



Union Fédérale des Cadres et agents de Maîtrise CGT Cheminots

08 novembre 2006

L'encadrement concerné

Chaque mouvement social suscite parmi nos catégories, interrogations et débats. L'action proposée par les organisations syndicales ne va-t-elle pas nuire à l'entreprise ? N'y a-t-il pas d'autres moyens que l'arrêt de travail pour se faire entendre, pourquoi une grève de plus, pour obtenir quoi ? ...

Ces questions sont compréhensibles, mais il faut bien le constater, le dialogue social à la SNCF est en panne. Direction et organisations syndicales discutent sur tous les sujets de l'entreprise mais les résultats ne sont pas à la hauteur des enjeux posés.

Qui porte la responsabilité des blocages ? Chacun peut formuler sa réponse mais il convient de le faire en toute connaissance du rôle et des prérogatives des uns et des autres.

Les syndicats représentent les salariés, ils défendent les intérêts de ces derniers et présentent à l'employeur les revendications. Ce sont les syndicats qui portent les attentes et les demandes des salariés.

Le rôle de l'employeur est de s'efforcer d'y répondre. C'est ce qui est attendu de la négociation.

A la SNCF, parce que nous sommes dans une entreprise publique, les syndicats s'impliquent aussi dans la défense plus globale du service public. A ce titre, ils ont aussi comme interlocuteurs les pouvoirs publics.

La Direction et les pouvoirs publics ont-ils les moyens de satisfaire des revendications ? Nous le pensons vraiment, encore faut-il en avoir la volonté, accepter d'autres choix et avoir d'autres ambitions pour les usagers et les cheminots que celles du business et du marché. Pour gagner la confiance des cheminots et de leurs organisations syndicales il faut aussi respecter ses engagements et être moins propagandiste.

Des forums et séminaires aux modes de management, tout est organisé pour entretenir l'illusion, quelquefois le mensonge. Tout est mis en oeuvre pour convaincre et faire admettre que les choix de ceux qui nous dirigent sont les seuls possibles.

Aujourd'hui, une majorité des décisions prises va à l'encontre des attentes sociales des citoyens, des usagers et des cheminots.

Fret SNCF

Alors que la Direction de la SNCF se flatte de s'intéresser au développement durable et prône la responsabilité sociale d'entreprise. Le plan VERON rejette 950 000 camions sur les routes, ce n'est pas la CGT qui le dit, mais la Commission des Comptes Transport de la nation. Le plan Fret est une catastrophe nationale et une absurdité économique. Et pour répondre à Madame Idrac, ce qui tue le Fret, ce ne sont pas les grèves, mais le plan.

Après avoir su, avec des difficultés et des dysfonctionnements, transporter 55 GTK de marchandises, aujourd'hui Fret SNCF ne saurait plus faire. L'année 2006 n'atteindra pas les 40 de GTK. En trois ans, les compétences du Fret ont été éconduites aux portes de l'entreprise pour être remplacées par des « bandits manchots ». L'objectif premier de Fret SNCF n'est plus de transporter, avec un savoir faire, mais de sélectionner les trafics dans un but essentiellement lucratif sans se préoccuper de la responsabilité sociale et sociétale de l'entreprise publique.

Le plan de transport est sous estimé. Le matériel et les structures Fret ne permettent plus d'assurer une production acceptable pour les chargeurs.

Le plan VERON est un échec. Dès le départ, certains dirigeants le pressentaient, mais on a su les écarter ou leur proposer un départ anticipé parce qu'ils n'étaient pas perméables aux sirènes du plan Fret, assainir pour développer. En fait, 3 ans après, zéro pointé pour les deux objectifs, ni assainissement ni développement, mais 7000 emplois supprimés, une production en chute libre en tonnage et en qualité.

En son temps, la CGT a dénoncé le plan, à peine écoutée, jamais entendue. Le Directeur du Fret montrant même lors de quelques réunions, un certain dédain aux arguments des organisations syndicales.

Voilà ce qu'est devenu réellement le dialogue social à la SNCF. Nous souhaitons que cela change, nous demandons que nos propositions soient évaluées et prises en considération.

Dans la situation actuelle, nous souhaitons que des engagements soient pris pour garder le Fret SNCF dans le périmètre de l'entreprise publique, en disant clairement non à la filialisation.

Nous demandons un plan concerté de développement du Fret avec une remise à plat de l'organisation de la production et les moyens humains, matériels et structurels nécessaires.

Salaires

Le pouvoir d'achat baisse d'année en année, sous le double effet de l'augmentation des prix et des cotisations sociales. Les augmentations générales ne compensent pas la hausse du coût de la vie. Dans la dernière période, les salariés de toutes catégories sont touchés, leur niveau de vie est en recul.

