



GARES & CONNEXIONS

CHRONIQUE D'UN HOLD-UP ORGANISÉ PAR LA LOI

La loi du 27 juin 2018 pour un « nouveau pacte ferroviaire » transforme, au 1^{er} janvier 2020, Gares et Connexions en filiale, dotée d'une grande autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière.

Conjuguée à la stratégie économique de la Direction, cette perspective aura de graves conséquences pour les usagers et les cheminots.

Sous couvert d'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs par le fer et à l'instar d'un quelconque promoteur immobilier, la Direction de Gares et Connexions compte exploiter le patrimoine ferroviaire.

Elle a l'intention de construire une véritable « usine à cash » qui ne s'encombre ni des usagers, ni des cheminots.

LA FIN DU « TRANSPORTEUR INTÉGRATEUR ».

L'accueil général, l'exploitation, l'information liée à un incident et la concertation en matière de rétablissement des circulations vis-à-vis des voyageurs présents à bord ou sur les quais sont aujourd'hui assurés par un « transporteur-intégrateur » unique, la SNCF, chargé de l'assemblage dans les Centres Opérationnels Escale (COE).

L'ouverture à la concurrence et la filialisation de Gares et Connexions mettraient fin à ce schéma.

Gares et Connexions reprendrait ces missions réalisées aujourd'hui par les COE et les cheminots des Escales.

DES CHEMINOTS SUR LE CARREAU !

Ces prestations de bases réalisées par les Escales dans les gares de Grenoble, Dijon, Lyon Part Dieu, Rennes, Saint Pierre des Corps, Tours, Nantes, Angers, Strasbourg, Nancy, Metz, Toulon, Nice, Montpellier Saint Roch, Montpellier Sud de France, Marseille, Toulouse, Lille Europe, Lille Flandres, Bordeaux, Paris Est, Marne la Vallée, Aéroport CDG, Paris Austerlitz, Paris Gare de Lyon, Paris Bercy, Paris Montparnasse et Massy TGV seraient entièrement transférées à Gares et Connexions.

206 cheminots des Escales sur les 422 concernés par ces missions seront affectés automatiquement à cette nouvelle filiale.

L'avenir des cheminots qui resteraient sur le « carreau » dans ces 27 gares est opaque et incertain.

Pour autant, dans toutes les autres gares, l'horizon des cheminots n'est pas moins sombre.

En effet, qu'il s'agisse des gares classées en catégorie A (gares d'intérêt national), en catégorie B (gares d'intérêt régional) ou celles classées en catégorie C (gares d'intérêt local), toutes les missions relevant du périmètre de Gares et Connexions sont externalisables.



C'est d'ailleurs la trajectoire privilégiée par la Direction de Gares et Connexions comme l'illustrent dans de nombreuses régions les externalisations vers la Poste ou d'autres entreprises (Itirémia, Veritas, City One...), des missions de « tours de gare », d'accueils, d'ouvertures et de fermetures de gares, de prises en charge de PMR (Personnes à Mobilité Réduite) ...

Ainsi, afin de satisfaire les ambitions économiques du Gouvernement et de la Direction SNCF, le patrimoine public ferroviaire, les gares et les missions de service public sont bradés et généralement dévoyés de leurs fonctions originelles, à savoir satisfaire les besoins des usagers.

Dans les gares, les guichets et les espaces d'accueil disparaissent déjà pour laisser la place aux parfumeries et autres boutiques de prêt-à-porter.

De la même manière, les cheminots se font plus rares que les buralistes,

Pour la CGT, le service public ferroviaire, les usagers et les cheminots ne peuvent tolérer cette situation et les perspectives que « le nouveau pacte ferroviaire » dessine.

La CGT revendique une entreprise unique et intégrée de service public pour satisfaire les besoins des usagers et les enjeux d'aménagement du territoire.

LE 24 SEPTEMBRE 2019 ENSEMBLE, IMPOSONS NOTRE VOIE !

F É D É R A T I O N C G T D E S C H E M I N O T S

Nom :
Prénom :
Adresse :
.....
Fonction :
Grade :
Position de rémunération :
Etablissement :
Tél :
E-mail :



BULLETIN D'ADHESION

**Ne dites plus :
« Que fait la CGT ? »
FAITES-LA !**

Nom du secteur: Tél :
Syndicat : Tél :
Nom du contact :
Nom du syndiqué :

