



Les cheminot(e)s à l'offensive Pour la voie du service public

Les mobilisations de l'année 2013, le score de la CGT aux élections professionnelles de mars 2014 et la réussite de la manifestation unitaire du 22 mai 2014 ont permis aux cheminot(e)s de montrer leur attachement au service public ferroviaire, à leur entreprise, à leurs conditions de vie et de travail.

La CGT l'avait dit et écrit : « si le gouvernement et la direction de l'entreprise ne répondent pas aux revendications exprimées, nous appellerions les cheminot(e)s à agir de manière plus forte pour les obliger à revoir leur copie ».

Face à la détermination des agents, le gouvernement et la direction de l'entreprise ont choisi le passage en force en optant, pour l'un, pour un examen de la loi en procédure d'urgence et en déclarant, pour l'autre, les revendications portées dans le préavis de grève « hors sujet » ! Pire, ils ont tenté, avec l'appui de certains médias, partis politiques et organisations syndicales, de discréditer la lutte menée par les cheminot(e)s pour une autre réforme du système ferroviaire. Mobilisation partagée par une grande partie des usagers qui subissent au quotidien des désagréments liés à l'organisation du système et à la politique business de la SNCF.

La loi votée par une majorité d'élus de la Nation ne permettra pas de résoudre les dysfonctionnements du système ferroviaire actuel et encore moins de le désendetter.

Alors que certains amendements auraient pu permettre de renforcer le caractère intégré du système, de régler le sujet de la dette, de fixer comme base du décret socle le RH0077, ils ont été soit rejetés, soit réécrits pour en limiter la portée.

L'attitude du gouvernement, encouragée par une direction d'entreprise obnubilée par sa vision mercantile du service public, confirme bien son ambition de casser la dernière grande entreprise publique de service public.

Pour autant, même si le mouvement est suspendu, le combat juste et utile mené par des milliers de cheminot(e)s en toute responsabilité est loin d'être terminé.

Après le vote de la loi viendra le temps de la mise en œuvre et de la négociation du volet social de la réforme.

Ceux qui se sont glorifiés de la signature d'un accord de modernisation avec le Secrétaire d'Etat aux transports, qui ont dénigré la légitime action des cheminot(e)s, vont se retrouver au pied du mur et devoir faire face aux interrogations des agents, des usagers et des populations. Les administrateurs CGT au Conseil d'Administration de la SNCF continueront à porter une autre vision de la SNCF et du service public ferroviaire dont l'objectif 1^{er} doit être d'améliorer et de développer le service rendu à la Nation en préservant les conditions de vie et de travail de tous ses salariés.



Véronique Martin

CHER, TRÈS CHER DÉMÉNAGEMENT ... !



Au CCE du 24 janvier 2011, Guillaume Pépy a présenté le projet de déménagement du siège de la SNCF vers la Plaine-Saint-Denis à l'horizon du premier semestre 2013.

Projet qui concernait, dans un premier temps, les cheminots du siège, puis ceux des différentes entités disséminées sur Paris représentant à terme la migration de 2 600 cheminots vers la Plaine Saint Denis.

Dans le même temps, une réflexion était également menée pour décentraliser la direction de SNCF Proximité à Lyon.

Doit-on voir là une simple stratégie immobilière tenant compte d'impératifs à court terme – fin du bail de Mouchotte, économie de loyer, réorganisation des organismes de direction – conjugués à une opportunité immobilière sur un site disposant de toutes les commodités ?

En fait, cela fait l'objet de réflexions menées par la Direction de l'immobilier et reprises en termes d'orientations à travers un Schéma Directeur Tertiaire (SDT) qui se veut prospectif et réactualisé en fonction des réalisations ou non des opérations programmées ainsi que celles qui viennent s'ajouter en fonction des besoins (rarement), des opportunités ou de contraintes financières...

Si la CGT n'était pas opposée à l'ouverture d'un débat sur la localisation du siège, la précipitation avec laquelle la Direction a mené le dossier ne peut être déconnectée de sa volonté (et l'actualité nous en a fait la démonstration) d'en finir au plus vite avec l'ÉPIC SNCF!

La note de présentation initiale était sans équivoque : faisant référence au projet

« Destination 2012 » et au discours de Tanger, il s'agissait ni plus ni moins de créer un « Campus » sur lequel se retrouveraient les différentes filiales du groupe SNCF !

Des arguments économiques controversés

À l'époque, la direction s'était voulue rassurante, mettant en avant des raisons de coûts de l'immobilier de l'entreprise et confinant ce dossier à des éléments techniques et pratiques.

Son principal argument – le coût du foncier parisien et la plus-value qui serait réalisée par la cession des actifs bat, à la lumière des réalités constatées aujourd'hui, sérieusement de l'air!

