



# Du sang et des larmes !

La privatisation est plus que jamais au goût du jour, sur le bord des lèvres de tous nos dirigeants et voilà ce qui pourrait résumer l'avenir des cheminots si nous ne réagissons pas très rapidement face aux vellétés de la direction et du gouvernement

**Exit le service public. Exit ce qui nous a rendu si fiers d'être cheminots.  
Exit notre histoire.**

L'histoire de la SNCF s'est construite grâce au dur labeur des cheminots, grâce à leur implication sans faille, grâce à leur professionnalisme et qui leur a parfois coûté la vie !

**Notre réglementation du travail, notre histoire, nos métiers se sont construits avec le sang des cheminots !**

Qui, aujourd'hui, reconnaît l'entreprise dans laquelle il est rentré ? Qui comprend pourquoi telle ou telle réorganisation a eu lieu hormis que celle-ci a eu comme seul et unique but de supprimer des emplois ? Qui trouve que la reconnaissance de son travail est à la hauteur des efforts faits et surtout demandés ? **PERSONNE ou du moins pas grand monde...**

**Nous assistons actuellement à un véritable MASSACRE puisque, jusqu'en 2023, c'est un poste de cheminot toutes les deux heures qui va être supprimé !**

Les choix stratégiques et les orientations pris par l'entreprise sont aux antipodes des attentes des usagers et des cheminots. On nous parle d'amélioration du service mais on ferme des guichets, on retire la présence de deux contrôleurs pour ne plus en laisser qu'un seul, on fait faire des tâches essentielles de sécurité à des agents formés sur un coin de table plutôt que de les laisser à des agents ayant passé et réussi l'examen d'AMV, on développe le low-cost au détriment du service public, etc.

**Tout cela dans un seul et unique but : préparer l'arrivée de la sacro sainte concurrence !**

On sait pertinemment que celle-ci va arriver. Mais avec quelles règles du jeu ? Avec quelles conséquences pour nous, cheminotes et cheminots SNCF ?

**La mise en concurrence du ferroviaire avec d'autres acteurs du ferroviaire ou avec d'autres modèles de transport tels que le routier notamment est en réalité le seul argument que la direction a actuellement à la bouche pour faire passer ces basses besognes.**

La concurrence leur sert d'argument pour acter la nécessité de « dumping social » et ainsi, abaisser les conditions de travail des salariés SNCF tout en dégradant le service aux usagers en développant le low-cost à outrance !

Comment peut-on concurrencer le routier qui pratique des prix à pertes et qui est obligé de se faire renflouer, régulièrement, par ses maisons mères ? Plusieurs millions d'euros ont été réinjectés dans la société OuiBus pour éponger ces pertes !

Comment peut-on concurrencer des compagnies ferroviaires qui ont des réductions sur les sillons qu'ils empruntent (-40% pour Thello) et qui ont des dérogations comme c'est le cas, là encore pour Thello en gare de Lyon afin d'avoir une loc. en tête et une loc. en queue alors que pour SNCF cela est interdit !

Tout cela ne sont que quelques exemples parmi tant d'autre pour vous faire comprendre que tout est orchestré par la direction, tout est organisé minutieusement par la direction afin de brandir frénétiquement la menace de la concurrence. En réalité les dés sont pipés, par cette même direction, qui met tout en place pour que la concurrence existe et surtout qu'elle puisse se faire une place.

La preuve : l'UTP (patronat du ferroviaire) a annoncé, de concert avec le gouvernement, l'ouverture prochaine de négociations sur la portabilité des droits avec à la clé... Une obligation du transfert de personnel sur le modèle urbain ! (Voir les deux derniers articles d'infos négos « application lancé par SNCF »)

**Autrement dit : Lorsqu'un appel d'offre sera remporté par telle ou telle entreprise du privé le personnel aura obligation de partir travailler pour cette entreprise avec bien évidemment des conditions de travail qui n'auront strictement rien à voir avec celles que nous connaissons actuellement puisque ce seront les conditions de travail de l'entreprise qui a gagné le contrat qui s'appliquera....**

La portabilité des droits est la boîte de pandore qui leur permettra d'ouvrir totalement l'ouverture à la concurrence. Quelle entreprise est capable d'arriver avec ses agents d'escale, ses agents de vente, ses agents de conduite, ses contrôleurs ? **PERSONNE !**

Une fois de plus, la direction et le gouvernement vont leur donner toutes les clés pour s'implanter tranquillement et rayer les cheminots SNCF de la carte !

