

17 mai 2021

## SNCF RÉSEAU NE MAINTIENT PLUS L'EMPLOI !

La direction de SNCF Réseau a présenté aux élus du CSE (Comité Social et Économique) Central, le 6 mai dernier, un projet de suppression massive d'emplois d'encadrants techniques et d'opérateurs de production, ainsi qu'un plan de réduction drastique des fonctions supports (Ressources Humaines, Communication et Gestion Finances). L'**UNSA-Ferroviaire** dénonce avec virulence l'objectif poursuivi, qui réduira fortement la capacité de maintenance du gestionnaire d'infrastructures, et la méthode employée, qui conduira à une dangereuse désorganisation de l'entreprise.

La direction de SNCF Réseau a bien appris des cabinets qui la conseillent : plutôt que la transparence, attachons-nous à l'apparence !

Les deux projets présentés au CSE portent des noms aussi éloquents qu'euphémisés.

Le premier, « Maintenir demain », prévoit une réorganisation complète des établissements de production de la maintenance du Réseau Ferroviaire National (RFN).

Le second concerne les fonctions supports à la production (Ressources Humaines, Gestion Finances et Communication) et est encore plus osé dans la « novlangue » managériale... « Projet d'optimisation des FGA (Frais Généraux Administratifs) », ça sonne effectivement mieux que « plan de réduction drastique des effectifs » !

Pour les cheminots de SNCF Réseau, le projet « Maintenir demain » se traduira plutôt sur le terrain par « Comment tenir demain ? ».

Comment tenir quand, depuis de nombreuses années, les besoins de maintenance ne sont parfois même plus couverts, faute de personnel ou à cause d'emplois vacants et non pourvus ? Les renoncements sont légitimes, les recours à l'externalisation sont forcés et non maîtrisés qualitativement. Comment imaginer que cette énième réorganisation puisse constituer un saut qualitatif au service des clients de SNCF Réseau et apporter une amélioration de la production de sillons sûrs et fiables ?



Les chiffres donnent la mesure de la destruction de l'appareil de maintenance industrielle que poursuit ce projet. À l'horizon 2026, tous les établissements de maintenance du réseau national devront avoir atteint les objectifs suivants :

- Réduction de 18,6 % de la population des opérateurs de production voie,
- Réduction de 17 % de la population des opérateurs de production caténaire,
- Réduction de 17 % de la population des opérateurs de production de la signalisation ferroviaire,
- Réduction de 10 % des populations entretenant les ouvrages d'art et l'alimentation électrique,
- Suppression de 50 % des unités territoriales existantes et regroupement dans des unités titanesques, protéiformes et multi-métiers,
- Suppression de tous les managers de proximité (appelés chez SNCF les « DPX ») sans remplacement ou équivalent,
- Réduction de 10 % de l'effectif des pôles d'appui des unités territoriales restantes,
- Suppression de plus de 250 postes d'encadrants dans les établissements.

À cela, il faut ajouter près de 500 postes des fonctions Ressources Humaines et Gestion Finances qui vont être supprimés au plus près du terrain dès 2022.

Tous ces projets de réorganisation portent un nom de code en interne : le « ZBO » (Zero Base Organisation) puisqu'on parle désormais le « globish » depuis l'arrivée de Luc Lallemand dans les couloirs du siège de la rue Jean-Philippe Rameau à Saint-Denis. La méthode base zéro est une approche anglo-saxonne de la rentabilité prônée par les grands cabinets de conseil mondiaux, type Accenture. Pour l'[UNSA-Ferroviaire](#), le ZBO conduira inéluctablement à du darwinisme social et portera gravement atteinte à la marque employeur SNCF. Ces méthodes de réorganisation à l'anglo-saxonne sont totalement inappropriées à la forte culture « sécurité » des métiers des agents de la maintenance et particulièrement contraires aux valeurs et aux fondements du Groupe Public Ferroviaire.

Depuis son arrivée à la tête de l'entreprise, Jean-Pierre Farandou vante les mérites du pilier « humain » de son projet « Tous SNCF ». Mais aujourd'hui, avec ces plans successifs qui se concrétisent à la faveur de la crise sanitaire, la logique financière a bel et bien pris le pas sur les belles paroles du Président.

**Pour l'[UNSA-Ferroviaire](#), la poursuite d'objectifs exclusivement financiers sans prise en compte des ressources humaines et des exigences réelles des métiers est non seulement source de souffrance au travail, mais aussi, dans une approche complexe de la performance, facteur d'inefficacité.**

**Didier MATHIS**  
Secrétaire Général  
06 19 46 12 30

