

Didier LE RESTE
Secrétaire Général de la Fédération CGT
Des Cheminots de 2000 à 2010

Paris, le 10 Février 2011

Monsieur Guillaume PEPY
Président de la SNCF
34 Rue du Commandant Mouchotte
75 699 PARIS Cedex 14

Monsieur Le Président,

J'ai dernièrement été interpellé suite à votre prestation du 23 novembre 2010 devant un parterre d'une centaine de DRH invités du cercle Miromesnil. Ayant pris connaissance d'un résumé de votre intervention, je dois à la vérité de dire que je n'y ai rien appris de nouveau sur votre façon de gérer la SNCF dans ses larges dimensions et d'envisager son avenir. Je relève que vous enfoncez le clou du libéralisme économique, ce que confirme d'ailleurs le budget 2011 du groupe SNCF sur lequel je reviendrai.

Comme vous avez consacré une large partie de votre « démonstration magistrale » à la transformation sociale de l'entreprise, aux relations sociales, aux grèves et aux syndicats, en vous appuyant notamment sur l'histoire récente où j'exerçais la première responsabilité à la Fédération CGT des Cheminots, je me vois contraint de vous adresser cette missive avec une franchise dans les propos qui ne vous surprendra pas.

Je veux donc débiter ce propos par le thème des syndicats que vous avez abordé. Dire que l'échiquier syndical à la SNCF est en profonde mutation, c'est une évidence qui s'impose à tous.

Par contre, lorsque vous indiquez que « *depuis toujours, le système syndical à la SNCF se caractérisait par l'existence d'un syndicat majoritaire, en l'occurrence la CGT qui permettait une « régulation » pragmatique entre ce qui pouvait être négocié et ce qui était conflictuel. La CGT n'exerce plus ce rôle* » poursuivez vous et « *semble se déporter vers un binôme de contestation avec SUD face aux deux autres organisations que sont la CFDT et l'UNSA* » passez-moi l'expression Monsieur Le Président, « vous ne manquez pas d'estomac ! ».

Vous faites au passage allégrement abstraction du rôle central et déterminant de la CGT dans des négociations importantes tenues ces toutes dernières années malgré le contexte socio économique et politique difficile.

Par rapport à la place que, d'après vous, la CGT occupait, s'il y a eu évolution ce n'est pas la CGT qui a changé mais bien la direction et vous-même caractérisé par votre formule, édictée dès votre nomination par Nicolas SARKOZY, en tant que Président de la SNCF, je vous cite : « *dans cette entreprise, on ne fait plus du Gallois !* ».

D'entrée vous avez fait le choix de rompre un style de relations sociales qui, sans être la panacée, permettait d'avoir un dialogue social de bien meilleure qualité qu'aujourd'hui et ce dans l'intérêt du plus grand nombre !

Etait ce une orientation personnelle mûrement réfléchie dans l'ombre du Président GALLOIS ou un « deal » passé avec celui qui vous a nommé pour « casser de la CGT » !?

La question mérite débat à fortiori que depuis que vous êtes Président vous vous êtes évertué à maintes reprises à diviser les syndicats, en instrumentalisant certains afin de ne pas répondre aux revendications et aspirations des cheminots et porter des coups à la CGT. Je sais de quoi je parle, je peux de nouveau m'en expliquer publiquement.

Vous avez rompu une certaine confiance qui existait entre la Direction et la CGT singulièrement même si nous étions souvent en désaccord et que cela se traduisait par de la conflictualité sociale.

Je vous le redis, Monsieur Le Président, le dialogue social est devenu indigent, il n'existe plus de plus value pour les organisations syndicales qui n'ont même plus la possibilité de proposer des axes de discussions, d'avancer des dossiers, des thèmes à mettre au centre du dialogue social. Vous avez une conception toute particulière, très étriquée, du dialogue social où vous voulez bien discuter à condition que ce soit vous qui fixiez les questions et le cadre, ce que vous appelez pompeusement votre « agenda social ».

