

## **Les régions SNCF remises en cause : un pas de plus vers l'éclatement de l'entreprise !**

*Depuis plus d'un an, sans aucune concertation, la direction développe un projet de restructuration des directions régionales ; projet qu'elle a appelé SFDR (Simplification du Fonctionnement des Directions Régionales). L'objectif principal de la démarche est clair : diminuer les coûts par suppression des emplois.*

Dans le même temps, la direction a confirmé le choix du renforcement de la gestion par activité/domaine. Le rejet massif de « Cap Clients » par les cheminot-e-s en 2001 n'a pas du tout été pris en compte par la direction, bien au contraire ... Ce sont essentiellement les directions d'activité qui ont concocté les différents projets de la restructuration SFDR.

La méthode employée est toujours la même : la création d'entités multirégionales, reprenant les missions jusqu'alors confiées à des services régionaux

supprimés. Même si ces entités sont prévues, en général, à être rattachées administrativement à une direction régionale, elles seront contrôlées (pilotées comme dit la direction) par une direction centrale.

Pour rendre moins spectaculaire cette restructuration, la direction a fait le choix de ne pas toucher au nombre de directions régionales (23). Par contre, la notion de direction régionale va se retrouver profondément modifiée. Le rôle de la région SNCF va être affaibli (hors activité TER) ; le poids des directions d'activité renforcé.

### **SFDR : le point sur les différentes restructurations**

La direction des gares (DDG) a récupéré les ACOG (chargées de l'aménagement des gares), rattachées jusque là à chaque direction régionale.

La direction Ile de France (DIF) a centralisé en son sein l'Agence Transilien en démantelant les services Ile de France des 5 régions parisiennes ; au passage 20 suppressions d'emplois (soit plus de 20% du total !).

La restructuration massive du Fret a durement touché les régions puisqu'il n'y a plus de Délégation

Fret (demeure un modeste Responsable Régional Fret, RRF) : objectif de la direction : 436 suppressions d'emplois en 3 ans, soit près de 30% de l'effectif concerné !

Fin juin, la direction RH a annoncé la centralisation dans des agences multirégionales des missions relatives aux prestations familiales et aux facilités de circulation, assurées jusque là dans les BA des établissements. La direction compte supprimer 200 emplois, soit près de 40 % de l'effectif concerné.

**Les projets à venir** Jusqu'à présent, la direction n'a pratiquement pas fait d'annonce officielle ; les éléments ci-dessous découlent d'informations diverses, recoupées, circulant dans les services.

**Suppression des AIR (Agence Immobilière Régionale) et des SRA (Service Régional Achats)** dès la fin 2004 pour les régions parisiennes et en 2005, pour les autres régions, remplacés par des entités multirégionales. Dans chaque opération, ce sont une quarantaine d'emplois qui sont supprimés soit près de 20% des effectifs concernés !

Début 2005, l'Infra va regrouper un certain nombre d'experts maintenance jusque là en région dans des plaques multirégionales. La direction semble opter pour un découpage comparable à celui des plaques de pilotage des EVEN, soit 4 pour l'ensemble de la SNCF. Près de la moitié des emplois concernés est menacée. Suppression d'emplois : environ 80.

**Les pôles régionaux formation sont appelés à disparaître** dans la même période. Chaque activité prend le contrôle des structures de formation qui sortent ainsi du giron de RH et met en place des entités communes à plusieurs régions. Suppression d'emplois probable : une quarantaine sur un total de 230.

Sont également dans le collimateur, les audits Sécurité, les entités comptables (Délégations régionales gestion Finances), les experts RH, les spécialistes en prévention des risques professionnels, les délégations régionales Commercial Voyageurs et Matériel Traction.

La liste est donc longue des suppressions d'emplois et de service dans les directions régionales ; à un point tel que la configuration de celles-ci sera à n'en pas douter fortement modifiée.

## Commentaires SUD rail

Le chemin de fer nécessite une coordination maîtrisée entre les différents services. C'est par nature un mode de transport intégré. C'est à partir de ce constat que la grande majorité des cheminot-e-s défend la notion d'une SNCF, entreprise publique intégrée.

