

SNCF, LA POSTE... SILENCE, ON PRIVATISE !

LE 26 NOVEMBRE 2010 SYLVAIN LAPOIX

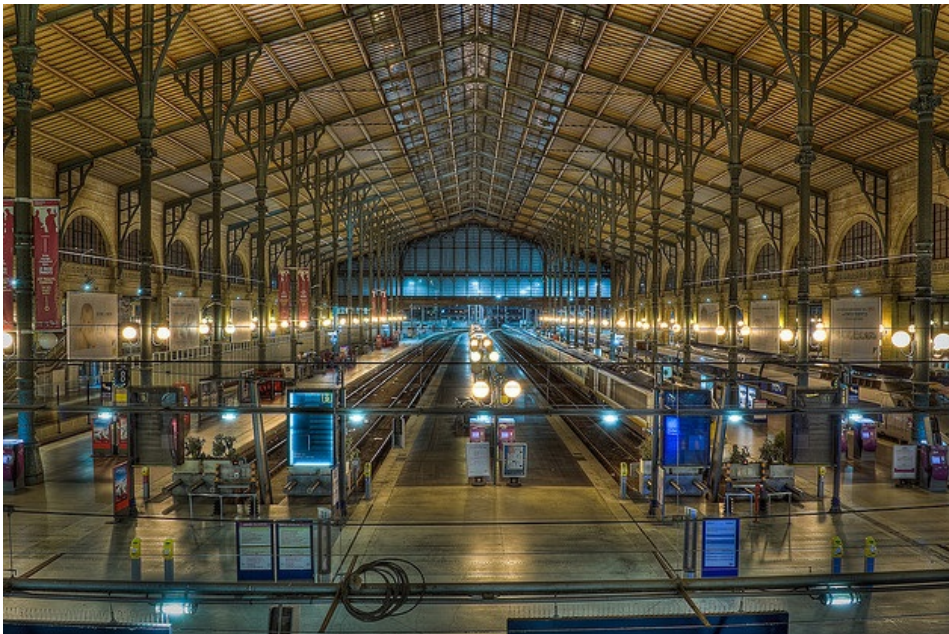
Les wagons privés sont déjà là, les objectifs de rentabilité arrivent à La Poste... En douce, la privatisation des services publics s'installe. Au détriment des usagers et de la cohésion sociale.

L'opérateur IDTGV fait tourner ses boules antistress dans la paume droite pour se calmer les nerfs, clique, répond à un nouvel appel dans son micro-casque : « *vous n'existez pas à la SNCF !* » Bienvenue dans les chemins de fer français nouvelle formule : ouverts en 2007 à la concurrence pour le fret, **depuis 2010 pour les voyageurs**, les employés de la SNCF sont désormais rejoints par d'autres structures qui partagent leurs rails, vendent les mêmes billets... Mais ont substitué à la culture de service public des objectifs de rentabilité. Au sein même de la vieille maison ferroviaire, les centaines de milliers d'agents voient leur cohésion remise en cause, arbitrairement, pour préparer une division des tâches, afin que chacune d'elle puisse être mise en concurrence.

Un démembrement dont Luc Joulé et Sébastien Jousse ont filmé les conséquences néfastes en région Provence Alpes-Côtes d'Azur dans leur documentaire sorti le 17 novembre, ***Cheminots***.

