



SECTEUR FÉDÉRAL CGT DES CHEMINOTS
DU NORD-PAS DE CALAIS



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

**Le Président des Hauts-de-France est en colère,
cela tombe bien, la CGT aussi...**

À Lille, le 28.06.2022

En réponse à un courrier du Directeur Régional SNCF TER HDF, le président du conseil régional Xavier BERTRAND rentre dans un nouveau bras de fer concernant les paiements dus à la SNCF.

Ce n'est, en fait, qu'un énième épisode médiatique pour cacher qu'il est lui aussi grandement responsable de l'organisation défailante qui touche l'entreprise SNCF par ses choix politiques.

Les usagers et les cheminots méritent mieux que ce jeu de dupes entre un exécutif du conseil régional avide de coups médiatiques et une direction SNCF plus prompt à réaliser de la productivité en supprimant de nombreux postes et en anticipant ce que pourrait être le train régional avec la mise en concurrence en Hauts de France.

Améliorer et proposer un véritable service public ferroviaire, voilà ce qui devrait les animer dans la période.

Depuis de nombreux mois, voir années, la CGT des Cheminots tire le signal d'alarme sur la désorganisation planifiée de l'entreprise par les gouvernements successifs et par les hauts dirigeants de l'entreprise. Production en berne, productivité accrue, manque d'effectifs, restructurations incessantes, dégradation forte des conditions de travail, déshumanisation,

Les usagers et les cheminots des Hauts de France méritent bien mieux que ce spectacle pitoyable.

Les réformes ferroviaires de 2014 et 2018, pour ne citer qu'elles, commencent à produire leurs effets néfastes et Mrs Bertrand et Dhersin s'en inspirent allègrement pour eux aussi participer à l'éclatement de l'entreprise publique SNCF avec la casse sociale qui l'accompagne et s'organise.

Pour la CGT, d'autres solutions existent, plutôt que l'éclatement de l'entreprise publique ou que la mise en concurrence. Des propositions concrètes avaient d'ailleurs été faites à l'époque par la fédération CGT des cheminots, tel que "ensemble pour le fer".

Elles sont toujours d'actualité et sont articulées autour du service public, seule solution pour obtenir une amélioration conséquente et réaliste de la production.

Une évidence, ils n'en n'ont que faire !

Comme en 2014, comme en 2018, ces propositions ne correspondent pas à leurs critères libéraux et pendant ce temps-là, ce sont les usagers et les cheminots qui trinquent !

Dès lors, comment ces mêmes personnes peuvent-elles s'offusquer aujourd'hui de quelque chose qu'ils ont eux-mêmes mis en place !

Rappelons tout de même qu'en 2019, nous alertions sur le danger d'une nouvelle mouture du **Service Annuel (SA2020)**, arguant que ce **S.A** oubliait très largement la desserte fine du territoire, créait de nombreuses ruptures de charge, ne laissait aucune souplesse aux divers aléas, manquait de personnel, de moyens,

Rappelons également que, malgré nos alertes, **l'exécutif du conseil régional a accepté, sans broncher cette nouvelle organisation.**

Il est facile ensuite de jouer aux scandalisés.

Ne dit-on pas qu'un homme averti en vaut deux ?

Apparemment non, et pire encore, ce même exécutif s'enfermant dans ses dogmes libéraux a pris la décision de découper entièrement le réseau TER en plusieurs lots et de l'offrir aux entreprises privées dans le cadre d'une ouverture à la concurrence généralisée.

C'est une privatisations complète du réseau TER HDF qu'ils nous programment !

Ils ne veulent plus d'un monopole public, ils s'apprêtent à offrir un monopole privé par concession de 9 ans.

C'était déjà compliqué avec un seul opérateur, en installer plusieurs complexifiera forcément les choses, coûtera plus cher et n'améliorera aucunement la qualité.

De plus, cela donne des arguments à l'opérateur historique pour effectuer un peu plus de productivité en vue *d'être compétitif* avec sa filiale.

Cette idée fumeuse et archaïque a été utilisée de nombreuses fois.

Rappelons-nous encore que ces mêmes

personnes nous disaient qu'avec l'ouverture à la concurrence dans l'énergie tout irait mieux et cela coûterait moins cher !

Où en sommes nous 15 ans après ?

D'ailleurs, pour revenir au ferroviaire, plusieurs pays s'étant risqués à cette libéralisation, reviennent en arrière en renationalisant ou abandonnant la mise en concurrence.

20 ans de retard messieurs les rétrogrades...Des solutions existent mais ce ne sont certainement pas celles-ci.

Réhumaniser les gares, guichets, trains, stopper la précarité de l'emploi (intérim, CDD, ...) et embaucher en CDI pour y être qualifié et formé, donner les moyens de produire aux cheminots un service public de qualité, investir sur le long terme, abandonner cette idée fumeuse de concurrence seraient un préalable pour régler ces dysfonctionnements.

La solution pour améliorer la production n'est certainement pas d'étrangler financièrement la SNCF.

Ni même d'occulter que les causes principales des retards ou des suppressions de trains sont extérieures au TER HDF.

C'est surtout le manque de moyens humains et financiers pour assurer le fonctionnement de l'ensemble du système ferroviaire ainsi que des causes externes que nul ne peut maîtriser qui péjorent essentiellement la production.

Alors plutôt que de faire du BUZZ, il serait plus utile d'écouter et d'entendre les propositions faites par les cheminots et la CGT.

La CGT et les cheminots continueront d'interpeller les élu-e-s et les usagers afin d'améliorer la production et le service public SNCF.