

LE CADRE

syndicaliste

La revue à destination des Maîtrises et Cadres

Numéro 3
2018

LE RÉFORMISME MILITANT

PAGE 2

ÉDITO

PAGE 3

AU FIL DES MOTS

PAGE 4

DOSSIER THÉMATIQUE
LE STATUT

PAGE 6

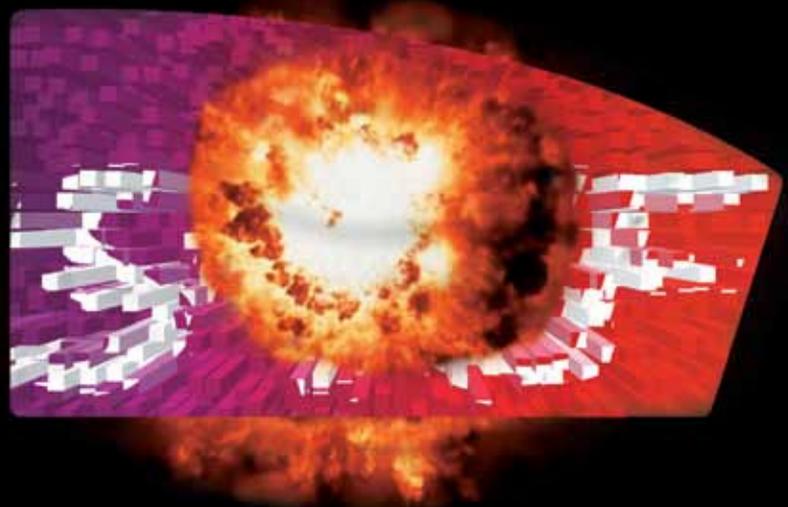
RAPPORT SPINETTA :
ENCADREMENT EN DANGER

PAGE 8

FOCUS MÉTIER



2018



Les services publics républicains sont en danger !!!



Les fonctionnaires et autres salariés des entreprises publiques, dont les cheminots font partie, seraient, si l'on en croit certains dirigeants de la classe politique, responsables de tous les maux de notre société ; leurs statuts et les quelques avantages qui en découlent (notez que l'on ne parle jamais des contraintes !!!) seraient, toujours selon les mêmes sources, à l'origine de l'envolée des déficits publics ! La presse de son côté, même si on ne peut pas généraliser, n'est pas la dernière pour colporter des informations au mieux approximatives, au pire mensongères !!! L'essentiel étant de faire vendre, de faire de l'audimat à grand coup de gros titres plus aguicheurs les uns que les autres et de plaider la cause du pouvoir en place quitte à en perdre les fondamentaux du journalisme ! Rien d'exceptionnel toutefois quand on voit les groupes financiers qui sont derrière l'immense majorité de la presse écrite et radiotélévisée.

Les citoyens quant à eux, usagers des services publics (écoles, hôpitaux, EPHAD, transports, protection civile, énergie, sécurité intérieure...) subissent quotidiennement leurs dysfonctionnements récurrents.

Et puisqu'ils sont intoxiqués comme tout un chacun, tant par la presse que par les propos clivants des représentants du gouvernement et du chef de l'état, ils en tirent des conclusions souvent injustes, pleines de préjugés et très très éloignées de la réalité ! Quand le Président de la République compare par exemple le statut des cheminots avec les difficultés et ses conséquences parfois dramatiques des agriculteurs français, il tente de **monter les uns contre les autres** en jouant sur l'affect et les sensibilités de la population.

Non seulement il compare des situations incompatibles et nul ne peut imaginer que ce n'est pas fait sciemment, mais en plus, il décrédibilise la fonction présidentielle dont le rôle devrait être de porter la France et l'ensemble de ses sujets autour d'un projet ambitieux où chacun y trouverait sa place ! Si ce genre d'attitude, indigne de la part d'un chef d'état, trouve un certain écho auprès d'une partie de la population, il n'en demeure pas moins que la chute pour l'ensemble des citoyens de notre pays sera vertigineuse !

