

Déclaration SUD-Rail Gares & Connexions – CSE Extra 12/01/21

Madame la présidente, mesdames et messieurs

« Tous SNCF », « Envie de Gare » ! Le projet stratégique à 5 et 10 ans qu'on vient nous présenter aujourd'hui vient finir de mettre à bas une histoire de 80 ans...

Comment venir demander, sans honte, aux cheminotes et aux cheminots, d'être « Tous SNCF » alors que ledit projet va finir de détruire ce que d'autres ont connus, ce qui est issu des luttes des anciens...

Prenons le temps de prendre du recul...

Comment pouvez-vous, sans pudeur, à coup de discours bien lissé, nous faire croire que vous souhaitez construire le « Tous SNCF » alors que les dirigeants de la SNCF - aidés il est vrai par les gouvernements successifs, de droite comme de gauche - et ce en particulier sur la dernière décennie avez tout mis en œuvre pour démolir l'entreprise...

Parlons de la dernière période justement, pour donner une vision symbolique de cette casse (et encore, en faisant cela, on n'aura même pas une vision globale de la sournoiserie de nos patrons et des dirigeants politiques, on exclura par exemple les épisodes RFF en 1997, l'ouverture à la concurrence du fret en 2005, ou encore l'ouverture à la concurrence des transport international de voyageurs en 2009 sur lesquels il y aurait tant à dire...) :

2014 : Séparation en 3 EPIC (avec, tient justement, la réintégration de RFF dans le giron de l'entreprise...), avec déjà un discours et une communication éhonté parlant de « rassemblement », alors qu'on découpe déjà une entité en 3...

2016 : ouverture des négociations pour une CCN du ferroviaire, dans l'optique de l'ouverture à la concurrence. CCN toujours en cours de négociation, avec des morceaux validés par certaines OS représentatives au prétexte qu'il vaut mieux ça que rien...

2018 : Rapport Spinetta (rappelons que ce Monsieur donnait un avis sur le rail et s'était illustré comme PDG d'Air France – secteur concurrent direct donc -, dont il a organisé la privatisation avec un bilan contestable et des conflits sociaux récurrents, avant de mener Areva autre fleuron de l'industrie française à la faillite lorsqu'il était président du conseil d'administration...), 2018 c'est aussi le démantèlement du Statut, dans l'optique de l'ouverture à la concurrence toujours...,

2020 : Explosion de la SNCF en 5 Sociétés Anonymes – passage obligatoire vers une privatisation-, dont, détail important s'il en est, 2 filiales que sont Fret et Gares et Connexions.... Et là aussi, on nous refait le coup du « on est 5 entreprises, mais une seule en même temps... » On prend vraiment les cheminots pour des lapins de 6 semaines...

Pour mémoire, la SNCF avait été créée en 1938, sur les ruines des compagnies privées, qui croulaient sous les dettes... Cette nationalisation était le fruit de dirigeants politiques qui avaient, semble-t-il, une autre idée du sens commun ... Quant aux conditions sociales (le statut en premier lieu), elles n'étaient pas le fruit du hasard ou de la générosité des patrons de l'époque ; elles avaient été obtenues par les luttes successives des anciens, dès 1910 ou 1920 par exemple... Quant aux conditions de travail, avec la sécurité en fondation – vous voyez on reprend votre rhétorique... - elle n'est pas le fruit du hasard non plus... Là aussi les anciens ont lutté parce que le prix à payer se faisait de leur vie ou de leur intégrité physique...

Maintenant qu'on a parlé du passé récent et plus lointain, qui sont les racines de ce que nous sommes, on peut parler du futur tel que vous nous le présentez et tel qu'on peut l'entrevoir à la lumière de ce qui s'est passé dans d'autres Services Publics, ou dans d'autres pays qui ont pris le chemin de la falaise sur lequel vous nous poussez...

Car c'est bien de cela dont il s'agit : la seule boussole qui vous guide – ainsi que les récents gouvernements encore une fois - on finit par se demander qui murmure à l'oreille de qui – la seule boussole donc c'est celle de l'idéologie de l'ouverture à la concurrence... Et pourtant, cette ouverture à la concurrence n'était pas inéluctable... Nos dirigeants et nos patrons auraient pu s'opposer aux différentes directives européennes, auraient pu éviter éviter cette situation en faisant exclure les services publics des différentes directives comme c'est le cas, pour l'instant, d'autres secteurs régaliens (police pompiers, éducation...) Il s'agit d'un choix purement politique... Et la bonne nouvelle c'est qu'il est réversible !

