



## TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 3 décembre 2020

## ORGANISATION DE L'ENTREPRISE

# UNE COLÈRE PARTAGÉE

## QUEL QUE SOIT LE GRADE !

**Mise en place de procédures liées au protocole sanitaire, fermeture de nos services, télétravail, chômage partiel imposé, arrêt de la production au printemps... sont venus perturber les organisations.**

Pendant les confinements, nous avons toutes et tous pris du retard dans notre travail. Cette difficulté contextuelle s'ajoute à l'accumulation de réorganisations pour structurer l'entreprise en conformité à la réforme ferroviaire de 2018.

Rappelons que les agents de maîtrise et les cadres ont participé activement à la grève et s'étaient collectivement déplacés pour voter contre cette réforme lors de la consultation organisée par les organisations syndicales.

**La direction refuse de stopper ces réorganisations, elle les accélère puisque le gouvernement maintient tous azimuts son calendrier d'ouverture à la concurrence. Les pertes de recette non compensées par les aides de l'État et l'effondrement du trafic percutent une trajectoire financière déjà intenable.**

Les différentes directions révisent leurs budgets. Pourtant elles maintiennent les objectifs déclinés aux dirigeants en proximité dans les établissements, et leur imposent de nouvelles réductions d'effectifs dans les équipes de production comme dans les pôles d'appuis.

Le contexte est pesant. Expliquer les tenants et aboutissants des réorganisations est d'autant plus difficile que les discours mensongers ont été multipliés en amont de la réforme. Aujourd'hui par exemple nous constatons que le réseau pourra aussi faire partie des lots soumis aux appels d'offre des conseils régionaux.

Le président Farandou explique que les réorganisations ne se feront qu'à la suite d'une étude socio-économique. Faux, la direction des Ressources humaines reconnaît que les réorganisations sont imposées par les dogmes politiques, liés au découpage par produit au voyageur comme au fret, ou à la gestion par axe découlant de Nouvel'R coté SNCF Réseau.

Les encadrants doivent aussi accompagner les cheminots vers un transfert parfois certain, puisque seules les filiales de la SNCF répondront à l'appel d'offre. Les dés de l'ouverture à la concurrence sont pipés. Malgré les jolis dépliants, l'annonce reste violente.

Il en découle l'organisation autour de Business Unit, véritables PME qui imposent la polyvalence des métiers.

**Or le contenu des métiers repose sur une technicité et une expertise. Il en va de la sécurité ferroviaire et de la qualité du service public.**

Le ras le bol est présent, la défiance affichée et le sens de notre travail est perdu.

Les besoins de transports propres eux restent présent. Il faudra demain reconstruire le ferroviaire. Pour cela, il faut une SNCF au service de la Nation pour produire une réponse fiable.

**Plus que jamais, la SNCF, outil de la Nation, doit jouer un rôle en mutualisant ses moyens de production.**

**Une SNCF fleuron de la modernité technologique, c'est possible. La condition essentielle est la préservation et le développement des savoirs et savoir-faire dans l'entreprise.**

