



## Lettre ouverte à Monsieur le Directeur de l'Ingénierie

### **Objet : Rapport de la Cour des Comptes**

Monsieur le Directeur, comme nous, vous avez lu attentivement le Rapport de la Cour des Comptes daté du 15/04/2008 et titré « LE RÉSEAU FERROVIAIRE - Une réforme inachevée, une stratégie incertaine ».

Comme nous, vous avez relevé les avis négatifs et les critiques portés sur l'Ingénierie qui à notre sens ne sont pas fondés, et jettent le discrédit sur les agents de l'Ingénierie (Direction et Région) et le Service public de l'Ingénierie.

Monsieur le Directeur, nous ne comprenons pas votre silence plus d'un mois après la parution de ce rapport. C'est pourquoi, nous vous proposons l'analyse de quelques extraits, afin de tenter de vous aider à y voir plus clair :

#### Extrait Chapitre VI-II-C

#### Page 104

« ...Enfin, la maîtrise d'œuvre des travaux dans la phase de réalisation est généralement confiée aux établissements d'entretien dont les effectifs consacrés à cette fonction ne sont pas connus. »

### **Commentaire FO**

La direction ne sait-elle plus où sont ses agents ?

Ne rien répondre signifierait reconnaître la désorganisation de l'Infra liée aux différentes réorganisations.

#### Page 104

« Compte tenu de l'expérience de la SNCF ... Son ingénierie a un réel problème de compétitivité qui concerne beaucoup plus les pôles régionaux que la direction nationale de l'ingénierie, à l'origine de nombreuses prouesses techniques »

### **Commentaire FO**

Voilà concernant la Direction IG le seul article élogieux...

Par contre, les agents des pôles régionaux d'Ingénierie attendent une réaction de votre part ! Monsieur le Directeur, votre silence les désigne comme les boucs-émissaires d'une réorganisation désastreuse de l'Ingénierie imposée aux cheminots !

#### Page 105

« L'ingénierie de la SNCF a un problème de qualification qui résulte d'une politique de recrutement « quelque peu malthusienne », selon elle, et d'une tradition de formation d'ingénieurs par promotion interne de techniciens de la maintenance. »

### **Commentaire FO**

Le scandaleux qualificatif de « malthusienne » est-il défendu par la Direction ?

Voilà qui risque fort de contrarier les agents récemment embauchés qui apprennent « par derrière » qu'on regrette de les avoir embauchés, ou qu'on trouve le résultat de leur travail dénué de toute valeur ajoutée, voire « stérile » ?

Et que vont penser les ingénieurs issus de la promotion interne, dont nous défendons l'idée qu'ils sont indispensables pour apporter du pragmatisme et du réalisme dans l'encadrement « métier » ?

Pour FO, l'expression « selon elle » mérite de votre part une explication publique.

Page 105

*« Ce problème de qualification des pôles régionaux peut expliquer que les services de RFF soulignent souvent le caractère techniquement robuste mais cher et peu innovant des propositions de la SNCF. Celle-ci considère que RFF l'entraîne parfois vers des solutions trop risquées, mais elle admet aussi manquer parfois d'esprit d'innovation »*

**Commentaire FO**

En matière d'innovation, les agents d'IG n'ont pas à rougir, car ils sont sûrs d'avoir apporté toute leur part dans les succès de la SNCF, en particulier, lorsqu'ils sont reconnus médiatiquement. Par contre, en matière de sécurité, effectivement, ils ne connaissent pas le compromis... Et la sécurité a évidemment un coût que le Service public a toujours assumé et que certains rêvent de réduire.

C'est pourquoi, il existe encore un Service Public ferroviaire qu'il est de votre devoir de défendre à tout prix.

