

Fédérations Syndicales de Cheminots CGT – SUD-Rail

Paris, le 12 juillet 2011

Madame la Sénatrice, Monsieur le Sénateur,

Depuis novembre 2009, les Directions des Systèmes de l'Information (DSI) et les Agences des Services Télécom et Informatique (ASTI) de la SNCF vivent un conflit avec le projet « ULYSSE » (création de la coentreprise SNCF/IBM). Le 30 juin dernier, à l'occasion de la réunion du Conseil d'Administration de la SNCF, les informaticiens de la SNCF se sont une nouvelle fois mobilisés lors d'une journée d'action à l'appel de l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

A nouveau, nous attirons votre attention et sollicitons votre intervention sur ce projet, car les réponses qui ont pu vous être apportées sont aujourd'hui démenties par les faits.

Avec « ULYSSE », il s'agit de piloter la sous-traitance avec des centres de services à la place de nos services internes. De fait, la SNCF ne possède plus le contrôle de la localisation des équipes de prestataires. Ainsi, lors de table ronde « Informaticiens » du 9 juillet 2010, la Direction n'a pas démenti les délocalisations d'emplois de sous-traitants allant même jusqu'à dire que c'est un phénomène naturel, logique, inéluctable et que la SNCF n'a aucun pouvoir sur la gestion des ressources des Sociétés de Services en Ingénierie Informatique (SSII).

Dans les Etudes Préalables Conjointes (EPC) des premiers Centres de Services qui se mettent en place, les emplois délocalisés à l'étranger apparaissent clairement, dès 2012, générant des suppressions d'emplois de sous-traitants dans les régions de Paris, Lyon, Lille et Nantes.

Concernant l'emploi dans le secteur informatique, la presse spécialisée est plutôt pessimiste : la reprise sur le marché de l'emploi informatique se fait attendre, le nombre de chômeurs augmente même, le taux de chômage demeure particulièrement élevé pour un secteur généralement jugé plutôt porteur.

Début 2011, avec plus de 4 millions de personnes actives d'inscrites à Pôle emploi, dont la moitié sans indemnité, le chômage est au plus haut depuis 10 ans.

Dans ces conditions, comment la SNCF peut-elle esquiver le fait que les délocalisations, dont elle se fait complice, détruisent de l'emploi ?

La Direction annonce maintenant des suppressions de postes de cheminots. Aux restructurations de l'entreprise, s'ajoute la restructuration des métiers, accentuant nos craintes quand la Direction reconnaît ne pas être en capacité d'en mesurer l'impact et lance un « chantier d'accompagnement RH ».

Ces plans de restructuration induisent de la précarité, font peser sur les salariés une véritable épée de Damoclès et génèrent mal-être et souffrance.

La Direction passe outre les directives de madame la Ministre Christine LAGARDE dans sa lettre du 26 septembre 2009 adressée à M. PEPY. Les retours d'expérience sur des coentreprises similaires sont catastrophiques et le sondage interne, réalisé par le CSA, exprime le niveau d'inquiétude des cheminots de ces services.

Concernant la confidentialité des données, la Direction concède qu'aucune garantie ne peut être donnée. Malgré cela, le centre de service de tests sera confié à IBM. Avec l'ambition clairement affichée par IBM de mettre la main sur les systèmes informatiques de l'EPIC, la direction de la SNCF prend un **risque important sur la sécurité des systèmes d'information qui n'est plus uniquement un enjeu technique, mais aussi, stratégique.**

Dans ce montage, IBM, 1^{er} au rang des sous-traitants est juge et partie : IBM qualifie et priorise ses réalisations.

De plus, IBM est aussi fournisseur de logiciels et de matériels. La tentation d'IBM sera grande d'imposer ses technologies avec le **risque de voir la SNCF se retrouver client captif et in fine dépendante d'IBM.**

Selon le contrat initial, la filiale Noviaserv gèrera des prestations du groupe SNCF pour un volume d'affaires de 1,7 milliard d'€ sur 6 ans afin de garantir 17% d'économie à la SNCF. Aujourd'hui, ce montage ne fonctionne pas et le chiffre d'affaires n'est pas au rendez-vous.

