

Perspectives syndicales

Le journal des cadres et agents de maîtrise cheminots de la CGT



Réforme ferroviaire : les cheminots ont la parole

» En mouvement

La réforme ferroviaire, pages 4, 5, 6

Conférence du bureau territorial de Tours page 8

» Entreprise

Le plan stratégique, page 3

» Revendicatif

EDF et SNCF, page 7





Après deux mois de conflit, la mobilisation contre le projet de réforme du Gouvernement reste ancrée notamment à l'encadrement. N'en déplaie au COMEX, le discours ne passe pas !! Il est critiqué sur la forme car il vise à culpabiliser celles et ceux à qui l'on a fait porter à bout de bras la réforme de 2014 et sur le fond car cette réforme ne répond en rien aux problématiques du service public ferroviaire.

L'ouverture à la concurrence est la colonne vertébrale du projet. Cela relève d'une posture idéologique. Les discours tenus ne sont construits qu'autour de cette idée que l'être humain doit valoriser et exploiter son supposé capital dans le sens de ce que le marché définit dans un mode de la concurrence de tous contre tous. En fait la société que l'on veut nous imposer est évidemment une société de combat pour se hisser, au besoin sur le dos des plus faibles, au plus haut de la hiérarchie sociale libérale dont le seul credo est l'argent. Quand le Gouvernement nous dit la main sur le cœur que l'objectif n'est pas la privatisation de la SNCF, mais en revanche qu'il ne sera pas transigé sur l'ouverture à la concurrence, il nous ment. C'est bien d'une privatisation qu'il s'agit. Tout le reste n'est qu'un habillage pour faire passer la pilule. La destruction du service public est un objectif constant du libéralisme puisque pour lui seule la loi du marché est légitime.

Jean-François Laguide

- ◆> **Conseil national fédéral**, initialement prévu les 4 et 5 juin, il est reporté à une date ultérieure
- ◆> **Prochain Conseil national UFCM**, prévu les 12 et 13 juin, il est reporté à une date ultérieure.
- ◆> **Stage Com Web UGICT** : construire et gérer un site avec référence-syndicale.fr du 27 au 29 juin 2018.
- ◆> **Stage UFCM** : du 15 au 19 octobre 2018.

Publication mensuelle de l'Union Fédérale des Cadres et agents de Maîtrise CGT cheminots - Case 546 - 93515 MONTREUIL CEDEX
 Tél. 01 55 82 84 40 - Fax 01 48 57 96 02 - e-mail : ufcmcgt@cheminotcgt.fr
 Directeur de la publication : Laurent Cooper
 Tirage : 6 500 exemplaires
 Numéro commission paritaire 1011 S 05854
 Dépôt légal 2^e trimestre 2018
 Imprimerie : VOLUPRINT, AUXERRE - 03 86 18 06 00

C'est le moment de charger la nouvelle version
 pour recevoir en direct nos actualités, vidéos, revue de presse, pétitions...

Vous utilisez déjà l'application et souhaitez continuer à être alerté de nos nouvelles publications ?
 Vous n'avez pas encore découvert notre application ?

Retrouvez le numéro de PERSPECTIVES SYNDICALES DU MOIS DE MAI, dès le 30 avril dans l'application **CGT « espace militant »**.

Volet RH du plan stratégique de l'entreprise : balle de match contre le statut !

Alors que la team Macron a décidé de fermer le ban en affichant son intention de ne recruter que des contractuel-les, la direction du groupe, largement désavouée par son propre encadrement, organise de son côté son putsch contre les dispositions statutaires et prépare le sabotage des principes et des règles de fonctionnement de notre entreprise. Cette stratégie du choc maison aura besoin de relais pour voir le jour. La tâche va être rude. Car les cadres censés porter cette politique vont eux aussi faire les frais de dispositions qui vont les mettre en première ligne.

LES TROIS OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE AFFICHÉS PAR LA DIRECTION

- Améliorer la qualité du service rendu aux **clients**.
- Développer **l'engagement** des salariés
- Apporter à l'Etat actionnaire des gages d'une efficacité **économique** durable.

CE QUE PROJETTENT LES HAUTS DIRIGEANTS :

Réformer les modes de fonctionnement, globalement et par activité, avec trois sujets :

Le développement de la polyvalence des métiers (comment, sur quelles logiques professionnelles et productives ?)