Page 107 – Conclusion

*« Si la branche infrastructure de la SNCF était filialisée et devenait le gestionnaire unique de l'infrastructure (cf. conclusion générale), il serait nécessaire de placer tous les services d'ingénierie de la SNCF dans une filiale distincte et de les mettre systématiquement en concurrence, sous réserve des contraintes en matière de sécurité »*

**Commentaire FO**

Nous félicitons Monsieur SEGUIN (Président de la Cour des Comptes) d'avoir pensé à l'aspect sécurité ; mais il anticipe la réorganisation qu'il préconise et que nous voulons éviter à tout prix, car effectivement, en séparant la branche Infrastructure de la SNCF intégrée, le risque est grand pour que la sécurité ne soit plus la mission prioritaire de la nouvelle entreprise filialisée ou privatisée. Aujourd'hui, la sécurité à la SNCF fait et doit toujours faire partie de la culture d'entreprise.

*« Le renforcement de la concurrence entre les nombreuses entreprises publiques d'ingénierie ferroviaires présente toutefois des risques et appelle une vigilance particulière de leur actionnaire ultime commun, l'Etat. L'intervention de sociétés publiques dans ce secteur n'étant pas manifestement nécessaire, leur privatisation pourrait être étudiée »*

**Commentaire FO**

La concurrence « libre et non faussée » préconisée par Bruxelles est bien leur seule préoccupation. Dans ce cadre, la Cour des Comptes vient de dévoiler la feuille de route pour la SNCF et le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué : conduire la privatisation de l'Ingénierie ferroviaire.

Monsieur le Directeur, votre silence ne pourra être ressenti par tous les cheminots que comme un aveu !

Les faits sont graves ! Les cheminots avec leurs Organisations Syndicales attendent de leur entreprise et de leurs dirigeants une réaction, un démenti, une analyse.

Avec l'ouverture à la concurrence du FRET en 2006, avec celle annoncée pour les voyageurs au quotidien en 2009 et Grandes Lignes en 2010, avec la réforme de notre régime de retraite, les cheminots n'ont pu que constater la volonté accompagnatrice de la SNCF contre les intérêts de son personnel et du Service Public.

La Direction entend-elle de nouveau accompagner cette décision politique de privatiser l'Ingénierie ferroviaire ?

Est-ce la signification de l'absence totale de communication sur ce rapport de la Cour des Comptes ?

Monsieur le Directeur de l'Ingénierie, dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer nos sentiments respectueux,

**LE SYNDICAT FORCE OUVRIERE DE LA DIRECTION  
DE L'INGENIERIE ET DE L'INFRASTRUCTURE**

**MAITRISES, CADRES, et TECHNICIENS**

**Vous avez des droits, vous êtes libres, y compris de vous informer et de vous syndiquer. Rejoignez-nous en adhérant au syndicat FORCE OUVRIERE**



## DÉCLARATION DE FORCE OUVRIÈRE AU CEGI DU LUNDI 26 MAI 2008

Suite à la parution du Rapport de la Cour des Comptes daté du 15/04/2008 et titré « LE RÉSEAU FERROVIAIRE - Une réforme inachevée, une stratégie incertaine », nous tenons à faire la déclaration suivante :

A propos du contrat passé entre la SNCF et la filiale « Télécom Développement », le rapport est écrit ainsi à la page 18 :

*« La Cour est amenée à constater que ce protocole a entériné un montage dont la légalité était discutable et qu'il a privé RFF d'une ressource qui aurait contribué significativement à son désendettement »*

Nous relevons au passage, hélas, la confirmation de ce que nous avons dénoncé à l'époque, à savoir, que l'objectif était bien de privatiser les Télécommunications SNCF qui étaient gérées par l'ex direction de l'Équipement VZ, au détriment de la SNCF intégrée, et contre la volonté des cheminots farouchement opposés à l'ouverture à la concurrence du secteur des Télécommunications en France dictée par les directives Européennes (grève des cheminots « Télécom » dès l'annonce des projets de filialisation avant 1996).

Pire même, l'Etat s'est servi de « Télécom Développement » fin 2003 comme monnaie d'échange pour solder un contentieux entre RFF et SNCF, dans lequel nos anciens collègues Télécom sont revendus comme n'importe quelle marchandise, alors qu'on leur avait promis que la filiale resterait 100% SNCF.