La SNCF s'est trouvée en effet dans une impasse quant à la vente des locaux parisiens, dont ceux de l'ex-siège de Mouchotte. En effet, l'augmentation des surfaces de bureaux disponibles sur Paris et le quartier ont conduit à faire baisser les prix de vente des immeubles vides.

Espérant initialement réaliser une bonne opération financière, voilà maintenant la direction contrainte de céder le bâtiment de Mouchotte occupé pour garantir, via un 1^{er} bail de 9 ans, un retour sur investissement satisfaisant pour l'acheteur.

La SNCF porte alors son choix sur le relogement à Mouchotte de l'activité Transilien, des entités issues de la région de Paris Rive Gauche durant les travaux de

modernisation de la Gare Montparnasse et des services délogés de la Gare Montparnasse suite aux travaux.

Ce qui interroge sur qui va rester à Mouchotte après 2020 (fin des travaux de la gare) alors que le bail court jusqu'en 2022, ainsi que des services aux cheminots (restauration collective, activités CE....).

C'est un véritable jeu de chaises musicales qui est ainsi mis en place créant incompréhension et colère des salariés délocalisés et générant des craintes sur le devenir de la présence cheminote dans la gare Montparnasse aux termes des travaux tout en faisant le lien avec les arguments déployés par la direction pour justifier le départ du siège, et l'amertume légitime des salariés contraints de le quitter.

Car les arguments et les éléments qui marquent la dégradation des conditions de vie et de travail des agents concernés sont nombreux : allongement des temps de trajet domicile/travail sur un réseau de transports en commun saturé, nouvelles organisations de travail, mises en place de travail à distance, nomade, voire bi-localisé, du télétravail. Cette « réorganisation » ouvre également la porte à une accentuation de la productivité, avec des externalisations, des suppressions de services. Elle bouleverse les collectifs de travail.

Tout cela engendre des pertes de repères et d'efficacité, des dépenses supplémentaires imputées aux foyers cheminots, associé à une insuffisante capacité de logements en proximité des nouvelles zones d'emploi.

Ce sont encore une fois les cheminots qui payent le plus lourd tribut dans cette frénésie de projets construits dans le seul but de reconfigurer la SNCF et de mettre en place la réforme du système ferroviaire.

La recherche effrénée d'économies, voire de plus-values immobilières, reste l'axe principal des projets du Schéma Directeur Tertiaire, au détriment de l'emploi, des conditions de vie et de travail et de la qualité de service in fine.

Au-delà de la mécanique financière de cession de l'ex-siège de Mouchotte qui a amené la SNCF à racheter le crédit-bail pour devenir propriétaire et ensuite réaliser la vente, ce sont bien les orientations de ce Schéma Directeur Tertiaire qui sont à remettre en cause.

Elles s'inscrivent dans le cadre d'« Excellence 2020 », la recherche d'économies de fonctionnement, ainsi que sur les fonctions transverses, ne connaît pas de limites.

Les salariés sont la variable d'ajustement de ce jeu de Monopoly, ce qui est inacceptable pour la CGT.

C'est tout le sens des différentes interventions tant en CCE, dans les CE concernés et au CA à travers une intervention commune et un vote contre de l'ensemble des administrateurs représentant les salariés repris comme tel :

« Si la mobilité professionnelle fait partie du statut des cheminots pour assurer

le service public, elle ne peut cependant être imposée et conduire à l'utilisation des salariés comme produit d'appel dans une opération de spéculation financière. La démarche présentée au Conseil d'Administration en juin 2013 et soumise au vote des Administrateurs, consistant en la vente occupée du 34, rue du Commandant Mouchotte, ne peut être avalisée par les Administrateurs représentant les salariés. Lors de leur intervention du 21 juin 2013, ceux-ci alertaient le Conseil sur les conséquences que pouvait avoir cette vente occupée sur la santé physique et psychologique des agents concernés. Le contenu du dossier qui a été présenté au Comité des Marchés et de celui qui est présenté au Conseil d'Administration interpelle quant à l'objectif initial du schéma directeur tertiaire, qui est principalement de réduire les coûts. Les Administrateurs salariés souhaitent que le bilan économique actualisé qui doit être présenté au Comité Stratégique intègre un comparatif du coût des loyers à moyen et long terme, ainsi que les coûts sociaux induits. C'est pourquoi les Administrateurs représentant les salariés ont voté contre la cession et prise à bail des locaux sis au 34, rue du Commandant Mouchotte, qui ne semble pas constituer une opération bénéfique pour l'Entreprise et encore moins pour les salariés. » Les administrateurs salariés sont toujours dans l'attente du bilan économique et social de l'opération Mouchotte/St Denis. Le peu d'empressement de la direction à le fournir ne laisse présager rien de bon !