C'est là le « fait du prince » que je n'ai jamais accepté !

Ce ne sont pas pourtant les occasions qui ont manqué pour tenter de renouer les fils d'un dialogue social plus productif et des relations sociales plus apaisées mais force est de constater que vous n'avez jamais donné les suites que nous étions en droit d'attendre de dirigeants d'une grande entreprise publique.

Le 21 novembre 2008, vous m'adressiez un courrier manuscrit pour me faire part de votre émotion et du fait que vous étiez choqué par des propos que j'avais tenus à votre endroit dans une interview au journal « Le Parisien ».

Je vous ai répondu par une lettre manuscrite de 10 pages le 25 novembre 2008 où je vous ai indiqué que je maintenais mes propos (l'histoire ma donné raison !) et je vous soumettais une série de situations qui de façon irréfutable démontrait les contradictions entre les intentions affichées et la réalité des actes posés, ce qui altérait sérieusement le dialogue social.

Pour étayer mon propos, je ne reprendrai qu'un passage de mon courrier du 25.11.2008 :

« Mercredi 02 juillet 2008, nous nous sommes rencontrés dans votre bureau à ma demande, estimant qu'après une période de « turbulences sociales » il était utile de faire le point avec les premiers dirigeants de l'entreprise aux fins de repartir sur d'autres bases.

A l'issue d'un échange relativement long où chaque partie a pu exposer ses points de vue, nous avons pensé que cette rencontre avait été productive au sens où certaines incompréhensions avaient pu être levées.

Malheureusement, les faits ont de nouveau contredit les intentions affichées puisque dès le lundi 07 juillet 2008, dans le cadre de la Commission Mixte du Statut, le représentant de la SNCF avait mandat pour passer en force et balayer d'un revers de mains les appréciations de fond portées par la délégation CGT.

Jeudi 10 juillet 2008, à la faveur d'une table ronde sur le système devant remplacer les bonifications des agents de conduite embauchés à partir du 01 janvier 2009, la proposition alternative, sérieuse, construite, cohérente, présentée par la Fédération CGT des Cheminots a essuyé, de la part de la direction, une fin de non recevoir empreinte d'une désinvolture inacceptable.

Je sais, Monsieur PEPY, que vous avez assumé pleinement ces passages en force, considérant que ces questions ne constituaient que « des queues de comète » de la réforme des régimes spéciaux de retraite.

Comment voulez vous que nous ne soyons pas nous aussi, blessés et choqués, par ces méthodes voire par ce mépris manifesté à l'encontre de délégués, de militants qui prennent le temps de travailler dans le cadre du dialogue social en fournissant réflexions, analyses et propositions.

Quel syndicalisme voulez vous Monsieur Le Président ?

Un « syndicalisme carpette », de « bénis oui-oui » ?

Les cheminots et l'entreprise méritent mieux !

Nous vous avons alerté à maintes reprises de la dégradation du dialogue social à tous les niveaux de l'entreprise, en considérant que l'on devait, que l'on pouvait travailler autrement malgré la complexité de la situation et les enjeux posés à notre entreprise.

Aucune suite n'a été donnée à nos interpellations et pour cause, puisque vous avez fait le choix de passer en force ou de contourner les organisations syndicales, singulièrement la CGT. »

Malgré ma demande formulée à la fin du dit courrier, jamais vous n'avez cherché à échanger sur son contenu. C'est vraiment dommage car il reste d'une cruelle actualité.

Devant les DRH attentifs, vous avez donc le 23 novembre 2010, en faisant allusion au conflit social d'avril 2010, entonné vos « formules magiques » en matière de relations sociales, du style : « tout est possible par la négociation, rien ne le sera par la grève », « ce qui pouvait être négocié l'avait été avant la grève », « c'est un véritable choc pour les syndicats, en particulier...la CGT... ».

Votre obsession à porter des coups à la CGT ne peut vous faire oublier que ce « choc » dont vous semblez vous délecter est un mauvais coup pour les relations sociales, pour les cheminots et pour le service public.

