



E t a b l i s s e m e n t s e r v i c e v o y a g e u r s

La direction tente le démantèlement de la filière commerciale voyageurs !

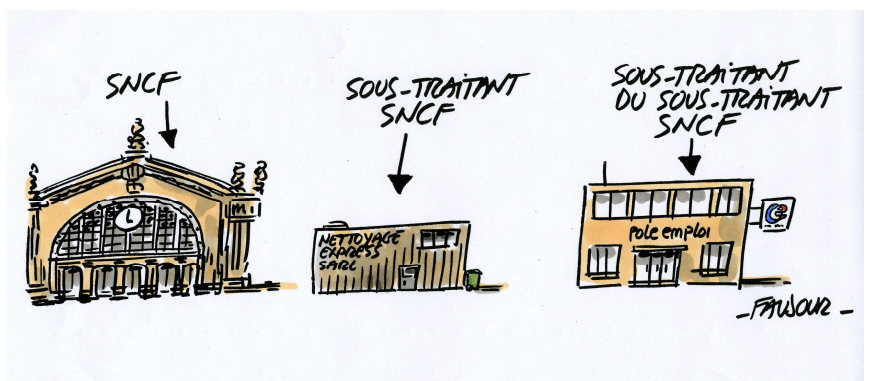
La mise en place des E.S.V (établissements de service voyageur) se multiplie sur le territoire. Après Strasbourg, Lille, Limoges, Reims, la disparition des ECT (établissement commercial trains) et des EEV (établissement exploitation voyageurs) s'accélère dans toutes les régions. La Lorraine, la Normandie, Paris-Austerlitz et le Languedoc-Roussillon vont basculer prochainement en E.S.V ■ Lors de la commission économique du 29 avril 2016 du CCGPF (comité central du groupe public ferroviaire) consacrée aux E.S.V, l'absence de la direction SNCF a été constatée par huissier. Lors de la plénière du CCGPF du 11 mai 2016, les patrons de la branche voyageurs ne sont pas venus. Et ils osent parler de dialogue social ! ■ La mise en place des E.S.V, c'est bien plus que des UO/UP qui changent de périmètre, c'est la mainmise des activités TER/Voyages/Intercités qui créent des établissements mono-activité ■ Dans les régions, les E.S.V sont l'aspect le plus visible des multiples restructurations en cours sur les territoires "Mobilités" ■ Le travail en « intermétiers » qui n'est que de la polyvalence déguisée, met en péril les « spécialités » voyageurs du dictionnaire des filières de la SNCF et l'emploi ■

Un processus qui a commencé par le démantèlement des E.E.X (Etablissement exploitation) au Fret.

Depuis une dizaine d'années et suite à l'échec de la mise en place de « cap clients » en 2001, la direction SNCF a redoublé d'efforts pour flinguer les établissements exploitation. Les E.E.X qui regroupaient tous les métiers des filières 26 (vente/escale) et 27 (transport/mouvement) ont subi une restructuration visant à sortir le Fret des EEX. Après la création de directions territoriales Fret, des unités par produit ont été rapidement créées au Fret (charbon-acier, Produit Grande Consommation, etc).

C'est maintenant la même logique destructrice qui est mise en œuvre par le patronat SNCF au voyageur, en transformant des E.E.V (Etablissements Exploitation Voyageurs) en établissements TER, Voyages et/ou Intercités, avec au passage la suppression des E.C.T (trains) voire des E.T (traction) comme en Lorraine. La disparition des ECT (établissement commercial trains) et des EEV (établissement exploitation voyageurs) s'accélère dans toutes les régions.

Aujourd'hui, de nombreuses régions emboîtent le pas à l'Alsace, les projets de création d'ESV dédiés à une activité se multiplient. A Lille, Montpellier, Paris-Austerlitz ou à Rouen, les dossiers ont été présentés dans les instances (CHSCT et CER mobilités). Pour les ECT d'Amiens, de Marseille et de Clermont-Ferrand, ce n'est plus qu'une question de mois...



Pour SUD-Rail, en isolant les agents dans leur « produit », en découpant l'entreprise et en multipliant les frais de structure, les orientations patronales ne vont pas dans l'intérêt des cheminots, des usagers et de la qualité du service rendu au public. Le transport ferroviaire français est organisé sur un réseau unique ; de fait, les circulations et leurs exploitations sont interdépendantes. SUD-Rail revendique un service public ferroviaire unifié et la mutualisation des moyens.

