



## DE QUI SE MOQUE LA DIRECTION ?

**Au cours du conflit des retraites fin 2010, la CGT n'a pas cessé de poser la question de l'avenir du Service Public SNCF, du Fret, des salaires et des conditions de travail, au regard des inquiétudes et des exigences qu'expriment les cheminots depuis plusieurs années.**

**A**u travers d'une lettre ouverte qui lui était destinée, la Fédération CGT s'est alors interrogée sur le silence assourdissant du Président de la SNCF qui a ignoré les cheminots et les Organisations Syndicales, au prétexte que ce conflit interprofessionnel ne le concernait pas.

Devant la forte détermination des cheminots de tous collèges, y compris de nombreux Cadres, à s'opposer à sa politique et soucieux de ne pas perdre la main, Pépy a décidé d'engager un tour de France pour rencontrer les Cadres.

**L'objectif était clair : les rallier à sa cause en leur "vendant" son projet d'entreprise au travers d'un film propagande.**

C'est maintenant au tour des cheminots dans les régions de bénéficier d'une séance de cinéma gratuite et d'un formatage en règle.

Les cheminots sont "*cordialement*" et "*vivement*" invités à participer à ces forums, toute absence risquant d'être fort mal interprétés.

Au moment où la SNCF fait de plus en plus la "*UNE*" des médias, dans des termes peu élogieux, où les cheminots ne sont plus en capacité d'assurer la production faute de moyens, où les conditions de travail se dégradent, et où les usagers sont presque quotidiennement confrontés à des conditions de circulation déplorables, la Direction ne voit pas d'autre urgence que de réunir les cheminots pour une opération de pure propagande.

Les cheminots, comme les usagers, subissent quasiment en permanence les conséquences désastreuses d'une politique libérale axée sur la seule rentabilité financière.

Et ce ne sont pas les orientations prises dans le budget 2011 qui consacrent la poursuite de l'éclatement de l'entreprise et 1850 nouvelles suppressions d'emplois, qui vont permettre aux cheminots de relever les défis pour le développement de notre service public ferroviaire.

**Pour la CGT, les moyens accaparés pour cette opération de communication doivent être investis à d'autres fins vraiment utiles :**

- ↳ *Amélioration des conditions de travail,*
- ↳ *Formations,*
- ↳ *Accord des congés,*
- ↳ *Respect du RH 077,*
- ↳ *Organisation de conseils d'atelier,*
- ↳ *...*

**Après cette analyse de la CGT, nous vous laissons juger et nous sommes certains que vous ne vous laisserez pas bernier par les discours de la Direction qui ose parler,**

***de service public, alors qu'elle le détruit,***

***de synergie, alors qu'elle sépare, saucissonne notre entreprise.***

# La projection d'un film qui ne trompe personne...

**Dans la 1<sup>ère</sup> séquence, de nouveaux besoins de transports sont révélés** et la nécessité des complémentarités entre tram et train est soulevée. Malheureusement, elle sert surtout à **évoquer l'appartenance de Kéolis au groupe SNCF plutôt qu'à présenter la nécessité de faire plus et mieux de service public.** *Comment comprendre alors l'intervention de M. Farandou affirmant qu'il "faut conserver les valeurs du service public" ? Comment expliquer le sens de cette affirmation au regard de l'augmentation de la dette du fait de l'acquisition de Kéolis, qui prive l'EPIC de possibilités d'investissements ? C'est ainsi que dans la séquence suivante, on présente un mécanicien aux commandes d'une rame à bout de souffle. Un "Service Public" (ferroviaire) a-t-il vocation à acquérir un groupe privé de transport (routier) ? En clair, les usagers doivent-ils financer l'achat des actions de Kéolis ?*

Pendant des décennies, le poids de la dette a été présenté comme le "boulet" au pied de la SNCF et après avoir atteint un taux d'endettement supportable, l'EPIC, seule, passe de 3 milliards d'euros à 5 en 1 an ! Les cheminots ont le droit d'être informés sur ce sujet et de s'exprimer. Pourtant, la Direction préfère leur expliquer qu'elle veut occuper le terrain de la location de voitures électriques. **Pour la CGT, les investissements doivent aller en priorité à l'amélioration de l'appareil de production et à la formation des personnels.**

**La régularité est le sujet central de la 2<sup>ème</sup> séquence.** La Suisse y est présentée comme un champion, et plus près de nous, **on affiche la réussite et les échecs de certaines régions**

**de France. Il aurait sans aucun doute été intéressant de connaître les raisons** de ces réussites comme de ces échecs. Même si les commentateurs évoquent le matériel moderne, les infrastructures en bon état en Suisse, il n'y a pas d'explication sur la réussite bretonne, par exemple. **Faut-il comprendre que ce qui est présenté: des agents SNCF de différents services qui se concertent, comme l'origine du meilleur résultat? Vient-on, d'ailleurs, de réinventer le Chef de Gare? De qui se moque-t-on ?** L'intervention d'agents du Matériel de Bretagne affirmant qu'il faut faire du préventif et pas du curatif est si éloignée de ce que vivent les agents de terrain, qui manquent de pièces de rechanges par suite de choix hasardeux d'externalisation. On se moque bien de nous ! **Domage... analyser les réussites et les échecs aurait apporté un éclairage sur les disparités territoriales que l'entreprise aurait du mal à expliquer surtout dans une période où les Directeurs de région sont maintenant déshabillés de leurs prérogatives industrielles.** Il aurait mieux valu aborder la question des raisons qui font qu'une région comme PACA souffre de sous-effectifs chroniques.

**La 3<sup>ème</sup> séquence aborde la concurrence.** D'un côté des agents déclament leurs craintes et d'un autre le message est lancé que la SNCF est suffisamment armée et prête au combat. Alors que l'arrivée de cette **concurrence est presque le fil rouge du film, on laisse des cheminots exprimer leurs craintes et vient la question de contraintes horaires auxquelles "ne sont pas soumis les concurrents".** Le Fret a servi de laboratoire dans ce domaine et le fait

d'avoir de moindres contraintes n'a pas permis, finalement, aux nouveaux opérateurs de tout "casser" puisque après 7 ans de présence leur part dans la Fret ferroviaire n'est que de 13 % ! Mais surtout, il est intéressant de faire savoir que la SNCF, présente aux négociations sur la convention collective de branche du transport ferroviaire a tout fait pour tirer les conditions sociales vers le bas pensant que cela l'aiderait à pouvoir imposer un nouveau RH0077 (à la baisse). Quel beau rôle pour notre entreprise que d'avoir tout fait pour aggraver les conditions de travail des cheminots de la concurrence. A force de répéter que nos conditions de travail étaient trop avantageuses, nos dirigeants ont fini par le croire.

**La CGT et l'ensemble des syndicats français et européens réclament une évaluation objective des conséquences des paquets ferroviaires,** demande toujours refusée ! Partout où le Fret a été ouvert à la concurrence, sa part modale s'est effondrée au profit de la route. Récemment, **des élus de la Commission Européenne du Transport ont demandé une "présentation claire et transparente de la situation ferroviaire".**

En Angleterre, une étude du ministère des transports - dont le rapport définitif devrait être remis en mars 2011 - porte sur les coûts du secteur ferroviaire.

Dans sa version actuelle, il fait état d'une "augmentation exorbitante" des coûts d'exploitation et de maintenance payés aux sociétés privées en charge de ces missions.

Paradoxe, à l'heure où la libéralisation était censée permettre à la nation de faire des économies.

## Ne nous laissons pas bernier !