UNION FÉDÉRALE
DES CADRES ET
AGENTS DE MAÎTRISE
CGT CHEMINOTS

RÉFLEXIONS SUR L'AVENIR DU FRET ET DE L'ENTREPRISE PUBLIQUE

Monsieur NADAL a écrit aux 923 volontaires de la traction et annonce que les roulements de volontaires intégrant la déréglementation ne s'appliqueront pas au 14 décembre 2008. La lecture de ce courrier culpabilisateur laisse penser que modifier le RH 0077 était la seule solution pour sauver le Fret SNCF. La Direction de l'entreprise n'a cessé depuis plusieurs mois de préparer les esprits, d'en appeler au patriotisme économique et aux sacrifices. Le journal d'entreprise « Les INFOS » présentait des ADC volontaires comme des soldats partant au front pour sauver l'activité Fret, ou un conducteur de la DB comme l'exemple à suivre. Parallèlement, les opposants à la déréglementation sont qualifiés d'archaïques, de passéistes, voire d'inconscients.

Face à cette déferlante propagandiste, l'UFCM-CGT vous propose des éléments de réflexion

Les responsabilités du gouvernement, du patronat et de la Direction SNCF

C'est dans un contexte libéral, que s'est ouvert le chantier de la convention collective nationale des salariés des entreprises ferroviaires privées, la SNCF avec le patronat ont pesé lourdement sur son contenu. Le résultat est loin des attentes des salariés et lourd de conséquences en matière de sécurité ferroviaire. Le patronat a tenté d'occulter les limites physiologiques. Pour exemple, le nombre de repos défini à 104 par an contre 126 dans le RH 0077 résume, à lui seul, le contenu. Quand l'Etat, actionnaire unique de la SNCF agit de la sorte, il démontre en réalité qu'il a choisi son camp… celui du patronat ! Il est depuis longtemps démontré que le transport ferroviaire coûte à la collectivité 3 à 4 fois moins cher que le transport routier. En validant cette convention, le gouvernement va d'une part, fabriquer des forçats du rail, et d'autre part, lancer les bases d'une baisse du niveau de sécurité pour in fine favoriser les lobbys routiers. Aucun de ces choix ne permettra d'augmenter la part modale du transport ferroviaire public. Le coût du transport est majoritairement constitué par le prix des carburants ou de l'électricité (*merci la vente de la SHEM*), des péages et du matériel. Le dumping social est donc la seule priorité du gouvernement et du patronat.

En appelant à prendre le RH 0077 comme référence dans les négociations sur la convention collective nationale, la Fédération CGT des cheminots a fait preuve de responsabilité. Il en va de même quand elle revendique un haut niveau social pour tous les salariés du secteur ferroviaire.

Leur constat illustré par des chiffres-clef

Le Fret est bien en danger et son déclin est dramatique :

- Année 2000 : la SNCF transporte 56 Milliards de TK avec un déficit de 87 millions d'€ ;
- Année 2003 : 48 Milliards de TK et 450 millions de déficit ;
- Année 2007 : moins de 40 Milliards de TK et 250 millions de déficit ;
- Année 2008 : pour les 8 premiers mois, le trafic a baissé de 8,8 % et les recettes de 4 %.

La qualité n'est pas au rendez-vous, les objectifs de régularité ne sont pas atteints, le nombre de trains calés continue à être élevé. La concurrence a transporté en 2007 environ 7 % du volume total du fret ferroviaire. **En clair, les trafics perdus ou abandonnés par Fret SNCF sont partis très majoritairement vers sur la route.**

Union Fédérale des Cadres et agents de Maîtrise CGT – Cheminots
Groupe National Cadre
E-mail : ufcm@cheminotcgt.fr
Site : www.cheminotcgt.fr

A quoi joue la Direction SNCF ?

Posons nous quelques questions :

- Pourquoi la Direction ne communique t-elle pas sur la réalité des coûts interne et externe ?
- Pourquoi ne dénonce t-elle pas la concurrence qui utilise à outrance la traction thermique ?
- Pourquoi n'exige t-elle pas des bonifications au titre des engagements écologiques du gouvernement ?
- Pourquoi, refuse t-elle un retour d'expérience sur les plans Fret depuis 2006 et, notamment, sur l'intégration industrielle ?

Anecdotes et aberrations sur la dédicace intégrale des moyens de production sont légion avec la Traction au cœur du débat ! Les Directives Européennes n'interdisent nullement, pilotage intégré et mutualisation des moyens, contrairement à ce que l'on nous fait croire. Alors, pourquoi ne voit-on que la solution « d'entorses » au RH 0077 comme celle qui, par miracle, sauverait le Fret ? La déréglementation n'est qu'un prétexte pour gouvernement et patronat. Ils veulent imposer dans ce secteur des choix libéraux.

