



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste,
5 rue Paul Dukas
75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

***Réaction à l'interview de Jean-Pierre Farandou parue en juillet 2021 dans le
cadre des entretiens du CIRIEC :***

le transport ferroviaire n'a pas besoin de discours creux sur l'inclusion mais d'un retour à un service public unifié !

Ce n'est pas le premier projet qui veut intégrer les cheminots au démantèlement de leur entreprise par la poursuite d'une politique libérale, guidée par les orientations européennes, menée depuis plus de 20 ans.

Dans le discours du Président de la SNCF, la notion de service public ne fait plus partie des objectifs, même si parfois le mot *usager* ressort. Il assume parfaitement les choix politiques de l'éclatement de l'entreprise, de l'ouverture à la concurrence et s'en fait également un acteur majeur. Le fait qu'il précise l'engagement de l'entreprise à l'étranger ne peut qu'encourager les autres opérateurs à venir concurrencer la SNCF. D'ailleurs, comment comprendre qu'en pleine situation de COVID au moment où la SNCF subissait des pertes abyssales (4 milliards d'euros), SNCF Voyageurs allait investir 800 millions d'euros en Espagne avec OUIGO pour concurrencer la RENFE et pour la première fois reconnaître qu'il s'agissait d'un transport de bas de gamme avec de multiples options ?

D'autre part, le choix politique fait par plusieurs régions de recourir à la concurrence ouvre une boîte de pandore où tout est envisageable, notamment pour les cheminots qui risquent de perdre les atouts de leurs conditions sociales et les valeurs qui s'y attachent, alors que le climat est déjà dégradé dans l'entreprise. Même là où cela n'est pas proposé, la direction de la SNCF essaie de passer en force sur certaines lignes pour mettre en place une de ses filiales et y transférer les cheminots, qui perdraient leurs acquis sociaux avec des conditions de travail dégradées.

De plus, le recrutement aujourd'hui, en dehors du statut, est déjà la porte ouverte à la loi de l'offre et de la demande. Il s'exonère du principe à *compétences égales, salaire égal*. Si cela renforce les inégalités salariales, cela conduit aussi un sentiment de non-respect des règles et encourage à se « vendre » au plus offrant. On est loin de l'inclusion sociale...

Outre les effets d'annonce, la réalité est tout autre, car au quotidien la logique managériale repose sur l'idée de faire perdre les repères de service public. Dans les faits, la pression exercée par des restructurations permanentes conduit de nombreux cheminots à subir des

choix dont ils ne comprennent pas toujours les objectifs incohérents et surtout contraires aux valeurs qui fondent la cohésion sociale avec l'idée forte d'être au service des usagers. Pour preuve, le nombre de **démissions : plus de 1500 en 2020** ; l'explosion des arrêts maladie pour souffrance au travail, les nombreux signalements faits par les représentants du personnel pour dénoncer le harcèlement et les pressions intolérables, et la répression anti-syndicale à l'encontre de cheminots contestant les « réformes » libérales.

De plus, comment mobiliser le personnel quand la direction s'applique à faire payer la crise aux cheminots par les suppressions massives d'emplois qui s'accompagnent d'une politique salariale restée au point mort depuis 9 ans ? Une stratégie de communication qui a fait long feu, comme au Fret, où il avait été annoncé un grand plan de relance, et, dans le même temps, la suppression de plus de 200 emplois dont près de 120 conducteurs. Les suppressions d'emplois ne pèsent que très peu dans la résorption du déficit mais elles privent l'entreprise des moyens de se développer. La réduction des effectifs conduit à la perte de compétences et à l'impossibilité de transmettre les savoirs. Le recours à la sous-traitance amplifie cette situation tout en aggravant les dysfonctionnements (exemple de la panne de la Gare de Paris Montparnasse en 2018).