Ce sont les postes de dépenses les plus importantes qui augmentent le plus : loyers, transports, énergie, alimentation (produits frais)... chacun à son niveau est touché, pour quelques uns la situation est devenue insupportable. Etre technicien, jeune diplômé... recruté avec un certain niveau de qualification et donc une rémunération proche du milieu de la grille (PR 13 à 17) ne permet plus d'envisager l'avenir sereinement. Certains jeunes salariés ne parviennent pas à acquérir leur autonomie.

Cette situation n'est pas non plus motivante, l'écart hiérarchique se réduit, elle n'encourage plus les cheminots à s'investir. La Direction reconnaît le problème, mais elle y apporte des réponses très contestables : recrutement de contractuels avec un salaire plus élevé mais moins de protection sociale (statut, garantie de l'emploi, caisse de prévoyance, retraite...). Autre remède proposé, l'augmentation des revenus par des éléments aléatoires et non garantis (gratifications, intéressement...) pour compenser l'insuffisance des augmentations générales.

Or, ce ne sont que les éléments fixes et les augmentations générales qui garantissent durablement le pouvoir d'achat. C'est le socle de nos acquis sociaux. Maintenir les augmentations générales en dessous de l'évolution des prix, c'est mettre en danger notre protection sociale et l'économie. Dans nos catégories, en une quinzaine d'années, la perte de pouvoir d'achat correspond à l'équivalent d'une qualification. Et pourtant c'est le pouvoir d'achat qui tire l'économie et la production.

Immédiatement, la CGT demande l'attribution d'un véritable 13^{ème} mois intégrant la prime de travail.

Par ailleurs, il convient de trouver les conditions pour ouvrir rapidement une nouvelle négociation salariale.

Emplois, Qualifications et Charges de Travail

Le taux d'encadrement des Maîtrises et Cadres est en augmentation depuis des années, aujourd'hui, il représente 42% des effectifs. Pour autant, les problèmes de qualification professionnelle et de charge de travail n'ont pas été résolus. Les restructurations

incessantes dont plus personne ne comprend très bien la finalité, sont appréciées comme des machines à désorganiser, à diluer les responsabilités, à charger jusqu'à l'overdose ceux qui sont en contact avec la production, particulièrement les dirigeants de proximité (Dpx).

Le Dpx est devenu le chargé de tous les problèmes, avec bien peu de moyens pour apporter des solutions. Dans l'abondante littérature sur le management et ses vertus, il est mis à toutes les sauces, c'est la pierre angulaire de la rénovation managériale. Il doit être disponible en permanence, pour la Direction, pour les agents.

En revanche, il est généralement le moins payé de la hiérarchie, qualification E quelquefois F, et ne bénéficie pas de l'assistance nécessaire qui lui permettrait d'exercer sa fonction dans des conditions acceptables et en rapport avec les règles sur la durée du travail. La Direction s'offre là un encadrement de terrain à bas prix.

Les techniciens ne se retrouvent plus dans l'organisation de la SNCF. En charge de faire fonctionner l'outil ferroviaire au quotidien, ils ont du mal à comprendre l'incohérence de certaines décisions prises, ils se sentent écartés, quelquefois déconsidérés, en tout cas, pas reconnus professionnellement. Ils reprochent souvent à la Direction de ne jurer que par le management et réclament la reconnaissance de leur qualification professionnelle en particulier par la possibilité d'accéder puis de dérouler sur le collège cadre.

Dialoguer n'est pas invectiver

Les revendications présentées par les organisations syndicales sont claires et s'inscrivent dans la réalité quotidienne d'aujourd'hui. Point n'est besoin, comme le fait la Présidente, de faire référence au mur de Berlin ou à la théologie.

Etait-ce bien utile d'aller à Séville pour dénigrer les cheminots et leurs organisations syndicales ?

L'action du 08 novembre n'est ni rituelle ni préventive, elle est proposée aux cheminots parce que la Direction de la SNCF et les pouvoirs publics ne répondent pas aux questions soulevées. Pour les syndicats, comme pour les personnels, le dynamisme social ne peut pas se concevoir avec comme fil conducteur : le renoncement des acquis sociaux, l'abandon du service public, les destructions massives d'emplois.

Pour se faire entendre et gagner sur les revendications des cheminots de l'encadrement, l'UFCM-Cgt, dans l'unité des organisations syndicales, vous invite à participer à l'action du 08 novembre 2006.

Montreuil, le 24 octobre 2006