



Fédération des syndicats de travailleurs du ra  
17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis  
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67  
federation-sudrail@wanadoo.fr  
www.sudrail.org



## Liaison Encadrement

# **Maîtrises et Cadres, à partir du 19 janvier 2005 Mobilisons-nous contre les suppressions d'emplois contre l'éclatement définitif de l'entreprise publique et la fin programmée du statut**

*La direction et le gouvernement ne l'avouent jamais ouvertement, par peur d'un conflit social majeur, mais toute leur politique est fondée sur la diminution du nombre d'emplois à statut et l'éclatement de l'entreprise publique SNCF. Aujourd'hui, toutes les décisions déclinent de cette stratégie; le budget 2005 en est l'illustration*

## **L'emploi**

C'est, encore une fois, la variable d'ajustement pour parvenir d'ici 2006 à l'autofinancement des investissements.

Sur le fond, l'objectif est discutable, car cela peut être un prétexte pour l'Etat pour poursuivre son désengagement. Le moyen choisi est, quant à lui inacceptable. Si les péages étaient plus bas et si le montant de la convention de gestion (avec RFF) plus élevé, c'est à dire, si l'Etat jouait vraiment son rôle

dans le financement des infrastructures, il pourrait y avoir autofinancement sans trop de problème.

Mais les arbitrages du gouvernement ont amené à un doublement du montant des péages payés à RFF. Sans cette décision, découlant du choix politique de la « réforme » de 1997 de ne pas régler le problème de la dette, la SNCF pourrait parvenir à l'autofinancement sans détruire l'emploi.

## **4000 suppressions d'emplois sont programmées pour 2005 :**

- 2028 dans les EEX et EMF, - 539 à la Traction, - 1174 dans les EVEN,
- 98 en directions régionales, - 317 en directions centrales.

Le budget prévoit un effectif réel de la SNCF au 31 décembre 2005 à 164 710, soit 12 000 suppressions d'emplois en 4 ans.

La question des moyens humains pour assurer un service de qualité, en assurant une sécurité de haut niveau se pose de plus en plus avec force. Chacun d'entre nous peut le constater au quotidien.

## **La stratégie d'éclatement**

*Le président Gallois l'a annoncé clairement. Il accentue la gestion par activité et développe une organisation du groupe SNCF en 4 Branches (VFE, Fret, Infra, Transport Public).*

Dans le document budgétaire pour 2005, la direction affirme: « la SNCF doit être bénéficiaire non seulement de façon globale, mais dans chacune des activités et branches (y compris pour les activités de service public après apports publics ». Cette orientation est contraire au cahier des charges de la SNCF qui lui impose « la satisfaction du droit au transport, dans des conditions assurant l'équilibre global de son exploitation ». Ce point est essentiel, car il est la base du principe de péréquation.

La recherche de bénéfices par activité, c'est l'abandon définitif de la péréquation qui est l'une des raisons d'être de l'entreprise publique. Sans la péréquation, déjà fortement mise à mal par le montant excessif sur les activités de la SNCF ayant le plus de succès (TGV), l'entreprise publique est un peu plus fragilisée et son statut avec.

La segmentation en Branches au sein du Groupe banalise le fait d'exploiter un service ferroviaire au sein d'une filiale de droit privé. C'est ainsi que ces derniers mois, VFE a créé IdTGV qui exploite un service voyageur et CRM services qui assure le suivi des « grands voyageurs ». On est bien au coeur du métier ferroviaire et pourtant on filialise. Dans le même esprit, la direction veut renforcer le rôle de la filiale EFFIA dans les services aux voyageurs, en particulier l'accueil en gare.

Avec une telle logique, et compte tenu de la recherche de bénéfices tous azimuts, il ne faut pas être devin pour comprendre l'organisation du dumping social au sein du groupe SNCF. Les filiales n'ont plus pour objet d'être complémentaires, mais d'être concurrentes à la maison mère. Le rêve des libéraux est en marche: un chemin de fer sans cheminot à statut ...

# **Ensemble, avec tous les cheminots, frappons un grand coup pour stopper ce démantèlement!**

La direction, avec la bénédiction du gouvernement, avance à grands pas vers l'éclatement de la SNCF, l'externalisation des tâches pour réduire les coûts... Au bout du chemin, le service public, le droit au transport et le statut des cheminots seront directement attaqués.

Il est grand temps, dans l'unité la plus large, de frapper un grand coup. 24 heures ne suffiront sans doute pas, mais le 19 janvier est une occasion d'aller au-delà. **SUD-rail propose à l'ensemble des cheminots de tous grades et toutes catégories d'agir et de débattre des suites à donner.**

**Après le numéro des « Infos » annonçant « un plan Infra à l'instar du plan fret » mis au pilon, cette fois c'est à G.L. que la communication s'emporte ...**

**Lors de la séance plénière du Comité Central d'Entreprise du 11 janvier, la délégation SUD-rail a interpellé le président Gallois :**

Dans le numéro de décembre 2004 du journal interne de l'activité Voyage France Europe à destination des personnels (« *Premières Lignes* »), il est proposé une dernière page qui se veut humoristique. L'humour en question se fait sous forme de lettres au Père Noël. En voici quelques extraits :

*Cher Père Noël, même si j'aime beaucoup mon travail, j'aimerais avoir en avoir un petit peu moins en 2005.*  
Tendrement Eusebe.

*Cher Eusèbe, Tu es hypocrite et fainéant. Tu ne penses quand même pas que je vais croire que tu aimes ton travail ! Si je pouvais te faire virer de la SNCF. Je n'hésiterais pas. En tout cas, je ne t'envie pas !*  
Le Père Noël.

*Cher papa Noël. En 2005 j'aimerais avoir une formation d'anglais d'expression orale, une autre pour maîtriser Excel et enfin un coaching personnel avec un consultant extérieur.*  
Eudes.

*Cher Eudes, Tu veux pas un chèque en plus! Pour t'avoir collé un prénom aussi débile, à mon avis tes parents ne t'aiment pas, moi non plus.*  
Ton papa Noël

Il y a six lettres de ce type avec des réponses toutes aussi insultantes. Ainsi à Cunégonde, il lui est répondu qu'elle est idiote, têtue et ne se remet jamais en question et que ce n'est parce qu'elle a couché avec ton N+2 qu'elle peut tout se permettre et se croire belle et brillante.

**Pour SUD-rail, ce dérapage n'en est pas un car il exprime d'une manière brutale les conséquences de l'orientation libérale et de la politique managériale de la SNCF.** En fait, ces propos traduisent ce que pensent certains dirigeants des salariés en général et des cheminots en particulier : ce seraient des

fainéants, trop payés et, si on pouvait, on les virerait ou on les ferait démissionner ou on les enverrait au Larzac ! Quant aux femmes, c'est bien connu, elles couchent pour avoir de la promotion !

**De telles idées sont graves et insultantes pour tous les salariés, plus encore quand elles sont exprimées par la presse de la direction de l'entreprise.**

Ce n'est pas non plus totalement un hasard si de tels propos viennent d'une direction (VFE) qui est la pointe avancée de l'orientation libérale de l'entreprise, comme l'a montré l'ID TGV. Dans ce genre de direction, ce sont les valeurs du privé qui dominent : compétition, pas de pitié pour les plus faibles, la concurrence et le marché ne font pas de cadeaux, les salariés doivent s'y soumettre ou ...se démettre.

**Mais c'est aussi toute l'entreprise qui est gangrenée par cette dictature du marché.** Ainsi, G Pepy, dans le journal les Infos de septembre 2004 estimait que "ceux qui poussent en ont parfois marre de ceux qui freinent". Dans le même temps à la direction de l'Ingénierie, un consultant classait les cheminot-e-s en 2 catégories les "entraîneurs" et les "enfoisseurs".

Finalement, cette affaire montre bien que ce n'est pas une entreprise de service public qui se construit mais une entreprise basée sur le profit et la mise au pas des salariés, il devient urgent d'y mettre un coup d'arrêt.

Nous avons pris acte de la condamnation de ces propos ignobles. Nous attendons des explications sur le fait qu'ils aient pu être tenus, écrits, validés et publiés dans un journal distribué à 2500 exemplaires à VFE.