



Encadrement

Destination 2012

Un grand show

pour une orientation claire:

la fin de la SNCF.

Spectacle
autosatisfaction
et trémolos

Les 18 et 19 juin dernier Guillaume Pépy et le Comex se sont offerts un grand show devant 4500 agents d'encadrement.

Un Hall complet de la Porte de Versailles était réservé à cette occasion. On peut dire que le nouveau président s'est payé une belle intronisation: du spectacle, de l'autosatisfaction, un peu de tremolos, et voilà le programme des 4 prochaines années posé sur la table.

Enfin plus une orientation générale qu'un programme, car une question brulait les lèvres des participants : quelles sont les réorganisations prévues ? Et quelles seront les conséquences concrètes pour les agents ?

Cette question resterait en suspens jusqu'en décembre ?!

L'ensemble du Comex est monté à la tribune, et l'un après l'autre chacun a présenté ses grandes orientations, tout en restant très flous.

Il y a eu un moment important consacré à la mobilité. Quelques mesures d'accompagnement ont été annoncées, notamment sur l'accompagnement social des agents dits mobiles, en clair, tous les cadres devront se plier à cette mobilité.

Le souhaitent-ils ? Cette insistance sur la mobilité géographique et dans le groupe SNCF est apparue comme un avertissement sans ambigüité sur ce qu'attend la SNCF de ses cadres.

Un important chapitre s'est ouvert sur la rémunération. Un étude comparative avec d'autres grandes sociétés (publiques et privées) a été présentée. Ainsi, paraît-il la rémunération à la SNCF serait à peu près équivalente aux autres, sauf concernant la part variable du salaire. Et là, on nous annonce que la GIR devra progressivement représenter 10% de la

Mobilité
et salaire
individuel

rémunération. Et comme cette forme d'individualisation des salaires ne suffit pas, on nous explique que le GVT (Glissement Vieillesse Technicité) est trop fort à la SNCF.

Ce GVT c'est le statut ! Et tant mieux s'il est fort! Cela signifie que les garanties statutaires des notations, bien que fortement écornées ces dernières années, et souvent traitées de façon nébuleuses par la direction chez les cadres, restent un point d'appui important pour l'évolution du pouvoir d'achat des cheminots.

L'autre élément mis en avant est la communication. La direction va démultiplier ses canaux de connexion et d'information, notamment par l'intranet. Nul ne pourra dire, « je ne savais pas... »

La SNCF c'est
le groupe
mais sans les
mêmes conditions
sociales

Et enfin, et on pourra dire surtout : le groupe.

Aussi bien en introduction, que pendant les « ateliers » et surtout à la conclusion de la convention, la SNCF ce n'est plus l'EPIC, avec les cheminots, leur statut, mais c'est l'ensemble du groupe. Guillaume Pépy considère comme SNCF, aussi bien Géodis qu'Effia ou VFLI et Naviland Cargo, en passant par Inexia.

C'est un changement essentiel et grave. Cela signifie qu'à partir de maintenant la question du service ne se pose plus à la SNCF en termes de « comment réaliser cela », mais plutôt comme « qui va le faire à la place de la maison mère ».

C'est une révolution culturelle pour certains, mais à nos yeux c'est une évolution dangereuse et néfaste pour les salariés.

Le Statut, le RH 0077, la réglementation, aujourd'hui gênent la SNCF. La preuve sur le Fret (Par ailleurs, Pépy revient complètement sur son courrier de début juin en disant qu'il modifiera le RH0077 coûte que coûte !)

Les filiales peuvent s'appuyer sur le seul Code du travail, qui n'est qu'un minima social. Par définition, le statut, lui, est plus favorable pour les salariés. Et pour tous les salariés ! Car nous considérons à Force Ouvrière que nous sommes tous du même côté du contrat de travail. Il existe un lien de subordination entre la direction et les salariés de la SNCF quel que soit leur collègue. Ainsi, ceux qui pourraient croire que l'assouplissement du RH 0077 (par exemple) serait un bien pour la marche de l'entreprise se trompent. C'est un bien pour la direction et depuis quelques années FO considère que les cheminots ont largement eu leur part de régression sociale.

Les retraites, les salaires gelés, les 35 heures à nos frais, la journée de solidarité, les suppressions de postes, les gains de productivité toujours plus fort...

La concurrence
au service de
la déréglementation
sociale

Ainsi **l'un des credo de la convention était : Vive la concurrence !**

Les directives de Bruxelles imposent la libéralisation des chemins de fer. La SNCF va demander aux cheminots encore plus dans ce cadre, et en plus il faudrait qu'on en soit content !

La vérité c'est que cette mise en concurrence pose sur la table la question sociale du statut des cheminots. Sans cette concurrence rien n'oblige à remettre en cause nos conditions de travail. Grace à elle de vieux rêves de déréglementation vont pouvoir se réaliser.

Notre statut n'est pas un vol ou un privilège honteux. C'est le résultat d'aboutissement de revendications justes. La SNCF n'est pas arrivée toute seule en 1937. Là aussi la nécessité impérieuse de sécurité, la particularité des métiers, la condition sociale des cheminots, faisaient que la nationalisation des chemins de fer était la solution.

