



# ÉQUIPEMENT : PRENONS LA MAIN SUR NOTRE AVENIR !

Dans un contexte de privatisation de la SNCF et de balkanisation du réseau ferré, SNCF Réseau développe une stratégie de compétitivité basée sur la réduction des coûts poussée à l'extrême.

La baisse des effectifs et l'externalisation des charges de travail sont les principaux leviers de cette politique d'entreprise et impactent fortement l'organisation et l'efficacité de la production.

Pour l'avenir du réseau, l'avenir des métiers de l'Équipement et l'efficacité de la production, une seule voie possible :

**LA MOBILISATION !**

## ► UN ARSENAL JURIDIQUE AU SERVICE DE LA PRIVATISATION DU SERVICE PUBLIC

### Le Plan de Performance

La loi de réforme ferroviaire du 04 août 2014, première pierre à l'édifice de déconstruction du service public ferroviaire, assignait à SNCF Réseau des objectifs financiers et de productivité à travers un plan de performance repris au contrat pluriannuel 2017-2026 conclu avec l'État. Il prévoit notamment de :

« - garantir un haut niveau de sécurité des personnes et des biens sur le réseau.

- améliorer la qualité de service proposée aux opérateurs de transport, notamment de fret. »

Lui était également assigné l'objectif de réduire ses coûts sous dix ans au moyen d'objectifs industriels, d'innovation et de productivité.

### Nouveau Pacte Ferroviaire

Insatisfaits, Gouvernement et direction de l'entreprise corédigent ensuite la loi pour un « Nouveau Pacte Ferroviaire » de 2018 (un nouveau contrat de performance pluriannuel est depuis en cours de négociation) qui consacre l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire français. Il conduit à la transformation des trois EPIC SNCF en cinq Sociétés Anonymes (SA) soumises aux règles du « marché » et à l'arrêt des embauches au Statut. Les dirigeants de la SNCF d'alors affirmaient que le Réseau ne serait pas ouvert à la concurrence. Ce sera un mensonge de plus.

### Loi d'orientation des mobilités et loi « 4D »

Ils poursuivent avec la loi d'orientation des mobilités (LOM), dont l'article 172 prévoit la possibilité de transférer aux régions 9 000 km de lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic (UIC 7 à 9).

Le projet de loi « 4D » (déconcentration, décentralisation, différenciation, décomplexification) et son article 9 approfondissent les modalités du transfert de gestion d'une ligne ferroviaire ou d'une gare d'intérêt local ou régional, à la demande d'une région.



Il ouvre également la possibilité de transposer la pleine propriété de la ligne à la région pendant 15 ans et lui permet d'opérer un transfert de missions de gestion et de destination (exemple : transformation de la ligne en « voie verte »).

Ces lignes dites « de dessertes fines du territoire » sont donc désormais menacées d'un transfert de gestion ou de propriété, voire de fermeture pure et simple !

**À travers cet ensemble de lois, l'État accélère le démantèlement du Réseau Ferré National et permet à la direction de supprimer les emplois cheminots au rythme du transfert de la charge de travail vers le privé (ex : BTP) ou des fermetures de lignes. Il marque ainsi son renoncement au Service Public ferroviaire.**

## ▶ **QUELLES CONSÉQUENCES POUR LES CHEMINOTS DE L'ÉQUIPEMENT ?**

### **3 888 emplois supprimés en l'espace de 4 ans**

En 2020, le repli des effectifs (- 478) est plus important que celui prévu au budget (- 375). Les recrutements sont bien inférieurs au budget, tandis que les départs augmentent.

**Ainsi, pour la troisième année consécutive, les économies visées dans le cadre du contrat de performance, qui s'appuient pour partie sur des suppressions de postes, ont été dépassées.**

Depuis 2017, la productivité réalisée représente 495 emplois équivalent temps plein (ETP)/an, l'externalisation 477 ETP/an, soit 3 888 emplois en l'espace de 4 ans.

**En 2021, pas mieux ! La direction budgète 914 suppressions d'emplois supplémentaires par rapport au budget 2020 !**

### **La stratégie du *dumping social* :**

La direction tente également de gommer les normes et les garanties sociales existantes, pour mettre en place les préconisations du patronat de la branche ferroviaire en matière de classification et de rémunération des métiers afin d'abaisser les conditions sociales :

- Alors qu'elle a été contrainte par le rapport de force à réinternaliser 500 emplois sur 3 ans, elle tente à travers ce projet de rouvrir en grand les vannes de l'externalisation pour des milliers d'emplois ;
- Elle a déclaré à de multiples reprises ne pas avoir l'intention de se positionner dans le cadre de la LOM (lignes transférées) autrement qu'à travers des filiales (exemple : Sféris) ;
- Elle travaille ouvertement à développer la polyvalence et à déqualifier les métiers, en reportant les missions assurées par les DPX vers les agents de la production, ou encore en autorisant la reprise de gardiennage de passage à niveau par les agents SE et caténaires.

## ▶ **LE PROJET « MAINTENIR DEMAIN » N'EST PAS LA SOLUTION !**

La direction s'inscrit totalement dans la démarche de morcellement du réseau et de privatisation de l'entreprise engagée par l'État. Très opportuniste, elle annonçait fin 2020 en pleine crise sanitaire un projet d'évolution de l'organisation de la production dénommé « Maintenir Demain », s'appliquant aux 16 000 agents des Infrapôles travaillant en UP Voie et UP SES.