En théorie, telle qu'elle nous est vendue, la concurrence doit permettre de faire baisser le prix et d'augmenter la qualité du service. Dans la réalité, nombreux sont les exemples chez nous et dans d'autres pays européens qui montrent qu'elle ne produit à chaque fois que des baisses anecdotiques de coût, mais induisent par ailleurs des dégradations de taille dans le service rendu aux usagers, et dans les conditions de travail des salariés :

Ainsi, pour faire du Benchmark comme vous dites, un rapport accablant de la cour des comptes condamne les hausses de prix et la baisse des qualités de services au sujet de la privatisation des autoroutes, on pourrait développer sur d'autres services publics qui ont été démantelés ces dernières décennies, mais restons dans notre cœur de métier : le ferroviaire... ; Le Financial Times établit

un bilan détaillé et lui aussi accablant de la privatisation du rail au Royaume-Uni : hausse des tarifs entre 30% et 300% suivant les lignes, hausse spectaculaire des accidents, et surcoût pour les contribuables britanniques du fait des milliards injectés régulièrement pour pallier au faillites de nombreux opérateurs ; en Allemagne, la privatisation des petites lignes (tient, ça nous rappelle quelque chose...), le 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 dont le début date de 2001 ; en Finlande une gare sur huit a été supprimée, les temps de trajets ont été multipliés...

Cette démolition que nous subissons, à chaque étape décidée par les gouvernements – et nos propres dirigeants - n'est pas elle non plus, le fruit du hasard...

Les gouvernants (LREM, LR, PS) sont cohérents dans leur saccage du bien commun au service des intérêts privés qu'ils défendent, cohérents dans les aides qu'ils consentent (ainsi la garantie sur le prêt octroyé à Lagardère compte-tenu de la crise sanitaire que nous vivons toujours... Mais, au fait, Lagardère, on a pas une filiale en commun avec lui ?)

Quant à nos patrons, ils rêvent probablement des introductions en bourse qui leur permettront d'accéder aux niveaux de rémunérations du privé... (à part, puisque qu'on parle gros sous : nous attendons toujours des réponses à nos questions posée lors du CSE du 8 septembre 2020 : quel est le montant des 10 plus hautes rémunérations à G&C, quel est l'indice de parité salariale à G&C ?)

En face de cela, les cheminotes et les cheminots combattent pied à pied les réformes successives, pour défendre une autre vision de la société : solidaire, coopérative, tournée vers le progrès social et la transition écologique... la lutte des classes pour Le Service Public en quelque sorte...

Parlons-en du Service Public : dans tous les documents présentés pour cette séance, pas une seule fois les termes de « Service Public » ! Pourtant, vous savez le mettre en avant lors de catastrophes naturelles... (dans la période récentes la vallée de la Roya ou la pandémie qui nous occupe toujours...)

Non, ces documents sont remplis une fois de plus d'un verbiage d'école de Commerce, d'injonctions et d'invocations pas toujours compréhensibles pour le commun des mortels...

Habilement présenté sous la forme d'une gare constituant les piliers qui supportent un toit que sont « les clients » et notre direction de continuer à développer, de manière indigne :

La base, les fondations : la sécurité et la sûreté. Vous pensez bien qu'avec un accident comme celui d'Épernay, et deux presque-accidents dans la période récente ça en mets un coup aux fondations... Mais qu'on se rassure, après avoir pendant des années ressassé « les gestes qui sauvent », nous allons maintenant remettre la sécurité au carré grâce à la démarche Dupont de Nemours... Mais pour que cela soit efficace, il faudra mettre les moyens en face, être dans la bienveillance... sous peine de voir cette démarche échouer...

Faut-il qu'on soit si peu fiers de nous-mêmes et de notre histoire pour aller chercher des méthodes sécurité ailleurs ? Là-aussi, les anciens qui sont morts écrasés par leurs machines, ou mutilés par les outils ou l'environnement ferroviaire doivent se retourner dans leurs tombes... Nous avons une des réglementations de sécurité parmi les plus exemplaire si elle est bien mise en œuvre, si on nous laisse le temps et si on nous forme correctement pour le faire...

Autre pilier l'Humain et le sociétal : au risque de répéter ce sur quoi nous avons déjà échangé lors de la première présentation de ce projet stratégique, les cheminotes et les cheminots n'y croient plus pour certains écœurés d'avoir avalé les couleuvres sorties des réformes citées avant. L'ordre du jour de ce CSE est un exemple criant de ce mépris que vous avez des cheminotes et des cheminots : comment pouvez-vous présenter un projet stratégique, alors que nous venons de subir une énième transformation majeure, sans avoir eu le temps de tirer un bilan... Quand on vous dit que vous mettez la charrue avant les bœufs... Et n'insultez pas l'intelligence des agents en disant que justement, à l'ordre du jour de ce CSE extraordinaire figure la présentation de la démarche qui permettra de faire ce bilan : un bilan après une année comme celle que nous venons de vivre, avec une consultation d'à peine 1% de l'effectif, dont une grande majorité représentée par les directions... Voilà des éléments constituant du conflit de valeur entre ce pour quoi les cheminotes et les cheminots ont intégré cette entreprise et ce que vous leur demandez de faire depuis des années, avec les moyens pour le faire qui font défauts...

