

# **Covid 19 : À la SNCF, tout baigne... dans les virus !**

vendredi 20 mars 2020, par [Correspondant\(es\)](#) (Date de rédaction antérieure : 19 mars 2020).

Comme le reste du pays, la SNCF est bousculée par l'invisible virus. Ordres et contrordres en haut lieu. Des drames aussi, comme cet accident qui vient d'avoir lieu aujourd'hui, 18 mars, où un TER près de Strasbourg a percuté trois cheminots qui travaillaient le long des voies. Cet accident relève malheureusement des conditions « ordinaires » d'insécurité de travail à la SNCF, du fait des restrictions drastiques d'effectifs. Mais l'épidémie de coronavirus et sa gestion incohérente dans l'entreprise ajoute aux désordres et aux risques multiples.

Le discours de Macron du lundi 16 mars a été suivi de l'annonce de mesures à la SNCF, dont un grand nombre que des militantes et militants syndicaux, agents sur le terrain, réclamaient depuis plus d'une semaine. Et qui déjà semblent dépassées. Surtout que la SNCF est championne en tonnes de règlements, mais moins regardante quant à leur application sur le terrain. La rentabilité d'abord, de plus en plus !

## **Commençons par les nouvelles réglementations générales...**

- les contrôleurs banlieues et les vendeurs grandes lignes sont tous invités à rester chez eux ;
- les opérations de contrôle des titres de transport sont suspendues, comme toute opération consistant à aller au contact des usagers (prestations aux personnes à mobilité réduite, distribution de flyers, opération de collectes d'adresses mails et autres données personnelles d'usagers...) ;
- le nombre d'agents du secteur commercial au travail va être réduit, sans contact direct avec les usagers (derrière des bulles d'accueil ou des guichets vitrés). Le fait d'en maintenir certains en poste fait discuter : ils ne sont clairement pas indispensables à la circulation des trains, d'ailleurs ils ne sont pas soumis à l'obligation de se déclarer grévistes 48H en avance ;
- les travaux prévus sur les installations (voies, caténaires) sont suspendus jusqu'à nouvel avis, seules des tournées de surveillance des installations auront lieu ;
- les rames vont être désinfectées quotidiennement ;
- avec la diminution du plan de transport (nombre de trains qui circulent par jour), le nombre de conducteurs, contrôleurs grandes lignes, agents départs, aiguilleurs, agents de maintenance et des ateliers présents quotidiennement au travail devrait baisser.

## **... qui posent deux problèmes :**

1) Dans quelles mesures le plan de transport va-t-il être réduit ? Pas clair, ne serait-ce que pour les deux ou trois jours à venir.

2) Et maintenir des trains pour quels objectifs ? Maintenir des activités vraiment essentielles, transporter du personnel soignant (mais ne serait-il pas organisable autrement que par les

transports collectifs ?) ou permettre à des entreprises non essentielles - mais que leurs patrons estiment rentables - de pouvoir tourner ?

Sans parler des conditions dans lesquelles les gens seraient transportés, rien ne semble garantir qu'ils ne seront pas entassés dans des trains en dépit des préconisations de se tenir à au moins un mètre de distance de quiconque. Et puis quelles incitations au confinement si trains, métros et bus tournent en abondance ?

A noter que ce matin même, un collègue contraint de travailler en train, s'est trouvé dans une rame bien remplie n'assurant aucune précaution de promiscuité, un train par ailleurs étrangement vidé de tout « costard-cravate », rempli uniquement de « prolos » comme lui, travailleuses et travailleurs de banlieue.

### **Et poursuivons par leur (non) application !**

Une question qui se pose : comment vont être payés les agents mis au chômage technique ou qui sont dans l'obligation de garder leurs enfants ? Autant qu'on le sache à ce jour, la direction ne semble pas désireuse de payer les primes de dimanche et nuits ainsi que les découchés (frais d'hébergement des roulants contraints de passer des nuits hors de chez eux), prétextant qu'il pourrait ne plus y en avoir.

Précisons que la différence entre le salaire normal (primes habituelles incluses) et le salaire possible (sans ces primes) va de 1800 euros à 1300 euros, pour un agent qui assure en gare le départ d'un train. Soit 500 euros de perte. Ce qui fait hésiter, il faut le dire, des collègues à faire jouer leurs droits de retrait...

Pour dédommager, il serait pourtant possible d'établir une moyenne de ce qui a été touché par les agents sur les douze derniers mois par exemple et de le maintenir sur le salaire. Les collègues soulignent que les seuls pour lesquels la question du maintien total du salaire est assuré sont les cadres et maîtrises en télétravail, au premier rang desquels certains chefs zélés à expliquer aux agents qu'ils doivent aller mouiller la chemise sur le terrain !

### **Ce n'est pas seulement le virus qui se répand, c'est la colère**

Il est difficile d'estimer l'ampleur du mouvement de « droits de retrait », ne serait-ce que sur un secteur géographique limité comme la gare Saint-Lazare à Paris. La hiérarchie est dans ses petits souliers, elle en est surtout à la dissuasion verbale, avec de notables différences d'attitudes parmi les chefs, contrairement aux réactions intempestives (mais néanmoins inefficaces) qu'ils avaient eues en octobre dernier, au dépôt de sac face à des agressions - qui avait suscité d'immédiates injonctions écrites à reprendre le travail.

