



# SNCF : Le "Risque Calculé" face à la crise sanitaire

## Une gestion irresponsable !

Le gouvernement a pris dès le début beaucoup de retard dans la gestion de la crise sanitaire du fait de la pandémie de Covid-19, et cela dans tous les domaines : confinement de la population pour ralentir l'épidémie, commande de matériel de protection pour les secteurs « essentiels », dont celui de la santé, financement de la recherche publique pour tenter de trouver des traitements et un vaccin, etc.

A la SNCF, les annonces de Macron du lundi 16 mars ont été suivies, quelques jours après, de leur déclinaison en consignes à la SNCF, que beaucoup de militants syndicaux et de terrain réclamaient depuis plus d'une semaine. La direction SNCF a donc aussi eu un train de retard dans la prise en compte la réalité de l'épidémie et de ses risques.

Au début, cela s'est aussi traduit par une totale improvisation : des directives contradictoires entre elles alors que l'inquiétude montait de partout face à l'avancée de l'épidémie et l'augmentation du nombre de victimes. Des chantiers entiers ont continué à fonctionner normalement jusqu'au début de la mise en place du confinement, et même après.

Ce n'est que par l'action des cheminot-e-s, exerçant soit individuellement leur droit de retrait, souvent contesté sans raison valable, soit avec l'aide des délégués des CSE en déposant des droits d'alerte, que la direction a finalement été contrainte à s'engager à prendre un certain nombre de mesures. Encore aujourd'hui, des droits d'alerte continuent à être posés au regard du non respect des engagements pris par la direction.

Ces démarches ont notamment permis la fermeture des guichets où la situation devenait particulièrement alarmante avec des files d'attente interminables dans les gares. Les travaux d'investissement, non prioritaires, ont également été stoppés au début, malgré la pression de la ministre du Travail pour que les entreprises du BTP continuent à tourner malgré la gravité de la situation. Il n'a malheureusement pas fallu longtemps à la direction pour faire reprendre à marche forcée ces chantiers, seulement 15 jours après le début du confinement.

Même si le plan de transport a été fortement réduit dès les premières semaines du confinement, des trains ont continué à circuler sur l'ensemble du réseau, à la grande ligne, comme sur le réseau régional TER et banlieue pour l'Ile-de-France, ainsi qu'au Fret.

Environ 15 % des cheminot-e-s, parmi lesquels des

conducteurs, des aiguilleurs, des agents de la maintenance, mais aussi une bonne partie des travailleurs et travailleuses de la sous-traitance, ont continué à se rendre quotidiennement au travail.



Mais pour eux, la désorganisation était telle qu'il manquait absolument de tout : masques, gel hydro-alcoolique, gants, etc., tandis que les « gestes barrières » ne pouvaient, la plupart du temps, être appliqués. Là aussi les cheminot-e-s ont dû, à force de pétitions, de droits d'alerte ou de DCI, exiger et obtenir de la direction la mise en œuvre des protections sanitaires indispensables.

## Nos vies, par leurs profits

Depuis le début de la pandémie, les conditions de sécurité sanitaires élémentaires évitant à celles et ceux qui travaillent de risquer d'être contaminé-e-s n'ont jamais totalement été réunies. Les transports en commun, parmi lesquels les trains, ont continué à transporter de plus en plus de travailleurs et de travailleuses chaque jour. Car dans beaucoup d'entreprises, pourtant non essentielles, l'activité a repris quelques semaines après le début du confinement, en dépit des appels à rester confiner, et au détriment de la santé de toutes et de tous.

Il est possible que de nombreux décès auraient pu être évités si le gouvernement et la direction SNCF avait pris en compte plus tôt l'ampleur de cette crise sanitaire et avait mis en place les mesures qui s'imposaient. En tout cas, cela démontre encore une fois que la priorité de l'entreprise, dans cette crise sanitaire, est principalement le maintien coûte que coûte de l'activité pour garantir les rentrées d'argent, à l'opposé de notre priorité à nous toutes et tous qui est avant notre santé.

# Reprise ? Sous Haute-Tension ?

Bien que l'activité de la SNCF ait été largement réduite, de nombreux cheminot.e.s n'ont pas été confiné.e.s depuis le 16 mars. En particulier les métiers de l'accueil, de la sécurité et du nettoyage sont fortement sollicités, alors qu'ils sont en première ligne, sans protection suffisante. De plus, même si le nombre de trains a largement baissé, le secteur du nettoyage connaît une surcharge de travail car les rames doivent être les plus propres possibles. Malheureusement, trois travailleurs-euses sont décédé.e.s suite au Covid 19, toujours dans la région de Paris Est.