Pourquoi ? Parce que vous ne négociez, à part récemment avec les associations d'usagers, ni avant, ni pendant, ni après la grève et en plus et c'est devenu votre marque de fabrique, vous tenez à humilier les grévistes en sanctionnant et en cumulant les retenues des jours de grève sur un seul mois.

Les masques sont tombés et cela en dit long sur votre état d'esprit !

Pour ce qui est de la « méga négociation » que vous dites avoir conduite, lors du conflit d'avril 2010, pour laquelle vous avez beaucoup communiqué et qui a été menée comme c'est souvent le cas avec vous avec le seul objectif de diviser les syndicats, reprenons le relevé de décisions du 01 avril 2010, issu d'une réunion de concertation que vous avez eue avec vos partenaires sociaux privilégiés.

Que démontre t il ?

De la phraséologie et très peu de contenu. Je cite l'essentiel du corps du texte :

« La direction rappelle et confirme les engagements ...une attention particulière sera portée sur la prise en compte des dysfonctionnements... des mesures particulières seront prises pour les conducteurs ayant une OSVC... la situation des conducteurs de la qualification TB sera examinée... la direction rappelle les précisions apportées lors des précédentes rencontres... »

Voilà pour la phraséologie. Voyons maintenant les quelques mesures concrètes qui ont d'ailleurs été considérées par vos proches dans les couloirs de Mouchotte comme des mesurètes accordées à certains syndicats !

Création d'une prime interopérabilité voyageur de 6 euros. Les taux de prime seront majorés de 1,25 à 1,30 euros et de 1,50 à 1,60 euros !!

Augmentation de 1% du paiement des heures de nuit de la prime de Traction.

Voilà ce que vous osez appeler, Monsieur Le Président, une négociation !

On est tombé bien bas. Cette façon de faire est contre productive et lourde de conséquences. Ce n'est pas étonnant et les baromètres d'opinion interne le révèlent, que de plus en plus de cheminots notamment dans l'encadrement, sont déboussolés et croient de moins en moins en l'avenir de la SNCF comme entreprise publique de service public et donc aux politiques que vous poursuivez.

De ce point de vue, le film « Cheminots » sorti en salle le 17 novembre 2010, est révélateur de ce qui se passe réellement dans l'entreprise et des inquiétudes légitimes qui habitent le personnel. Et ce n'est pas la projection du film de propagande qui est actuellement faite aux managers qui va inverser la tendance à fortiori que l'on m'informe que l'encadrement régional a sérieusement renâclé à assister à ces projections tant le fossé est grand entre ce qu'on lui infuse et la réalité qu'il vit au quotidien dans l'entreprise

Méditez, Monsieur Le Président, cette intervention du résistant Raymond AUBRAC qui n'est certes pas un technocrate financier mais qui est très lucide quand il déclare dans le film « cheminots » : « *La SNCF fut les artères et les veines du pays mais aujourd'hui les politiques libérales sont en train d'en tronçonner les membres et le sang se retire* ».

Je trouve cette formule tout à fait appropriée à ce que nous connaissons et combattons à la fois depuis ces dernières années qui a connu une accélération sous votre impulsion, à savoir l'empilage de restructurations, d'évolutions, de réorganisations, menées au pas de charge de façon incohérente, portées par le dogme libéral et sans réelle négociation.

C'est bien le démantèlement de l'entreprise publique qui est engagé et le budget 2011 du groupe SNCF me conforte malheureusement dans cette idée.

S'il fallait encore se convaincre, il suffit d'examiner le développement des filiales. Celles-ci représentent en 2011 44,5% du CA du groupe contre 28% en 2008. L'EPIC SNCF est dilué atrophie, affaibli et il sert de banque pour financer la croissance externe notamment le développement des filiales routières.

Pour le Fret, le transport routier repart donc à la hausse, contrairement à Fret SNCF. Décidemment, l'avenir du rail, c'est toujours la route pour certains dirigeants de la SNCF !

