

# Pourquoi je suis en grève... Paroles de cheminot

jeudi 26 juin 2014, par [BOUARD Sylvain](#), [MOUILLARD Sylvain](#) (Date de rédaction antérieure : 10 juin 2014).

## Sommaire

- [La réforme ferroviaire elle-même](#)
- [... et ce que l'on fait passer](#)
- [Bref, un gloubi-boulga indiges](#)
- [Complément d'information \(...\)](#)

« *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 dans le cadre du préavis renouvelable déposé pour le 10/06/2014 à partir de 19h.

Avant de rentrer dans le détail des choses, une remarque. J'entends aussi qu'il n'est pas normal que la SNCF ne communique pas elle-même sur les raisons de la grève. Il est normal qu'elle ne le fasse pas. L'entreprise s'exprime en son nom. Elle n'a pas à être le porte parole de ses salariés ou des syndicats de cheminots.

La communication sur les motifs d'une grève relève des organisations syndicales et elles n'ont pas les moyens d'une entreprise en terme de communication. Toutefois, elles communiquent occasionnellement sous forme de tracts ou de rencontres avec les voyageurs ou leurs associations. Par ailleurs, Google est votre ami pour trouver les sites des syndicats et y trouver de l'information. Par contre, vous y trouverez plutôt des tracts destinés aux cheminots et ce ne sera pas forcément très compréhensible pour vous. En résumé, l'information n'est pas aussi accessible que lorsqu'elle est diffusée par le service com d'une entreprise mais elle peut être trouvée.

Cette mise au point faite, voici donc pourquoi je suis en grève.

## **La réforme ferroviaire elle-même...**

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 97, vous étiez en grève contre la séparation et, 17 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 et 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



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 Dimanche par an, que 52 repos doubles, c'est bien trop, que 9h entre deux journées de service, ce serait bien suffisant, que des journées de 11 ou 12h (qui sont aujourd'hui une exception) pourraient devenir la norme.

Imaginez un peu, samedi dernier, j'ai fini le boulot à 4h30. On pourrait me faire reprendre à 13h30 pour une journée de 12h 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 15 ans de salariat dont 5 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'accords... 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 6 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 avec 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 cela que nous voulons ?

### **Bref, un gloubi-boulga indigeste**

Martine remplit sa DIIMélange 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'avalier. 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).

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

**Sylvain Bouard**

---

## **Complément d'information suite aux commentaires :**

On m'a parlé de continuer à faire circuler les trains mais en ne faisant pas payer les voyageurs pour ne pas les pénaliser. Sur le principe, je suis pour à 100%. Dans la pratique, c'est illégal. On me répond alors qu'il y a un arrêt de la cours européenne des droits de l'Homme qui irait dans ce sens. Je viens de le trouver et de me pencher dessus. A mon avis, ça ne passerait pas en France. Le cas jugé était celui de péagistes qui avaient quitté leur poste et donc laissé les barrières ouvertes. Dans le cas des trains, il faut que le contrôleur soit à bord pour que cela circule. Il faut donc qu'il soit à son poste. En droit français, la grève du zèle est interdite. Un salarié présent à son poste doit donc effectuer son travail normalement. Dans le cas d'un contrôleur, il lui faudrait donc pratiquer son activité normale et, donc, contrôler.

**N.B. :** J'ai beaucoup de réactions pour me dire « Tu peux dire ce que tu veux mais tu ne me convaincras ». Cet article n'est pas là pour convaincre, juste pour expliquer mes raisons de suivre cette grève. Je les expose pour que l'on ne puisse pas dire que l'on ne sait pas pourquoi on est en grève. Ca ne va pas plus loin que ça.

N.B. 2 : Je suis débordé par les commentaires. Je valide donc ou pas après lecture en diagonale et je n'ai pas forcément le temps de répondre. Toute mes excuses. Par ailleurs, oui, je ne publie pas ce qui contient des mots insultant ou péjoratif à mon endroit. Je suis un affreux censeur crypto-gauchiste.

---

### **P.-S.**

\* Posté le 10/06/2014 :

<http://blog.sylvainbouard.fr/pourquoi-je-suis-en-greve/>

\* Sylvain Bouard est agent circulation à la SNCF, passionné de chemin de fer, de photo et de nouvelles technologies.