Car si les services publics républicains ont un coût, ils sont aussi une richesse. Une richesse dont on est chacun un peu propriétaire !!! Ainsi, la construction d'un hôpital et ensuite son fonctionnement avec les médecins, les urgentistes, les infirmières, les aides soignantes, les personnels administratifs... représentent certes une dépense pour la société mais ils rapportent, d'une certaine façon, à l'ensemble de la population sans distinction des origines, de la catégorie socio professionnelle, de l'âge, du sexe, de la religion, des idées politiques, de son lieu de résidence... **C'est le principe même et la raison d'être des services publics dont on doit être fier et qu'il convient d'apprécier à sa juste valeur !** Ce qui est vrai pour la fonction publique hospitalière, l'est tout autant pour les pompiers, les forces de l'ordre, l'éducation...

S'agissant de la SNCF et de sa privatisation programmée avec son lot de mesures toutes plus injustes les unes que les autres, les conséquences seront désastreuses pour les cheminots, y compris ceux de l'encadrement, mais aussi pour les usagers et clients.

Pour l'UNCMT Force Ouvrière, le rapport SPINETTA (et la loi qui va en découler si nous laissons faire !) n'est ni amendable, ni négociable ! Il doit être rejeté dans son intégralité. Les usagers, en particulier ceux qui utilisent les transports de la vie quotidienne, verront la fermeture de milliers de kilomètres de lignes de dessertes régionales à l'instar de la fermeture d'innombrables bureaux de poste en milieu rural, de classes d'école... Bien sûr le gouvernement s'en défend en précisant que ce sont les régions qui ont la compétence sur ces périmètres ! Sauf que les régions voient leurs dotations financières s'amenuiser au fil des ans. Dans le même esprit, certains clients vont se retrouver en grande difficulté du fait de la diminution des dessertes TGV.

Le basculement en filiale du fret, ultime étape du démantèlement de cette activité, va accroître inexorablement le nombre de camion sur la route. L'ouverture à la concurrence dans ce domaine, complètement effective depuis 2007, n'a pas permis, contrairement aux annonces de l'époque, de dynamiser le marché. Pire, le nombre de tonnes kilométriques transportées par rails, toutes entreprises ferroviaires confondues, n'a jamais été aussi faible !!! **A l'heure des enjeux environnementaux et de l'impérieuse nécessité de développer des modes de transport alternatifs et plus respectueux de l'environnement, le choix privilégié par le gouvernement est celui de la route !!!**

2

Le Cadre syndicaliste n° 3 - 2018

FO

Quant à la fin du statut, que ce soit pour les nouveaux embauchés ou celles et ceux qui seront transférés de manière obligatoire chez un opérateur privé, outre les conséquences désastreuses pour les personnels (voir pages 6 et 7), cela n'améliorera en rien la qualité de service rendue aux usagers et clients.

PIRE, ELLE SE DÉGRADERA CAR IL N'Y AURA PLUS AUCUNE LIMITE, AUCUNE RETENUE. LES FUTURS SALARIÉS DU RAIL DEVRONT RÉPONDRE À DES INJONCTIONS PUREMENT ÉCONOMIQUES QUITTE À PASSER OUTRE CERTAINES RÈGLES ÉLÉMENTAIRES DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE OU DU PERSONNEL ET DONT ON PEUT IMAGINER ASSEZ FACILEMENT LES RISQUES AD HOC.

La SNCF, en tant que Société Nationale des Chemins de fer Français, créée au 1^{er} janvier 1938, ne l'a pas été par plaisir!!! Elle est le fruit des dysfonctionnements des compagnies de chemins de fer d'alors et de leurs difficultés financières! Car il existe des secteurs d'activités qui sont antinomiques avec une quelconque libéralisation! Les chemins de fer, au même titre que certaines missions régaliennes de l'état telles que l'éducation nationale, la défense, la justice... ou certains périmètres (énergie, nucléaire, fonction publique hospitalière...) en font partie!!!

Bien sûr, la nécessité de ne pas gaspiller l'argent public s'impose aux entreprises publiques et plus largement aux services publics mais ils n'ont pas vocation à engranger des bénéfices! Ils ont été créés précisément pour mettre tous les citoyens sur un même pied d'égalité, pour leur apporter des prestations et des services gratuitement ou selon des tarifs encadrés, loin des logiques mercantiles d'entreprises privées dont l'objectif premier est de gagner de l'argent.