La casse engagée depuis 2003 se poursuit inexorablement malgré les échecs reconnus et assumés par vous-même des différents plans et autres restructurations.

Fret SNCF ne transporterait plus que 22 GTK (milliards de tonnes / kms) ! Le budget 2011 sonne donc l'hallali avant la mise à mort complète !

Quel gâchis économique, social et environnemental !

C'est écoeurant quand on sait que sans l'entêtement dogmatique de la technostructure on aurait pu faire autrement en engageant des solutions qui auraient permis un redressement et un développement de Fret SNCF.

C'est autant plus écoeurant et inacceptable, Monsieur le Président, que lors du grand jury RTL LCI du 09.01.2011, vous vous êtes « marré » lorsque vous avez évoqué la situation de Fret SNCF, ce que n'ont pas manqué de relever les journalistes !?

A cet instant, j'ai pensé aux galères que vivent les cheminots du Fret et à tout ce travail que nous avons déployé pour redresser cette activité !

Je comprends mieux pourquoi vous n'avez pas voulu d'une nouvelle lettre de mission de la part du gouvernement qui aurait notamment porté sur une autre orientation pour le transport de Fret ferroviaire !

La direction n'est pas crédible lorsqu'elle exhume le couplet des grèves pour tenter d'expliquer la situation dramatique dans laquelle se trouve Fret SNCF, tout comme est un peu court l'argument qui consiste à mettre sur le compte des mouvements sociaux le retard pris dans la maintenance des matériels roulants !

De ce point de vue et même s'il faut souligner le fait que le rail a mieux résisté que d'autres modes de transports lors des récentes intempéries, l'épopée du train de nuit Strasbourg – Port Bou – Nice du 26 décembre 2010 constitue pour moi un condensé des conséquences des politiques libérales poussées ces dernières années : réduction massive des effectifs, balkanisation et désorganisation de la production, spécialisation / dédicace, absence de mutualisation des moyens, allègement des cycles de maintenance des installations et matériels roulants...

Comment être compris de l'opinion publique même des non initiés des choses ferroviaires quand on explique qu'il faut bloquer un train en gare de Belfort pendant 7 heures afin d'attendre un agent de conduite acheminé en taxi depuis Lyon alors qu'il existe nombre d'UP traction plus proches de Belfort !?

Plus haut, j'ai fait état du grand jury RTL LCI du 09 janvier 2011 où vous étiez l'invité. A la question du journaliste Eric REVEL de LCI, en lien avec l'odyssée qu'a connu le train de nuit Strasbourg – Port Bou – Nice, je cite : « *Est-ce que cette mise en concurrence qui se traduit en interne par une séparation de beaucoup de métiers, d'indépendance, n'est pas l'une des raisons des dysfonctionnements auxquels vous vous heurtez ? Bref, il y avait une tradition de solidarité des métiers entre eux et aujourd'hui, certaines voix le disent en interne, ce n'est plus le cas* ».

Cette question pleine de pertinence et de justesse se trouve d'ailleurs être le fil rouge du film « Cheminots » dont je fais état dans ce courrier.

Votre réponse a été conforme avec ce que nous déplorons depuis longtemps mais elle a scotché plus d'un auditeur et d'un téléspectateur avisés de la réalité du dialogue social dans l'entreprise, je vous cite : « *si c'était le cas, franchement, il faudrait réagir très, très vite et très, très fort. Moi, là-dessus, je suis ouvert. Je suis plutôt un homme de dialogue. S'il y a des cloisonnements internes qu'il faut revisiter parce que ça empêche telle ou telle solidarité sur le terrain, moi j'y suis prêt (...)* donc nous avons organisé la SNCF en fonction des différents types de clients et si encore une fois, s'il faut ajuster les choses, s'il faut remettre des souplesses, j'y suis prêt ».

Vous auriez fait cette sortie à un cheval de bois, il vous aurait mis un coup de pieds Monsieur le Président !

