

Le président de la République E. Macron a cru bon nous confier ses pensées en inaugurant un nid à Start Up financé par un milliardaire sur les cendres d'un entrepôt de fret ferroviaire à Paris : «*Une gare est un lieu où on croise les gens qui réussissent et les gens qui ne sont rien*».

SUD-Rail refuse ce mépris de classe et appelle à l'émancipation promise dans l'Internationale en 1871,

« ***Nous ne sommes rien, soyons tout !*** »

ALARME ! MOBILISONS NOUS POUR SAUVER NOTRE METIER ET NOS EMPLOIS ! Moins de cheminot-es au contact des usagers : danger de précarité généralisée !

La filière commercial voyageur est attaqué de toute part et partout. Tous les emplois sont potentiellement menacés. La déshumanisation des gares est une réalité qui touche les petites gares des régions comme les grandes gares des grands centres urbains. L'accueil et la vente sont dans le viseur d'un sniper déterminé à détruire notre filière.

SUD-Rail appelle à **s'organiser pour résister** en faisant feu de tout bois !

Moins de 50 boutiques de ville SNCF sont encore ouvertes. Les chantiers de vente et leurs guichets ferment les uns après les autres jusqu'à remettre en cause l'existence même de vente grandes lignes sur certains départements. La direction, dans une duplicité voulue, organise la **politique commerciale de l'entreprise** pour ne plus vendre quasi physiquement, par notre intermédiaire. En grandes-lignes, la direction annonce transférer une partie des circulations TGV à **Ouigo** (vente internet uniquement). Dans les gares dites TER, la « **liberté tarifaire** » est depuis avril 2017 ouverte aux Régions. **La filiale de Keolis, Kisio, est prête pour se porter candidate et répondre aux demandes des autorités organisatrices, les régions qui voudraient commercialiser leur produit hors du réseau SNCF.** En Ile-de-France, la vente future de **carte prépayée** à valider à l'entrée et à la sortie pourrait réduire la vente à peau de chagrin.

Les Centres Lignes Directes sont volontairement désorganisés pour créer des chantiers de 60 à 80 agents... Tout ceci nécessiterait que de nombreux agents déménagent. Cela ne se peut aussi facilement que la direction l'entend. Avec les fermetures de Nice et de Toulon, la direction pensait « renforcer » le chantier de Marseille. Sans succès actuellement.

Les Bulles d'Accueil des grandes gares sont fermées. Ainsi en gare de Lyon, ce ne sont pas moins de 66 postes que l'entreprise supprime à l'accueil commercial en 2017 en cumulant 13 réorganisations... **Les usagers sont livrés à eux même et de fait malmenés par la SNCF.**



Les Portes d'Embarquement de la société IER sont posées aux abords des gares afin de filtrer les TGV aux départs : le personnel des gares (vendeurs, agents d'accueil) sera présent pour orienter les voyageurs vers les portes derrière lesquelles devraient être postés des contrôleurs... Sous prétexte de laisser à chaque établissement sa « liberté d'organisation », la direction nationale s'exonère de consignes nationales comme de la présence systématique de la SUGE pour assurer la sûreté des agents présents aux abords des portes.

SUD-Rail appelle à combattre la précarisation de nos métiers !

Au-delà des suppressions de nos postes et emplois, la direction cherche à remplacer les cheminotes et cheminots en multipliant le recours à des agents dont de « sécurités » d'entreprises privées qui interviennent dans les gares auprès des usagers pour les renseigner en sus de leur mission première.

Mais aussi en utilisant des agents d'entreprises privées sur des tâches d'agents commerciaux .

SUD-Rail dénonce l'externalisation de milliers d'emplois de cheminot-es : avec des salariés de boîtes privées qui pompent le fric du service public ferroviaire ou des filiales :

- Objets Trouvés, consignes, (*Challancin, Itiremia*)
 - Présence dans les gares et les PANG (point d'arrêt non géré – gare sans personnel) ne bénéficiant pas de passage souterrain aux heures de pointe. (*Itiremia, City-One,...*)
 - Contrôle (comme à Creil effectué par *Itiremia*, Intercités Normandie par *Lancry*)
 - Aide à la montée et à la descente pour fluidifier le trafic dans les zones denses (en Ile de France par exemple : *Itiremia*)
 - Renforts lors de travaux dans les gares ou de travaux sur le réseau, (*City-One*)
 - Renforts lors d'événements (COP21, Football, Salons,...)
 - Vente (Dijon - *Itiremia*, Grenoble - *Transdev*)
- l'utilisation par des **associations de « réinsertion » de travailleurs en les payant au smic à temps partiel** pour faire de la médiation à bord des trains ou du portage de bagages. Ces personnels sont en CDD précaires sans perspective. (*renseignement – bagages : Promevil, Aries, PIMMS, Amigare et Amiter à Rennes*). Ces associations rémunèrent grassement des cadres et des agents d'encadrement qui vivent de la misère et de la précarité de chômeurs. La SNCF est complice et actrice de cette situation. Par rapport aux décennies précédentes, dans les grandes gares il n'y a pas forcément moins de travailleurs du rail mais plutôt moins d'agents SNCF.
- l'embauche d'agents en CDD et/ou d'intérimaires tout au long de l'année dans tous les établissements voyageurs **Globalement, dans la filière commerciale, le cumul des contrats à durée déterminée en 2016 a représenté plus de 1000 agents en temps plein !** En décembre 2016, le nombre de contractuels (CDD/CDI) de la filière commerciale représente près de 10% de son effectif disponible.

Une situation qui n'est pas inédite.

Un combat syndical difficile et rude, à mener vaillamment !

La situation que nous connaissons au commercial voyageur est identique à celle qu'ont connue les **cheminots du fret**. Une attaque organisée, systématique qui n'avait qu'un seul but diminuer drastiquement le nombre d'agents SNCF même si cela se faisait au détriment du fret ferroviaire et de l'industrie. Les patrons et les tenants de la casse de la SNCF, n'en ont pas grand-chose à faire des trains et du transport de marchandises ou de voyageurs. De la même manière que Macron n'en a rien à faire des usagers et des cars qui désormais portent son nom. La seule chose qui importe pour eux est le fric que le grand capital pourra tirer de la précarisation des travailleurs, sans tenir compte du coût social et sociétal.

Le président de la République, encore lui, lors de l'inauguration de la LGV Paris-Rennes a appuyé les décisions de Pépy & consorts : déshumaniser les trains et les gares et supprimer nos emplois :

"Ceux qui contrôlent, je le disais tout à l'heure, ne contrôleront sans doute plus ; ne nous mentons pas, cela va s'automatiser, cela a déjà commencé. Ceux qui sont au guichet ne seront plus au guichet, ce n'est pas vrai."

SUD-Rail au contraire invite à prendre en compte les travailleurs, les citoyens, les usagers, à anticiper et à créer pour décider d'un **aménagement du territoire** harmonieux et respectueux de l'environnement !

Pour SUD-Rail, il convient donc de **lutter, en recherchant l'unité syndicale dans nos établissements comme au niveau national.**

Plus que jamais, les **travailleurs du rail** qu'ils soient agents de la SNCF, de filiales ou de boîtes privées doivent **résister ensemble pour l'amélioration des salaires et des conditions de travail :**

Travailleuses et travailleurs du rail. cheminotes et cheminots. solidarité !