La suppression de la classification actuelle avec la suppression du dictionnaire des filières (jugé inadapté par manque d'actualisation : la faute à qui ?)

La remise en cause de la grille afin d'éviter « la linéarité de la carrière pas soutenable pour tous... » (un bel exemple de novlangue énar-chique qui pare du masque de la justice une orientation « à la tête du « client »)

Une amélioration des organisations du travail, en clair : une remise en cause des accords locaux (fruits de compromis liés aux déficiences de la politique générale de l'entreprise) mais aussi le développement de pratiques dites collaboratives pour améliorer les coopérations inter-métiers tout en ne touchant pas à l'orga-

nisation en silo des activités (autrement dit comment rendre compatible ce qui ne l'est pas : logique productive contre logique financière).

Faire du management « le creuset de valeurs communes ».

Comment articuler les « standards » managériaux avec l'autonomie, la « plasticité », l'adaptation au terrain pour mieux répondre aux besoins des clients. Tels sont les termes employés par Benjamin Raigneau le DRH groupe (c'est le résumé d'une problématique centrale des hauts dirigeants : comment faire d'un encadrement « aux ordres », le relais de politiques détestées, tout en lui donnant l'autonomie juste nécessaire pour endurer les mauvaises conditions de production et encaisser les coups. Une problématique pas de nature à faciliter l'« engagement » des responsables d'équipe ou d'unité de production).

Faire du dialogue social, « l'élément structurant de demain »

La direction dit vouloir développer « les échanges qualitatifs sur le terrain avec les **salariés** »... (Pas les **représentants élus des salariés** ? Nous avons déjà souligné la mal-faisance d'une telle position qui vise à tordre le cou au dialogue social de proximité. Et souligné les difficultés dans lesquelles un tel état de fait pourrait mettre l'encadrement opérationnel)... L'autre grande question pour la direction est : comment redéfinir le pacte social ? Autrement dit, comment faire avaler la pilule amère d'une politique qui dégrade de manière continue la

vie des agents et de leur encadrement, leur demande de toujours faire plus avec moins, vide le « sac à dos social » des dispositions statutaires et des droits sociaux, et « reconnait » de manière de plus en plus arbitraire les engagements et les efforts de chacun et de tous...

Vaste programme à un moment où cette direction découvre que la concurrence va aussi se jouer sur les modalités de traitement du personnel : comment attirer de futurs embauchés et surtout les conserver quand l'offre concurrentielle va se développer ? Question posée pour les emplois qualifiés dans les métiers très spécifiques du ferroviaire mais aussi pour tous ces personnels d'encadrement spécialisés dont nos hauts dirigeants sont friands.

La direction de l'entreprise va vivre un dur retour à la réalité. Et, qu'elle le veuille ou non, nous sommes aussi cette réalité.

CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE NOUS, ON LA DEFEND !



Réforme ferroviaire poussons l'avantage !

Chaque jour, la lutte apporte son lot de rebondissements. Si rien n'est joué en ce qui concerne notre avenir et celui du service public SNCF c'est parce que les cheminots refusent massivement l'orientation du gouvernement et des COMEX. De tous collèges, de tous services, ils ont ainsi décidé d'écrire leur avenir.

Au travers de leur participation lors des manifestations mais aussi en s'inscrivant dans l'action sous différentes formes, les agents de maîtrise et les cadres de la SNCF démontrent leur opposition au projet anti-service public et anti-ferroviaire du gouvernement.

Une réforme idéologique !

La CGT sait que le rapport de force par la grève est le seul levier efficace pour gagner une réorientation politique, face à un gouvernement rivé sur des positions dogmatiques. Il nous faut gagner de véritables négociations, faire entendre la voix des cheminotes et cheminots de l'encadrement, qui sont les experts de l'organisation de la production ... Les enjeux de la pérennité des postes, le contenu des missions, le sens des métiers, la reconnaissance des diplômés, des qualifications et des expériences ... sont des sujets en lien direct avec le statut.

En mai, le président de la SNCF prétendait que 80 % des cheminots soutenaient la réforme qu'il veut imposer avec le gouvernement. Pire, il considère que les cheminots n'ont pas leur mot à dire ! A ce titre, il décrète que l'idée d'un référendum Cheminot est « incongrue » !