Ce manque de moyens nous amène assez naturellement à votre pilier suivant : la qualité de production et de service (on entendrai presque « public », mais non, ça s'arrête là...): 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. Pour preuve le nombres de bâtiments en souffrance faute d'une maintenance préventive faite dans les délais, le nombre de chantier réceptionné via la sous-traitance avec des pages de réserves, parfois non levées, le manque criant de moyens sur les plan de nos propres bâtiments ou réseaux, le nombre de collègues dans d'autres services faisant réaliser des travaux par des entreprises extérieures, ou parfois eux-mêmes, en dépit de toute procédure sécurité (sans diagnostic amiante ou

plomb pour que vous ayez un exemple récurrent...), et on pourrait continuer cette liste sur bien d'autres points...

Mais l'explication de ce manque de moyens humains et matériels tient peut-être à votre autre pilier, celui de la performance économique et la non plus votre projet n'est pas rassurant d'autant plus quand on nous répète à l'envi le terme de « frugalité » (rappelons au passage la définition que donne le Larousse : « *qui se nourrit de peu, qui vit d'une manière simple – exemple : un repas frugal : qui consiste en aliments simples et peu abondants* » et quand on corrèle tout ça avec la GPEC qui nous a été présentée lors d'un CSE récent qui nous demande de faire plus avec moins de monde... Votre seule vision de la performance économique tient au non renouvellement de postes... Comment travailler correctement dans ces conditions ?

Pour conclure sur ce chapitre de la « frugalité » économique : ne pensez vous pas que les cheminotes et les cheminots ont déjà assez donné après 7 ans de frugalité salariale ?

Et pourtant, ces leviers économiques vous auriez pu en trouver depuis longtemps via un dernier pilier, l'Environnement, s'il ne s'agissait pas de green-washing pas toujours cohérent entre les documents (dans un on nous promet dans l'un du zéro déchet non valorisé à l'horizon 2030 (quelle ambition !), puis dans un autre pour 2035... Et si on parle de zéro déchet, pourquoi ne pas aborder le réemploi, ou la déconstruction (là aussi, nos anciens savait être inventifs : la meilleure preuve étant la gare de Lille-Flandres, qui a hérité de morceaux conséquents de l'ancienne gare du Nord de Paris...), pourquoi ne pas aborder la valorisation de tout ce qui traîne sur nos sites ou le long des voies...

La mise en avant 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 ? si une fois il est question des chaudières polluantes, il n'y a pas d'alternative proposée... Et pourtant, dans une entreprise intégrée on aurait pu par exemple imaginer des chaudières à bois déchiqueté, en valorisant les résidus de coupes des talus en bords de voies ou sur des grand sites...

Par ailleurs, la meilleure économie d'énergie étant celle qu'on ne consomme pas : quid de l'isolation cohérente de nos bâtiments ?

Quant au chapitre sur les stationnement vélo, en caricaturant, mais pas trop, votre ambition sur les places de stationnement vélos cela représenteraient 36 places de vélos par gare ... Par ailleurs, l'appétit de nos dirigeants pour l'intermodalité va-t-elle persister dans des stratégies vampirisantes qui nous ont aussi conduites dans la débâcle où l'on est aujourd'hui (Ouibus, Geodis, co-voiturage...)

Un détail qui demande précision car il n'est pas abordé franchement dans vos belles feuilles : quelle est la place précise pour les filiales de gares & Connexions dans ce projet ?

Pour conclure : tout cela nous devons le faire dans un contexte où, après nous avoir dit qu'il ne fallait «pas s'inquiéter de toutes les réformes précitées, après nous avoir menti sur le fait que nous étions filialisé mais que nos capitaux restaient 100% public – pour découvrir ensuite que ces capitaux étaient cessibles -, mais qu'il ne fallait pas s'inquiéter car vu notre périmètre d'intervention, il y avait peu de chances que nous soyons privatisés, pour découvrir récemment que les gares et leur gestion, ainsi que les services essentiels qui vont avec apparaissaient dans certains appels d'offres d'ouverture à la concurrence déjà publiés... Le tout couronné par un décret « petites lignes » tout neuf, dont toute la presse spécialisée s'accorde à dire qu'il a été fait dans la précipitation et le

désordre...Mais au-delà de la presse, c'est l'ART qui déplore une consultation dans des délais ultra-courts (15 jours !), qui confirme que nous risquons de perdre des gares qui sont pourtant dans notre périmètre de gestion... qui confirme l'explosion des coûts et la dilution des responsabilités compte tenu du modèle mis en œuvre par ce décret... Allant même jusqu'à remettre en cause l'intérêt de l'existence de G&C, pourtant censée garantir l'accès à la sacro-sainte concurrence libre et non-faussée...

Et encore, on n'est toujours pas rentré dans le vif du sujet avec le décret « gares », et les conditions précises de la mise à disposition du personnel, de G&C entre autres...

Alors, non, il ne faudra pas compter sur SUD-Rail pour être « Tous SNCF » et donner « envie de Gare », pas au sens où vous l'entendez en tout cas... Nous continuerons à informer les cheminotes et les cheminots sur les méfaits de ce que vous proposez, nous continuerons à nous battre avec celles et ceux qui y seront pour une SNCF qui serai dans l'esprit de celle qui préexistait à tout ce saccage que vous avez soigneusement orchestré.