Le libéralisme à tout crin prôné par la commission de Bruxelles, relayé par les gouvernements français (de tous bords) et appliqué par les directions successives de la SNCF n'est pas un progrès.

Alors, même affiché sur des écrans géants, « vive la concurrence » est-il accepté par l'ensemble de l'encadrement aujourd'hui ?

Quelle organisation syndicale pourrait accepter cela aujourd'hui ? Assurément pas Force Ouvrière ! Notre rôle n'est pas l'accompagnement de mesures négatives pour les salariés, encadrement y compris.

Une simple question, que tout cheminot doit se poser: mon fils/ma fille entre sur le marché du travail, préfère-je les voir entrer comme cheminots à la SNCF, ou comme intérimaires chez Effia ?

Et on peut décliner cette question en tout sens. Or la convention des 18 et 19 juin 2008 ne faisait que préparer les esprits à cette nouvelle donne.

Le plan Pépy 2012 est-il inéluçtable ?

Mais est-elle inéluçtable ? Il ne s'agit que d'un plan d'entreprise, une orientation choisie. Certes aujourd'hui la libéralisation des chemins de fer est imposée, mais la dilution des métiers de la SNCF dans des filiales, avec un moins disant social à la clé, est elle la seule solution ?

Guillaume Pépy, dans son discours introductif, est revenu sur des événements des 10 dernières années. Et notamment il a salué, à juste titre, le travail des cheminots lors des tempêtes de 1999. Pourquoi oublier si vite que seules des entreprises publiques nationalisées peuvent le réaliser. Sans soucis de concurrence et d'intérêts financiers supérieurs, seule la remise en état du réseau était l'objectif. Dans un cadre concurrentiel annoncé comme farouche, il faudra faire des choix. Et le citoyen ne sera plus égal face au service public.

La vision quasi onirique qu'à fait Guillaume Pépy de son plan est tout de même lourde de conséquences sociales.

FO ne doute pas qu'il va se heurter à de vraies difficultés. La mobilité comme règle n'est pas forcément acceptable aussi facilement qu'il le croit.

Cette vision un peu « Kleenex » de son encadrement ne rencontrera pas forcément l'engouement attendu.

Et puis, en passant, une entreprise nationale incapable de gérer correctement la question des mutations depuis des années, n'est pas forcément en position de force sur la mobilité.

Nous ne pouvons terminer ce propos sans commenter une phrase dite par Mr Pépy et non retranscrite dans le discours écrit distribué à la sortie.

Un "contrat social" **« Je veux un nouveau contrat social dans l'entreprise. Je veux plus de conventions collectives et d'accords que de lois et de règlements. »**
négocié entre
amis...

Cette vision des choses est dans l'air du temps. C'est tout à fait l'esprit ultra libéral en matière sociale (voir la minimaliste charte sociale face à notre Code du travail) C'est aussi l'esprit du Medef avec ses accords entreprise par entreprise; et c'est aussi le fond de la position commune CGT CFDT MEDEF CGPME.

Que dit cette position ?

Elle définit les règles de représentativité des organisations syndicales de salariés (mais pas patronales, pourtant plus nombreuses)

Partant de ces règles (10% aux élections CE) elle édicte que ces organisations syndicales pourront signer des accords d'entreprise (30% de représentativité minimum)

Mais le plus grave est le fait que ces accords pourront être déroatoires aux conventions collectives, aux statuts et au Code travail !

**Leur réussite passera
par l'élimination
des gêneurs !**

Jusqu'ici, en France, afin de garantir les droits républicains, la règle était qu'une convention collective ou un statut ne pouvait être inférieur en droit des salariés au Code du travail. Et par conséquence un accord d'entreprise ne pouvait être inférieur à une convention collective ou un statut.

De plus, la représentativité des OS était définie par la loi (les Confédérations) et les statuts. Ainsi la liberté pour tous de se syndiquer dans l'organisation de son choix disparaît.

Tout salarié a le droit de se tourner vers l'organisation de son choix. Et par le fait qu'elle soit reconnue, les moyens d'action existent. Combien de salariés ont été défendus, lors d'audience notamment, par des organisations syndicales non majoritaires ?

De plus ce système permettra facilement, dans certaines entreprises, de créer des « syndicats maison ».

Est-ce vraiment une avancée démocratique et sociale ?

Contrairement à Monsieur Pépy nous ne faisons pas un rêve, mais nous regardons la réalité :

Il souhaite clairement démanteler la SNCF en tant que telle. Il s'appuie sur la mise en concurrence, recul de 70 ans en arrière. Il lui faudra des alliés, et il les désigne comme ses partenaires sociaux.

Mais tous les cheminots souhaitent-il cela ? Qui veut se retrouver malléable et corvéable à merci ? Qui veut renoncer à ses garanties contractuelles ? Qui souhaite perdre ses droits ?

En cette année d'élections prud'homales, à l'horizon des élections CE DP à la SNCF , il y a des voix à faire entendre.

**Les voix du service public,
les voix de la défense du statut,
les voix de cheminots fiers de l'être,
les voix de liberté et d'indépendance.**

Rejoignez Force Ouvrière !

Maîtrises, Cadres, Techniciens

Vous avez des droits, vous êtes libres de vous syndiquer, vous êtes libres de vous informer

www.fo-cheminots.com