Le service public à la française, envié par de nombreux citoyens du monde entier, a fait jusqu'à présent, la démonstration de sa pertinence. Le gouvernement Philippe, sous la houlette du Président Macron, a décidé d'en finir avec une certaine idée de la France. Piloter le pays comme une Start up ou comme une entreprise, voilà l'ambition du locataire de l'Elysée et de ses vassaux. C'est une bien curieuse façon de gouverner que de tirer un trait sur le passé, sur l'histoire, sur les raisons économiques, sociales et sociétales qui ont donné naissance aux services publics! **Ils sont, contrairement aux allégations soutenues par les adeptes d'un libéralisme débridé et décomplexé, d'une incroyable modernité!**

Il nous appartient, citoyens, cheminots, salariés du privé comme du public, fonctionnaires, syndicalistes, de faire barrage à cette politique destructrice de nos services publics, de nos droits, de notre bien commun !!!

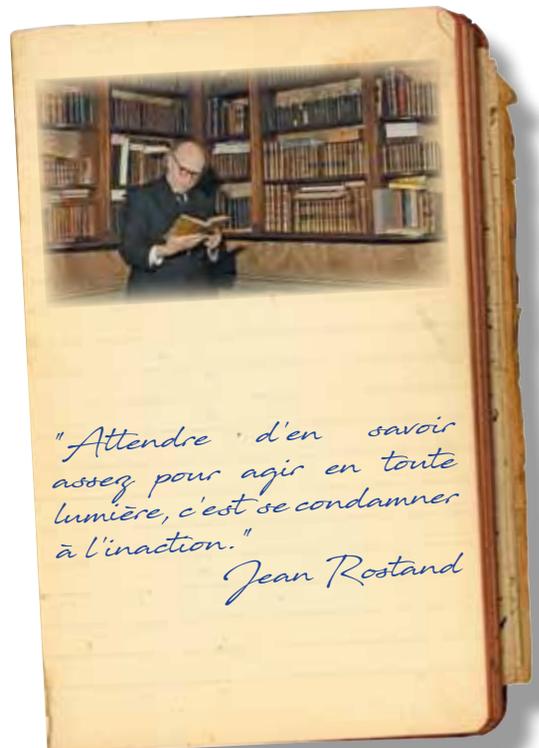
N'oublions pas que l'ambition du gouvernement ne s'arrêtera pas en si bon chemin; après la SNCF et les fonctionnaires, d'autres secteurs d'activités suivront la même logique. La journée du 22 mars dernier a largement démontré l'attachement des salariés à leur outil de travail.

Les cheminots, encadrement compris, ont clairement montré à cette occasion leur hostilité à la destruction de la SNCF. Le message doit être également entendu par l'ensemble des Organisations Syndicales. Les cheminots sont prêts à rentrer en résistance pour faire céder ce gouvernement! Aucune tergiversation, aucune logique d'appareil ne doivent détourner les organisations syndicales de leur mission!

FO, viscéralement attachée à l'union syndicale, est plus que jamais déterminée pour accentuer le rapport de force afin de contraindre l'exécutif à abandonner son projet de loi!

André TAISNE
Secrétaire Général UNCMT FO

Anfildesmots 



Le statut : Une garantie nécessaire pour l'Encadrement

Avoir un statut n'est pas anodin, il apporte un certain nombre de garanties aux personnels qui en bénéficient. S'agissant de l'Encadrement et de la ligne managériale, notamment de proximité (DPX, DU), il leur permet, entre autres, de résister aux pressions ou diktats productivistes d'une Direction qui peut être tentée, dans certains cas, de les contraindre de produire en se soustrayant à leurs obligations de sécurité ou d'un service de qualité! Les exemples sont nombreux, en particulier dans les services en lien avec la production industrielle. Ainsi, le projet de convention TER entre la région Auvergne Rhône-Alpes et la SNCF qui vient d'être négocié, impose un système de « bonus/malus » avec pour objectif de réduire de 40% les retards des TER avec des pénalités systématiques en cas de retards sur certaines lignes! Afin de ne pas subir de malus, voire d'obtenir un hypothétique bonus, combien de trains partiront sous la pression exercée par une Direction sur son Encadrement intermédiaire alors que le minimum d'entretien n'aura pas été fait ?