Que doivent penser aujourd'hui les agents de la Direction de l'Ingénierie et d'INEXIA de la même promesse ?

RFF ne va-t-il pas un jour considérer que la Direction de l'Ingénierie est une entité de l'Infrastructure et INEXIA une ex-entité d'IG, et à ce titre, réclamer une redevance sur les bénéfices réalisés par la Direction de l'Ingénierie lors de ses études d'assistance de maîtrise d'œuvre et à INEXIA sur ses bénéfices réalisés lors de ses études d'assistance de maîtrise d'ouvrage ?

Nous ne voulons pas que les agents d'IG et d'INEXIA servent de monnaie d'échange, comme ceux de TD, pour arbitrer le contentieux en cours entre la SNCF et RFF.

Suite à l'avis réservé donné par la Cour des Comptes sur la légalité du montage concernant les échanges financiers entre la SNCF et sa filiale TD, nous sommes fondés de nous poser les mêmes questions concernant le montage d'INEXIA.

C'est pourquoi, nous demandons qu'il soit réalisé immédiatement un audit indépendant juridique et financier sur les conditions de création de la filiale INEXIA ; il devra montrer clairement comment la SNCF a consulté RFF pour se dégager de ses obligations envers elle ; il devra préciser les attributions nominatives des responsabilités accordées à tous les dirigeants entrés à ce jour dans la direction et l'administration de la filiale.

Le Rapport de cet audit devra être remis aux Elus du CCE, du CEGI et élus DP de la Direction de l'Ingénierie.

Par ailleurs, dans les conclusions de son rapport, la Cour des Comptes demande à l'Etat, à la SNCF et à RFF, d'accélérer les réformes à la SNCF :

- remettre en cause la moitié du réseau, transférer à la route une bonne part du Fret et des TER.
- pour ce qui nous concerne directement, filialiser la "branche Infrastructure" en y réintégrant peut-être RFF ; filialiser, voire privatiser l'ingénierie du groupe dans lequel le « public » n'aurait guère d'intérêt à rester d'après le rapport (page 109) !!!

Ce qui pourrait se traduire par la sortie de 55 000 cheminots de la maison mère.

Pour **FO**, nous ne comprenons pas le silence de la SNCF et de l'INFRA sur cette stratégie d'éclatement de l'entreprise SNCF intégrée ; à moins qu'il s'agisse d'une approbation de fait de l'ensemble des dirigeants de la SNCF.

## Privatisation de l'Ingénierie : menace imminente !!!

Pour FO, voici un exemple de ce qui découle de Directives Européennes et qui n'est bon ni pour les cheminots et ni pour les usagers de la SNCF ; les conclusions du rapport de la Cour des Comptes, sont maintenant confiées aux bons soins du Sénateur HAENEL, avec pour mission de dresser les lignes d'une nouvelle réforme institutionnelle, afin de préparer une loi révisant celle de 1997 (Loi portant création de RFF) **pour conclusions en octobre 2008 :**

Extrait de la page 107 du rapport de la Cour des Comptes :

*... Le renforcement de la concurrence entre les nombreuses entreprises publiques d'ingénierie ferroviaires présente toutefois des risques et appelle une vigilance particulière de leur actionnaire ultime commun, l'Etat. L'intervention de sociétés publiques dans ce secteur n'étant pas manifestement nécessaire, leur privatisation pourrait être étudiée.*

*Si la branche infrastructure devenait le gestionnaire unique de l'infrastructure, filialiser l'ensemble des services d'ingénierie et les mettre en concurrence....*

**Pour FO, nous savons tous à quoi peut mener le transfert de missions de sécurité vers le privé qui n'a qu'un objectif : le profit maximum pour ses actionnaires ! (Voir les résultats de la privatisation des chemins de fer en Angleterre).** L'Etat ne doit pas obéir aux recommandations de Bruxelles lorsqu'il faut assurer une mission de

**service public** : transporter les usagers du chemin de fer **en sécurité**.

Pourtant la privatisation de la SNCF, rampante depuis la création de RFF en 1997, s'accélère !

