

Le Mutin de Gares & Co

janvier 2021

le journal de la délégation SUD-Rail au CSE de Gares & Connexions

Tous SNCF : l'imposture de la direction

« Tous SNCF », « Envie de Gare » ! Le projet stratégique sur 5 à 10 ans que la direction nous a présenté vient finir de mettre à bas une histoire de 80 ans...

Sans honte, à coup de discours bien lissé, la direction veut faire croire qu'elle souhaite bâtir le « Tous SNCF » alors que nos dirigeants et les gouvernements successifs, dans la dernière décennie, en particulier, ont tout mis en œuvre pour démolir l'entreprise...

UNE VISION RÉCENTE DE LA CASSE :

2014 : Séparation en 3 EPIC (avec réintégration de RFF).

2016 : Ouverture des négociations pour une CCN ferroviaire, en vue de l'ouverture à la concurrence. CCN toujours en cours de négociation.

2018 : Rapport Spinetta (Monsieur privatisation Air-France et faillite Areva) rendait un avis sur le rail. 2018, c'est aussi la casse du Statut, dans l'optique (toujours) de l'ouverture à la concurrence.



2020 : Explosion de la SNCF en 5 Sociétés Anonymes dont, 2 filiales (Fret et G&C), Et on nous fait le coup du « 5 entreprises, mais une seule en même temps... » On prend vraiment les cheminotes et les cheminots pour des lapins de 6 semaines...

Pour mémoire, **la SNCF a été créée en 1938, sur les ruines des compagnies privées endettées...** La nationalisation était le fruit de dirigeants politiques qui avaient, semble-t-il, une autre idée du sens commun... Les conditions de travail et sociales (comme le statut), ne sont pas dues au hasard, elles ont été obtenues par les luttes successives des anciens, dès 1910 ou 1920 par exemple...

ALORS, POURQUOI CETTE CASSE ?

La théorie de la **mise en concurrence** est de permettre une baisse des prix et d'augmenter la qualité du service. Dans la réalité, de nombreux exemples nous montrent le contraire :

Un rapport accablant de la cour des comptes condamne les hausses de prix et la baisse des qualités de services depuis la privatisation des autoroutes.

Un bilan détaillé du Financial Times démontre la **hausse des tarifs entre 30% et 300%** des lignes de chemin de fer au Royaume Uni, la hausse spectaculaire des **accidents**, et un surcoût **pour les contribuables** britanniques dû aux milliards injectés régulièrement pour pallier au faillites de nombreux opérateurs.

En Allemagne, la **privatisation** des petites lignes (tient, ça nous rappelle quelque chose...), modèle qui avait servi de faire-valoir au rapport Spinetta, requiert une subvention constante de **8 milliards par an**.

En Suède, 70% des citoyens réclament la renationalisation du chemin de fer, dégoûtés par une privatisation démarrée en 2001.

En Finlande **une gare sur huit a été supprimée** et les temps de trajets ont été multipliés par 2 à 3...

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

La direction s'en remet à la démarche Dupont de Nemours... Faut-il être si peu fier de notre histoire pour aller chercher des méthodes ailleurs ? Les cheminots, morts écrasés par leurs machines, mutilés par les outils ou l'environnement ferroviaire doivent se retourner dans leurs tombes...

Nous avons pourtant une des réglementations de sécurité parmi les plus exemplaires quand on nous forme correctement et que l'on nous donne les moyens de l'appliquer.

LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

L'une des parties du projet la moins rassurante. Le terme de « **frugalité** » y est mentionné plusieurs fois (définition du Larousse.fr : « *qui se nourrit de peu, qui vit d'une manière simple – exemple : un repas frugal : **qui consiste en aliments simples et peu abondants*** »).

Pas besoin d'en dire beaucoup plus, en gros, la direction G&C demande à ses agents de faire plus avec moins de moyens humains et matériels.

