

Je suis cheminot et voici pourquoi je suis en grève

Sylvain Bouard, cheminot

« Oui, y a grève et on sait même pas pourquoi ! » cette remarque je la lis et l'entends quasiment systématiquement en cas de grève. Avec Internet, plus que jamais, il est facile de prendre la parole et d'expliquer ses choix personnels, voici donc pourquoi je suis en grève.

Nous avons déjà croisé Sylvain, pour établir son « porte-monnaie au rayon X ». Il est agent circulation à la SNCF à Bourg-en-Bresse, « passionné de chemin de fer, de photo et de nouvelles technologies ». Il a rédigé ce billet pour son blog, et nous a aimablement accordé l'autorisation de le reproduire. Nous l'avons légèrement édité et raccourci. Pascal Riché

La réforme ferroviaire présentée par le gouvernement part du constat (tout à fait exact, aucun cheminot n'en doute) que la séparation entre la SNCF et RFF en 1997 est un échec.

On nous explique donc que l'on va réunifier le système ferroviaire. Je vous vois déjà me dire :

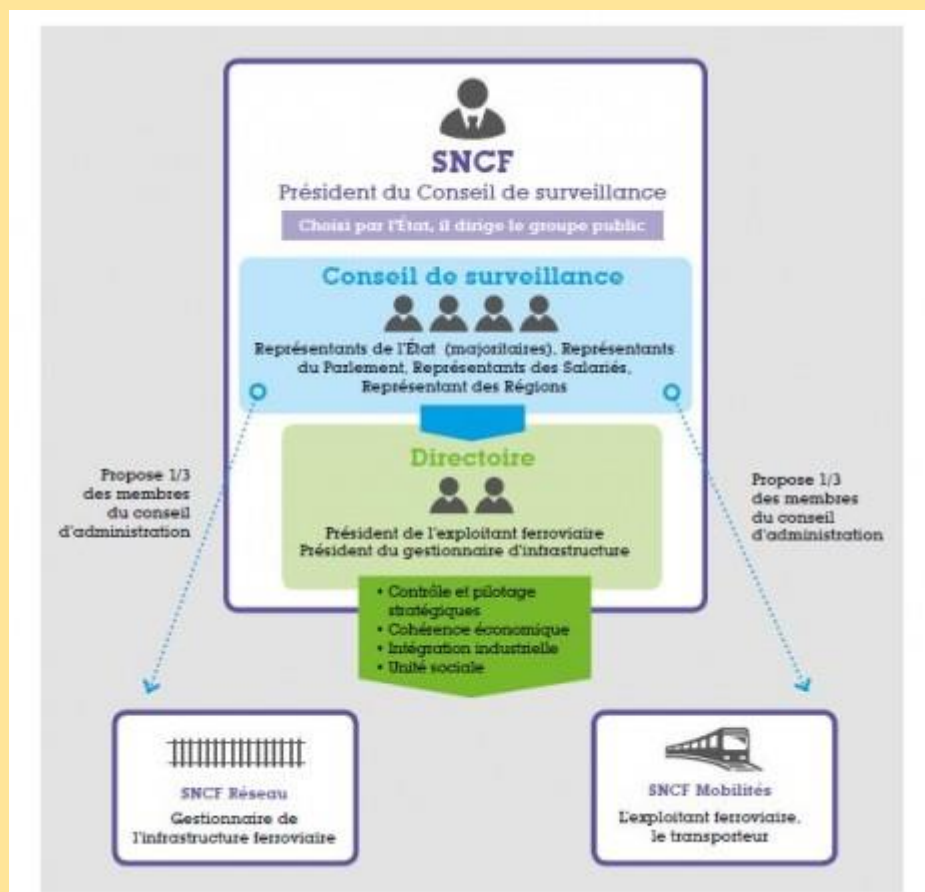
« En 1997, vous étiez en grève contre la séparation et, dix-sept ans plus tard, vous êtes en grève contre la réunification. »

Vu de loin, je comprends que cela puisse étonner. Les syndicats appellent à la grève, car cette réunification n'en est pas une.

A l'heure actuelle, on a :

- d'un côté RFF qui est propriétaire du réseau ;
- la SNCF qui fait rouler ses trains.

On a donc deux entreprises avec deux lignes hiérarchiques différentes et donc les dissensions qui vont avec. Avec la réforme proposée, RFF devient l'entreprise « SNCF Infra » et la SNCF devient l'entreprise « SNCF Mobilité ». Ces deux entreprises se trouvent filiales d'une toute nouvelle entreprise nommée SNCF. Cette dernière est dotée d'un directoire et d'un conseil de surveillance.



L'empilement magnifique qui est censé tout simplifier (Capture)

Ce redécoupage, je n'en veux pas

On passe donc de deux lignes hiérarchiques à trois en nous expliquant que tout sera plus simple.

A part multiplier les postes d'encadrement et les heures de réunions entre tout ce petit monde, quelle utilité ? J'ai travaillé des années dans un grand groupe multinational, je peux vous dire où cela mène de multiplier les lignes hiérarchiques : la main droite ne sait plus ce que fait la main gauche, voire même travaille à défaire ce que fait la main gauche pour des raisons d'ego mal placé de certains dirigeants.

Si l'on ajoute à cela que, dans ce type d'organisation, chacun a ses objectifs propres (souvent purement comptables), on passe plus de temps à compter les sous dépensés et à débattre pour savoir quel service/branche/filiale doit payer qu'à faire le boulot nécessaire. Cette réunification qui est en fait un redécoupage : je n'en veux pas.