LE BAROMÈTRE SOCIAL

«Laisse un peu mesurer les autres»*

Dès sa création le Comité de Cohérence Economique et Social (CCES) a mené une réflexion sur la nécessité d'un indicateur global permettant d'éclairer le conseil sur les aspects sociaux et humains. En fin d'année 2013, décision a été prise d'utiliser les données des baromètres existants pour établir un tableau de bord. L'objectif de celui-ci est de fournir des éléments d'appréciation dans chaque activité, d'éclairer sur la perception des agents et d'évaluer les mesures d'accompagnement social et humain associées aux fortes évolutions de l'entreprise.

Les résultats sont éloquentes : en 2013, à la question « *Je sais ce que l'on attend de moi dans mon travail* » 50 % des agents répondaient négativement et 15 % seulement répondaient positivement à la question « *Ma direction d'activités me communique une vision claire de la stratégie* ». Rajoutons que l'absentéisme est en hausse constante sur les 3 dernières années et le tableau est complet. Mais pour la Direction qu'importe l'indicateur pourvu que le résultat convienne, la formulation des questions sera revue et la fiabilité des données relative à l'absentéisme sera améliorée.

Les administrateurs CGT disposent, quant à eux, d'autres indicateurs comme la participation massive à la manifestation du 22 mai ou le nombre étonnamment faible des trains ayant circulé le 11 juin en regard du taux officiel de grévistes.

* Réplique de César dans Marius de Marcel Pagnol

Excellence opérationnelle

Derrière le vocabulaire du plan d'entreprise et la démarche excellence opérationnelle tels que « process d'amélioration continu », « méthode qualité » ou « standard de management terrain » se cachent les méthodes libérales de management mises au point et peaufinées dans les grandes entreprises cotées en bourse : « Lean » et « Six Sigma ». Leur combinaison à la SNCF est sensée permettre une standardisation des processus (Six Sigma) qui part du principe que si on réduit la variation de réalisation d'un processus de production, les résultats sont globalement plus satisfaisants et une approche terrain (Lean) qui vise à traquer les gaspillages en incitant le salarié à se poser systématiquement la question « Comment je peux encore faire plus avec moins ? ».

Afin d'accélérer les gains de productivité sous couvert d'amélioration de la production et de la qualité de vie au travail (!), un socle commun de 4 standards de management terrain devrait être mis en œuvre dans tous les chantiers en 2014 et 2015 : le management visuel, les réunions 5 minutes régulières, les boucles courtes et un top de 3 actions de progrès à traiter en équipe. La direction ne vise rien de moins qu'un « basculement de culture ». Passer de la culture du service public au culte de la marge ? Décidément oui, il faut bien une autre réforme y compris en interne.

Les 22 NAT de la discorde !

Après moultes tergiversations et discussions, la SNCF et le STIF* se sont mis d'accord sur la nécessité de commander 22 nouvelles rames NAT (Z50000) à Bombardier pour un montant de 211 millions d'€.

Cette commande devrait être effective auprès du constructeur au plus tard le 25 juin 2014 sous peine d'interrompre la chaîne de construction.

Si le fait d'acheter les rames est acquis, la question « qui paye et comment ? » est loin d'être réglée.

En effet, la SNCF estime avoir été mise devant le fait accompli suite à une décision du STIF en décembre 2013 qui validait la commande de 91 nouvelles rames dont les 22 précitées qui ne figureraient pas dans le plan d'investissement

2012/2015. De ce fait, l'entreprise souhaitait que le STIF finance à 100% les fameuses 22 rames. Le STIF, quant à lui, refuse de déroger aux règles et souhaite le maintien du financement à 50/50 entre lui et la SNCF tout en exigeant que la SNCF s'aligne sur les pratiques financières de la RATP.

A cela, l'entreprise répond, à juste titre, par la négative avec pour argument que le régime fiscal appliqué à la SNCF est différent de celui de la RATP qui n'est pas soumis à l'impôt sur les sociétés et au versement de dividende à l'Etat.

Au-delà des divergences de vues, qui ont fait l'objet d'échanges vigoureux mais courtois entre la SNCF et le STIF, le problème de fonds qui est posé est celui du financement du système ferroviaire d'une part et des budgets alloués aux collectivités territoriales pour assumer l'intégralité de leurs missions.

Dans cette affaire, personne ne conteste la nécessité de renouveler le matériel ferroviaire pour améliorer les conditions de transports des usagers franciliens. Mais la SNCF ne veut pas, dans le cadre de la réforme du système ferroviaire, alourdir son endettement. Quant au STIF, face à la multiplication des projets d'investissements et au déficit de moyens financiers, les arbitrages relèvent de choix de plus en plus cornéliens.

La loi sur la réforme du ferroviaire votée à l'Assemblée Nationale et le projet de loi de réforme territoriale ne permettront pas de résoudre ces situations.

Une fois de plus, ce seront les usagers qui vont faire les frais des politiques d'austérité menées par le gouvernement et les directions d'entreprises.

STIF = Syndicat des Transports d'Ile de France



P. Lays Fédération CGT des cheminots