



REFORME FERROVIAIRE

Montreuil, le 06 mars 2015

ARGUMENTAIRE

VERS L'INSTANT DE VERITE

Les cheminots s'interrogent sur leur devenir, les évolutions d'organisation qu'ils vont subir, et les conditions dans lesquelles ils seront amenés à réaliser leur travail. Le destin de l'entreprise, de ses salariés, leur appartient. Rien ne se fera sans les salariés ! La direction le sait. C'est pourquoi elle utilise mensonges et faux-semblants. Décryptage de l'UFCM-CGT.

Dans un document daté de décembre 2014, la direction de l'entreprise définissait ainsi l'objectif (multiple) de la réforme : « améliorer la qualité du service public, consolider les équilibres financiers du système et moderniser les relations sociales ». Dans sa dernière livraison (Temps réel du 3 mars) cette même direction nous livre une nouvelle perspective, légèrement modifiée, des objectifs de cette même réforme : « l'objectif principal de la Loi est de mettre fin aux dysfonctionnements consécutifs [...] entre le gestionnaire d'infrastructure (RFF) et le gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF Infra et DCF) afin d'en améliorer l'efficacité ». La question financière, pourtant centrale, n'est à présent plus abordée que sous le prisme des coûts (coût du travail, coût des achats, des SI, du GVT...) qui dénote pour le moins une certaine gêne : « la réforme ne traite pas du financement du ferroviaire »... mais « la nouvelle organisation est susceptible de faire faire des économies au système par une meilleure efficacité. », « l'objectif de la Loi n'a jamais été de trouver de nouveaux financements » mais « l'objectif est aussi d'améliorer la performance du réseau et de maîtriser son endettement ». Bref, la question de la dette et de l'incroyable équation qui consiste à vouloir (?) la régler, sans qu'il soit même question d'en parler pour de vrai, sans moyens dédiés et en usant d'un argumentaire alambiqué, nous ramène à cette expression populaire récemment remise au goût du jour par une éminente personnalité politique : « quand c'est flou, y a un loup ! »

Mensonges et faux-semblants

Il n'est pas difficile de comprendre l'appréhension de la direction, car le sujet ne pourra très longtemps supporter les faux-semblants. Et, celle-ci aura beau nous dire que la « réforme adoptée par le parlement ne porte en aucun cas sur la gestion future ou l'évolution de l'emploi à la SNCF », il faudrait être bien crédule pour avaler des mensonges aussi stupides et éhontés. Mais les cheminots constatent tous les jours les distorsions entre le discours et la réalité de production. Qui pourrait croire que les récentes décisions, gel des salaires, détérioration des déroulements de carrière, les suppressions continues d'emploi n'ont pas un rapport direct avec les politiques engagées dans le cadre de cette réforme ? Que les « contrats » passés par les autorités de tutelle avec les EPIC ou entre eux n'auront pas d'incidence sur la gestion et la consistance des emplois ? Qui ne verrait que tous les invraisemblables efforts de productivité, (réalisés au détriment de la qualité de la production, et de la sécurité) demandés aux cheminots ne visent qu'à se défaire sur eux du poids d'une dette qu'ils n'ont pas constituée et dont ils ne sont pas responsables ?



Pour une réduction effective du temps de travail



Temps de travail moyen des cadres **44h*** avec un maximum de **70h*****

45 %** des techniciens constatent un débordement de la vie professionnelle sur la vie privée



75 %** des cadres disent utiliser les nouvelles technologies pour leur usage professionnel sur leur temps personnel

27 %** des cadres travaillent pendant leurs vacances



68 %** de l'encadrement estiment que leur charge de travail a augmenté

Le personnel de l'encadrement est interrompu en moyenne toutes les **4 minutes****

Les récentes tentatives de dévoiement de la question par Guillaume Pépy affirmant que les effectifs de l'entreprise dépendent aussi de sa clientèle et de son chiffre d'affaires ressemblent par trop à l'arbre qui cache la forêt. Par contre, c'est l'esprit qui guide l'utilisation abusive des agents de maîtrise et des cadres pour pallier aux dysfonctionnements, aux carences des organisations, consistant en des transferts de charges et de missions, à la mise en place de la poly compétence sans moyens et outils associés, reposant sur le seul volontarisme des agents de l'encadrement. C'est aussi et sans nul doute, à l'appui de ces expérimentations (sans en avoir l'air), que pourraient se construire les futurs accords et autres conventions, suivant la méthode pratiquée depuis des années qui consiste à mettre en place avant toute concertation.

Ni solides ni fiables sur la question des finances, les dirigeants de l'entreprise ne le sont pas plus sur les questions de l'efficacité et des conditions de son amélioration. Nous l'avons déjà dit, nous avons surtout constaté une grande réactivité dans la mise en place des organigrammes de tête. Pour le reste, les salariés ne peuvent que s'interroger sur leur devenir, les évolutions d'organisation qu'ils vont subir et les conditions dans lesquelles ils seront amenés à réaliser leur travail. Sur ces questions : silence radio ! Pourtant, c'est au plus près de la production que se joue le véritable avenir du Groupe Public Ferroviaire. Malheureusement, l'objectif de « modernisation (?) du dialogue social n'inclut pas la négociation sur ces éléments essentiels pour la vie des salariés que sont les sujets de structuration territoriale du GPF, d'organisation de la production, de sécurité des circulations, de construction des coopérations, de qualité du service et du travail, de conditions de vie et de travail...

Un dialogue social moderne part de la réalité des conditions de travail des salariés

Ce sont ces constats qui ont amené la CGT à déposer une DCI, un préavis, puis à proposer une action de grève ce mardi 10 mars. La direction de l'entreprise ne veut pas discuter des sujets qui déterminent la qualité de vie au travail des cheminots, qui engagent leur avenir et celui de l'entreprise, elle souhaite passer en force au CCE. Gageons qu'ainsi, elle contribuera à moderniser habilement le dialogue social ! Cette journée d'action lui rappellera qu'elle n'obtiendra rien de cette manière, que le destin de l'entreprise, de ses salariés, leur appartient aussi. Rien ne se fera sans les salariés, sans nous, et au-delà de cette étape du 10 mars, l'UFCM-CGT avec la Fédération CGT des cheminots, entend poursuivre et développer un travail de prise en compte, de valorisation des demandes, des exigences des salariés pour que les organisations du travail et les moyens mis à leur disposition leur permettent de développer, une production, des services de qualité répondant aux besoins des usagers et des chargeurs.

L'UFCM-CGT encourage les cheminots cadres et agents de maîtrise à s'inscrire dans toutes les initiatives proposées par la CGT afin de peser pour une autre application de la loi réformant le système ferroviaire. Une implication active des agents des 2^e et 3^e collèges permettrait une application partant de la réalité de la production de terrain, de son développement et de l'amélioration des conditions de vie et de travail.