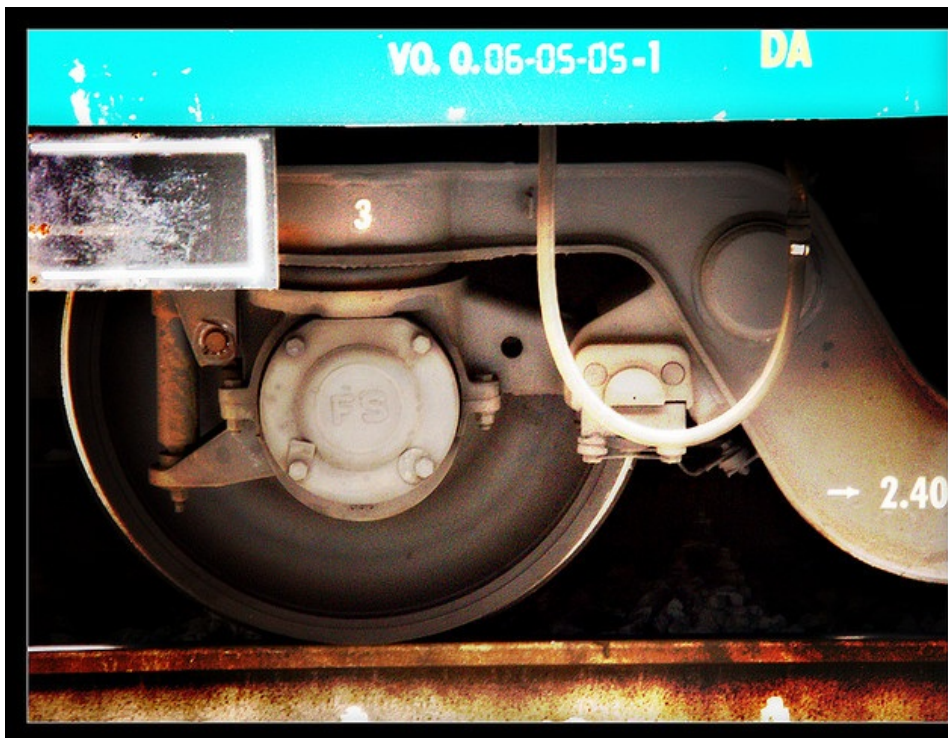
La mort du lien entre métier et service public

Face aux panneaux recouverts de guirlandes de boutons lumineux articulés d'aiguillages, deux hommes vont et viennent depuis leurs écrans de contrôle et la baie vitrée qui donne sur les rails ensoleillés de la Provence. Ils font le même métier mais ont été séparés arbitrairement : l'un gère le fret, l'autre, « *l'infra* » (pour infrastructure). Un des exemples de l'absurdité des fractionnements imposés par la direction : dans ce même bureau, ces deux agents doivent gérer les mêmes rails mais en ne regardant que leur moitié des trains.



Solidaires, les cheminots observés deux ans durant par les réalisateurs ne se révèlent que dans leurs gestes précis d'artisans des moteurs aux gros cylindres en aorte qu'ils réparent en silence dans des ateliers monumentaux. La peur et l'inquiétude les empêche de parler, « *on n'arrive pas l'exprimer* » répètent-ils, des quais de la gare de Marseille aux PC d'aiguillage. Ce n'est pas tant leur petite histoire à eux qui les intéresse, c'est plutôt celle d'un idéal de service public, d'une exigence : « *avant, si la loco n'était pas prête, on la laissait pas partir, pour des raisons de sécurité, raconte avec les mains un retraité des ateliers d'Arles. Mais ça s'est perdu ça.* »

Perdu ? Pas vraiment. Plutôt dilué dans les exigences nouvelles de la direction : « *on voit les machines moins souvent* », raconte un mécanicien avec affection et inquiétude. Sa pire hantise, c'est l'accident, le déraillement pour une motrice mal révisée... Sans même parler de l'impératif de sécurité, le service lui-même en prend un coup : au montage des trains, des secteurs ont été définis in abstracto, plus question de prendre une voiture à la volée pour combler un vide, alors que « *avant, on ne se posait même pas la question* », avoue un responsable de l'assemblage. *Maintenant, on se les vend* [les voitures, wagons et motrices, NdR], *on se les loue, ou se les sous-loue* ».



Par des situations de tension, que seuls portent les visages de leurs acteurs, *Cheminots* montre un paradoxe invisible au grand public : nombre d'incidents mis sur le compte de la paresse des agents de la SNCF sont le fruit des mesures préalables à la privatisation que certains usagers espèrent pour améliorer le service. Entre les plaintes et la pression de la direction, les agents se démènent : ce corps qui faisait un tout par ses veines et ses

navettes est désormais un étrange labyrinthe où ils continuent d'essayer de guider les voyageurs. Et souffre de mal faire.

