



COMMUNIQUÉ AUX CHEMINOTS ET AUX USAGERS DE LA LIGNE DES ALPES



UNE DIRECTION DECONNECTÉE, AVEUGLÉE ET IRRESPONSABLE

Lors de la dernière réunion des Délégués du Personnel, le directeur de l'établissement Circulation ALPES informa les représentants des cheminots de son intention de fermer la gare de Lus la Croix Haute pendant les services d'été, c'est-à-dire d'avril à décembre, dès le service d'été 2018. Les syndicats CGT et Sud Rail de Grenoble, ayant déposé une Demande de Concertation Immédiate afin d'obtenir des explications, furent reçus par le DU (Dirigeant d'Unité) le lundi 19 juin.

Nous n'imaginions pas, lors de cette concertation, rencontrer une direction qui porte le même intérêt que nous portons au développement du chemin de fer, du fait de sa dimension de service public à impact environnemental réduit.

Commençant à être rompus à l'exercice, nous n'imaginions pas non plus, au-delà des déclarations convenues sur le sujet, rencontrer une direction plaçant la sécurité comme impératif absolu, à l'abri de toute considération budgétaire.

Nous imaginions, en revanche, pouvoir contester la pertinence de cette décision de fermeture sur l'unique terrain que reconnaissent nos managers 2.0, **celui de la productivité et de la rentabilité**. Mais cette ambition, malgré son extrême modestie, s'avéra trop grande! Ces derniers s'empressèrent en effet de justifier cette décision par les économies générées. Alors soit, allons donc sur le terrain de ces économies : **Comment sont-elles quantifiées? Sur quelle étude s'appuie la direction pour affirmer qu'elles existeront?** Comme réponse, nous n'eûmes droit qu'à la répétition sans fin de la nécessité de supprimer des postes («améliorer la productivité» dans leur langue) comme étant l'alpha et l'oméga de toute organisation digne de ce nom. Le DU ainsi que le DET (Directeur d'Etablissement) appliquent cette règle en désignant les postes qui, selon eux, ne sont pas nécessaires.

Si, en effet, nous pouvons convenir qu'une baisse des effectifs est susceptible d'engendrer une baisse des dépenses, reste à s'assurer **que l'organisation projetée ne sera pas à l'origine de nouveaux coûts**, venant contrarier, voir annuler les économies si chèrement espérées.

Morceaux choisis :

Nous : « Vous prétendez à une économie réalisée en fermant cette gare pendant 8 mois sur 12. Pourtant, sur l'intervalle d'un an, 22 reports de croisements ont été effectués dans cette gare, évitant au minimum 15 heures de retards supplémentaires. En cas de fermeture, tout retard d'un train croiseur aura, dans un canton de 45 minutes (Clelles / Aspres), comme conséquence un retard d'une heure pour le train de sens contraire. Comment estimer l'impact financier en terme de pénalité de retard? »

Eux : « Nous ne connaissons pas les modalités de pénalités. Nous ignorons l'impact financier. **Nous devons réduire les effectifs** ».

Nous : « Un canton de 50 km en voie unique sera forcément à l'origine de difficultés pour assurer un service de qualité en terme de sécurité et de régularité. »

Eux : « Nous ne disons pas que ça sera facile. **Mais nous devons réduire les effectifs.** »

.../...

Nous : « *Comment organiser les effectifs avec une gare fermée les 2/3 de l'année? Il y aura des détachements, des déplacements et des formations à prévoir. A quelle hauteur avez-vous estimé les dépenses correspondantes? »*

Eux : « *Nous l'ignorons, ce n'est pas notre rôle, nous devons améliorer la productivité en réduisant les effectifs »*

Nous : « *La fermeture de Lus va multiplier les dérangements du cantonnement assisté par informatique, provoquant une baisse du niveau de sécurité par retour au cantonnement téléphonique. La sécurité n'est-elle pas censée être votre priorité? »*

Eux : « *Effectivement, mais nous devons donner des pistes d'amélioration de productivité pour réduire les effectifs »*

Nous : « *De la même manière, la surveillance des contrôles de l'alimentation des signaux ne sera plus effectuée, engendrant là aussi des dérangements et retards. De quelle manière l'avez-vous anticipé? »*

Nous vous épargnons la réponse!

