



NOUS N'ALLONS PAS LES AIDER A SUPPRIMER OU MODIFIER NOS METIERS DE ROULANT !

La direction veut changer la règle d'accompagnement des TER

Si l'entreprise affirme depuis 10 ans ne pas s'inscrire dans un déploiement systématique et pour autant poursuivre année après année une mise en place de l'EAS ici ou là, elle a affirmé aujourd'hui une stratégie différente, celle d'une nouvelle relation client.

Hier la règle (même si elle n'était pas respectée partout) était au minimum un ASCT par train, aujourd'hui elle devient 1 ASCT présent au bon moment, au bon endroit.

A noter que selon les régions (hors Ile de France) en fonction des matériels et des configurations (lignes, reliefs, exploitation) nous pouvons estimer que l'EAS ne pourrait être mis en place sur 60 % du territoire pour des raisons techniques.

La stratégie de la SNCF : ANS

Elle propose aux conseils régionaux un **accompagnement non systématique** des TER. Principalement sur les secteurs denses où la direction martèle que c'est le travail en équipe qui présente une plus-value, plutôt que la présence seule.

Dans les régions à forte densité périurbaine notamment là où les conventions vont être renouvelées, les directions ouvrent des concertations avec les organisations syndicales. Elle affirme que sa volonté n'est pas de déployer systématiquement l'EAS et que le métier de roulant ASCT est confirmé, qu'en ce sens le fait de travailler en équipe ne modifie en rien cela.

Sous le principe d'éviter les agressions la direction va développer le contrôle en amont. IC, TER et TGV. (Poly compétence dans tous les métiers). Plus de frontières et pour supprimer plus vite des emplois à l'escale, au guichet et dans les trains, **TOUT LE MONDE VA TOUT FAIRE !**

Notre réponse :

nous allons poursuivre et amplifier notre action en interne et en externe !

EN CONTINUANT D'AGIR EFFICACEMENT

La sûreté et la sécurité demeurent des axes forts pour défendre la présence à bord des trains et en gare.

Nos revendications sur ces sujets sont partagées par les usagers et nous permettent d'interpeller les politiques en région dans une période où la SNCF leur soumet des propositions pour contenir leurs budgets transport TER.

Actions que nous pouvons revendiquer et qui ont largement freiné la mise en place de l'EAS, même s'il continue de se déployer sous différentes formes.

- ✓ L'attitude des ADC pour refuser les formations EAS, ou encore d'accompagner des trains y compris lorsqu'ils étaient menacés de sanction.
- ✓ Celle des ASCT présents partout avec SUD-Rail. Droit d'alerte, de retrait, dépôt de sac, grèves
- ✓ Les pétitions signées par les usagers plus de 50 000 depuis 2008 sur l'ensemble des régions pour réaffirmer la nécessité d'une présence à bord.
- ✓ Les mises en demeure des inspections du travail.

EN NE NOUS LAISSANT PAS DUPER PAR LES STRATEGIES PATRONALES ET POLITIQUES

Sur le sujet du conflit sur Paris-Beauvais, la direction réaffirme qu'il s'agit bien d'une volonté de l'entreprise de mettre en place un dispositif adapté. L'EAS sur Paris - Beauvais c'est - 35 emplois, l'EAS généralisé à toute la France c'est 3200 ASCT en moins !

Nous n'allons pas les aider à supprimer notre métier de roulant !

Partout en région fleurissent actuellement des motions de groupes politiques dans les conseils régionaux pour défendre la présence d'ASCT à bord des trains. Il convient d'être vigilant.

Une motion présentée dernièrement dans le Nord-Pas de Calais vient renforcer notre crainte !

Extrait de la motion présentée par le groupe UMP :

"Le conseil régional réuni en séance s'oppose à toute disposition de la prochaine convention TER qui prévoirait la suppression de la présence des contrôleurs à bord de chaque TER, que ce soit à titre expérimental ou définitif."

C'est exactement ce qui est repris dans la plupart des conventions de régions ou l'ANS a été mis en place. Directions et politiques trouvant alors un terrain d'entente pour ne pas supprimer les ASCT sur chaque TER mais uniquement sur certains !!!

Nous laissons volontiers les stratégies politiciennes à d'autres. Il est étonnant que ceux qui au pouvoir dénoncent les acquis des cheminot-es et se battent pour affaiblir leur rapport de force, auraient d'un coup, un intérêt à défendre une corporation dont on connaît la capacité à organiser et à s'inscrire dans les luttes.

EN INTENSIFIANT NOTRE ACTION

Face à notre action, la SNCF s'organise et veut modifier le rapport de force en sa faveur, nous devons lui répondre en intensifiant notre action unitairement quand cela est possible, mais en aucun cas renoncer !

Pendant des années, dans plusieurs régions la SNCF n'a pas hésité à agir dans l'illégalité pour imposer l'EAS, allant même jusqu'à rompre le dialogue avec les conseils régionaux temporairement...

Elle profite aujourd'hui des conséquences de la décentralisation pour proposer l'inacceptable aux régions les plus aboies quant au financement de leur conventions à venir. Les régions consacrent entre 13 et près de 30% de leur budget pour le transport TER et de plus en plus refusent de dépenser un euro de plus.

Si une des réponses se trouve bien entendu sur les conséquences directes pour les usagers, nous devons aussi réaffirmer à l'instar du FRET l'intérêt général du transport de voyageurs et les règles financières qui pénalisent de plus en plus le service public et les salariés des entreprises qui l'organisent.



**POUR SUD-RAIL
LE STATUT
LA REGLEMENTATION
LA PRESENCE DE L'ASCT A BORD DE CHAQUE TRAIN
NE SONT PAS NEGOCIABLES !**

Nous refusons d'entendre que L'EAS, l'ANS deviennent des dispositifs d'accompagnement !

Aujourd'hui là où cela existe les usagers redoutent de prendre le train, il s'agit ni plus ni moins que d'un renoncement de la SNCF quant à ses obligations en matière de sûreté et de sécurité. Là encore les exemples de ce qu'il se serait produit en absence de l'ASCT ne manquent pas !

Les **incivilités, agressions, détériorations** se multiplient là où l'on a supprimé la présence des cheminots.

Nous refusons de limiter le rôle de l'ASCT à la régularisation et revendiquons, dans le cadre de la requalification engagée depuis 2006, le maintien systématique de l'ASCT sur les IC, TGV, TER dans son rôle d'information, de sécurisation, de sécurité...notamment en cas d'accidents, d'incidents.

