

Monsieur MISLIN

Dans un de vos éditoriaux des Dernières Nouvelles d'Alsace, vous avez affirmé sous couvert d'un écrit de Monsieur Alain Bonnafous, qu'un conducteur de train français occupait son poste de travail durant 400 heures annuelles alors que son homologue allemand y consacrait 1000 heures. Je me permets donc de vous écrire pour rectifier certaines de vos affirmations.

Voici donc l'exemple d'un conducteur du dépôt de Strasbourg qui restera anonyme. Roulement mixte, incluant les trains TER omnibus et les TER 200.

1299 heures de travail en 2017 dont 68 heures de coupures, + 720 heures de découcher hors de son domicile. Soit un total de 2019 heures passé sur le lieu de travail.

Les heures de travail comprennent : la conduite de trains, la préparation des trains, les essais de freins et autres, les manœuvres de changement de postes de conduites et présence sur les locomotives. A cela se rajoute les 5 journées de formation continue soit environ 40 heures de plus. Ce qui porte le total de présence pour l'entreprise SNCF à 2059 heures annuelles.

Rajoutons à cela, 33% de dimanches et jours fériés travaillés pour lesquelles ce « nantis » de la SNCF perçoit une somme astronomique de 1,40 euros par heure contre un salaire multiplié par deux dans les entreprises privées.

Au vu de cet état de fait, l'avantage de 10 années de travail en moins semble justifié.

Un employé du secteur privé, travaille environ 1607 heures par an. En 40 ans de cotisations cela représente donc : $1607 \times 40 = 64280$ heures passées sur le lieu de travail.

L'agent de conduite de la SNCF cité ci-dessus a, quant à lui, passé $1299 + 40 = 1339$ heures + 720 heures de découcher dans des lieux d'hébergements SNCF soit un total de 2059 heures loin de son foyer et de ses proches. Ce qui implique :

2059 x 32 années de cotisations = 65888 heures. Soit toujours 1608 heures de plus dans une carrière. Alors, où est le privilège et où est l'injustice ?

Par ailleurs, Monsieur Bonnafous spécialiste des transports, compare le conducteur de train français au conducteur allemand. Or, la France est un territoire de 643801 km² pour une population de 66,9 millions d'habitants. L'Allemagne, c'est 357376 km² pour une population de 82,7 millions d'habitants. Soit 15,77 millions d'habitants en plus pour 286425 km² de moins. Sans posséder les diplômes de Mr Bonnafous, je me permets d'affirmer que les trains sont plus remplis côté allemand et que les allers-retours par ligne sont plus nombreux. Un peu comme la région Alsace où nous avons comme nos collègues allemands une densité de population très élevée. Comparons donc ce qui est comparable.

La SNCF recrute des conducteurs et personne ne se porte volontaire. Alors que nous sommes des privilégiés, que nous recrutons de futurs privilégiés, personnes ne veut nous rejoindre ? Pourquoi ne veulent-ils pas profiter de nos privilèges ? Où est donc le problème ?

Votre confrère Luc Chaillot a écrit un bon article à ce sujet dans les DNA du 26 février. « *Conducteurs de train : la pénurie* ».

Salaire de début 2200 euros mensuel pour un début de carrière + sécurité de l'emploi + avantages et privilèges à gogo et personne ne se présente. Bizarre non ?

Les critères de sélection (on ne lâche pas n'importe qui entre 100 et 200 km/h avec 400 tonnes « *au cul* » dans la nature), l'absence de vie familiale, les contraintes liées au métier seraient-elles la cause de ce manque d'engouement pour notre profession ? Allez savoir.

Quand au rapport de Monsieur Jean Cyril Spinetta (ancien PDG d'Air France) permettez-moi de rajouter quelques observations personnelles. Ce Monsieur demande dans son rapport, l'abrogation du statut du personnel de la SNCF, la transformation de la SNCF en société anonyme et la fermeture des petites lignes non rentables. Un peu comme si **MONSIEUR** Louis Gallois (ancien PDG de la SNCF qui a d'ailleurs toute mon estime et celle de tous les Cheminots) faisait un rapport sur Air France en préconisant la fermeture des lignes aériennes

européenne au profit du TGV et des ICE. Ce rapport « Spinetta » ne serait-il pas une basse vengeance vis-à-vis du concurrent d'Air France sur les moyennes distances en Europe ? Il y a de quoi se poser la question. Un peu comme si Carlos Ghosn après sa retraite était chargé de faire un rapport sur les entreprises Peugeot ou BMW.

De plus, notre « bien aimé » Roi de France. Pardon ce n'est plus le terme. ***Est-ce la peine de laisser ces deux phrases qui ne servent qu'à se faire plaisir ?*** Notre « bien aimé » Président qui a battu le record de France de présence au salon de l'agriculture en promettant monts et merveilles aux exposants est-il au courant de l'histoire de la SNCF ?

J'en doute. Sait-il, que lorsque la SNCF comptait plus de 400000 employés et que les caisses étaient pleines. L'État a ponctionné les fonds de la SNCF pour payer des retraites à des gens qui n'avaient jamais cotisés ? Sait-il que l'État s'était engagé à combler les déficits de la caisse SNCF pour compenser cette ponction ? J'en doute.

Pour terminer, je dirais simplement :

Arrêtons de monter les travailleurs les uns contre les autres en mettant en avant les soi-disant avantages de certains et en focalisant la haine et la jalousie sur des travailleurs qui se sont battus pour obtenir ce qu'ils ont. Posons-nous une seule question :

« Qu'aurais-je de plus, lorsque les autres en auront moins ? »