Pourquoi prendre une décision en ignorant tout de ses conséquences? Et même de ses conséquences financières, puisque l'exploitation sera dégradée, les mouvements de personnel accentués et les installations de sécurité remises en état avant la réouverture? Tout laisse à penser que ces coûts seront supérieurs aux économies avec, en prime, une forte baisse de qualité de service rendu aux usagers. Pourquoi donc s'entêter dans cette direction, **à considérer uniquement la baisse des effectifs comme règle impérieuse de fonctionnement?**

La réponse est à la fois simple et implacable : la dette. Celle du Groupe Public Ferroviaire (feu SNCF), principalement issue de la construction des lignes à grande vitesse, ne cesse de s'accroître, du fait d'un montage financier extrêmement coûteux. **Lors de la réforme ferroviaire de 2014, nos deux organisations syndicales l'affirmèrent avec vigueur :** une réforme ferroviaire refusant d'aborder la situation du financement du transport ferroviaire, notamment dans un contexte de transport routier externalisant ses coûts sur la collectivité, ne pourra que condamner notre entreprise et faire supporter le paiement de cette dette aux cheminots, par la dégradation de leurs conditions de travail en vue d'une augmentation sans terme de leur productivité. La direction, le gouvernement, ainsi que l'UNSA et la CFDT prétendirent le contraire, en demandant aux cheminots de leur faire confiance quant à la prise en compte de cet endettement. La réponse nous

fut donnée il y a quelques mois : malgré le fait qu'il s'agisse d'une dette d'état, car résultant de sa mission d'aménagement du territoire, malgré une directive européenne (directive 91/440) contraignant les Etats à reprendre à leur compte cette dette, **rien ne sera fait pour la SNCF.** Privé un service public de financement, le laisser se débattre avec des exigences budgétaires intenable, c'est une réalité malheureusement répandue pour accélérer sa privatisation, au nom même de ces difficultés.

De là découle le reste : SNCF Réseau doit atteindre 522 millions d'euros d'économie, par hausse de la productivité, d'ici 2025. 85% des dépenses de la Circulation Ferroviaire sont des charges de personnel : la suite ne fait pas mystère!

Et donc retour à Lus la Croix Haute. Le service rendu aux usagers et la sécurité seront dégradés? On s'en fout, on doit réduire les effectifs. La pertinence financière n'est pas démontrée? On s'en fout, tout ce qu'on nous demande c'est juste de proposer où on peut supprimer des postes. **Une direction aveuglée donc par une recherche impérieuse de rentabilité du fait d'une condamnation sans appel des dirigeants politiques.**

Les cheminots auraient bien tort de considérer ce qui se passe à Lus comme étant éloigné de leur préoccupation. Cette recherche n'a pas de fin, et tôt ou tard ce seront leurs conditions de travail ou leur propre emploi qui seront menacés. Rien n'est inéluctable, car aujourd'hui plus que jamais l'argent existe. Encore faut-il correctement l'aiguiller.

Une seule possibilité pour enrayer cette spirale : **l'intervention des cheminots, décidés à défendre leurs emplois de part l'utilité de ceux-ci à la collectivité, ainsi que celle des usagers, refusant de se résigner à la dégradation du service rendu et l'inévitabilité du car macron.**

La direction est prévenue : nos organisations syndicales travailleront avec les collectifs et associations d'usagers pour sauver la gare de Lus la Croix Haute et ainsi préserver l'avenir de la ligne des Alpes!

**CHEMINOTS, USAGERS :
ENSEMBLE NOUS GAGNERONS !**