Je veux un cadre clair et des décisions claires pour pouvoir bien faire mon boulot. Ce que je veux, c'est donc une SNCF réellement unifiée qui soit maîtresse chez elle. Multiplier le nombre de décideurs, c'est toujours diviser le nombre de décisions prises et déresponsabiliser tout le monde.

Que l'on revienne en arrière, oui, mais vraiment.

Assez de trinquer au quotidien pour des choses décidées par une autre boîte et je ne parle pas des conseils régionaux, l'Etat ou l'union européenne.

On va devoir tout renégocier

En plus de cette organisation que l'on veut me faire passer pour efficace, je suis en grève parce qu'on en profite pour faire passer des choses qui n'ont rien à voir avec le sujet. En vue de l'ouverture à la concurrence, on veut en effet remettre en cause les accords d'entreprise en application à la SNCF. Ben oui, pour que la concurrence puisse être « libre et non faussée », il faudrait négocier une convention collective du secteur ferroviaire. Attardons-nous là dessus.

Après tout, si d'autres entreprises doivent faire du ferroviaire, il serait logique et même carrément souhaitable que tout le monde joue avec les mêmes règles sociales. Sur ce point, je suis entièrement d'accord. Gagnons du temps et allons au plus simple : que l'on prenne les règles qui ont cours à la SNCF et que l'on applique ça à toute la profession ! On gagne un temps fou en négociation et, surtout, en crispation. Tous les salariés de toutes les entreprises ferroviaires seront sur un pied d'égalité et la concurrence sera donc équitable.

Organisées au sein de l'Union des transports publics et ferroviaires (Utp), les entreprises ferroviaires (dont la SNCF) militent, bizarrement, pour une toute autre solution : la remise à plat totale des règles et la négociation d'une convention collective pour le secteur ferroviaire. Pour les cheminots de la SNCF, on va donc tout oublier et devoir tout renégocier.

L'article 14 du projet de loi annonce effectivement le maintien pendant six mois de l'accord établissant les temps de travail et de repos à la SNCF. Et après ? Et bien après, on verra avec la convention collective qui sera négociée.

Y a-t-il des raisons de s'inquiéter ? Pour moi, la réponse est clairement : « oui ». Le seul début d'accord déjà négocié par l'UTP est un accord de branche concernant le fret, qui dit déjà :

que l'on ne travaille pas assez de dimanches par an ;
que 52 repos doubles, c'est bien trop ;
que 9 heures entre deux journées de service, ce serait bien suffisant ;
que des journées de 11 ou 12 heures (qui sont aujourd'hui une exception) pourraient devenir la norme...

Quand est ce que l'on dort ? Quand est ce que l'on mange ?

Imaginez un peu : samedi dernier, j'ai fini le boulot à 4h30. On pourrait me faire reprendre à 13h30 pour une journée de 12 heures qui m'emmènerait donc à 1h30. De là, je pourrais être de retour au boulot à 10h30.

Quand est ce que l'on dort ? Quand est ce que l'on mange ? Quand est ce que l'on voit notre famille ?

Et vous, voyageur, vous êtes d'accord pour avoir, en tête de votre train ou dans le poste d'aiguillage des personnes chargées de votre sécurité qui vivent un tel rythme ?

J'en entends me dire qu'il est peut être un peu tôt pour partir en grève et que ce n'est pas parce que l'on renégocie des accords que les salariés vont y perdre. Dans un monde idéal, cette position est tout à fait raisonnable.

Malheureusement, en quinze ans de salariat dont cinq à la SNCF, je n'ai jamais vu une renégociation d'accord d'entreprise qui aboutisse sur un meilleur compris pour tous. Cela se termine toujours par plus de souplesse pour les employeurs et moins de droits pour les employés.

On me dit également que, si la convention collective s'avère peu satisfaisante, elle pourra très bien être complétée par un accord d'entreprise interne aux entreprises SNCF, SNCF Infra ou SNCF Mobilité. Nous sommes d'accord... sauf que, dans le projet de loi, rien n'oblige les entreprises à négocier autre chose que la convention collective.

En l'état, la seule chose qui est certaine, c'est que notre réglementation ne survivra que six mois à la mise en action de la réforme. Tout le reste n'est que conjecture.

On m'objecte également que la concurrence à laquelle nous devons résister n'est pas seulement celle des autres opérateurs ferroviaires mais aussi celle des transporteurs routiers. J'entends bien mais nous ne pourrons jamais être compétitifs face à des entreprises qui emploient des conducteurs de l'Est avec les conditions sociales qui vont avec. On peut déjà abandonner nos congés payés et diminuer de moitié nos salaires. La compétition entre travailleurs, c'est à dire la mise en concurrence des pauvres entre eux, est-ce ce que nous voulons ?

Bref, un gloubi-boulga indigeste...

Mélange entre une nouvelle organisation au moins aussi inefficace que celle en place et tirage vers le bas des conditions de vie des travailleurs du rail, cette réforme n'est, à mes yeux, qu'un gloubi-boulga indigeste que je refuse d'avaler. Si, en plus, on s'interroge sur les motivations de l'UTP à ne pas s'aligner tout simplement sur les règles en vigueur à la SNCF, on ne peut qu'en conclure que le but est de faire un maximum d'argent en pressurant les salariés. Rentabilité avant tout, comme dans tant de boîtes...

J'aime mon boulot et je veux qu'on me donne les moyens de bien le faire et qu'on ne me demande pas d'y laisser ma santé et ma vie de famille (ce qui est d'ailleurs déjà bien assez le cas).

Cela ne me semble ni compliqué ni déraisonnable... sauf dans cet air du temps libéral où l'humain doit s'effacer devant l'argent.