L'éclatement de l'entreprise en 5 sociétés anonymes a conduit à créer de nouvelles interfaces qui sont financées par des suppressions d'emplois ; cela complexifie de plus les relations entre les différents établissements de l'entreprise. S'en suit un gaspillage humain et de compétences qui a pour but de faire disparaître la transversalité qui existait au sein de l'ensemble des métiers de cheminots. A titre d'exemple, un conducteur TER ne peut pas conduire un train de fret alors qu'il y a une vingtaine d'années, tout conducteur était formé à tous les types de matériel roulant et pouvait conduire aussi bien des trains de voyageurs que de Fret. Le déroulement de carrière se faisait en lien avec les compétences liées à l'expérience professionnelle, en relation avec l'ancienneté. Autre situation tout aussi déroutante, dans certains guichets on ne peut vendre que certains types de billets car ils relèvent du réseau Transilien, et il est impossible d'avoir un billet TGV ou TET. Concernant SNCF Réseau, le manque d'investissements a conduit à de nombreux ralentissements et les retards pris ont mené à des choix politiques qui favorisent les grands groupes du BTP. Cela conduit à refuser aux cheminots de réaliser des chantiers pour favoriser les entreprises privées qui, lors des appels d'offre qu'elles jugent insuffisants, exigent le double voire le triple du montant défini par le marché pour faire les travaux. Parfois, elles quittent le chantier même avant qu'il ne soit fini pour aller sur un autre chantier et, de fait, les travaux et les limitations de vitesse durent parfois 6 mois de plus que prévu. Les exemples ne manquent pas où il a fallu que les cheminots, pendant plusieurs semaines, reprennent les nombreuses malfaçons laissées par une entreprise privée sans qu'elle ne subisse de pénalités ou d'avertissement. Dans ce contexte, *parler d'inclusion à des agents dont l'essentiel du métier consiste à surveiller les chantiers sans y participer et à reprendre les travaux mal réalisés est un message qui a de plus en de mal à passer et relève de la gageure.*

Un autre aspect essentiel de l'éclatement de l'entreprise pose aussi un problème pour de nombreux cheminots : il ne devient plus possible de changer de métier car la spécificité de chaque société et la spécialisation conduit à ignorer les autres maillons de la chaîne de production, et notamment de la chaîne de sécurité avec comme corollaire des formations purement techniques ne permettant plus une vision globale. Cela prive les cheminots de la

transversalité nécessaire au changement de métier, qui exige un socle commun de connaissances et d'expérience.

Les cheminots ne sont pas dupes, notamment l'encadrement. Il faut se souvenir que, lors du conflit de 2018, une grande partie des hauts cadres de l'entreprise s'était exprimée contre cette « réforme » qui visait à l'éclatement de l'entreprise et au démantèlement du service public. Ils n'hésitaient pas à dénoncer la fin d'une vision commune d'une entreprise propriété de la nation, outil du développement des territoires, garante de l'accès de toutes et tous au train et s'inscrivant dans un cercle vertueux de transition écologique.

Comment dès lors demander aux cheminots de rentrer dans une logique d'entreprise, quand dans le même temps le rapport Spinetta puis l'application du rapport Philizot ont conduit à la *balkanisation du réseau* par le classement en lignes stratégiques entretenues par l'État et SNCF Réseau et les lignes de desserte fine transférées aux régions soumises au risque permanent de fermeture et de transfert sur route faute de moyens ?

Une autre perte de repères vient de la politique tarifaire qui pourtant devait connaître plus de simplicité. Pourtant, nous restons dans un maquis tarifaire qui dépend de la loi de l'offre et de la demande ce qui, de fait, renforce l'incompréhension et traduit une politique contraire à l'intérêt général et environnemental. **Nous réclamons le retour à une tarification kilométrique nationale, bon marché, flexible, lisible et attractive.**

Les cheminots et usagers ont d'autres attentes que de voir leur entreprise démantelée pour répondre aux dogmes du libéralisme plutôt qu'aux exigences de service public qui fondent le bien commun à tous. Leur exigence d'un grand service public unifié au service de la nation entière converge avec l'exigence de report modal de la route et de l'aérien vers le rail pour des raisons écologiques, sociales et sanitaires. Tout cela nécessite de changer de paradigme plutôt que de poursuivre obstinément dans la priorité donnée au tout-routier, repeinte en vert derrière des discours lénifiants et trompeurs sur les vertus des véhicules électriques ou à hydrogène.

Plus que jamais, le chemin à suivre est celui de l'action commune, ensemble pour des services publics au service de la nation, de l'humain, de l'écologie.