Quelques désobéissances au milieu de la résignation

Une cohésion, une camaraderie ouvrière reste vivante : on se salue au passage, on s'entraide entre générations... Même si un jeune gars des ateliers des motrices confie que « *la direction essaie de me dissuader de parler avec les plus vieux... mais comment je vais apprendre le métier si ce n'est pas avec leur savoir ?* » Sur les quais, c'est une autre affaire : les gens qui vendent les billets ne saluent plus les gens de l'accueil, parfois, les agents en gare, même couleur de casquette, même sifflet au cou, ne savent pas le nom de leur collègue, de l'autre côté de la plate-forme. IDTGV, SNCF, Artesia... Ils cohabitent déjà : la privatisation se fond dans les couleurs du service public.

Dans le fret, les locos Veolia sont déjà sur les rails, arrivent « *comme des trains fantômes* » conduits par des agents du privé qui ne connaissent pas les codes et ne savent pas répondre aux questions des aiguilleurs... Certains craignent les incidents. D'autres savent qu'il y en a déjà eu. Invités par les réalisateurs dans une salle de repos pour regarder le film de Ken Loach, **The Navigators**, racontant la privatisation du chemin de fer britannique, une équipe salue d'un silence les images. « *on refuse d'y croire* », lâche l'un d'eux. Mais ils relèvent dans les détails de cette fiction leur présent, comme si l'image seule réussissait à retranscrire leur malaise.



Leur rage est toute entière dans leur silence. Face à Raymond Aubrac, un cheminot bourru lance comme en colère :

“

« il faut attendre que les gens souffrent pour qu'ils bougent. -Mais parfois, il faut peut-être leur dire qu'ils souffrent, parce qu'ils ne s'en rendent pas compte ! » Corrige le résistant.

”

Les résistances, il y en a, marginales mais humaines. Surfinancés par rapport aux TER, les TGV ne doivent souffrir aucun retard aux yeux de la SNCF... Mais quand des petites lignes traînent, certains agents en gare bravent l'interdiction pour éviter aux usagers de louper leur train. Des désobéissances au joli nom de « correspondances sauvages » que la direction n'a pour le moment jamais sanctionné. « *Quand chacun des cheminots travaillera pour TER, VFE, ou peut-être Air France ou peut-être Virgin... les choses seront encre pires, s'inquiète le désobéissant. Parce qu'on travaillera plus pour le même prestataire de service et on n'aura même plus besoin d'échanger.* »

A deux pas de la gare Saint Lazare, nous avons rencontré Sébastien Jousse, un des deux

non-cheminots auteur de ce film.

Les cheminots que vous filmez ont beaucoup de mal à parler de la privatisation elle-même, comme si c'était un secret de famille qui charriait une culpabilité. Comment expliquez-vous cette pudeur ?

Il y a une sorte de pudeur familiale, qui est d'autant plus forte que la direction elle-même fait pression sur les cheminots pour qu'ils n'abordent pas le sujet entre eux. De façon générale, la SNCF est un outil qui supporte mal la partition : il y a une notion de coresponsabilité qui a été mise en place par la société de façon quasi militaire et qu'elle démantèle maintenant. L'homogénéité de ce réseau a été remise en cause par cette séparation : ce n'est pas que les agents travaillent plus, c'est qu'ils sont obligés de travailler moins bien. Et ça les ronge de l'intérieur, ils sont paralysés.

Malgré cette crainte, les cheminots expriment une conscience ouvrière forte, une cohésion. Pensez-vous qu'elle puisse disparaître ?

