



APPEL À MANIFESTER

Montreuil, le 07 mai 2024

MANIFESTATION NATIONALE

LES MAÎTRISES ET CADRES MANIFESTENT POUR LE SERVICE PUBLIC !

Les politiques libérales européennes ont permis aux États, dont la France, d'engager la privatisation des compagnies publiques « historiques » : concurrence, sous-traitance et moins-disant social.

Le 28 mai 2024, manifestons ensemble pour un service public ferroviaire qui réponde aux besoins de la Nation et qui respecte les cheminots.

Rendez-vous 12h00 place d'Italie à Paris !

Le patronat ferroviaire acteur de la libéralisation

Face aux besoins d'investissements, la concurrence ne s'installe pas naturellement. Alors, les tenants de la concurrence libre et non faussée imposent, via les États :

- La séparation étanche du réseau et des gares ;
- Le morcèlement du trafic ferroviaire en marchés ;
- Une concurrence au travers de filiales étrangères ou intérieures des entreprises nationales ;
- Des circuits financiers comme le fonds de concours¹ pour épargner les entreprises privées.

Cette politique est extrêmement coûteuse car il faut démultiplier les structures. **Donc les libéraux imposent le moins-disant social via une Convention Collective** d'un niveau de garanties très inférieur qui dérégle les droits des cheminots.

Elle met en concurrence les cheminots entre eux.

Le président JP.Farandou ne cache plus que le recours aux filiales a pour objectif de ne pas appliquer le temps de travail SNCF (nombre de repos et congés supprimés, flexibilité de repos et de l'astreinte, temps de travail accru etc.) au détriment de la mutualisation.

La recherche de cash pousse la Direction à vendre :

- Systra (filiale en ingénierie ferroviaire avec la RATP) ;
- Akiem (filiale de location de locomotives SNCF) ;
- Ermewa (filiale de location de wagons) à des fonds financiers peu scrupuleux.

...mais aussi les immeubles, les emprises ferroviaires à des promoteurs.

La logique de profit prend le pas sur l'aménagement du territoire : La radiation de rames TGV a permis la diminution de dessertes, la concentration des trafics sur LGV au détriment des prix (Yield) et du confort (correspondances obligatoires et approximatives). C'est le TGV business !

Le trafic de marchandises est divisé par 2 en 20 ans et nécessite des aides. **Fret SNCF est liquidé pour tenir à flot les entreprises privées.** Le réseau est en dégradation, pendant que les régions construisent des ateliers TER et achètent des rames pour chaque bout de lots !

Cela ne peut pas marcher et cela ne marche pas : le ferroviaire est un système rigide et têtue !

IL FAUT RENATIONALISER LE FERROVIAIRE en intégrant toutes les entreprises, les sous-traitants et prestataires.

¹ Fonds de concours : mécanisme financier pour financer les infrastructures du réseau par la SA Voyageurs et désengager l'Etat.



Un impact sur le travail des ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise

Dans l'organisation néolibérale du travail, les technologies servent la programmation et le contrôle du travail dans ses procédures et dans ses résultats. Quel que soit le niveau d'expertise, **le patronat veut des salariés, quel que soit le collège, facilement interchangeable, sans prise en compte des qualifications, savoir-faire et expériences.**

Le travail se déshumanise. Pour les ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise, les objectifs sont fixés principalement pour générer des dividendes. **Cette financiarisation des entreprises procède par objectifs quantitatifs de court terme, incompatibles avec le développement humain et durable : elle tue le travail et tue au travail.**

La réalisation des objectifs est devenue le seul critère d'évaluation des encadrants. **Beaucoup en perdent alors la finalité de leur production : faire fonctionner le système ferroviaire.** Cette forme de contractualisation pousse au présentisme et se traduit, de fait, par une exigence de disponibilité. **Il faut tout le temps recommencer, ce n'est jamais fini, avec un effondrement de la confiance en soi.**

Exigeons un Statut du travail cheminot

Le ferroviaire nécessite des métiers, des connaissances et des savoir-faire. Nous ne pouvons plus les laisser se volatiliser. Les politiques de la direction sont coupables et irresponsables !

Ce Statut doit permettre les parcours professionnels, la reconnaissance des expériences et des diplômes, de tenir compte de l'exigence du service public et prendre soin de notre santé. Il doit permettre aux agents, notamment les encadrants qui sont à la fois vecteurs et victimes, de sortir d'une précarité personnelle induisant fatigue, épuisement et surmenage.

Aujourd'hui, les directions usent de tous les artifices pour ancrer leur emprise sur les maîtrises et cadres. Elles masquent leur système hyper directif par la communication et les éléments de langage obligatoires. La fausse autonomie, les séminaires en tous genres, le brainstorming et autres tchats donnent l'illusion d'être co-constructeurs...

Reprenons la main sur le travail

L'entreprise publique doit être un outil pour le transport écologique des citoyens et des marchandises. Elle doit permettre d'investir massivement dans les infrastructures de transports. Plutôt que de mettre les opérateurs des réseaux en concurrence, **créons la coopération européenne en s'appuyant sur des entreprises publiques.**

Réapproprions-nous l'organisation de la production ferroviaire en recréant des collectifs de travail !

L'objectif de l'UFCM-CGT est de sortir les ICTAM d'une posture de relais des orientations patronales, avec un devoir de réserve, dans laquelle le patronat cherche à les enfermer.



Le 28 mai, Ingénieurs, Cadres, Techniciens, Agents de Maîtrise, que nous soyons fonctionnels, encadrants, prescripteurs, opérationnels, revendiquons pour nos salaires, nos emplois, notre temps de travail !

Manifestons pour le ferroviaire et pour nos conditions de vie et de travail !