à bord des trains ou de l'autorisation de départ en gare est particulièrement mal vécue.

Tout cela renvoie aux moyens du service public et particulièrement au financement des investissements. Avant 1997, ils étaient largement assumés par le recours à l'emprunt. Le poids des intérêts de la dette étouffait les capacités de l'entreprise à répondre aux besoins des usagers. Après 1997 et la création de RFF, le répit a été de courte durée et ce sont les péages qui ont été les relais du poids de la dette, avec le même effet de contrainte. Depuis 2014, c'est désormais le « dividende » versé par SNCF Mobilités à SNCF Réseau qui est le véhicule du poids de l'absence de financement public dans les investissements. Cette situation n'est plus supportable. L'État doit redonner des marges de manœuvre à l'entreprise pour répondre aux attentes des usagers sans pressurer encore plus les cheminots.



Enfin, certaines orientations industrielles sont déconnectées des enjeux financiers et pourraient donc parfaitement être changées. C'est le cas du recours aux formes précaires d'emploi comme mode de gestion « normale », ou encore plus fortement du recours à l'externalisation des charges de travail.

Ces choix posent de nombreux problèmes, notamment la perte de maîtrise de notre outil industriel, de la maîtrise des nouvelles technologies ou encore de nos compétences et de nos expertises.

Il y a un espace pour réinternaliser massivement ces emplois précaires et ces tâches sous-traitées, créer de l'emploi, améliorer la production et les conditions de travail, tout cela sans coût supplémentaire.

L'ensemble de ces sujets auraient dû être traités en fin d'année 2019.

Au lieu de cela, c'est le chantage à l'acceptation de la réforme des retraites que nous avons vécu.

Cette méthode est inacceptable.

La Fédération CGT des Cheminots formule donc le vœu pour 2020 que la Direction SNCF change d'attitude, défende ses salariés contre une réforme des retraites injuste, et reprenne le chemin du dialogue et de la négociation sur tous les sujets d'entreprise qui ont été trop longtemps mis entre parenthèses.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.



Laurent BRUN
Secrétaire Général