Quand on pense à toutes les propositions que la Fédération CGT des Cheminots a faites, exemples à l'appui, pour améliorer l'efficacité de la production, par la mutualisation des moyens, la mixité des roulements de services des roulants, les établissements multi activités...

Qu'en avez-vous fait Monsieur le Président ? Vous avez procédé à ce que j'appelle la technique du double langage et de l'enfumage. Faisant mine de vous intéresser aux propositions de la CGT (ex : Thouars...), vous les avez dévoyées, contournées, caricaturées tout en poussant plus loin de façon dogmatique le cloisonnement des activités entraînant une grande rigidité dans le fonctionnement interne de l'entreprise.

Cette stratégie mise au point non pas par des cheminots, des professionnels du rail mais par des « intégristes du libéralisme » dans des cabinets privés, a débouché sur des situations surréalistes.

Combien de fois la CGT vous a alerté sur le fait que l'on supprimait des trains de voyageurs, faute de pouvoir faire face aux aléas de dernière minute (absence d'agent de conduite...) alors que dans la même zone, on disposait d'ADC, inutilisés, habilités mais dédiés au Fret !?

A leur manière, les usagers/voyageurs/clients qui font la grève de la présentation des titres de transports parce qu'ils dénoncent la dégradation de la qualité de service au quotidien rejoignent ce que nous disons depuis longtemps et font caisse de résonance aux enjeux et exigences qui étaient posés dans la grève reconductible d'avril 2010.

Vous ne pourrez pas vous en tirer simplement en dédommageant financièrement les voyageurs et en rejetant toutes les responsabilités des dysfonctionnements sur les grèves, sur les intempéries ou sur la faute « à pas de chance ».

De ce point de vue, le positionnement de la direction de l'entreprise affiché le 02.02.2011 lors de la Table Ronde Production au cours de laquelle la CGT a longuement exposé les raisons et les responsabilités des dysfonctionnements dans la production, est pour moi inacceptable et valide malheureusement les analyses que j'expose dans le présent courrier. Il n'y a pas plus sourd que celui qui refuse d'entendre dit-on ! Comment comprendre qu'au moment où chacun s'accorde à reconnaître une dégradation progressive de la qualité de la production au quotidien, la direction de la SNCF, droite dans ses bottes, refuse d'y voir un lien de causalité avec sa façon de gérer qui est pourtant de plus en plus contestée en interne, mais aussi en externe.

Vous êtes donc condamné à remettre à plat la gestion libérale interne de l'entreprise qui est contraire à la réponse aux besoins de la collectivité nationale, à l'intérêt général.

En votre qualité « d'homme de dialogue social », vous aviez une nouvelle occasion de mettre en adéquation vos déclarations avec vos actes en ouvrant une négociation suite aux modifications du taux T2 (cotisation retraite) dont la raison d'être réside dans le financement des droits spécifiques des cheminots.

Au lieu de cela, vous avez œuvré à un premier transfert de ce « taux T2 » à la charge de l'Etat au moment où le gouvernement taille dans les budgets sociaux pour réduire les déficits afin de les faire rentrer dans les clous de l'Europe libérale et dogmatique.

Cette manœuvre peut être lourde de conséquences en réduisant les droits des cheminots et en organisant la disparition du régime spécial de retraite des cheminots.

Est-ce cela que vous recherchez Monsieur le Président ? Pour l'heure, les faits me conduisent à penser que oui. Là encore, il y a loin de la coupe aux lèvres entre vos actes et le contenu de votre missive jointe à la paie des cheminots de janvier 2011.

Cela dit, j'ai confiance en l'avenir et à la capacité des cheminots avec la CGT et avec d'autres forces pour stopper les fossoyeurs du service public, ceux qui s'évertuent à casser les droits sociaux des cheminots et d'éviter l'éclatement de notre entreprise SNCF, dont certains libéraux rêvent de la fondre dans un groupe privé de transport et de logistique au service des intérêts du Capital.

Veillez agréer, Monsieur Le Président, l'expression de mes salutations distinguées.