Le *Vot'Action*, validé par toutes les organisations syndicales, a été proposé à l'ensemble des cheminots. Sa réussite et son résultat sont nets. Cela nous a aussi permis de débattre avec le plus grand nombre, convaincre et renforcer le mouvement.

La mobilisation notamment pour l'encadrement est variable, mais nombreux sont celles et ceux qui, depuis le début du mouvement, se sont inscrits dans l'action. Maintenant il

s'agit de développer la logique du « TOUS ENSEMBLE » pour chaque journée, pour consolider le rapport de force ...

Continuons à affirmer que d'autres choix sont possibles sur la dette et le financement du service public ferroviaire, la relance du Fret SNCF, le statut juridique de l'entreprise, l'amélioration de la production, la ré-internalisation des charges, le rejet de la concurrence, la pérennisation du statut et des droits des cheminots, les garanties collectives (CCN).

L'encadrement doit continuer à tenir toute sa place dans ce mouvement ! Le Gouvernement et le comité exécutif de la SNCF sont hors sol. À nous de les ramener sur terre.

La SNCF en mode dégradé, ce n'est plus possible en 2018

Les cheminots, agents de maîtrise et cadres, partagent de nombreux constats établis par certains experts. La dégradation de la qualité mais aussi de l'offre de service public ferroviaire ne peut pas être niée.

Il est évident qu'il faut réorganiser la production ferroviaire et apporter des solutions. Or l'approche du gouvernement amplifie les problèmes. Il dépeint la situation actuelle comme si les cheminots en étaient les responsables, comme s'ils refusaient la modernité. C'est mal nous connaître et notre engagement quotidien pour réaliser une production ferroviaire



de qualité malgré les difficultés structurelles. L'expertise ferroviaire française doit énormément à la SNCF dans ses coopérations, l'expertise de ses ingénieurs, ses techniciens, leur soif de progrès technologique pour un progrès partagé par tous.

La concurrence seul remède ?

Etre au service de la Nation, de la population, pour le développement d'un transport sûr et propre, est un des fondamentaux de la conscience professionnelle des cheminots. Ce sont les contraintes, imposées par nos responsables politiques et d'entreprise qui organisent la perte des savoir-faire, la fuite des compétences vers les industriels aux capitaux offshore ou de grands groupes du BTP à la main d'œuvre précarisée.

La multiplication des acteurs est un problème, pas une solution

L'ouverture à la concurrence désorganise le système ferroviaire, le gouvernement a lui-même pris la mesure des risques en reportant son application sur l'Ile de France. La Ministre des Transports est la première à reconnaître l'étendue des problèmes : gestion des correspondances, équilibre des dessertes et des trafics, perte de la péréquation tarifaire, maintenance du matériel roulant et des voies. Techniquement dépassé, son ministère bricole une usine à gaz organisationnelle pour donner l'illusion de palier les futurs dysfonctionnements.

Il en ressort une réforme technocratique qui, dans sa mise en œuvre, s'avèrera paralysante pour notre capacité à réaliser un travail de qualité.

Unifions la SNCF, vraiment.

L'unification de la SNCF est une nécessité pour travailler ensemble, pour une cohérence des règles et des normes depuis la conception, en passant par la maintenance, la modernisation de sa technologie, jusqu'à la gestion des horaires et des trafics.

Or le projet gouvernemental, en opposition au modèle allemand auquel il prétend se référer, éclate plus encore notre outil de production. La filialisation du Fret SNCF confirme le



désengagement de la SNCF et de l'Etat. Le SERNAM avait en 2002 fait l'objet des mêmes argumentaires trompeurs. Le « modernisme » revendiqué de ce gouvernement est un leurre. Le développement des autoroutes ferroviaires est aussi un vieil engagement qui butte sur l'absence de volonté politique pour le développement durable.

Dettes : l'Etat doit assumer ses responsabilités

Ce sujet est central. Les cheminots connaissent l'origine de la dette : elle est issue de programmes d'investissement pour développer la grande vitesse et réaménager des territoires. Une ville desservie par le TGV bénéficie d'un essor économique non mesurable.

