



**UN VOTE SERVICE  
UNE VOIE PUBLIC**

# **L'Accord QVT n'est plus !**

***Pressée de pavaner dans la sphère patronale et auprès des dirigeants politiques, la Direction de la SNCF affirmait dans un Temps Réel le 24 février 2014, qu'un accord sur la qualité de vie au travail avait été signé par l'UNSA et la CFDT.***

***A cette heure, les cheminot-e-s peuvent être rassurés, en application de la Loi sur la Représentativité d'Août 2008, cet accord n'existe plus, car dénoncé par la CGT et SUD-Rail.***

Les militants de la Fédération CGT des cheminots sont allés jusqu'au bout des négociations portant sur ce projet d'accord sur la qualité du travail et de la vie au travail. Ils ont œuvré pour que les élus et mandatés dans les Instances Représentatives du Personnel et les cheminot-e-s puissent avoir un réel droit d'intervention sur leurs conditions de travail, sur le contenu, le sens et la finalité de leur travail.

Force est de constater que la Direction de la SNCF n'a jamais laissé la possibilité à cette négociation d'aller au bout des ambitions affichées. Au contraire, elle a délibérément choisi de tenter une instrumentalisation des organisations syndicales pour les entraîner dans une démarche d'accompagnement de ses orientations politiques et stratégiques.

Comment prétendre octroyer un droit d'intervention quand il est impossible, dans le cadre du dialogue social, de débattre du cloisonnement de l'entreprise par activité et par branche, du projet d'éclatement de la SNCF porté par la Direction et le Gouvernement ou sur les choix économiques tels ceux contenus dans le budget de la SNCF pour 2014, prévoyant 2 453 suppressions d'emplois.

Concernant les dirigeants de proximité, DPX et DUO, déjà en situation de surcharge professionnelle, ce texte leur ferait porter la responsabilité de la performance de la production, de la réalisation des contraintes économiques imposées, tout en leur demandant de faire adhérer les cheminot-e-s et les représentants du personnel aux projets de l'entreprise. Ce sont des injonctions contradictoires parfaitement impossibles à réaliser. La Direction les rendrait ainsi garants, à la fois, de la mise en œuvre des réorganisations et restructurations décidées en hauts lieux et de l'acceptation des agents et des militants syndicaux dans les IRP, sans aucun levier sur les moyens humains et matériels.

L'exemple le plus flagrant de la perversité de ce texte réside dans la partie traitant du « lean management ». Chacun a identifié les dégâts humains causés par ces méthodes de production issues de l'industrie automobile et développées depuis dans plusieurs secteurs d'activité. La Direction acte dans ce texte sa volonté de généraliser ces processus à la SNCF et elle ose demander aux DPX et aux cheminot-e-s de déterminer eux-mêmes des solutions pour essayer d'en réduire les conséquences néfastes.

Ce texte prétend mettre les CHSCT au cœur du dispositif, mais au quotidien, la Direction n'a cessé de bafouer les prérogatives de cette instance. Elargissement des périmètres géographiques et professionnels, avis non pris en compte, demandes d'expertises régulièrement contestées, même dans des situations très graves de souffrances d'agents dont le lien avec le travail est avéré, la Direction SNCF se place dans une posture de déni systématique et réfute toute responsabilité de l'entreprise.

La Direction a la prétention d'affirmer que ce projet ouvrirait la discussion sur la qualité du travail, mais dans le même temps, elle refuse de remettre en cause l'externalisation des missions de cheminot-e-s, la sous-traitance, l'utilisation des stagiaires et alternants sur des postes inscrits aux Cadres d'Organisations ainsi que le recours abusifs aux emplois précaires en CDD ou en intérim, alors qu'elle envoie les agents dans les EME et EDC. Voilà une nouvelle preuve de l'absence de sincérité de ce texte.

Dans ce projet d'accord, la Direction SNCF reconnaît que, depuis la fermeture des bureaux administratifs, les cheminot-e-s n'ont plus d'interlocuteur RH de proximité. Mais cela ne l'empêche pas dans l'autre projet, « Excellence 2020 », de prévoir 700 Millions d'Euros d'économie par la réduction des services transverses, et notamment les compétences RH. Ce serait donc une nouvelle charge qui viendrait s'ajouter à celle des DPX qui n'ont déjà pas les moyens d'assurer les fondamentaux de leur métier.

A l'instar du MEDEF avec l'Accord National Interprofessionnel, bien mal-nommé, sur la « sécurisation de l'emploi », ou lors des discussions sur le financement de l'assurance chômage et sur le fameux « pacte de responsabilité », nos dirigeants SNCF veulent cantonner les organisations syndicales dans une posture d'acceptation de leurs projets.

La Direction de la SNCF, comme l'ensemble du patronat, s'inscrit dans une conception édulcorée du dialogue social où les dirigeants décident du niveau de productivité, des organisations du travail, de la structuration de l'entreprise et les organisations syndicales n'auraient comme prérogative que celle de coopérer docilement à la mise en œuvre de ces choix.

La Fédération CGT des cheminots réaffirme sa toute autre conception du fait syndical. Nous sommes légitimes à exiger un réel droit à la citoyenneté pour tous les cheminot-e-s dans l'entreprise, et donc d'intervenir avec eux/elles sur les décisions stratégiques et sur les orientations économiques.

**A partir de son contenu et de sa finalité, accepter un tel projet d'accord consisterait à museler les cheminot-e-s et à placer les organisations syndicales dans un rôle de collaboration inacceptable. En ce sens, la Fédération CGT dénonce cet accord, car elle le juge dangereux pour les cheminot-e-s.**

---

**Si la Direction a une réelle volonté de négocier sur l'amélioration des conditions sociales et de travail comme sur la qualité du travail, elle doit permettre aux organisations syndicales, aux élus et mandatés représentant le personnel et aux cheminot-e-s d'intervenir sur les racines profondes des dysfonctionnements et du mal-être au travail des cheminot-e-s. Dans le cadre d'un dialogue social sincère et constructif, la Fédération CGT des cheminots sera toujours disponible pour s'asseoir à la table des négociations.**

---

Montreuil, le 3 mars 2014