Cette notion d'entreprise intégrée a été le fondement du désaccord massif du personnel à l'encontre du projet de restructuration « Cap Clients », annoncé par la direction en 2001, généralisant le découpage de la SNCF par activité et préparant son éclatement.

Après le conflit du printemps 2001, la direction a décidé de poursuivre dans le sens de « Cap Clients ».

En terme de suppressions d'emplois, le projet SFDR est lourd. Dans la plupart des cas, la mise en place d'entités multirégionales reprenant les missions de services régionaux se traduit par la suppression d'environ 20 % des effectifs concernés ! C'est considérable. Dans un premier temps, ce sont plus de 500 emplois qui vont ainsi disparaître. Pour mémoire, le plan Fret prévoyait déjà la suppression de plus de 430 emplois en directions régionales.

Il va sans dire que les missions assurées par les emplois supprimés vont demeurer. 20% de productivité dans un service, cela aura un impact fort sur les conditions de travail dans les entités multirégionales nouvellement créées, mais aussi dans les établissements qui récupéreront une partie des missions sans effectif supplémentaire, avec des bureaux administratifs eux-mêmes victimes du processus de « mutualisation » ; en clair, la direction essaiera de reporter cette charge de travail sur les Dpx.

En terme d'organisation de la SNCF, le projet SFDR affaiblit considérablement l'un des derniers maillons de l'entreprise intégrée, les directions régionales. Certes, ces derniers temps, l'accentuation de la gestion par activité a rendu de plus en plus chaotique le fonctionnement des directions régionales. Les délégations régionales et les établissements travaillant en direct avec leur direction d'activité, les directeurs de région se sont retrouvés souvent court-circuités. Ceci étant, un directeur régional volontaire pouvait encore peser dans les décisions.

D'autre part, l'existence de directions régionales fortes pouvait être considérée comme un appui intéressant pour un retour à une gestion plus

Au lieu d'un projet global cristallisant les désaccords, elle a fait le choix tactique de développer en parallèle plusieurs projets allant dans le même sens, le personnel étant mis devant le fait accompli.

Ceci en dit long sur le refus de la direction de tout véritable dialogue social sur le fond de ses projets. Fidèle au concept du MEDEF, la direction consent à la concertation avec les syndicats lorsque un accompagnement dit social est jugé nécessaire (dernier exemple : la restructuration du Fret).

Le projet SFDR est l'un des pions de ce puzzle de restructurations de la SNCF. Il allie le renforcement du poids des directions d'activité à la recherche effrénée d'économie par suppressions d'emplois.

intégrée de la SNCF que nous sommes nombreux à appeler de nos vœux.

Avec le projet SFDR, la plupart des services régionaux vont disparaître ou vont être affaiblis. Le lien direct entre les établissements et leur direction d'activité va être conforté.

A l'exception du TER, les directeurs régionaux ne pourront plus intervenir sur la gestion des établissements, pilotés depuis le central. La logique de rentabilité financière dominera encore un peu plus, sans prise en compte des réalités locales. Le risque d'incohérence entre décisions prises dans les directions centrales va s'accroître immanquablement

Au moment où, en discours, la direction nous serine avec sa volonté de dialogue social, elle fait disparaître un des lieux de concertation utile pour éviter des conflits locaux. Dans le passé, nombre d'entre eux ont été évités par une négociation au niveau de la région. Faudra-t-il aller à Paris à chaque fois que le dialogue local échoue ?

La direction poursuit sa course en avant vers une SNCF découpée verticalement en branches commerciales qui agiront sur des critères uniquement financiers. Pour SUD rail, cette politique est en contradiction totale avec les nécessités du Service Public et fragilise notre Statut qui, rappelons-le, dépend fortement de l'unicité de la SNCF.

Dans les semaines à venir, la défense de l'emploi et du Service Public sera parmi les principales revendications à l'origine de la mobilisation unitaire proposée par les fédérations syndicales. SUD rail appelle les cheminots à s'inscrire pleinement dans cette dynamique d'actions collectives.