Le premier ministre affirme vouloir reprendre en partie cette dette. La modification de la structure juridique serait justifiée par la nécessité de responsabiliser les cheminots quant à la gestion de la dette et à la recherche de financement. Ce raisonnement faussé est une insulte à l'endroit des cheminots qui ont fait la preuve de leur engagement et de leur sens des responsabilités. Le changement de statut juridique serait surtout un cadeau aux banques qui pourraient ainsi augmenter les taux d'intérêts aux sociétés anonymes ne bénéficiant plus de la garantie de l'Etat.

De plus, nous contestons la vision d'un Etat qui se comporterait comme un actionnaire et se priverait ainsi des leviers indispensables pour mener une action publique. Cette volonté politique marque un pas supplémentaire du désengagement de l'Etat pour le service public.

Un prétexte à la précarisation de tous les salariés

Dans les faits, le gouvernement fidèle à sa doctrine veut nous imposer une société qui profite aux plus riches, sur le dos des plus faibles. Tout le reste, notamment la critique des Statuts, n'est que l'arbre qui cache la forêt.

Nous affirmons que le Statut des cheminots est un atout pour la SNCF. La ministre, interpellée par la CGT, est incapable de justifier ses propos calomnieux par la moindre étude, parce qu'il s'agit d'un mythe, d'une « fake news ». Ce statut ne représente aucun surcoût.

Par contre, il a un sens puisqu'il garantit une équité dans le traitement des agents, un élément de fidélisation des effectifs alors que les formations aux métiers du ferroviaire sont lourdes et spécifiques. Il permet la montée progressive des compétences. Il donne la protection aux cheminots de toujours placer la sécurité ferroviaire au-dessus de toute injonction contraire.

Le Statut : un socle pour tous les cheminots

Le Statut est le socle de droits qui bénéficie à l'ensemble des agents de la SNCF, du cadre permanent, comme les contractuels. Le RH 0254 renvoie vers certaines dispositions du Statut. Les contractuels de l'Annexe A1 bénéficient d'une grille comparable à l'agent du cadre permanent. Cet équilibre, conquête des cheminots, est aujourd'hui remis en cause.

Le gouvernement renvoie à une négociation de branche sans aucune garantie d'avancées. Il est d'ailleurs paradoxal que Transdev prenne beaucoup de place dans ces négociations alors qu'il n'effectue pour l'heure aucune activité ferroviaire en France. Soulignons que Transdev est détenu à 80% par la caisse des dépôts et consignations à la suite de la volonté de Véolia de se désengager.

Il suffit de lire les accords sur le champ d'application, le contrat de travail et l'aménagement du temps de travail pour comprendre le risque social pour les cheminots. A titre d'exemple, le forfait jour est de 217 jours pour la branche contre 205 ou 210. Cet accord déjà néfaste pour les cheminots de la SNCF est menacé lui aussi par le moins-disant social. Les appétits patronaux sont sans fin.

Le patronat refuse pour l'heure la mise en place d'une grille de rémunération et la reconnaissance de l'ancienneté... La direction de la

SNCF a clairement annoncé vouloir rogner le chapitre 6 du Statut régissant le déroulement de carrière. Elle souhaite aussi « réformer » le RH0254.

Dans la vision du gouvernement le transfert du personnel reste flou. Le devenir de l'encadrement de proximité (DUO et DPx) en cas d'activité transférée ou filialisée n'est pas évoqué. La direction de la SNCF promet une multitude de passerelles, inspirées de la gestion des reclassements de salariés suite aux plans sociaux.

Dès que l'on creuse avec le gouvernement sur les conséquences de cette réforme, les réponses évasives démontrent l'impréparation technique du dossier. Son objectif était d'imposer une vision idéologique, et de dégager le gouvernement et l'Etat de toute responsabilité organisationnelle et sociale.

Assez de dogmes, il nous faut des mesures pratiques !

Le projet « ensemble pour le fer » apporte les véritables solutions pour le transport ferroviaire. Il donne un avenir socialement utile à la SNCF et aux cheminots.

Cette réforme est au cœur des enjeux pour les lignes dans les territoires ruraux, dont le devenir reposera sur les Régions sans moyens de financer leur régénération et leur maintenance. Le président de la République peut faire de grands discours devant le parlement

américain, il faut des actes politiques pour que la France prenne toute sa part dans le développement durable.

