

# Liaison Nationale Matériel

## Elle n'est pas celle qu'ils croient !

**Non, la SNCF n'est pas celle que quelques dirigeants et quelques politiques croient.**

**Pourtant, ils ont fait d'une belle entreprise de transport de référence dans le monde ; une entreprise complètement cloisonnée, noyée dans des procédures, engorgée par des technocrates, dirigée par une multitude de chefs, croulant sous des frais de structures énormes.**

Les réorganisations successives, les suppressions de postes massives, les créations de pôles d'appui sans aucune concertation avec les élus du personnel ont rendu aujourd'hui impossible la production de trains de bonne qualité.

Ah c'est sûr, sur le papier tout est « nickel chrome » ! Il y a tellement de gens qui sont là pour organiser le travail ... mais il y a un problème, ce n'est pas dans un siège d'établissement loin de toute la réalité de la vraie SNCF que l'on fait rouler les trains.

### Réorganisations

En quelques années, une foultitude de réorganisations a eu lieu. La SNCF coupée en 2, puis en 3, puis en 5 SA ... Des plans FRET en veux-tu en voilà, la conséquence fait qu'on est les champions du monde de cadres sup dans cette SAS et que le transport de FRET, lui, n'a jamais été aussi bas.

### Frais de structures énormes

La SNCF a été découpée en plusieurs sociétés anonymes. Il faut donc des structures indépendantes, des sièges, des dirigeants, qui génèrent plein de frais. Et ensuite il est demandé aux cheminots de régler la facture de coûts qui ne sont pas les leurs, mais les coûts de décisions politiques et du confort de certains.

### Une multitude de chefs

Aujourd'hui, nos dirigeants pensent qu'il faut plein de chefs pour faire tourner la boîte. Mais comme ils ont tous tellement peur de mal faire et bien à l'arrivée, ils ne prennent pas ou alors souvent trop tardivement les bonnes décisions.

Comme ça pas de conneries et au bout de 3 ou 4 ans, ils partent « ailleurs » ... avec évidemment la promotion qui va avec.

### À la une des journaux

A cause de tout cela, aujourd'hui très souvent la SNCF fait la une des journaux, certes parfois l'incident n'est pas dû directement à la SNCF, mais le temps de réaction des uns, l'incompétence des autres, mêlés à la suppression des effectifs indispensables à la production font qu'un incident minime devient un retard de plusieurs heures. Alors pour lutter contre toutes ces restructurations et défendre notre outil de travail, on fait grève...et encore une fois la une des journaux. Mais quand on voit que la candidate arrivée en 2eme position à l'élection présidentielle dit que ce n'est pas normal que les cheminots touchent la prime de charbon...on n'a pas fini d'être dénigré et dirigé par des politiques prenant des décisions contraires à l'intérêt des cheminots et de la population.

Ceux qui en parlent le mieux, ce sont les cheminots du terrain !

**Polyvalence et polycompétence**

Ils ne pensent qu'à ça !

Et à la fin, ce sont des emplois en moins et des tâches supplémentaires en plus pour les cheminots directement employés à la production

Et en cas d'incident ce sera le lampiste, payé juste au-dessus du SMIC, qui sera sanctionné et payera le prix fort de cette politique.

Il y a des organes de sécurité, les essieux, les panto, le KVB, la radio Etc Etc qui nécessitent des connaissances très pointues, **il ne peut pas être question de polyvalence à outrance.**

**Des fusions d'établissements**

Depuis quelques années, la direction a décidé de fusionner des établissements entre eux, Côté TER, pour coller aux nouvelles régions, côté TGV pour coller aux axes et côté Fret, des établissements d'envergure nationale. Seuls, quelques TI n'ont pas encore vu leur périmètre évoluer.

La direction pour faire passer la pilule disait que cela réduirait le nombre d'encadrants... Pourtant quelques années après, on s'aperçoit que celui-ci explose.

Les cheminots du terrain voient leur siège d'établissement toujours plus éloigné de leur lieu de travail avec toutes les conséquences négatives lors des tracasseries administratives... et des dirigeants toujours plus loin de la réalité de la production.

Pour faire rouler des trains, il faut être proche du terrain et écouter les agents directement en lien avec la production.

Lors de la pandémie et après, alors que les risques de contamination étaient élevés, les cheminots nécessaires à la production des trains, au plus proche du terrain, ont toujours répondu présents. Ce sont bien ces cheminots là qu'il faut écouter.

**Ce sont les premiers de corvée qu'il faut remettre en nombre et payer convenablement !**

# SUD-Rail est la bonne solution

Nous ne laisserons jamais faire ceux qui achètent et ceux qui vendent la SNCF.

Non, elle n'est pas celle qu'ils croient, ni celle qui leur convient, ni celle qu'ils espèrent ! Eux qui ont oublié ou ne savent pas qu'avant d'être une entreprise publique c'était une multitude de sociétés privées qui ont toutes fait faillite...

**La SNCF a une histoire, une utilité pour la société et le territoire mais qu'en savent-ils ?**

**Nous qui faisons la SNCF tous les jours 365 jours par an, 7 jours sur 7 et 24h sur 24, nous le savons bien !!**

## Avec SUD-Rail remettons de l'ordre !