La SNCF refuse de remettre en cause ce partenariat avec IBM, arguant le coût pour la SNCF d'une rupture unilatérale du contrat qui atteindrait plusieurs dizaines de millions d'€. Néanmoins, la SNCF est contrainte de présenter un avenant à son « business plan » au Conseil d'Administration de la SNCF le 27 ou 28 juillet 2011. Le volume d'affaires serait réduit de moitié et la SNCF serait dans l'obligation de payer 45 millions d'€ de pénalités.

La mise en place de niveaux supplémentaires (front office et back office) génère un allongement de la chaîne décision-production et dilue les responsabilités.

Le risque opérationnel est majeur et impacte directement la production, donc le service rendu, mettant la SNCF en situation de fragilité.

L'actualité récente montre que les délocalisations dans des pays à faible niveau de protection sociale augmentent le risque opérationnel ; les entreprises ayant délocalisé doivent trouver des solutions pour se passer de leurs centres sur place.

Qu'en sera-t-il, avec « ULYSSE », lorsque les équipes informatiques seront délocalisées induisant une perte de réactivité pour répondre aux aléas de production, fragilisant encore un peu plus la SNCF ?

Quand on se détourne du service public pour faire du business, il est prévisible que les voyageurs et les cheminots en subissent les conséquences. Cet hiver 2010 en a été une malheureuse démonstration.

D'évidence, la Direction de la SNCF manque toujours de transparence, s'obstine et minimise les risques qu'elle fait prendre à l'entreprise et au service public ferroviaire Français.

Avec ULYSSE, la SNCF engage la pérennité de son système d'information sans avoir analysé ni la qualité du service rendu, ni le coût global et les conséquences sociales de sa décision.

Il y a plus d'un an, le chef de la mission de contrôle économique et financier des transports, qui dépend du ministère de l'Economie, relevait que « *la voie paraît étroite* » pour que « *les économies ne portent pas sur la qualité des prestations* ».

Vous le voyez, les enjeux sont lourds, les inquiétudes et attentes sont grandes :

- ✓ Qualité du service rendu directement impactée ;
- ✓ Emploi menacé des sous-traitants ;
- ✓ Cheminots précarisés ;
- ✓ Plans de restructuration faisant peser sur les salariés une insécurité sociale ;
- ✓ Risque industriel et stratégique pour la SNCF de perdre la maîtrise de son système d'information.

Malgré de multiples interventions de nos Organisations Syndicales et des Représentants du Personnel concernant ce dossier, nous sommes toujours en situation d'échec du dialogue social.

Aujourd'hui, nous portons auprès de vous les revendications suivantes auxquelles nous vous laissons le soin de donner toutes suites que vous jugerez utiles :

- ☒ L'arrêt de la coentreprise SNCF/IBM ;
- ☒ Le contrôle du système d'information exercé pleinement par l'EPIC SNCF pour assurer la pérennité de l'entreprise intégrée, de ses missions de service public et le maintien de l'emploi sur le territoire national ;
- ☒ La mise en œuvre d'une véritable politique volontariste de ré-internalisation des charges de travail et la pérennité de ces missions ;
- ☒ La pérennisation des emplois des informaticiens cheminots et prestataires.
- ☒ Le respect de la législation relative à la passation des marchés.
- ☒ Un audit indépendant, voire une enquête parlementaire, sur le dossier « Ulysse » qui pourrait coûter plusieurs dizaines de millions d'euros à l'entreprise publique SNCF.

Nos représentants restent à votre entière disposition pour vous apporter les éléments d'appréciations que vous jugeriez utiles à votre engagement sur cette question et nous ne manquerons pas de faire connaître votre position sur ce dossier.

Veillez recevoir, Madame la Sénatrice, Monsieur le Sénateur, nos meilleures salutations syndicales.

Pour la Fédération CGT des Cheminots

Hervé GIUDICI
263 rue de Paris
93515 Montreuil Cedex
Tél : 01 49 88 61 00
Mail : coord@cheminotcgt.fr

Pour la Fédération SUD-Rail

Cédric QUEMERE
17 bld de la Libération
93200 Saint-Denis
Tél : 01 42 43 35 75
Mail : federation-sudrail@wanadoo.fr