Notre Gouvernement et notre Direction pétris d'un libéralisme sans limite, ne voient eux, dans le statut, qu'une contrainte budgétaire. C'est pourquoi, depuis des années, ils multiplient les tentatives de s'y soustraire. Nous aurions sans doute toutes les peines du monde à vous en faire un inventaire exhaustif, tant l'imagination humaine peut être créative, mais en voici quelques-unes passées et actuelles :

La filiale « SNCF inter service » : l'idée était de créer une espèce d'agence d'intérim pour cadres où ils se verraient confier des missions plus ou moins limitées dans le temps. Pour cela l'entreprise faisait référence à une disposition du code du travail, qui permet d'utiliser du personnel dans le cadre d'un groupement d'employeurs en partenariat avec plusieurs entreprises. A la création de cette filiale, pour pouvoir faire des gains sur la masse salariale et obtenir des contreparties attachées au statut, la Direction l'avait affiliée à la convention collective des camionneurs, se mettant d'entrée en infraction avec l'article L1253-1 du code du travail, puisque celui-ci oblige l'ensemble du personnel des

différentes entreprises travaillant dans ce groupement d'avoir la même convention collective. Force Ouvrière a obtenu à l'époque gain de cause, sur le non respect des conditions réglementaires requises à sa création. Mais la Direction avait toujours refusé de le faire dans le respect des prérogatives des instances représentatives du personnel. Autre fait délictueux (qui a disparu avec les dernières réécritures du code du travail), la création d'un groupement d'entreprises était réservée exclusivement à des entreprises de moins de 300 salariés. Ce qui n'est évidemment pas le cas de la SNCF.



Le CDD : De nombreuses entreprises en France y ont massivement recours et énormément d'embauches réalisées dans le privé se font actuellement en CDD. La Direction de SNCF n'est pas en reste puisqu'elle expérimente cette nouvelle forme de recrutement, y compris sur des fonctions d'encadrement, permettant en fait de réaliser une période d'essai de 18 mois. Mais c'est mal connaître le code du travail car celui-ci n'autorise le recours au CDD que sous certaines conditions et ne peut avoir pour effet ou pour objet de pourvoir un emploi lié à l'activité normale de l'entreprise (article L1242-1). Cette utilisation frauduleuse des CDD a des répercussions dramatiques sur certains agents, notamment ceux

qui occupent des postes non repris au dictionnaire des filières. Car au moment de passer les tests de recrutement que certains finissent par passer et dont les métiers (COSI, CLE, GEDOC, etc.) ne rentrent pas dans le champ d'application des tests pratiqués lors des processus de recrutement et adaptés à leurs compétences professionnelles, ils se retrouvent bien souvent en situation d'échec!!! C'est ainsi, alors qu'ils travaillent dans l'entreprise depuis des années en alternance puis en CDD, que la Direction les met dehors.

Le RH 254 : Le recours à l'embauchage massif de cadres contractuels au détriment de leur embauchage au CP, y compris lorsque les conditions d'un tel recrutement sont remplies, est une façon aussi de réduire la portée du statut des cheminots! Il n'est pas rare que la Direction prétende que c'est un choix des salariés que

d'être contractuels alors que lorsque nous en parlons avec ces agents, ils nous expliquent qu'ils n'ont pas eu le choix !

Les ordonnances MACRON et notamment les ruptures conventionnelles collectives : Ces nouvelles dispositions, même si elles sont encadrées et soumises à un accord majoritaire des organisations syndicales et uniquement sur la base du volontariat des salariés, risquent d'être légion au sein du GPF et notamment à Mobilité où la pression des gains de productivité n'a jamais été aussi forte.

Le rapport SPINETTA et la loi qui doit en découler : C'est une attaque sans précédent d'une violence inouïe qui se profile. Rappelons le contenu de cette agression: fin du statut, ouverture à la concurrence, filialisation du Fret SNCF, fermeture de dessertes TGV, suppression de milliers de kilomètres de lignes, transfert des personnels! Tout cela, au nom d'une posture idéologique ultra-libérale, sans tenir compte de notre histoire et des raisons économiques, sociétales et sociales qui ont amené à créer la Société Nationale des Chemins de fer Français il y a 80 ans!

Le Gouvernement a décidé de passer en force son projet via les ordonnances. Les députés dénoncent un déni de démocratie. Ces ordonnances sont des armes de destruction massive contre l'ensemble du système ferroviaire français. C'est la liquidation pure et simple de la SNCF qui est à l'ordre du jour.

Ces quelques exemples montrent les velléités d'un exécutif décidé d'en finir une bonne fois pour toute avec le statut des cheminots. Bien sûr, les plus optimistes diront qu'il ne s'agit nullement de la fin de notre statut puisqu'il est maintenu pour celles et ceux qui ont été embauchés au CP, et qu'il s'agit tout au plus de dispositions permettant d'accroître notre performance dans un monde concurrentiel! Ces propos sont largement diffusés par notre Direction au travers de ses supports de communication d'une efficacité redoutable!!! Mais il ne faut pas faire preuve de naïveté! La fin des embauches au statut au profit des règles de droit privé, les ruptures conventionnelles collectives dont il ne fait aucun doute qu'elles verront rapidement le jour dans la future SNCF, le transfert obligatoire des personnels dans la perspective de la libéralisation totale des marchés, le recours massif à l'externalisation et la sous-traitance... sont autant d'éléments et d'attaques visant à vider le statut de sa substance. Alors bien sûr, il va perdurer mais pour combien de temps et combien de cheminots et avec quelle portée? Le statut des charbonnages de France existe toujours... mais il n'y a plus de mineurs!

Dans ce contexte où les vents sont de force 7, il faut tenter de résister. La résignation serait la pire des choses. Certaines organisations syndicales parmi lesquelles on trouve celle majoritaire dans l'encadrement, sont

tombées, contrairement aux apparences, dans cette spirale. Or, les cadres sont sans doute la population la plus en difficulté compte tenu des réorganisations incessantes mais aussi et surtout du fait des évolutions et réformes engagées et à venir dans le ferroviaire. S'agissant du transfert obligatoire du personnel, que devient l'encadrement? Quid des cadres issus de la promotion interne dont les compétences et le savoir sont largement avérés mais qui n'ont pas nécessairement le diplôme ad hoc?

Dans ce contexte social particulièrement délétère pour l'encadrement notamment, y compris pour les jeunes cadres, le seul moyen de maintenir nos garanties statutaires est de rentrer en résistance, de s'unir et de donner de la voix aux véritables contre-pouvoirs. FO Encadrement, empreinte d'un réformisme militant, incarne parfaitement ces contre-pouvoirs! Il ne peut y avoir d'équilibres sociaux, voire de réelles avancées sociales sans avoir de véritables organisations syndicales!!!

Dans cette période d'attaques violentes sans précédent, il ne peut y avoir d'autres choix que l'unité syndicale la plus large possible. La fédération Force Ouvrière des cheminots la réclame auprès des autres syndicats. Gageons que la défense de notre entreprise et de son modèle social passera avant les querelles de boutiques et les intérêts électoralistes des appareils syndicaux !

Philippe BRUGNONI



Cheminots

FO

Maitrises & Cadres

RAPPORT SPINETTA RÉFORME FERROVIAIRE

Encadrement en DANGER !

Le rapport SPINETTA et les premiers éléments issus des pseudo négociations ministérielles ne laissent entrevoir que tristesse et désolation ! **C'est la fin !!!**

A FO, dès 2014, date de la précédente réforme ferroviaire, nous avons tracé les contours de ce qu'il convient d'appeler la casse du système ferroviaire. A l'époque, la Direction nous accusait d'agiter le chiffon rouge. **Le Président Pépy balayait d'un revers de la main nos arguments en affirmant qu'il n'était pas question de faire une réforme ferroviaire à chaque nouvelle mandature !** Celles et ceux qui ont bu les paroles de la Direction jusque la lie doivent se sentir trahis.

A tous ces collègues et les autres, nous leur disons, indignez-vous et réagissez ! C'est le moment ou jamais !!!

Voici quelques unes des mesures particulièrement dangereuses pour les cheminots, Encadrement compris :

Transfert obligatoire des contrats de travail (recommandation 31) :

Ce transfert se fera en cas de passage d'une ligne TER chez un opérateur privé. Les collègues concernés deviendront salariés du nouvel opérateur. De fait, ils perdront la quasi totalité de leurs garanties statutaires. **Pour les cadres, en particulier les managers tels que les D.U, les ingénieurs, certains experts, les DET...**, cela pourrait être pire encore, car si le nouvel opérateur a besoin de main d'œuvre pour réaliser sa production, il n'est pas du tout naturel qu'il ait besoin du personnel d'encadrement ; en effet, ces entreprises possèdent partiellement ou totalement leurs propres ressources dans ce collège !!!

Privatisation des technicentres de maintenance TER (recommandation 23) :

Ces ateliers pourront être cédés à l'opérateur privé qui en fera la demande. Les régions ont pour la plupart financé les technicentres de maintenance TER. Ainsi, le basculement vers un autre opérateur peut se produire très facilement avec les **mêmes conséquences pour les cheminots que précédemment.**



Privatisation, filialisation :

FIN du service public !!!

Filialisation du FRET SNCF (recommandation 17) :

Cheminots de tous grades travaillant pour cette activité, préparez-vous au dilemme : **Transfert vers une filiale existante ou à créer avec probablement la perte de certains de vos droits statutaires ou mutation d'office loin de chez vous !**

Fin du statut pour les nouveaux embauchés :

Outre le déséquilibre que cela va induire à l'instar de France Télécom avec les conséquences désastreuses qui ont défrayé la chronique dans les années 2000, les conditions de travail risquent fort de se dégrader bien plus encore qu'actuellement, les licenciements pourront se faire facilement, une pression terrible s'exercera sur les futurs cheminots ! L'encadrement, y compris à statut, n'échappera pas à cette logique. Les managers devront notamment régler des contentieux entre leurs collaborateurs dont certains seront au statut et d'autres de droit privé. **Pire, certains cadres au C.P se verront peut être écartés de certaines fonctions au motif de ne plus être suffisamment performants. Ces anomalies se sont produites**

à France Télécom. Il est tout à fait envisageable, dans un avenir plus ou moins proche, que les cadres au CP se voient proposer d'abandonner leur statut moyennant une part variable de rémunération alléchante ! Ceux qui refuseront, seront cantonnés à des postes peu valorisants et des perspectives d'évolution de carrière proches du néant !

Transformation des EPIC Mobilités et Réseau en Sociétés Nationales à capitaux publics :

Cette notion de Société Nationale, bien que rassurante a priori, est en réalité très proche de celle de Société Anonyme. Ainsi, dans un futur dont il ne fait aucun doute qu'il sera très proche, l'état pourra vendre des « morceaux » de ses deux sociétés à des capitaux privés. Par ailleurs, contrairement à un EPIC, une S.A peut être en faillite. **Quid dans ce cas de la sécurité de l'emploi des agents au statut ?** Quant à l'EPIC de tête qui va voir disparaître la SUGE et G&C (prévues de rejoindre Réseau), son avenir est plus qu'incertain. **Les médecins et le personnel médical et paramédical pourraient se retrouver dans une situation très inconfortable dans les mois à venir.**

Cheminots de l'Encadrement, ne soyez pas résignés, c'est le moment de rentrer en résistance. Ce combat est aussi le votre ! Les jours et les semaines à venir seront décisifs. Alors, aux côtés de Force Ouvrière et de sa structure Encadrement :

RÉSISTEZ

REVENDIQUEZ

GAGNEZ !



Dans ce contexte inédit, compte tenu de la portée de l'attaque et des conséquences dramatiques pour l'avenir de l'entreprise, pour les usagers et bien évidemment pour les cheminots de la SNCF, la fédération FO Cheminots s'efforce d'obtenir l'unité syndicale la plus large possible.

FO dans la période n'abandonne pas l'idée de former cette unité tant attendue des cheminots afin de pouvoir apporter une réponse unitaire à la hauteur de l'attaque !

Cheminots

FO

Maitrises & Cadres



**ENTRONS EN RÉSISTANCE PAR LA GRÈVE !
UNITÉ SYNDICALE !
UNITÉ DES CHEMINOTS !**

e-SNCF : La digitalisation au service du profit et de la déshumanisation.

Les SI (Systèmes d'information) et plus largement, l'informatique à la SNCF sont des sujets récurrents.

Cela a commencé en 2010. L'entreprise voulait confier la rédaction des cahiers des charges pour développer les applications internes à des entreprises françaises pour ensuite les expédier en Roumanie pour leur traduction en anglais, puis les envoyer en Inde pour l'exécution finale.

Bilan de l'opération « Ulysse », des millions d'euros de perte mais la page n'a pas été tournée.

Nous sommes en 2018 et la SNCF a toujours comme objectifs la création de centres de services et la délocalisation offshore. L'entreprise n'a pas appris de ses errements dogmatiques, pire, elle fait la « une » de la presse concernant les techniques liées à la digitalisation. Elle a pris un retard conséquent faute de se poser les bonnes questions.

Mais ce retard est aussi dû, en partie, à une ligne décisionnelle peu proactive et peu encline au courage. Notre direction générale a d'ailleurs constaté ce manque de décisions de ses dirigeants, il suffit de s'intéresser aux formations mises à disposition. Elles sont mécanistes à savoir, basées sur les processus, les aides à la décision ou le coaching.

Bilan, on fait comme tout le monde, on cherche à innover quitte à faire de l'approximatif. Le principal est de communiquer que l'on fait quelque chose. De nouveau, la perte de contrôle de nos SI redevient une réalité, l'externalisation technologique, pour nos dirigeants, en est l'outil.

Nous avons appris depuis peu, la fermeture des Data Center de Lille et de Lyon. Vous ne le saviez pas? C'est normal, ces situations sont devenues banales. Ce qui en 2010, avait provoqué une levée de boucliers de l'ensemble des informaticiens, 8 ans après, c'est la résignation! Comment est-ce possible? Beaucoup de représentants du personnel pour qui vous avez voté en 2015 et qui, me semble t-il, auraient dû monter au créneau, ont été d'un silence assourdissant !!!

Alors oui, les data center vont être « cloudisés » mais la migration vers le Cloud computing n'est pas aussi simple que certains fournisseurs le promettent. Il s'agit d'une opération de marketing et on assiste, au même titre qu'IBM en 2010, à un véritable battage de la part des commerciaux qui ont dû certifier sur l'honneur qu'il n'y avait aucun risque à donner les clés de ses SI.

Pourtant, la SNCF, ayant eu beaucoup de mal à déployer office 365, devrait être méfiante. Les ressources « réseau » lors de ce « petit » déploiement, ont été insuffisantes.

« L'expérience ne produit aucun fruit, si la réflexion ne la rend pas utile ». Nous en sommes loin..... Le premier écueil technique d'une migration concerne les performances. Les applications doivent être optimisées pour s'exécuter dans le Cloud et cela peut présenter de grandes difficultés. Le « décommissionnement applicatif » (Suppression des programmes qui coûtent beaucoup d'argent à maintenir pour un service rendu

peu efficient) n'a qu'un effet sur le volume, la complexité des applicatifs restant une constante. La seule bouée de sauvetage aurait pu être nos techniciens, ils sont en réalité, les premières victimes!

Pour les entreprises ayant cédé aux charmes des sirènes du Cloud computing, la plupart ont quand même fait le choix de ne pas céder la sécurité d'informations cruciales à un tiers. La recommandation majeure est « ne migrez jamais, jamais vos biens les plus précieux vers le Cloud ». Je pense qu'effectivement, l'applicatif gérant la fiche de paye de nos dirigeants sera conservé en interne. Pour le reste, nous conserverons le Datacenter de Seclin mais.... En Backup.

Enfin, ce qui peut être au départ financièrement intéressant pour une entreprise, peut être un gouffre financier du fait de la mise à disposition d'énormes bases de données à la demande. L'adage qui dit que seuls les commerciaux, dans le monde où nous vivons, gagneront de l'argent, n'est pas faux.

La SNCF veut rattraper son retard et faire le « buzz » vis-à-vis du phénomène médiatique que représente le Cloud Computing actuellement.

L'aspect humain, jamais abordé lors des présentations, a cependant un rôle majeur dans ces projets. Il est hélas, comme toujours, la variable d'ajustement. Cette situation est d'autant plus pathétique que certains pompiers élus, restent inertes devant ce feu de joie. Ainsi, la fermeture des data center de Lille et de Lyon qui est le point d'orgue des restructurations multiples de ces dernières années, n'aura pas suscité la moindre résistance!!!

En fin de compte, ce projet n'est qu'une des composantes de l'évolution des SI. A terme, l'EPIC de tête, enfin ce qu'il en restera si le rapport SPINETTA et la réforme qui en découle voient le jour, ne sera composé que de gestionnaires de contrats sous couvert d'un pseudo pilotage. Il est navrant de constater que certaines OS se font les complices de cette mort annoncée. Les intérêts personnels auraient-ils pris le pas sur l'intérêt collectif?

Thierry RAIMBAULT

