



La SNCF offre son informatique à IBM

Mobilisons-nous,

le 3 février 2010 : tous en grève

La transformation de la SNCF, mise en œuvre par le projet « Destination 2012 », impacte les Services de l'Information. La création de la co-entreprise SNCF/IBM, nommée ULYSSE, s'inscrit dans ce « grand et beau voyage » promis en 2008 par le président PEPY. Cette nouvelle structure aura de lourdes conséquences pour le service public, sa qualité de service, l'emploi des cheminots et des prestataires.

NON... sur le fond !

Ce projet pose de sérieuses interrogations et aura des effets considérables :

- Perte du contrôle du système d'information par l'EPIC SNCF et le groupe ;
- Quel avenir pour l'ensemble des « métiers informatiques » de la SNCF ?
 - Quel avenir pour les DSI (Directions des Services de l'Information) de l'entreprise ?
 - Quel avenir pour l'informatique en région ?
 - Quel avenir pour les télécoms ?
- Quid de la confidentialité des données et du code de nos applications métier vis-à-vis de la concurrence ?
- Quid de l'évolution des métiers ?
- Quid de la motivation du personnel à profil technique à qui on va demander progressivement de faire de la gestion de contrat ?
- Avec la perte de compétences techniques qui se profile, sera-t-on encore en mesure, d'ici quelques mois, de produire des cahiers des charges pertinents et d'assurer notre rôle d'AMOA (Assistance Maîtrise d'Ouvrage) ?
- Des procédures de réversibilité sont-elles prévues ?
- Quelles garanties avons-nous vis-à-vis du transfert de charge vers l'étranger et du pilotage des centres d'exploitation depuis l'extérieur y compris l'étranger (Maroc, Pologne ...) ?
- Concernant les statuts de cette filiale et de cette « joint venture », aucune garantie n'est donnée qu'ils resteront tels que présentés aujourd'hui et qu'à terme ce n'est pas une externalisation de l'informatique.
- IBM devient le fournisseur privilégié de machines et de logiciels, créant ainsi les conditions d'une dépendance pour la SNCF à IBM, avec les conséquences induites.
- Quid de la Direction des Achats dans le processus d'achats des prestations ?

NON... sur la forme !

Malgré les discours pédagogiques de la Direction de DSIT parlant d'hypothèses de travail (DP, demande d'audience, commission économique de CE) cette co-entreprise a bien été validée au Conseil d'Administration (CA) de la SNCF le 11/01/2010. Ce projet a été mené en catimini, l'information ne filtrant pas en dessous des chefs de département et sans tenir compte des craintes exprimées par les cheminots, y compris par des chefs de pôle ou de division, et par les militants CGT.

Historique de la tentative d'enfumage :

- 27/11/2009 : audience CGT au cours de laquelle notre organisation fait part, une nouvelle fois, de ses craintes vis à vis de ce projet ;
- 16/12/2009 : commission économique du CE-Directions transverses relative à la sous-traitance au cours de laquelle M. BAUDY indique que le projet n'est pas mûr et qu'une prochaine commission se tiendra en fin de 1^{er} trimestre 2010 ;
- 17/12/2009 (le lendemain) : les administrateurs salariés reçoivent une convocation pour un CA extraordinaire d'urgence ;

(suite page 2)

Contrairement à la Direction, la CGT juge que cette nouvelle structure change tout. Puisqu'il s'agit avant tout de piloter le portefeuille des sous-traitants informatiques du groupe SNCF donc de massifier et de rationaliser les prestations actuelles. Dans un 1^{er} temps, la question de la gouvernance des prestations va se complexifier et la Direction ouvre clairement la possibilité d'exploiter les ressources « offshores » des sous-traitants sans passer par les organisations syndicales SNCF. En clair d'externaliser et de délocaliser (à l'exemple de ce qui s'est fait en moins de 3 ans chez BNP-Paribas suite à la création de la co-entreprise BNP-IBM). D'autant qu'avec ce montage, la SNCF n'a plus le contrôle des localisations des équipes de prestataires.

Dans un second temps, le programme de rationalisation promis passe par la suppression de plus de la moitié des prestataires, donc par la disparition de compétences qu'il faudra combler et une perte de maîtrise de la sous-traitance.

Enfin, nous risquons à l'avenir de cantonner les cheminots aux vieilles applications et être, peu à peu, touchés par l'obsolescence technique.

Devant ces constats, nous pouvons être plus qu'inquiets au niveau social pour tous les salariés (cheminots et sous-traitants). **Refusons de nous laisser traiter ainsi ! Les cheminots connaissent la SNCF et ses besoins. Ils sont légitimes, pertinents et à même de veiller à son fonctionnement.**

La CGT appelle les cheminots de tous les services informatiques à faire grève massivement le 03 février 2010

- **Exigeons le contrôle du système d'information par l'EPIC SNCF** pour assurer la pérennité de l'entreprise intégrée, de ses missions de service public et le maintien de l'emploi sur le territoire national ;
- **Réaffirmons la pertinence économique d'une maîtrise d'œuvre SNCF** réalisée avec un faible volume de sous-traitance garantissant la confidentialité des données, la connaissance métier et la maîtrise du système.

Pour préserver les cheminots et le caractère intégré de la SNCF la CGT appelle à l'unité. Ensemble prenons notre destin en main. C'est collectivement que nous mettrons tout en œuvre pour assurer notre avenir à partir des besoins sociaux et en gardant l'emploi cheminot dans l'entreprise.

(suite de la page 1)

- 22/12/2009 : comité stratégique validant la présentation de ce projet au CA ;
- 30/12/2009 : CCE/IBM entérinant la création d'ULYSSE. Les représentants du personnel CGT et CFDT votent contre ;
- 11/01/2010 : Conseil d'Administration SNCF validant la création d'ULYSSE suscitant l'hostilité des administrateurs salariés qui ont tous voté contre. Bien que les représentants de l'état aient émis des doutes sur le montage financier théorique présenté, ces administrateurs ont voté pour...

Comment un projet d'une telle envergure a-t-il pu mûrir en 1 jour ? Accord de réciprocité oblige... **ULYSSE apparaît comme une contrepartie du rachat de la logistique IBM par la SNCF via GEODIS : les DSI ont été vendues à IBM dans ce « deal » financier. Alors peu importe la qualité du montage, l'important est d'avoir une vitrine de façade pour « justifier » l'injustifiable et s'inscrire dans la logique « business ».**

Cette méthode brutale et malhonnête ressemble à celle de « patrons voyous », à l'exemple des ateliers du Mans où la Direction a tenté de déménager l'outil de travail alors que des négociations étaient en cours avec les organisations syndicales et les élus locaux. **Cette façon de traiter avec mépris les cheminots et leurs représentants du personnel est scandaleuse et inadmissible !**