Cheminotes, cheminots de tous Statuts, de tous collèges, de tous services, nous devons être acteurs de la construction du service public de demain ! Au service des usagers et de la nation, de l'aménagement du territoire, garant de l'égalité de traitement de tous les citoyens.

C'est le sens de notre engagement.



Après le secteur de l'énergie, la SNCF ?

Contre des projets néfastes pour la Nation et les citoyens, continuons nos combats !



Ce que vivent les cheminot.es aujourd'hui, dans l'énergie, nous l'avons déjà vécu il y a quelques années avec les transpositions des directives européennes. Cela s'est traduit par le démantèlement du service public de l'énergie et la perte de la maîtrise publique d'un secteur si stratégique, provoquant des fermetures de sites de production, des privatisations, des filialisations, une sous-traitance en cascade. Tout cela s'accompagnant de suppressions de milliers d'emplois et d'un service rendu à la population, affaibli.

Une concurrence qui soit disant devait faire baisser les prix. Il n'en est rien, bien au contraire. Les prix de l'énergie ont subi des augmentations successives. Les usagers comme les personnels ne sont pas gagnants dans cette dérive capitaliste.

En 2008, les salarié.e.s d'EDF et Engie (ex GDF) ont subi la transformation du statut d'EPIC de leur entreprise en Société Anonyme tout en gardant leur statut social des industries électriques et gazières. Aujourd'hui la réalité c'est qu'au sein d'Engie 15 % des agents ont le statut des IEG et qu'à EDF ou à Engie, aucun des agents des filiales, y compris celles qui leur appartiennent à 100%, n'est au statut.

Les conditions de travail se sont dégradées au travers, par exemple un temps de travail qui explose, un équilibre du temps privé et professionnel difficile à respecter pour les salariés et en particulier pour les ICTAM, une non reconnaissance du travail qui se traduit par un gel des augmentations salariales. La capacité des ingénieurs cadres techniciens et agents de maîtrise de nos entreprises à lier éthique, conscience sociale et engagement professionnel, s'en trouve bien évidemment impactée.

Récemment, un manifeste signé par plus de 400 cadres du secteur de l'énergie (ingénierie, construction ou exploitation de centrales nucléaires) a été adressé au 1^{er} ministre. Les signataires dénoncent les choix gouvernementaux en matière de politique énergétique. Ils alertent, comme la CGT, l'a fait au moment des débats à l'Assemblée Nationale ou au Sénat et continue à le faire, sur les effets néfastes de la loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte sur le plan technique, social, économique et environnemental.

La FNME-CGT s'est emparée du levier de la PPE* pour continuer de faire connaître publiquement et au plus grand nombre ses propositions en matière de politique énergétique et du service public de l'électricité et du gaz.

Avec des exigences fortes :

- Le bilan de la déréglementation du secteur de l'énergie pour mettre fin à la libéralisation du marché
- La structuration cohérente de chaque filière énergétique
- La conception d'un nouveau service public de l'électricité et du gaz pour répondre à l'intérêt général
- Un statut de l'énergéticien de haut niveau pour tous

La loi Pacte, en discussion, comporte un volet de privatisations de grandes entreprises publiques pouvant conduire l'Etat à sortir encore un peu plus du capital d'Engie en faisant sauter l'obligation de détention d'1/3 du capital.

Les secteurs de l'énergie et du ferroviaire sont cruciaux pour assurer une croissance et un développement industriel débarrassés de CO2. Le report du trafic routier sur le rail en fait partie.

Conjuguer notre bataille industrielle avec celle de l'avenir des services publics, c'est faire vivre notre slogan « pas d'industries sans services publics et pas de services publics sans industries ».

Il convient de mettre l'économie au service de l'humain, et de faire passer l'intérêt général avant celui des actionnaires. La mobilisation des ingénieurs cadres techniciens et agents de maîtrise est indispensable pour faire grandir le rapport de force.

Valérie Gonçalves – UFICT FNME-CGT

*PPE = Programmation Pluriannuelle de l'Energie

Conférence du bureau territorial de Tours

La convocation de notre conférence était rendue nécessaire car depuis 2014 beaucoup de camarades du bureau territorial étaient partis. Malgré le contexte du conflit, notre volonté de construire l'avenir nous a motivés pour tenir nos travaux.