En réalité, les « taquets » du RH0077 sont très rarement utilisés, et la dédicace des moyens génère des gaspillages énormes au niveau humain et matériel.

Avec quel dialogue social ?

Là aussi, posons-nous les bonnes questions :

- Pourquoi M. PEPY veut-il discuter seulement avec les organisations syndicales qui acceptent d'accompagner sa politique dans une conception unilatérale du dialogue ?
- Pourquoi est-il si byzantin et préfère-il les intrigues et les coups tordus aux vrais débats publics**,** clairs et sans tabou ?
- Quels avantages la Direction tire t-elle du mariage de 2 organisations que, tout oppose (l'une ultra corporatiste, l'autre confédérée, l'une a signé l'accord 35h, l'autre l'a combattu farouchement…) ?
- Pourquoi s'engage t-elle dans des manœuvres pour de nouveaux mariages ?
- Ne faut il pas au moins **cumuler 30 % des voix** aux OS collaboratrices prêtes à se vendre en échange du dépeçage de l'entreprise publique ?

La Direction instrumentalise des **OS** pour arriver à ses objectifs et espère leur faire passer le cap de la représentativité pour de nouvelles attaques. Se poser ces questions, observer les intérêts des uns et des autres et regarder le calendrier nous éclaire sur tous ces positionnements.

Dégageons nous de ces démarches tacticiennes en prenant les évènements avec sérieux et responsabilité.

Quelles alternatives ?

La politique menée au Fret avant 2002 démontre que d'autres solutions sont possible sans toucher aux conditions de travail. Le gouvernement et la SNCF, plutôt que de se lancer dans le dumping social et flirter avec les risques sécuritaires et humains, doivent mettre en œuvre une véritable politique volontariste pour un rééquilibrage modal. La Direction doit cesser de faire croire que les entorses au RH 0077 vont solutionner les problèmes du Fret. Le Président et son COMEX doivent cesser ce double jeu qui « pourrit » le dialogue social et intégrer les propositions et revendications que fait la CGT. Le Dialogue social ne peut être unilatéral et le syndicalisme n'est pas un accompagnement coopératif des décisions du Président.

La Direction de l'entreprise doit accepter un retour d'expérience sur les réformes menées au Fret de manière objective, avant de poursuivre cette démarche pour les autres activités et domaines de l'entreprise.

Quels enjeux ?

Dès 2005, la CGT et son UFCM ont alerté sur tous les éléments menant à une privatisation de la SNCF. En 2008, les différents plans : destination 2012, simplifier et rassembler la SNCF, Infra 2010, Famille Ingénierie… cachent leurs objectifs. La Direction prépare l'éclatement de l'entreprise vers sa privatisation, la remise en cause de notre statut et de notre socle social. Constat est fait, que seul le rapport de force constitué par tous les cheminots et notamment ceux de l'encadrement, pourra contrecarrer leurs mises en oeuvre. Les exemples dépassent largement le seul cadre du Fret. Par exemple, la fonction RH, la Direction veut l'éclater dans les activités avec son fameux « RH corporate ». Quelle entreprise sérieuse irait découper son « RH » en morceaux avec, à la clef, la perte des compétence et le manque d'efficacité. Cette position est purement dogmatique et ne s'appuie sur aucune logique, seule la volonté de rendre autonomes voire indépendantes les activités en est le moteur. Une fonction RH totalement transverse reposant sur une assise de connaissances professionnelles solides, est un socle indispensable à une entreprise véritablement intégrée.

L'ensemble des mesures de déstructurations du projet d'entreprise, la volonté d'individualiser les salariés et de les culpabiliser, les réformes de la formation et la refonte de nos règlements sont autant d'éléments qui démontrent la volonté de détruire les coopérations entre services, de désorganiser notre fonctionnement basé sur la cohésion sociale et de fragiliser notre production en qualité et en sécurité.

L'UFCM-CGT met en perspective le principe d'une action tous services, avec une grande mobilisation de l'encadrement, pour exiger l'arrêt immédiat du plan de dépeçage de la SNCF et l'ouverture d'un dialogue social de qualité intégrant les propositions alternatives en matière économique et sociale que la CGT est prête à porter au débat dans et hors de l'entreprise.

Responsables, lucides et déterminés, la CGT et son UFCM appellent tous les cheminots à se mobiliser pour l'avenir de l'entreprise publique SNCF, le Service Public Ferroviaire et la réponse à leurs exigences sociales en matière d'emplois et de salaires.