Les cheminots ne savent plus comment exprimer leur rôle social : il y a une culture d'entreprise qui a été jusqu'ici un ciment dans cette entreprise et que la direction perçoit désormais comme un frein au changement. Les cheminots ont une identité très fibrée et ça fait partie de choses que nous avons voulu filmer : ce lien entre le travail et l'identité, ce moment où le boulot « fait société » et commence à être plus qu'une façon de gagner sa vie.



Or, il y a comme une ambition des boîtes de briser ce lien en cassant les métiers pour isoler les gens et les rendre malléable.



Depuis qu'on demande aux commerciaux de remplir des reporting, ils ont moins de temps pour se concentrer sur ce qui est le cœur de leur métier : nouer des contacts avec les usagers pour les connaître et mieux les aider.

Qu'avez-vous voulu exprimer dans le premier plan où vous projetez le film des Frères Lumières « arrivée en gare de La Ciotat » dans cette même gare au XXIe siècle, où rentre un TER dans lequel ne montent que deux usagers ?

Dans le film des Lumières, l'arrivée du train anime le quai, il y a des dizaines de personnes qui montent et descendent... Le train anime la société, il la fait bouger : on ne mesure pas notre dépendance vis-à-vis du train, notamment quand il y a des grèves, les gens ont tendance à dire que les trains sont une affaire de cheminot alors qu'ils créent le lien et structurent le territoire. Les trains font société.



Les gens ont tendance à dire que les trains sont une affaire de cheminot alors qu'ils créent le lien et structurent le territoire. Les trains font société.



Et, en regard, ce TER où ne monte que deux personnes feraient hurler n'importe quel responsable politique qui dirait que « *ce n'est pas rentable* » un train qui ne s'arrête que pour

deux voyageurs. Or, c'est exactement le contraire : c'est ça le service public ! La rentabilité ne dicte rien à la société qui peut, du coup, se mettre vraiment au service des usagers. A la City, j'ai rencontré des patrons de sociétés financières qui se plaignaient de la privatisation qu'ils avaient pourtant défendus car la dégradation du service empêchait leurs salariés d'aller au boulot !

Votre film critique ouvertement les décisions de la direction préparant à la mise en concurrence. Avez-vous eu des problèmes avec la SNCF ?

Au départ, c'est le comité d'entreprise des cheminots de Paca qui nous a demandé de faire cette résidence artistique, le projet est né au bout de deux ans : nous n'avions eu aucun problème pour tourner, la direction régionale était habituée et un refus aurait posé des gros problèmes avec la représentation syndicale, surtout dans ce coin. Quand nous avons vraiment cerné notre sujet, nous avons eu besoin d'autorisations nationales pour des tournages qui nécessitaient de passer par la communication du groupe. Et là, nous avons essuyé un refus.

Photo Flickr CC **No life before coffee** ; **Michel Molinari** ; **Giorgio Raffaelli** ; **Portitzer**.

XAVIER

le 26 novembre 2010 - 17:01 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Ton article est aveuglé de vision romantique et nostalgique d'une classe ouvrière magnifiée. La SNCF est depuis 60 ans un corps en total dysfonctionnement. La direction actuelle a ses responsabilités mais opposer de manière aussi manichéenne les braves cheminots et la méchante direction et, surtout, l'honnie privatisation ! ;o)

Le "contre-exemple" anglais est utilisé de manière irraisonnée, sans aucun questionnement. Au Japon, par exemple, différentes compagnies sont concurrentes et la qualité des transports ferroviaires est incomparable avec ce que l'excellent service public français offre depuis des dizaines d'années.

Les propos tenus sur les TER sont, par ailleurs, mal informés ou, du moins, régionaux. Les TER sont de la responsabilité des régions depuis plusieurs années et, dans ma région préférée, les TER sont les trains favorisés, ceux que tu dépeignais comme devant partir systématiquement à l'heure. Ils sont tous rénovés, en excellent état.