En plus d'être plus touchés, ces métiers sont sous-traités par la SNCF à des entreprises privées depuis de nombreuses années. Ces travailleurs-euses du rail, qui devraient bénéficier du statut cheminot, n'ont souvent pas la possibilité de faire usage de leur droit de retrait ou de saisir des syndicats pour les protéger. Ce sont toujours les plus précaires qui sont mis en danger et exploités.



La direction de la SNCF a pris de l'avance sur le déconfinement, alors que les cheminot.e.s avaient dû se battre afin que le confinement soit réellement mis en place. Depuis le mois d'avril, des chantiers non prioritaires redémarrent - qui ne concernent pas la sécurité des circulations, comme celui entre Sèvres et Versailles Rive-Droite en banlieue parisienne afin de remettre les voies en état après l'affaissement du talus survenu en février.

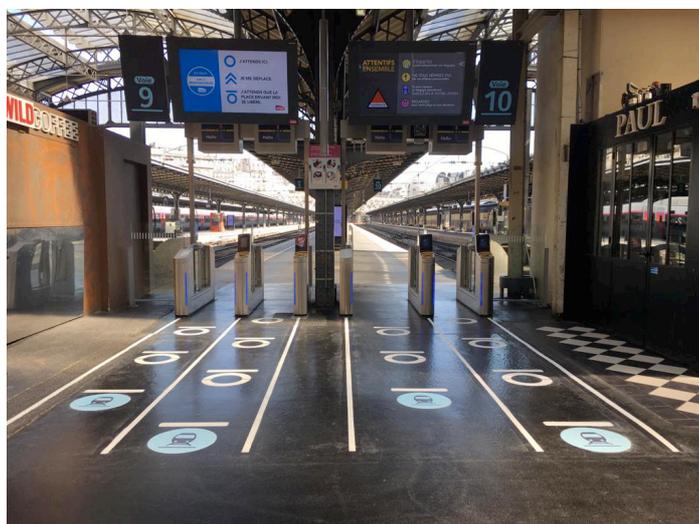
Lorsque l'inspecteur de travail est passé, filmé par France 3, trente ouvriers travaillaient alors que le cahier des charges des mesures sanitaires indiquait un maximum de sept... Dans le Grand-Est, région la plus touchée, la direction fait du zèle : elle a déjà fait reprendre les travaux sur la LGV Est, pour que la circulation retrouve au plus vite sa vitesse normale, mais aussi la réouverture des guichets dès le 11 mai sans interdire les transactions en liquide. A Marseille, la direction fanfaronne en annonçant le retour de 100 % des trains dès le 15 mai... mais dans certains services, elle rechigne à donner les deux masques par jour – objectif affiché mais déjà très insuffisant. Les

cheminots des bureaux d'étude, en télétravail forcé, sont pressurés pour produire toujours plus : la préparation des grands travaux de l'été ne saurait souffrir aucun retard.

Le travail a aussi repris dans les ateliers de réparation et sur les voies. **Les gestes barrières y sont impossibles à appliquer : comment soulever un cœur d'aiguille en respectant la distanciation physique ?** Mais la perte sèche liée à la fin des primes de déplacement ou de nuit, qui peuvent former une partie importante de la rémunération dans ce secteur, exerce une pression importante pour que ces cheminots retournent au travail la boule au ventre.

Alors que ces dernières semaines, les trains devenaient de plus en plus bondés voir saturés car des entreprises rouvraient leurs portes, obligeant de nombreux-euses personnes à reprendre le chemin (de fer) du travail, comment assurer la sécurité des cheminot.e.s et des voyageurs-euses ?

Déjà en temps normal, les transports sont saturés. Les mesures de distanciation sociale sont inapplicables. Condamner un siège sur deux dans les trains et métros, peindre des ronds blancs sur le sol dans les grandes gares, n'autoriser que les personnes allant travailler à emprunter les transports en commun en Île-de-France, sont des mesures largement insuffisantes au vu du nombre de voyageurs à venir à partir du 11 mai.



**Qui empêchera les voyageurs de rentrer dans les gares, les trains ? Que feront les refoulés ? Ils s'agglutineront en attendant de pouvoir monter dans le train suivant ? Cela va être un enfer pour les cheminot.e.s comme pour les usagers.ères. Et tout cela au nom du profit !**

# Une crise peut en cacher une autre

**Les cheminots ont subi l'épidémie de plein fouet, avec un taux de contamination très supérieur à la moyenne. Nous avons déjà payé un lourd tribut à la crise sanitaire et voilà qu'on nous présente la note de la crise économique qui commence.**

Les pertes liées à la crise, le patronat n'a pas l'intention de les faire peser sur ses dividendes. Le vice président du Medef a prévenu dans une interview à BFM TV : « Les salariés devront travailler plus pour rattraper ce qu'il s'est passé ! » Mais ce qu'il s'est « passé » n'est pas de notre fait. C'est au contraire la recherche du profit à tout prix qui a mis les hôpitaux à genoux et conduit à liquider les stocks de masques.