Développer l'activité syndicale spécifique, aborder les sujets qui préoccupent nos catégories ont été nos fils conducteurs.

Nous avons adopté des résolutions autour des thèmes suivants :

- Construire les revendications des qualifications D pour qu'ils trouvent toute leur place dans l'UFCM-CGT.
- Renforcer les liens avec les Attachés TS, Jeunes Cadres, Contractuel-les et intérimaires afin de leur faire connaître leurs droits et les aider à poser leurs revendications.
- Lutter contre toute forme de discrimination qu'elle soit liée au handicap, au sexisme, au racisme, syndicale...
- Créer des liens avec les personnels Maîtrise et Cadre des filiales, des autres entreprises fer-

roviaires et des sous-traitants afin de créer les conditions de convergences de nos luttes.

Pour ce qui est du Groupe Territorial Cadres, la conférence de BT a pris la décision de dynamiser l'activité envers les cadres.

Le Bureau Territorial de Tours est donc constitué de : **Stéphane DEMARRE** (Secrétaire du BT), **Florence DUMOND** (Secrétaire du GTC), **Philippe CHESTIER** (membre du BEN), Laurent LOISEAU (Secrétaire syndicat UFCM-CGT TSP), Alain LEFAUCHEUX (Secrétaire syndicat Orléans-Les Aubrais), Arnold LABERGRIS (Animateur section syndicale

UFCM-CGT Vierzon), Sylvain PASDELOUP (Animateur section syndicale UFCM-CGT Bourges), **Cyrille CONDO** (Secrétaire CTS Exploitation, responsable Orga), **Cédric PAILLARD** (membre Maîtrise CTS Matériel), **Stéphane GODET** (membre Maîtrise CTS VB), Frédéric MERAL (membre Maîtrise CTS ECT), Didier BOCHET (DP Cadres SNCF Mobilités Centre) et nos éminents membres de droit, Dominique VRIGNAUD (coopérant UFCM-CGT) et Sébastien NUGOU (Secrétaire du Secteur).

*(Les noms en gras constituent le secrétariat du BT)
Notre BT est composé de 12 membres
(hors membres de droit) dont 1 QG, 4 QF, 2 QE et 6 QD.*



Billet d'humeur

Les dirigeants de l'entreprise affichent leur volonté de moderniser les relations sociales. Cette notion aux contours flous et à la substance indéfinie laisse pour le moins songeur. La direction aurait pu clamer « sa détermination à « améliorer » les relations sociales. Mais à y regarder de près, en effet, il ne s'agit pas d'améliorer quoi que ce soit. L'affichage de cette « modernité » témoigne d'un certain dédain : moderne s'oppose à ancien, voire archaïque. Suivez mon regard.. Bref, la direction nous « traite » exprimant ainsi une lourde tendance à un mépris de style réactionnaire. Ce qui est déjà mal augurer de la qualité des relations sociales, indispensables dans une entreprise comme la nôtre... Plus concrètement, les pratiques engagées

par la direction donnent un éclairage singulier et révélateur de ce qu'est pour elle la modernité.

Ses modalités d'application du CSE traduisent une vision technocratique, déconnectée du réel des situations et des relations de travail. La sueur et les larmes passeront sous les écrans radar. L'absence totale de négociation sur le sujet, un positionnement autoritaire contribuent aussi à éclairer son « modernisme ».

Dans le cadre du conflit en cours, la volonté de dissimuler les chiffres de grève, la malveillance consistant, en dépit de la loi, à jouer le coup de force sur la retenue des jours de repos, les tentatives locales de tracer les militants syndicaux sur les réseaux sociaux, les récentes déclarations de Guillaume Pepy sur « l'incongruité » de la consultation des salariés

engagée par les organisations syndicales, témoignent de ce que le « modernisme » des hauts dirigeants a peu à voir avec ce que l'on peut attendre d'une démocratie sociale à la hauteur des enjeux.

Technocratie, autoritarisme, coups bas, esprit revancharde, envie d'humilier sont les ingrédients d'une modernité...vieille comme le monde des dominants.

« Moderniser les relations sociales » ? Comme le disait la grand-mère de Martine Aubry « quand il y a du flou, il y a un loup. Des loups. Dont nous ne serons pas les petits cochons.

Laurent Cooper