



Fédération des syndicats de travailleurs du rail
17 boulevard de la libération – 93200 – Saint Denis
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67
federation-sudrail@wanadoo.fr
www.sudrail.fr



Etablissements Voyageurs :

Jusqu'où iront-ils ?

Jusqu'où nous les laisserons aller !

Le constat est le même dans tous les Etablissements Voyageurs : la direction SNCF ne considère plus l'exploitation ferroviaire qu'en termes de coûts. La production ferroviaire, la distribution des billets de train, l'accueil en gare, la sécurité ferroviaire (départs des trains) ... tout est désorganisé pour réduire les coûts, sans plus aucune référence au service public et considération pour les conditions de travail.

Nous refusons les milliers de suppressions d'emplois programmées !

A la Vente, de l'aveu de la direction, la poursuite du développement exclusif et à marche forcée d'Internet et des applications mobiles devrait aboutir à ce que les 2/3 d'achats de billets le seront par ces canaux de distributions à l'horizon 2020.

Si la direction refuse en revanche de chiffrer à cette date les suppressions d'emplois, elle concède que la baisse d'activité aux guichets des gares, boutiques et Ligne Directe pourraient atteindre une baisse de 50 % et que les suppressions se feront en proportion... Soit une suppression de la moitié des agents de ventes - mais aussi BCC et les Caisses -, c'est à dire près de 3000 !

A l'Escale, le projet de la direction de filtrer dans les grandes gares, au moyen de portiques équipés de lecteur de code barre permettant l'autorisation automatique d'accès au train, les TGV concentrant 70 % du Chiffre d'Affaire. Cela signifie la suppression, en partie, des effectifs qui sont aujourd'hui utilisés à l'accueil embarquement.

Pour les agents du Transport/Mouvement, la suppression des chefs de service chargés de délivrer les autorisations de départs des trains constitue, en plus d'une grave atteinte à la sécurité ferroviaire, une véritable attaque pour les emplois de la filière 27 dans les Etablissements Voyageurs.

Nous voulons le maintien de ces emplois et la couverture de tous les postes vacants, pour assurer un véritable service public ferroviaire et stopper la dégradation de nos conditions de travail et de vie !

Nous refusons la polyvalence imposée par la direction !

Conséquence mais aussi cause de ces suppressions d'emplois, l'ultra-polyvalence pour les agents du Commercial Voyageurs tend à devenir la norme, tant pour Voyages que pour Proximités. Cette polyvalence imposée vise à mettre en place un agent commercial « bon à

tout faire », sans formation, sans reconnaissance, sans indemnisation correspondant à cet accroissement des missions, avec une application de moins en moins effective de la réglementation du travail et une exposition de plus en plus avérée au stress et aux agressions.

Dans cette polyvalence, la Lutte Anti-Fraude (LAF) - parce qu'elle est susceptible de générer des recettes - est érigée au rang de priorité par la direction et constitue un véritable « cheval de Troie » au service de la casse des métiers et du dictionnaire des filières. Concrètement, la LAF sert aujourd'hui à rendre mobile des agents sédentaires et à sédentariser des ASCT.

Dans ce schéma, des agents commerciaux des gares se voient imposer des tâches d'accompagnement et même de contrôle à travers leur assermentation. C'est inacceptable ! De même, en ce qui concerne les tâches de sécurité liées notamment à la Production Voyageurs, celles-ci sont de plus en plus confiées à des agents commerciaux.

Nous voulons le respect du dictionnaire des filières, le maintien d'une distinction claire entre métiers relevant du Commercial et du Transport/Mouvement, entre métiers de sédentaires et de roulants. C'est à ces conditions que l'on peut avoir une exploitation ferroviaire sûre, pour les cheminots comme pour les usagers.

Nous refusons la précarisation et l'externalisation de nos métiers !

L'utilisation abusive de CDD ou d'agents en Intérim est une autre réalité des Etablissements Voyageurs. Prenant comme modèle l'industrie automobile, la direction nationale encourage le développement de l'Intérim, qui permet d'externaliser la gestion de la main d'œuvre, accompagner les réorganisations et évacuer les possibilités de titularisation.

A cette précarisation en interne s'ajoute une précarisation externe à travers les filialisations ou privatisations. Que ce soit pour les centres d'appels, les guichets des gares, l'Auto Train, la gestion des PMR, des périodes de grands départs ou de travaux, ce sont des centaines d'emplois de cheminots qui sont aujourd'hui tenus par des travailleurs du rail sans statut.

Nous voulons des emplois au cadre permanent et l'arrêt de l'externalisation des métiers de cheminot, pour défendre le statut et avoir un service public efficace !

Tous les Etablissements Voyageurs de toutes les régions sont aujourd'hui sinistrés par cette politique basée exclusivement sur les coûts.

Le propre de cette politique est qu'elle est absolument sans limite, d'autant moins que la loi de réforme ferroviaire n'a apporté aucune solution au règlement de la dette et au financement du système ferroviaire.

Le développement de OUIBus, totalement assumé de la part de direction SNCF, en est une preuve évidente. Au nom des coûts, l'entreprise publique est aujourd'hui capable de mettre en concurrence directe les TGV, Intercités et TER avec des bus entre les grandes villes, et mettre sur la route l'avenir du service public ferroviaire, à l'image de ce qu'elle a fait en détruisant le fret SNCF !

La seule limite de cette politique sera notre mobilisation, à l'échelle nationale et dans l'unité syndicale. Il est urgent d'organiser et de construire avec tous les cheminots des Etablissements Voyageurs - et au delà - une riposte à la hauteur des attaques de la direction.

C'est à ce travail que vont s'atteler les délégués et militants SUD-Rail dans les semaines qui viennent, en informant, en débattant avec chacun-e d'entre vous et en interpellant les autres fédérations syndicales mais aussi les associations d'usagers. Car nous pensons que tout doit être mis en œuvre pour créer un rapport de force et un pouvoir de « nuisance » sur la direction SNCF qui la contraigne à nous entendre.