Les activités sont à la manœuvre ...

« Rien ne change » disent (*comme d'habitude*) les patrons en réaffectant les unités (UO/UP) au TER ou à Voyages...eh bien alors, pourquoi fusionner les E.C.T et les E.E.V pour créer des E.S.V qui ne sont ni plus ni moins que la création d'établissements d'activités qui ne disent pas leur nom ? Ceci n'est que l'aboutissement du transfert des leviers de production et de la responsabilité financière aux activités (*Fret, activités TER, axes Voyages...*). La création des "axes voyages" (*structures intermédiaires de l'activité voyages : Est, Sud-Est, Nord et Atlantique*) et la montée en puissance des activités TER, n'ont fait qu'accélérer la fin programmée de la DDT (direction des trains) et on peut également être inquiet pour le domaine traction... 2^{ème} étape vers le démantèlement des métiers et du dictionnaire des filières déjà remis en cause au Fret.

A terme, plus de possibilité de pouvoir évoluer entre activité car chacun aura ses métiers spécifiques et refusera de financer des formations de reconversion... SUD-Rail ne cautionnera jamais cette logique qui va à l'encontre du bon sens et du progrès social pour les salariés.

L'avenir des métiers commerciaux...

... d'une logique métier à une logique de fric !

Le métier est historiquement le dénominateur commun pour les cheminots d'un même établissement. Le travail en « intermétiers » au voyageur, c'est la mise en place de la polyvalence et du grand métier commercial dénoncé par la Fédération SUD-Rail.

C'est la fin programmée du métier d'ASCT et de ses spécificités. La D.D.T, qui sert encore d'alibi aux patrons pour l'unicité du métier, est complètement absorbée par les activités qui vont désormais imposer chacune leur vision du métier selon les projets de service des axes voyages ou des activités TER. Sous couvert d'améliorer la qualité de service, d'« *assurer un management plus fluide autour des produits* », mais surtout pour baisser les coûts des différentes structures au détriment de l'organisation globale ... les activités font main basse sur tout ce qu'elles peuvent et peu importe le coût social à payer pour les cheminots.

Restructurations massives dans les établissements « mobilités » Régionaux... A chacun son tour !

Avec la création des ESV, la politique de décentralisation du TER et la création des nouvelles régions politiques, les réorganisations / suppressions de postes s'accroissent. A Lille, les différents pôles d'appui des établissements ERC (TER) et de l'ESV (Voyages) sont regroupés, les pôles GEF, RH, Sécurité des 4 établissements sont regroupés dans un même lieu par fonction. Les effectifs sont maintenus, mais pour combien de mois ? Strasbourg est dans sa phase II...bonjour les dégâts !

Avec la décision de G. Pépy de créer onze directions "Mobilités" (et donc du TER) calquées sur les nouveaux territoires des régions politiques, qu'advient-il des services territoriaux des régions ?

Une fois un ESV créé, l'avenir d'un établissement opérationnel TER et d'une direction d'activité TER est compromis. Ce n'est pas aux cheminots de payer la facture de ces mauvais choix ; ensemble, combattons ces restructurations dans les collectifs de travail. Agissons dans les CHSCT et les CER, mais aussi, si c'est nécessaire, par des débrayages et des actions de grève.

L'histoire commence, les cheminots doivent peser pour leur avenir !

L'E.S.V est le poisson pilote pour restructurer sur chaque territoire des directions régionales/territoriales actuelles. A terme, il s'agit bien pour l'activité "voyages" de créer des établissements sur le territoire géographique des axes ou des trafics régionaux, prémices à la vente à la découpe.

Quel avenir pour les cheminots du TER isolés dans ce schéma ? Si on écoute la direction, c'est celui de l'externalisation et de la filialisation ; pour SUD-Rail, il est temps de (re)construire le service public ferroviaire et d'arrêter le démantèlement de l'entreprise.

SUD-Rail **Solidaires**

NON A Etablissements T.e.r!

Traction, Exploitation, Trains... Tous concernés

La direction continue le démantèlement de l'entreprise publique SNCF en mettant en place des UO/UP T.E.R et des établissements T.E.R dans certains régions.

Si on les laisse faire, la prochaine étape c'est le transfert à la concurrence !

COMMISSION GRIGNON

VEOLIA TRANSPORT