Ce sont nos réactions que la direction redoute. La hiérarchie à ce stade ne se hasarde pas à contester par écrit les droits de retrait. Quand ils sont collectifs, les agents sont renvoyés chez eux. Quand ils sont plus individuels et sur le lieu de travail, les agents sont encore incités à rester. A signaler que des agents, notamment ceux qui habitent loin de leurs lieux de travail, font des droits de retrait à distance en invoquant que le trajet domicile-travail n'est pas sûr. A Saint-Lazare, les conducteurs vivant en dehors de région parisienne, subodorant à l'approche du discours de Macron du 16 mars que le confinement était imminent, n'ont eu aucune envie de venir sur Paris, ne sachant pas quand et dans quelles conditions ils pourraient rentrer chez eux. D'où une vague d'arrêt de travail, de déclarations de gardes d'enfants et probablement de droit de retrait à distance.

Bien des droits de retrait sont motivés par l'absence d'équipements de sécurité appropriés, notamment de masques. Dans une consigne nationale datée de 2012 (Référentiel national Pandémie

- RA00355), envisageant un cas de pandémie aiguë, la direction prévoyait de larges distributions de masques FFP2, de gants, de lingettes et gels hydroalcooliques, pour permettre au service de se poursuivre. Le 04 mars dernier - tiens donc, changement de programme ! - la direction fait inscrire en première page de ce règlement la précision suivante : « Dans le cadre de la politique de prévention du COVID 19 (Coronavirus), les consignes de la SNCF (« task force COVID 19 » !) priment sur le RA00355 ».

Rien d'étonnant si comme beaucoup d'autres choses en ce moment, ce document a connu une circulation virale, les agents constatant le décalage de moyens prévus dans ce texte et leur réalité d'application.

Le gel et les lingettes étaient jusqu'à présent largement rationnés dans les différents chantiers, quand il y en avait... Quant aux masques, seuls des masques chirurgicaux ont fait leur apparition le lundi 16 mars, durée de vie 4H, bien moins efficace que les FFP2. Des dirigeants de Saint-Lazare disent d'ailleurs aux agents de conduite que ces masques ne seraient utiles qu'en cas de contact vraiment rapproché avec un usager (en cas d'intervention sur un malaise voyageur par exemple), le deuxième masque distribué étant réservé à l'usager en détresse.

### **CorrespondantEs**

- Créé le Jeudi 19 mars 2020, mise à jour Jeudi 19 mars 2020, 20:22 :  
<https://npa2009.org/actualite/entreprises/la-sncf-tout-baigne-dans-les-virus>

---

## **La désorganisation de la SNCF face au coronavirus amplifiée par sa mue libérale**

**Le fonctionnement de la SNCF se ralentit petit à petit, au fur et à mesure de la prise en compte, lente, de la réalité de la crise sanitaire.**

40 à 50 % des trains circulent actuellement, mais ça va vite descendre vers un service « S0 dégradé ». C'est-à-dire qu'on peut se retrouver d'ici ce weekend avec un aller-retour par jour par destination. Mais l'interruption totale du trafic n'est pas souhaitable : nécessité de maintenir les trains (pour garantir la continuité du territoire), notamment de Fret qui transportent des marchandises essentielles (nourriture, matériel médical, entrepôts, agro-alimentaire, etc...) et ainsi que des liaisons voyageurs entre certaines villes pour celles et ceux qui doivent impérativement se déplacer : les secours, des services de santé, des malades dans des trains spéciaux, etc.

### **Les priorités de la SNCF**

Mais force est de constater que la SNCF est dans une improvisation la plus complète : des directives le matin ne sont plus bonnes l'après-midi, des consignes données dans une gare sont contredites dans une autre... La direction a fini par fermer les guichets après que les syndicats aient dénoncé l'aberration de voir des files d'attente bondées dans les gares. La grande crainte du moment pour la SNCF (plus que le coronavirus ?) étant que les gens montent dans les trains... sans payer !

Mais il manque toujours de tout pour les agents : pas de masques par exemple. La désorganisation et le manque de moyens entraînent de nombreux droits de retrait.

Alors que toute l'attention devrait être portée sur la gestion de la crise du coronavirus, certains services font « comme si de rien n'était » et continuent des opérations non immédiatement essentielles au lieu de laisser les salariés confinés chez eux.

Ce matin, trois agents de la voie ont été percutés par un train sur la ligne Nancy-Strasbourg (un mort et un blessé). Il est trop tôt pour connaître les circonstances exactes de l'accident mais la direction de la SNCF doit immédiatement stopper tous les travaux non urgents. La situation chaotique ne permet pas de travailler dans les conditions nécessaires pour garantir la sécurité des salariéEs sur les voies.

### **Et les nôtres**

Dans tous les cas, il est hors de question que le maintien des circulations se fasse au détriment des salariéEs. Il est « paradoxal » que les syndicats doivent demander - contre l'avis de la SNCF - la fermeture des guichets, la réduction maximum de personnels, l'arrêt des opérations sur les voies ou sur les rames dans les ateliers... alors même que le reste de l'année la direction de la SNCF s'empresse de détruire tout cela.

La désorganisation du moment n'est pas le seul fait d'une situation exceptionnelle. Cette cacophonie est un révélateur de la désorganisation générale d'une entreprise en pleine mue vers la privatisation et dont la principale préoccupation est la rentabilité. Tout cela au détriment des besoins de la population et des travailleuses et travailleurs du rail.

### **Correspondant**

- Créé le Mercredi 18 mars 2020, mise à jour Mercredi 18 mars 2020, 20:05 :  
<https://npa2009.org/agir/entreprises/la-desorganisation-de-la-sncf-face-au-coronavirus-amplifiee-par-sa-mue-liberale>
-