Sous couvert d'améliorer le management de la sécurité, ce projet vise en réalité à accroître la productivité à tous les niveaux :

- **Digitalisation et grands programmes (Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur, surveillance et supervision, système informations travaux, etc.)**  
La digitalisation est présentée comme la solution à de nombreux problèmes de production.

Pour la CGT, si le recensement informatique du patrimoine peut aider à améliorer la programmation des interventions de maintenance et travaux, la priorité est le niveau d'emplois pour les réaliser. 50 % des opérations programmées sont actuellement décalées, essentiellement par manque de personnel.

➤ **Abaissement du centre de gravité (suppression des DPX)**

La direction indique que la productivité se ferait uniquement sur les postes d'organisation (encadrement) à hauteur de 5 %, mais au prix du transfert de leurs responsabilités managériales et juridiques vers les agents à la production. C'est la mise en place des « petits collectifs » déjà connus au Transilien.

➤ **Simplification des organisations**

Pour les collectifs et les brigades, les fusions vont certes constituer des collectifs de travail plus importants, mais ils vont engendrer aussi un allongement des parcours, d'autant que la direction annonce poursuivre les fermetures de brigades.

Le danger est double :

- Affaiblissement de notre capacité à absorber la charge de travail croissante tout en favorisant le recours à la sous-traitance et à l'externalisation ;
- Spécialisation des cheminots à un parcours. Ils ne se verraient formés qu'aux seules particularités de leur périmètre. *Quid* donc du respect des métiers, des parcours professionnels... ?

Les UP Travaux, Asti, EALE, UP Log ne seraient pas concernés, mais la direction est habituée à séquencer ses dossiers pour mieux diviser les cheminots.

**Sur fond de concurrence, de transferts de lignes, d'objectifs de productivité et de suppressions d'emplois, le plan de performance interne intitulé « Tous ambition Réseau 2025 », dont « Maintenir demain » est l'un des pans, n'a pas vocation à améliorer la production, les organisations du travail et encore moins les conditions de vie et de travail des cheminots de l'Équipement.**

**Il répond à une logique purement financière et est la manifestation d'une idéologie. Pour eux c'est : « Tout, sauf SNCF ! »**

**Pour la CGT, il est urgent d'augmenter l'emploi pour répondre aux défis de développement, tant voyageur que fret.**

Dans le *Temps réel* n°18 sur les comptes de résultats du GPU pour 2020, la direction admet que malgré la crise sanitaire, « *le groupe démontre sa résilience et conserve sa solidité financière* ». Avec « *une trésorerie préservée à hauteur de 6,3 Milliards d'euros, cela autorise le groupe à se projeter vers l'avenir en s'appuyant sur des capacités de financement intactes* ».

**Pour la CGT, les activités externalisées peuvent et doivent donc être réintégrées avec le triple objectif de :**

- Mettre fin au surcoût de la sous-traitance ;
- Améliorer les conditions de travail et le statut social des cheminots ;
- Regagner la maîtrise complète de la production pour en assurer la qualité et la sécurité sur la totalité du Réseau.

## La CGT place l'emploi cheminot et l'organisation du travail au cœur de la production :

- En redonnant du sens au travail : la sécurité et le respect des règles de travail doivent être au centre de l'organisation ;
- En mettant fin au cloisonnement par activités ;
- En réactivant une véritable coopération opérationnelle entre les cheminots et en proximité.

## ▶ LA CGT REVENDIQUE

- L'arrêt de la sous-traitance de la maintenance préventive et corrective, des études et des travaux hors régénération et la ré-internalisation de toutes les charges indispensables à la production dans sa globalité ;
- Une ligne hiérarchique claire aux responsabilités formellement identifiées : compétences, moyens et autorité. Elle doit avoir les moyens d'agir et être sortie de la gestion bureaucratique, contractuelle et juridique de la sous-traitance ;
- La pérennisation et le développement dans les établissements et UP des savoirs et savoir-faire, par :
  - Des pôles d'appui d'aide à la programmation, à la commande des approvisionnements, à la gestion de la sécurité et de la réglementation et RH, ainsi que l'ensemble des pôles des fonctions transverses ;
  - Des ingénieries en proximité, qui doivent connaître les infrastructures des territoires ;
  - Une formation des agents sur tous les types d'installations de leur métier, organisée à partir des besoins exprimés par les cheminots et de ceux liés aux impératifs de maintien permanent de la sécurité et des connaissances techniques ;
  - Le maintien en l'état des examens EV7 et EV9 et l'amélioration des parcours professionnels pour l'ensemble des métiers de l'équipement ;
- Une mise en service des nouvelles installations et des essais sous la responsabilité des cheminots de la SNCF ;
- Un retour à des parcours à taille humaine :
  - Tenant compte de la spécificité des métiers et de la diversité technique du Réseau ;
  - Dotés de collectifs par métiers adaptés à une charge de travail bien définie (exemple : nombre d'installations) et à une parfaite maîtrise technique des installations ;
  - Permettant une intervention rapide en cas d'incidents.
- Un plan d'urgence de recrutement massif dans tous les métiers, avec l'embauche de 4 430 cheminots dans un premier temps.

**Notre avenir nous appartient !**

**La Fédération CGT appelle les cheminots à se rassembler à Saint-Denis le 22 juin prochain, devant la direction générale du GPU.**

**La Fédération CGT des cheminots appelle les cheminots de tous les services à se tenir prêts à agir, y compris par la grève !**

**POUR NOS SALAIRES, L'EMPLOI, NOS MÉTIERS,  
LE SERVICE PUBLIC SNCF... HAUSSONS LE TON !**