LA QUALITÉ DE PRODUCTION ET DE SERVICE

les **coupes dans le personnel et les moyens**, fruits des stratégies précédentes laissent nombre de collègues dans le désarroi de ne pas pouvoir rendre un service de qualité, dans des délais convenables dans bien des secteurs de nos établissements.

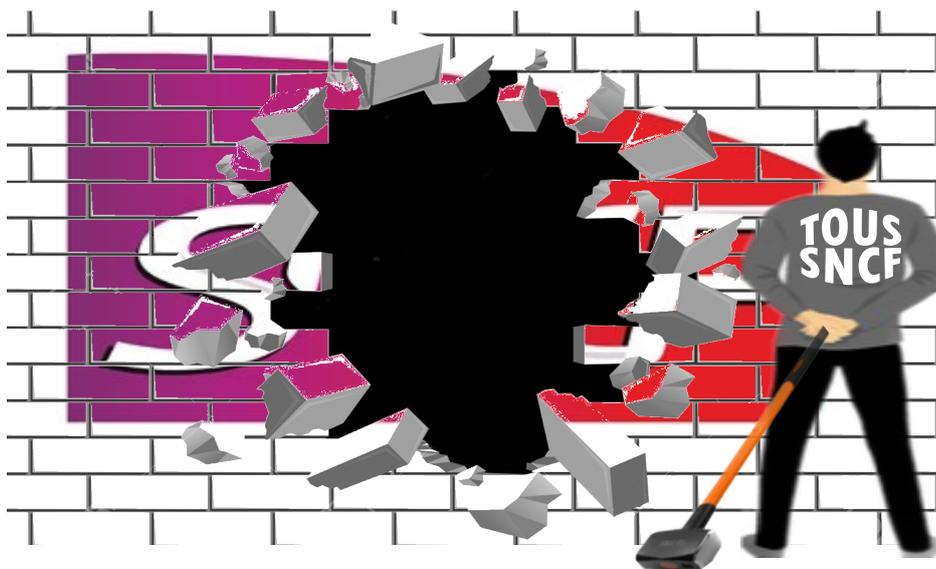
L'ENVIRONNEMENT

La direction promet du « zéro déchet non valorisé » à l'horizon 2030 voire 2035, ce qui n'est autre que le respect des délais fixés par la réglementation... quelle ambition ! Si l'on parle de zéro déchet, pourquoi ne pas aborder le réemploi et le recyclage de tout ce qui traîne sur nos sites ou le long des voies...?

La mise en avant par la direction du terme « Panneaux solaires » comme si cela constituait la seule source d'économies d'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique : qu'on fasse déjà fonctionner ceux de la gare du T11 au Bourget par exemple...

Et le chauffage...? L'isolation...? la direction tient de jolis discours sans vraie ligne écologique.

Dans tous les documents présentés par G&C aux élus du personnel, pas une seule fois la notion de « Service Public » n'est mentionnée !



L'HUMAIN ET LE SOCIÉTAL

Dans un blabla pompeux et bourré d'anglicismes inutiles, la direction dit se préoccuper du bien être des agents alors que dans son REX sur la transformation G&C 2020, elle consulte autour de 1% de l'effectif, dont une grande majorité sont des membres de directions.

La délégation SUD-Rail a d'ailleurs quitté la séance au moment de la présentation de cette mascarade.

POUR SUD-RAIL,

Le projet « Tous SNCF » n'est que du blabla plein d'hypocrisie. Les mots sont choisis pour être bienveillant alors qu'ils cachent une réalité bien différente.

Comment croire à un « Tous SNCF » de la bouche de ceux qui l'ont démantelé depuis des années jusqu'à la séparation en 5 sociétés anonymes...? Et encore, nous ne mesurons pas pour l'instant les conséquences du décret « petites lignes » récemment publié (ouverture à la concurrence avec mise à disposition des agents G&C aux entreprises privées).

Cela nous prouve que SUD-Rail avait raison de s'engager dans les luttes de ces dernières années.