La SNCF est un corps agonisant car cette entreprise a poursuivi une stratégie suicidaire avec le tout TGV dans le cadre des tarifs réglementés. C'est un "service public" rapace qui n'investit pas là où les lignes en ont besoin et fait payer les autres à sa place (et essentiellement les régions qui doivent rattraper des dizaines d'années de non-entretien et non-renouvellement des matériels par exemple). La partie sur le bon vieux temps de la maintenance de qualité des matériels fait bien rigoler le voyageur de la ligne Rouen-Paris que je suis...

PS : OWNI se slatise avec ton titre accrocheur car La Poste est bien bien cachée dans l'article, j'espère que cela vous amènera des visites au moins... :oD

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

L'@RTIFICI3R

le 26 novembre 2010 - 19:57 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Et quand je vois ton blog Xavier, j'ai envie de me pendre.

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

SYLVAINLAPOIX

le 26 novembre 2010 - 23:05 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@Xavier : merci pour ta contre-argumentation. J'attends néanmoins un moment plus propice pour te faire une réponse à la hauteur de ta participation au débat.

Pour simplement répondre à ta remarque sur le titre, il s'agit de celui du dossier, pas de l'article lui-même. Le sujet consacré à La Poste est ici : <http://bit.ly/eBs2ul> Aucun "slatisation" de notre part, simple structuration de la page d'accueil !

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

ABRODISE

le 26 novembre 2010 - 23:24 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@Xavier : pourquoi "60 ans" ??? Je ne suis pas certain que la période 1940 1950 soit raisonnablement la plus glorieuse pour la SNCF. Vous pensiez peut-être à autre chose. Ou à rien, tout simplement.

Plus sérieusement, il me semble que la SNCF n'est de service public que depuis Mitterrand, non depuis sa création. Je me trompe peut-être.

Je ne suis pas certain non plus qu'on défende au mieux un service public en arguant de sa qualité. Un service public peut être (objectivement) de mauvaise qualité. L'intérêt d'une entreprise nationalisée, me semble-t-il, c'est qu'elle peut être déficitaire : elle peut rendre un service qui n'est pas rentable, et soumettre son service à des principes politiques indéfendables du point de vue de la rentabilité (comme votre TER à 2 passagers). Que la SNCF soit publique ou privée, dès lors qu'il lui est demandée de s'autofinancer, elle n'est plus de service public. Etant donnée la tournure que prend l'Etat, j'ai bien peur que la nationalisation ne garantisse plus rien de toute façon.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

ALAIN BOBARD

le 30 novembre 2010 - 11:28 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Une petite précision : ce n'est pas la direction de la SNCF qui a défini la séparation par activité (fret, infra, GL etc...il y en a 8 comme ça) mais la commission européenne . Il y a un autre problème : ce n'est plus la SNCF qui gère le réseau, mais RFF . C'est RFF qui décide ou non de la rénovation de telle ou telle ligne . Bref, le transport ferroviaire est devenu une usine à gaz grâce à l'UE et la stupidité des dirigeants .

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

JEAMY

le 30 novembre 2010 - 12:21 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



ancien roulant a la retraite ma fille a rejoint la sncf 1an apres mon depart ala retraite

elle me confirme ce qui est raconte dans cet article

j'avoue me faire du soucis pour l'entreprise et ses agents

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

JEAN LOUIS

le 30 novembre 2010 - 14:09 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Je ne vais pas vous parler de chemins de fer mais d'électricité. Juste une petite histoire: un coffret extérieur sur le mur d'enceinte de ma petite maison menace de s'écrouler, je téléphone au numéro d'intervention indiqué sur ma facture, ah mais non monsieur il faut contacter ERDF, bien j'y vais Ah mais non monsieur nous on vient pour sécuriser, (c'est à dire tendre un ruban rouge et blanc!!)l'intervention dans le coffret ce ne peut être qu'EDF... et ainsi de suite pendant 8J jusqu'à ce que je tombe au téléphone sur un ancien qui me dit que les taches en interface ne sont pas définies, que les plus jeunes sont complètement perdus et qu'il va venir lui et même si ce n'est pas obligatoirement son domaine il va faire ce qu'il faut. Ce qui fut fait en 10mn pour refixer le coffret sur le mur.C'est pareil entre SNCF et RDF, et je préfère être usager partout sur le territoire que client que l'on tond pour augmenter les profits!!!