Rappelons quelques phrases écrites par notre PDG Guillaume PEPY dans son « plan stratégique 2008/2012 », présenté le 19 mars 2008 :

**« Je veux que la SNCF soit dans 5 ans un groupe de services de "mobilités" de dimension mondiale »...« Comment je vois la SNCF en 2012 : nous serons dans le Top 5 des opérateurs mondiaux de marchandises et logistique ;... plus loin dans la très grande vitesse populaire et innovante en Europe, avec 1/3 de nos trafics hors de nos frontières ;... un des premiers opérateurs européens des trajets de la vie quotidienne »... « Notre marché est l'élément moteur de tout notre projet... La SNCF et tous les salariés de la SNCF, qu'ils soient de GEODIS et de Fret SNCF, de KEOLIS et de SNCF proximités (TER et Transilien SNCF), d'EUROSTAR et de Voyage-France-Europe (TGV et Grandes Lignes SNCF), d'INEXIA et de SNCF infrastructures (...) »**

Après la mise en concurrence « libre et non faussée », imposée par Bruxelles au bout des 3 paquets ferroviaires à toutes les activités de la SNCF : le Fret (2006), les transports voyageurs (2010), c'est la mondialisation du "Groupe SNCF".

## Représentativité Syndicale : Danger

Si vous aimez le **corporatisme** déjà exercé à outrance par certains syndicats, et si vous regrettez d'avoir acquis des **RTT**, avec la future loi Sarkozy, vous serez servis !

**Pour FO, l'intérêt général reste la priorité dans ses actions et ses luttes. L'accord entre certaines Organisations Syndicales, le MEDEF et l'Etat sur LA REPRESENTATIVITE DES ORGANISATIONS SYNDICALES DE SALARIES pouvant servir de support pour l'élaboration d'une loi est un piège pour les salariés car il ouvre des nouvelles possibilités aux chefs d'entreprises qui étaient impossibles jusqu'à maintenant à savoir :**

**• Elimination des syndicats minoritaires en inventant un seuil de représentativité inacceptable => Disparition des syndicats les plus gênants pour le patronat (souvent les plus combatifs)**

*article 2-2 de l'accord :*

*La prise en compte de l'audience parmi les différents critères de représentativité implique la fixation d'un seuil en deçà duquel la représentativité d'une organisation syndicale ne peut être établie, que ce soit au niveau de l'entreprise, de la branche ou au niveau national interprofessionnel. Ce seuil est fixé à 10% des suffrages valablement exprimés au 1er tour des élections des représentants du personnel...*

**• Financement public ou patronal des organisations syndicales => Que devient l'indépendance syndicale ?**

*article 12-1 de l'accord :*

*Lorsqu'à leur initiative, les entreprises apportent des moyens aux organisations syndicales de salariés, ceux-ci devront prioritairement prendre des formes favorisant l'adhésion, telles que des formes d'abondement à celles-ci (le chèque syndical pouvant être un de ces moyens).*

**• Dérogations aux accords de branche => Remise en cause des 35h00 (RH610 octobre 1999)**

*article 17 de l'accord :*

Des accords d'entreprise conclus avec des organisations syndicales représentatives et ayant recueilli la majorité absolue des voix aux élections des représentants du personnel peuvent dès à présent, à titre expérimental, préciser l'ensemble des conditions qui seront mises en œuvre dans le cadre d'une décision pour **dépasser le contingent conventionnel d'heures supplémentaires** prévu par un accord de branche antérieur à la loi du 4 mai 2004...

Nous rappelons une citation d'un ancien secrétaire de la Fédération des cheminots FO que nous respectons : **« La liberté, on sait ce que c'est quand on l'a perdue »**