Le gouvernement s'est mis au service de ces appétits patronaux. Dès le début du confinement, sa loi d'urgence sanitaire a imposé de multiples dérogations au code du travail, remis en cause les 35 heures, permis l'imposition de jours de congés aux salariés.

La direction de la SNCF a bien sûr sauté sur l'occasion. En avril, elle a volé cinq repos à chaque cheminot. Comme si le confinement c'était des vacances ! Comme si la perte des EVS pendant le confinement ou cinq années de gel de salaire, ça n'était pas suffisant. **Ces repos posés de force, ce sont des jours de salaire en moins, qu'ils ont le culot d'appeler « jours de solidarité ».** Mais de qui faudrait-il être solidaires ? Du patron et de ses profits. Et ce n'est qu'une mise en bouche. Pour le mois de mai, un sixième jour est déjà exigé.

## L'emploi comme variable d'ajustement

En plus des attaques contre nos rémunérations, arrivent les menaces sur l'emploi, par la bouche de Farandou en personne. Le 2 mai, il déclarait à France Inter : « si la reprise est lente [...], il ne sera pas anormal et illogique d'ajuster le niveau d'emploi au volume d'activité. » En effet, **quoi de plus logique pour un patron que de faire payer les travailleurs quand il perd de l'argent ?**

Quoi qu'en dise Farandou, la SNCF n'a pas attendu la reprise. Pendant le confinement, de nombreux contrats précaires n'ont pas été renouvelés, ou alors à temps partiel, de nombreux contrats de sous-traitance ont été suspendus. Encore une fois, ce sont les cheminots de droit privé qui subissent les dégâts les premiers.

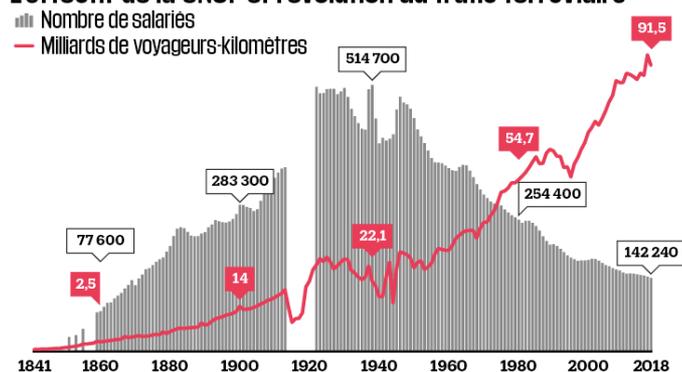
Mais ils ne s'arrêteront pas là. La SNCF n'a jamais eu besoin de pandémie pour supprimer des postes. Plusieurs

milliers disparaissent chaque année, avec pour conséquence l'augmentation des cadences de tous ceux qui restent. La seule nouveauté en l'occurrence, c'est le prétexte.

Dans son interview, Farandou brosse le portrait d'une SNCF ébranlée par la violence du « choc économique ». Mais les 2 milliards de pertes sur lesquels la direction voudrait nous faire pleurer sont à mettre en rapport avec ses plus 35 milliards de chiffre d'affaire. Pendant le confinement, les régions ont maintenu leurs subventions à des TER qui pour la plupart ne roulaient pas.

L'État a pris en charge le salaire de 100 000 cheminots placés en chômage partiel et si la SNCF a complété un peu, elle a refusé de maintenir les primes, qui représentent beaucoup pour certains métiers. Alors ceux qui ont subi un « choc économique », c'est plutôt les cheminots.

## L'effectif de la SNCF et l'évolution du trafic ferroviaire



Source : SNCF (avant 1937, effectif agrégé des différentes compagnies ferroviaires)

Mais il n'y a aucune raison d'accepter ces sacrifices. Nous ne leur devons rien, ce sont eux qui nous sont redevables. Pendant le confinement, c'est nous qui avons fait rouler les trains sanitaires et les fret vitaux, sans masques, sans désinfections, dans des conditions qui nous surexposaient au virus. Ce ne sont pas nos patrons qui ont permis à la vie de continuer.