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

NITUPERCAS

le 30 novembre 2010 - 22:41 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@ alain bobard: certes mais RFF est obligé de passer par la SNCF (Branche Infra, dite GID) pour réaliser les opérations de gros entretien et de renouvellement des voies... L'Etat a créé RFF, établissement public distinct de SNCF, uniquement pour alléger la dette de la SNCF (en Allemagne, l'équivalent de RFF est une filiale de D-Bahn). Mais l'Etat n'a pas su ou voulu régler les conflits entre ses deux EPIC...

Le service doit évoluer, c'est une obligation (principe du mutabilité du SP). L'entrée en Gare de Laciostat est révélatrice d'une vision passéiste de la SNCF. Un service public se gère comme un autre, avec des missions particulières certes, mais il se gère quand même. On peut défendre le "service public" et vouloir qu'il soit correctement géré.

Si un TER ne prend que 2 personnes, est ce raisonnable de continuer le faire rouler ? Une alternative ne peut-elle pas être envisagée (un car TER par exemple) ? Dans tous les cas, il s'agit d'une posture politique qu'il faut afficher et assumer (y compris dans sa dimension financement).

Nota: je suis tout à fait d'accord avec Xavier.

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

FRANZ

le 1 décembre 2010 - 23:23 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



On peut toujours défendre la privatisation. Mais, plutôt que de se faire passer pour un martyr victime de l'idéologie des pro service public, il faudrait quand même expliquer l'intérêt de privatiser. Que je sache, l'acteur privé ne vient que s'il peut redistribuer du fric à ses actionnaires. Partout où cela a eu lieu (l'eau par exemple cela l'a été au détriment des usagers (qui n'ont plus d'interlocuteurs et qui payent plus cher le service) et au détriment des salariés.

On le voit avec la privatisation de l'électricité. Il nous est fait obligation d'y passer tout en nous annonçant que cela induira une augmentation de 25 %. Pour commencer. La population l'a-t-elle demandé ? En aucun cas. Ceci lui est bien imposé. En arguant une amélioration du service. Mais en quoi serait-il impossible d'y parvenir dans le cadre public ? Personne n'a dit que le système était parfait. Mais qu'a-t-on fait pour l'améliorer ? Ne l'a-t-on pas plutôt détérioré pour indisposer et associer les usagers à cette privatisation ?

L'amélioration de la rentabilité passe par certaines méthodes managériales qui ne constituent pas une amélioration de la vie des employés. On le voit partout, ils sont victimes de méthodes de plus en plus inavouables qui cherchent à les isoler, les fragiliser, les déstabiliser. Avec les résultats que l'on connaît à France Telecom. C'est donc au prix d'une souffrance sociale qui visiblement ne semble d'aucun intérêt pour les tenants de la privatisations.

Je ne sais pas comment est la culture du train au Japon. Admettons que le service soit moins coûteux et irréprochable. Que je sache, il ne s'agit pas d'un modèle social à suivre. La vie des Japonais doit-elle être notre idéal ? En ce qui concerne l'usage des transports publics, plutôt que de constater leur défection en l'accompagnant, il relève des politiques publiques de les rendre plus attractif. Mais là cela relève d'un problème d'urbanisme et d'aménagement territoire. Toutes choses qui sont délaissées au profit d'une doctrine qui ne me semble pas porter un avenir radieux.

Amicalement
Franz

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

PHILIPPE TIXIER

le 8 décembre 2010 - 19:00 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



SNCF, La Poste... tu peux dire aussi la santé, l'éducation, ... les services publics datant de l'après guerre et du CNR !

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

PHILIPPE TIXIER

le 8 décembre 2010 - 19:01 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



privatisation ou donation au privé !

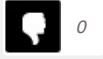
tu peux dire les services publics issuent de l'après guerre et du CNR !

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE