



Fédération des syndicats de travailleurs du rail
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 nationale Encadrement

Retour sur le discours d'un (futur) président de la SNCF ...

La nomination comme président de l'ancien directeur général exécutif peut être considérée comme le feu vert du pouvoir pour la poursuite de « l'évolution/révolution » de la SNCF vers un fonctionnement de plus en plus en ligne avec celui des entreprises privées. De ce point de vue, la lettre de mission de Sarkozy à Pépy est sans ambiguïté. Il est donc intéressant de revenir sur le discours de G. Pépy lors du "séminaire des managers du groupe SNCF" des 10 et 11 janvier dernier.

S'appuyant sur le constat du fonctionnement actuel, véritable "usine à gaz" dans laquelle peu d'initiés s'y retrouvent, la direction annonce une étape supplémentaire dans la verticalisation des activités de la SNCF. **Des esprits frondeurs pourraient souligner le paradoxe consistant à dénoncer les effets pervers de la gestion par activité** (début bien avancé de la verticalisation dans la prise de décision) **pour justifier un pas décisif vers la verticalisation générale!!!** Molière n'est pas si loin avec ses Diafoirus voulant saigner encore et toujours le malade affaibli...

En fait, nous pensons que la direction fait le choix d'annoncer en ce début 2008 la fuite en avant car elle ressent de plus en plus le **mal être de l'encadrement dans leur quotidien, face à un fonctionnement bien lourd et parfois proche du délire**. D'ailleurs, ce n'est pas par hasard si G. Pépy a débuté son discours en reconnaissant **l'échec de sa promesse aux DET concernant les fameuses marges de manoeuvres...** Les chiffres historiques de grévistes chez les cadres le 18 octobre 2007 ont été considérés comme un signal nécessitant une réponse rapide tant du point de vue de la pseudo reconnaissance (doublement/triplement de la GIR) que du point de vue du fonctionnement.

Les annonces

Les grands principes mis en avant pour justifier la restructuration/verticalisation du Fret sont confirmés: aller jusqu'au bout du fonctionnement par activités; **ne plus diriger (« piloter » en novlangue) à partir des métiers, mais à partir des produits et des marchés.**

Pour les salariés d'une entreprise, l'affaiblissement de la reconnaissance des métiers est toujours dangereux. En dehors des

cadres dirigeants et des "managers" qui peuvent vendre leur savoir faire managérial dans toutes les situations, la structuration à partir des métiers sur laquelle s'est construit le chemin de fer, permet aux salariés s'appuyant sur leur technicité de pouvoir résister au rouleau compresseur gestionnaire. Ces dernières années, les cheminots ont déjà perdu des plumes, compte tenu des effets négatifs de la gestion par activité sur la reconnaissance des métiers. Pépy propose une nouvelle étape dans le mauvais sens de ce point de vue.

Les évolutions par grands métiers

A l'Équipement (Infra V), c'est la **confirmation de la mise en oeuvre d'EVEN de très grande taille (20 à 25 sur le territoire) et d'autant d'ELOG, afin de répondre aux exigences de RFF**, en terme de productivité et de « reporting » de gestion. Ces évolutions sont lancées; la direction veut aller vite.

Au Transport, ce sont les **17 futures Commandes Centralisées du Réseau qui seront le cadre des futures structures**. En terme de mise en oeuvre, **c'est en fait RFF qui a les clefs**. On doit donc s'attendre à des évolutions chaotiques, avec une phase intermédiaire à court terme avec la

disparition des Etablissement Exploitation Fret, dont les UO Infra ne partant pas à Fret seront réparties sur des EEV voisins.

Au Matériel, il se confirme **que la partie dite industrielle sera totalement verticalisée sous gestion centralisée par la direction M**. Par contre, pour la partie maintenance, on sent bien que G. Pépy souhaite un transfert dans les activités Voyageurs, sachant que Fret a fait le choix de contractualiser avec M (mais l'enjeu n'est pas le même), même si cela ne plaît pas trop à M. Martin, Directeur Matériel. Mais le centralisme se renforçant et la vieille règle du plus

gradé restant de rigueur, même dans le « management moderne », on peut s'attendre à ce que les expériences en cours (TER Bretagne) soit jugées concluantes et que la charge « préparation au voyage », à savoir le nettoyage et le produit train, bascule dans les activités voyageurs.

Pour la Traction, il se confirme que le modèle lancé pour Fret va se généraliser; à savoir, l'intégration dans les activités.

Pour les Trains, il s'agit de construire des équipes dédiées à un produit (Transilien, TER,

Railteam, TGV, etc.), les équipes devant être intégrées aux activités voyageurs.

Enfin, pour les gares, G. Pépy annonce la probable création d'une nouvelle Branche qui gèrera les quelques dizaines des plus grandes gares de la SNCF. Cette nouvelle branche est présentée comme une réponse contre les attaques de ceux qui veulent nous prendre nos gares, si tentantes comme « business ». Nous pourrions rétorquer que c'est aussi une opportunité pour les libéraux pour préparer la filialisation/privatisation des grandes gares avant l'arrivée de la « concurrence » sur les grandes lignes...

Du point de vue des structures, comme on le constate dans la restructuration Fret, la notion d'établissement disparaît de fait

A l'Infra, nous allons vers des directions territoriales un peu comme le Fret. Dans les activités Voyageurs, les directions de lignes, par produit si nécessaire, seront sans doute la norme ; ces directions ayant vocation à reprendre, outre les commerciaux et l'escale, la maintenance du matériel, le contrôle et la traction. Les grands établissements du Matériel (technicentres) demeureront avec sans doute des abandons de certains sites.

Le découpage territorial ne sera donc plus homogène ; c'est la disparition des directions régionales

La direction trouvera facilement des solutions pour assurer la représentation de la SNCF sur le territoire (les directeurs TER et Transilien verront sans doute leurs missions de représentation renforcées), par contre, **on peut se demander comment va s'organiser la régulation des contradictions entre activités** (c'est devenu l'une des charges importantes des directeurs de région) et surtout comment va être organisé la prise en charge de la sécurité.

La sécurité en jeu

Actuellement, c'est encore la vieille délégation de pouvoir (Président - Directeur de région - Directeur d'Etablissement - Dirigeant local) qui structure la prévention des risques. Pour les sujets ne pouvant pas être pris en charge par un DET, c'est le DR qui a la responsabilité d'organiser cette prise en charge. Demain, faudra-t-il tout faire remonter au grand Mamamouchi ???

Certains nous répondront que la sécurité sera sous la responsabilité des directions d'activités et domaines qui auront leurs propres lignes hiérarchiques prenant en charge la sécurité. Nous savons tous que ceci n'est pas suffisant; nous le vivons déjà tous les jours. **En ce moment, ce sont bien les activités et domaines qui ont la responsabilité de leur sécurité, mais la direction régionale sert de boucle de rattrapage pour tous les sujets transverses; et en sécurité, il y en a encore beaucoup.** Or, sur ce sujet crucial, le discours du président est vide en terme de proposition

d'organisation. D'ailleurs, pour la restructuration du Fret qui doit avoir lieu dans les tous prochains mois, nous n'avons pas à ce jour connaissance des conditions dans lesquelles les interfaces entre Fret et les autres vont être pris en charge du point de vue de la sécurité...

Arque boutée sur sa logique libérale visant à considérer la SNCF comme une simple entreprise de services, la direction veut se lancer dans une nouvelle étape dans la mise en tube de l'entreprise publique ; étape que le pouvoir juge nécessaire pour préparer les possibilités de filialisation et d'alliances capitalistiques et faire de la SNCF un des futurs leaders du marché européen des transports par fer. Ce mécano de déconstruction dont on comprend la logique n'intègre manifestement pas les intérêts des usagers du service public, du personnel, de son statut avec la garantie de l'emploi et la reconnaissance des compétences.

Doit-on laisser faire ?