**Alors si en plus de la crise sanitaire, nous ne voulons pas payer pour leur crise économique, il va falloir nous retrousser les manches. Dans le ferroviaire comme ailleurs, le patronat se met en ordre de bataille pour imposer son « monde d'après ». A nous d'être à la hauteur pour y répondre collectivement et proposer notre monde. Voilà un certain nombre d'années que nous manifestons au nom de l'« honneur des travailleurs et d'un monde meilleur ! »**

# Comment les cheminot(e)s se préparent pour faire payer la crise aux capitalistes ?

## Pas de trêves contre les capitalistes !

C'est ce dont travaillent au quotidien les cheminot(e)s du NPA en cherchant à unifier les colères, les luttes, grèves et en tentant de les agglomérer dans un projet pour défendre le monde du travail, des sans rien avec un logiciel anti capitaliste, une rupture révolutionnaire, quoi !

Sur CNN en 2005, Warren Buffet, un des hommes les plus riches du monde malicieusement disait "il y a une guerre des classes, c'est un fait. Mais c'est ma classe, la classe des riches qui mène cette guerre et qui est en train de gagner."

Et bien Warren, tu te plantes grave sur ton analyse, la classe des travailleurs exploités, des cheminot(e)s est toujours en cours d'affrontement contre les capitalistes et le gouvernement à leur service..

Au cours des deux dernières années , la lutte de classe a été bien présente à la SNCF. Pour ce qui est d'un éventuel KO des cheminot(e)s lors du conflit de 2018, c'est raté !

Plus de 38 jours de grève sur trois mois qui ont permis d'accumuler de l'expérience en terme d'auto organisation et de réfléchir sur comment dépasser le calendrier du 2/3 ou pourquoi le maintenir pour qu'il soit gagnant ?..

Cette qualité dans l'organisation est aussi marquée par l'essor et le montant dans les caisses de grèves pour maintenir notre mobilisation par la solidarité ouvrière et populaire. Les mouvements les plus médiatisés comme les droits de retrait chez les roulants suite à l'accident du 16 octobre 2019 en Champagne Ardenne et la grève massive aux ateliers de Châtillon le même mois ont montré la capacité de riposte et d'organisation que possèdent cheminot(e)s.

## Quelles revendications ?

**La riposte est toujours d'actualité avec des droits de retrait et des grèves, et devra monter en puissance pour être à la hauteur de cette offensive et être en capacité de s'intégrer dans un mouvement d'ensemble du monde du travail, avec des revendications et exigences discutées et décidées collectivement, en assemblée générale :**

- ✓ Des masques ffp2 et des tests en quantité suffisante pour toutes et tous à la SNCF comme à la sous-traitance ;
- ✓ Interdictions des licenciements et des suppressions de postes
- ✓ Comme les hospitaliers, revendiquons une hausse de 500 euros par mois
- ✓ Réduction du temps de travail à 32h avec maintien du salaire
- ✓ Un service public SNCF sous contrôle des usagers et des travailleurs du rail

Cet hiver a aussi été marqué par une grève de près de 2mois contre la retraite à points .. Les cheminot-e-s y ont encore répondu présents en AG et dans la rue avec les autres secteurs professionnels, la jeunesse, en scandant le retrait de ce projet.

## Les cheminot(e)s ne sont pas de la chair à virus et ni nos trains des taxis du MEDEF !

Alors, aujourd'hui les cheminot(e)s, les travailleurs du nettoyage des trains ne sont pas épargnés par le Covid 19. Souvent, ils ont fait le choix de ne pas aller au travail pour se protéger et protéger leurs proches en utilisant les congés pour garde d'enfants et en appliquant leurs droits de retrait parfois sous la menace de grève, pour se mieux se faire entendre.

Ces démarches sont autant des formes d'émancipation chez les travailleurs, construite parfois avec les organisations syndicales et acquises avec l'accumulation des expériences de plusieurs années de luttes.

**Alors, face aux annonces de Farandou, sous la dictée du patronat, de dégligner nos emplois, nos conditions de travail, contre nos repos volés, le chômage partiel qui pointe son nez, la perte sèche des EVS, l'absence de mesures de prévention sérieuses pour nous et les usagers, la menace de licenciements, la riposte des cheminot(e)s continue à se construire sur nos chantiers, et dans toutes les têtes ...**



## POUR NOUS CONTACTER

Envoyez vos coordonnées par courrier à : NPA, 2 rue Richard Lenoir -93100 Montreuil  
Ou par mail : [contact@npa2009.org](mailto:contact@npa2009.org)

Nom / Prénom : ..... Ville : .....  
Tél. : ..... Mail : .....