**Et c'est bien évidemment là que nous voyons apparaître le pourquoi du comment des choix de gestion tels que la création d'ESV et d'EST.**

**Rien de plus facile que de transférer le personnel une fois ces établissements créés ! Ces créations permettent de tracer les contours d'une vente, très prochaine, à la découpe !**

Sans oublier bien évidemment l'externalisation de nombreuses tâches que ce soit sur les accueils embarquement comme c'est le cas à Bercy, ou encore pour les agents de l'Infrapôle qui vivent une explosion de chantier fait par les entreprises privées.

**Le coût est plus élevé, la qualité est bien plus médiocre mais la direction s'entête. Peu importe le prix, peu importe les conséquences, elle veut se débarrasser coûte que coûte des cheminots !**

La concurrence leur est utile. Elle leur sert d'argument non pas pour améliorer notre service mais pour abaisser nos conditions de travail et ainsi gagner en productivité.

**Une nouvelle preuve de leur volonté** : la création d'une filiale « Transkéo » assurant la production de la ligne T11. La direction, après avoir touché de l'argent public pour créer cette ligne et donc pour l'exploiter, a décidé de créer cette filiale de toute pièce, avec pour unique but de gagner en productivité ! En effet, les agents de cette filiale n'ont pas les conditions de travail SNCF mais celle de la CCN avec une polyvalence à outrance (le conducteur du tram renseigne, vend des billets, fait le ménage de sa rame et enfin, le conduit !).

La direction dit gagner ainsi 40% de productivité vis-à-vis d'un conducteur de Tram SNCF. Mais avec quelle qualité de service ? Avec quel niveau de professionnalisme ? Avec quel niveau de sécurité ? Bizarrement là il n'y a pas d'études de faites !

Mais surtout la question est : quel avenir pour les cheminots SNCF ? Qui peut croire que la direction a ouvert une filiale pour uniquement 28Km de ligne ? Une fois de plus la direction va s'appuyer sur ce modèle pour faire exploser les cheminots SNCF.

Si la concurrence était contrainte aux mêmes mesures et aux mêmes règles que SNCF croyez bien qu'elle ne viendrait pas car elle serait incapable de supporter tous les coûts auxquels est contrainte SNCF. Aucun système ferroviaire que ce soit en Europe ou dans le monde n'est capable de s'auto financer !

**C'est cela que nous devons aller chercher ! Les mêmes règles du jeu pour tous !**

**Et pour cela nous devons agir avant que cela soit trop tard !!!!**

## Arrivée de Ouigo

**Et la charge de travail dans tout ça ? Et bien la direction mise tout sur le low-cost !**

Pour cela elle compte augmenter le trafic des TGV Ouigo en les passant d'à peine 6% aujourd'hui à près de 25% demain !

Quelle régression dans un pays comme le nôtre où le ferroviaire fait tant partie de l'histoire de ce pays et à tant participer au développement de celui-ci !

Nous assistons là clairement à la mise en place d'une 3ème classe !

A la place de quels trains ces circulations vont-elles circuler ? S'agira-t-il de circulations en plus à celles déjà existantes ? Avec quels personnels se fera ces trains ? Qui les conduira ? Qui fera l'accueil des usagers ? Qui fera le contrôle à bord ? Ces agents seront-ils entièrement dédiés à Ouigo ?

**AUCUNE RÉPONSE DE LA DIRECTION SI CE N'EST QUE CELLE-CI VEUT CRÉER DES RÉSIDENCES OUIGO !!! ET DONC AVOIR DU PERSONNEL DÉDIÉ !**

De plus Ouigo arrive aujourd'hui à tirer les prix vers le bas grâce à une maintenance moindre, un taux de remplissage plus important qu'un TGV classique, une présence des personnels moins importante et surtout grâce à des prix pour les sillons très attractifs.

Demain, ces trains vont arriver dans plusieurs grandes gares parisiennes et perdre donc le bénéfice des prix des sillons. La direction a tiré les pas de maintenance à leur maximum. Ils ont tendu les effectifs à leur maximum. Nous vous laissons donc deviner sur quoi ils vont jouer pour maintenir des petits prix ! Les conditions de travail !!!

**De plus la montée en puissance de Ouigo va faire chuter la vente de billets puisqu'un billet pour Ouigo ne s'achète que sur internet ! Cela annonce d'ores et déjà encore des suppressions de postes à la vente !**

**Les garages et dégarages se font par l'ADC titulaire faisant perdre ainsi une grande charge de travail au TA.**

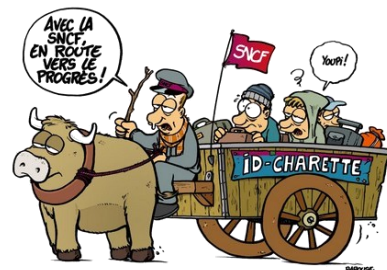
**Les contrôleurs sont seuls à bord. Ils vont se retrouver de plus en plus à faire de l'accueil au sol et de moins en moins à bord des trains (perte d'EVS, perte de compétence, monotonie du travail, etc.).**

Et pour les ADC il y a un immense risque de perdre de la charge. Pour le moment aucune garantie que les agents du Charolais fassent ces trains là !!! Pire encore, les agents du roulement 160 perdrait du Lyon puisque Voyage lance des intercitys Eco Lyon fait par les ADC d'Austerlitz et la région BFC veut récupérer la charge TER Bourgogne faite par les ADC de PSE !!!

**C'est une catastrophe qui s'annonce pour le dépôt du Charolais, et plus largement pour l'ensemble des cheminots, (puisque derrière vient la question des mutations internes entre autre) si nous ne tapons pas tous ensemble du point sur la table !!!**

**TOUS LES METIERS VONT ETRE IMPACTES PAR LA MISE EN PLACE D'UN MODEL ÉCONOMIQUE LOW-COST !!!**

**IL NOUS FAUT AGIR TOUS ENSEMBLE FACE À CELA !**



**Nous pourrions également parler de l'assermentation des agents de l'EGT qui vont être en concurrence frontale avec les ASCT du GCB.**

**Nous pourrions également parler des dizaines de suppressions de postes partout sur la région et le recours quasi systématique à des CDD et des intérimaires en lieu et place de cheminots. Flexibilité, précarité et misérabilité ; voilà ce vers quoi veut tendre la direction en agissant ainsi.**

**Mais aussi des salaires qui sont gelés depuis 2 ans et bientôt 3 au vu des dernières déclarations.**

**Combien de temps allons nous encore subir cette casse de notre travail ? Combien de temps allons nous encore subir ce gel de salaire sans réagir alors que de l'argent il y en a et que certains s'en mettent plein les poches ? Combien de temps allons nous encore attendre avant de tout perdre ?**

La direction oublie de dire que si la SNCF n'était pas une entreprise publique nous n'aurions jamais pu avoir le TGV et battre des records de vitesse. Nous n'aurions jamais pu avoir un territoire aussi équilibré. Nous n'aurions jamais pu pratiquer les prix que nous pratiquons aujourd'hui.

Et elle oublie que, la production, la richesse de cette entreprise, c'est **NOUS** ! Agents de terrain. Agents qui vivons le ferroviaire. Agents qui vivons les problématiques des usagers.

Sans nous, la direction n'est rien ! Qu'elle le sache et qu'enfin, celle-ci, exprime de la considération à notre égard et qu'elle arrête de détruire nos métiers et notre entreprise.

***L'enfumage doit cesser ! Réveillons nous !***

**Montrons leur notre attachement à nos métiers,  
à notre entreprise, au service public !**

**Montrons leur notre fierté d'être cheminote et d'être  
cheminot de SNCF !!!**

**TOUTES ET TOUS EN GREVE !**

**PREAVIS DE GREVE  
COUVRANT LA PERIODE DU**

**MERCREDI 28 JUIN 20H00**

**AU VENDREDI 30 JUIN 08H00**