

**Sud Rail**  
ÉLECTIONS DP/CE/CA/CS 2015

**Talks**  
**ensemble**

FÉDÉRATION DES SYNDICATS  
DE TRAVAILLEURS DU RAIL

LIAISON  
NATIONALE  
**TRAINS**



**ISOLEMENT PAR ACTIVITÉ, MANAGEMENT  
ET SOUFFRANCE AU TRAVAIL :**

**LE POISON DE L'INACTION**

**VOTRE VOTE AUX ÉLECTIONS CA, CS, DP ET CE SERA IMPORTANT,  
POUR PRÉSERVER LE MÉTIER D'ASCT.**

Avant toute chose, il convient de rappeler certains faits qui expliquent en grande partie pourquoi la filière est dans la situation actuelle. La transformation du réseau trains lancée autour des années 2007-2008 comportait la segmentation de la filière selon l'activité (TER et grande lignes à l'époque) ainsi que l'évolution du CBORM en assistant RET.

SUD-Rail s'y était opposé immédiatement car les fondamentaux solidaires de notre métier étaient directement attaqués et voués à disparaître. Ce n'était pas un hasard car si la filière avait résisté à toutes les attaques c'était bien grâce à la solidarité des agents à l'intérieur d'un métier unique !

**LA GESTION PAR ACTIVITÉ POUR PRÉPARER L'ÉCLATEMENT  
DE L'ENTREPRISE 8 ANS PLUS TARD !**

Malgré les conséquences prévisibles qu'allait entraîner une gestion par activité, seul SUD-Rail a claqué la porte des groupes de travail pour organiser une lutte sincère sur le terrain. On voit dans quel état d'isolement est notre métier aujourd'hui, démantelé entre les différents types d'activité, axes et produits. Le but était clair : briser la solidarité d'une corporation à la pointe des luttes ! Favoriser les comportements individualistes, le management basé sur la concurrence entre agents. C'est ce qu'a fait la direction par des méthodes peu honorables (formatage aux objectifs financiers, culpabilisation vis à vis des autres agents).

Diviser les ASCT, casser les collectifs de travail, fixer des objectifs pour mettre en concurrence les ASCT et enfin réduire la formation professionnelle continue, pour parachever l'objectif d'isolement de l'ASCT. Dans ce contexte l'ASCT a rapidement eu comme seules informations celles délivrées par la hiérarchie. Il ne restait plus ensuite qu'à donner à l'encadrement la responsabilité de gérer les mécontentements pour casser les luttes collectives...

Face à la casse organisée du métier, du dictionnaire des filières avec la complicité de fédérations syndicales, c'est une lutte sans concession qu'il nous faudra mener, comme SUD-Rail l'avait proposée...

**POUR UNE VÉRITABLE RECONNAISSANCE DE NOTRE MÉTIER  
DE ROULANT EN ACTIVITÉ ET EN RETRAITE, SUD-RAIL REVENDIQUE :**

- une prime de travail calculée comme à la traction et allant de 682 € à 852 € en fin de carrière ;
- une intégration des EVS dans le calcul des pensions ;
- la revalorisation de l'Indemnité Ligne Classique ;
- le paiement de l'Indemnité Ligne Classique sur les RHR ;
- une véritable prise en compte des années passées au service des trains afin de partir plus précocement sans décote !

**Les dernières luttes ont montré qu'à la base nous savions toujours résister et s'opposer à l'avenir que veulent nous imposer ceux qui refusent de reconnaître notre métier de roulant.**

**Une lutte majoritaire suffirait à inverser le cours des choses, cela passera forcément par un vote revendicatif en novembre prochain afin de ne pas laisser faire les réformistes qui, comme la direction, vivent dans le monde de oui-oui et abandonnent les cheminots aux capitalistes !**

**Voter SUD-Rail c'est également donner aux cheminots les moyens d'une défense juridique offensive dans le cas, hélas, où l'action collective est mise en échec.**

plus  
que jamais  
**solidaires**

élections DP/CE/CA/CS 2015

votez

**Sud Rail**

Union  
syndicale  
**Solidaires**

**LE 19 NOVEMBRE VOTEZ SUD-RAIL**

[www.sudrail.fr](http://www.sudrail.fr)  
federation-sudrail@wanadoo.fr



# PAS DE TRAINS SANS ASCT!

Tous ensemble

TRAINS  
STATION  
NOSIVIT

## VO 250

### SUD-RAIL PROTEGE LES ASCT

**Défendre le métier d'ASCT, s'est défendre aussi les autres métiers...**

La suppression des chefs de service dans de nombreuses gares, a transféré la responsabilité des autorisations de départ aux ASCT. SUD-Rail refuse la polyvalence dont le but est de supprimer des emplois et la logique financière de la direction, sans limite, pour qui, la sécurité est devenue une variable d'ajustement.

### SUD-Rail refuse que les cheminot-es et les usagers redoutent de prendre le train !

La direction a donc procédé à plusieurs reprises à des réécritures de la VO 250 sans jamais remettre en cause ses choix de fonctionnement. Tout ceci se fait au détriment de la sécurité, notamment pour pouvoir faire circuler le matériel CORAIL. Ce qui, comme on le sait, ne peut pas garantir une sécurité optimale aux usagers sur les circulations TER avec des arrêts fréquents dans des gares sans chefs de service.

La VO 250, en finalité ne fait que reporter les responsabilités sur les ASCT avec un risque pénal important. La direction tente ainsi d'ouvrir le parapluie pour se dédouaner de toutes responsabilités.

### Tout au long de ce mandat, SUD-Rail a mené un combat pour renvoyer les responsabilités juridiques sur la direction et protéger les ASCT d'éventuelles poursuites en cas d'accident.

Face aux explications peu sérieuses de la direction expliquant que la VO250 est un « condensé » de plusieurs autres VO de sécurité mais que seul ce qui concerne les ASCT est retenu, la fédération SUD-Rail, nos équipes en région ont agité à tous les niveaux :

- En décortiquant ce texte, en s'appuyant sur les arrêtés ministériels qui régissent la sécurité ferroviaire afin de dénoncer les nombreuses lacunes de cette VO 250.
- En interpellant let en alertant la direction lors des DP et des CHSCT, en posant notamment des questions par écrit sur des procédures de sécurité litigieuses.
- En déposant un droit d'alerte sur l'ECT de Dijon pour dénoncer ce manquement aux obligations de l'employeur en matière de sécurité afin de protéger pénalement les ASCT.
- En interpellant la DDT et M. Pepy

### La direction, en difficulté, vient maintenant de réécrire la VO 250 avec de nombreuses modifications et celle-ci doit entrer en application le 15 octobre.

**POUR SUD-RAIL, DE NOMBREUSES CONTRADICTIONS DEMEURENT DANS CETTE VERSION ET L'ASCT RESTE LE FUSIBLE CLAIREMENT DÉSIGNÉ EN CAS DE PÉPIN.**

SUD-Rail restera donc très vigilant et poursuivra son action pour protéger les ASCT de tout risque juridique. Ainsi, SUD-Rail appelle l'ensemble des ASCT de France à ne pas signer ni rendre les « Accusé-Réception » de la VO 250 pour les raisons suivantes : la direction n'a ni informé ni consulté les CHSCT comme la Loi le lui impose, la direction n'a prévu aucune formation pour expliquer aux ASCT les nombreuses modifications incluses dans cette version, la direction n'a pas levé des contradictions majeures qui vont exposer les ASCT qui signeraient les A/R.

**ASCT, ne payons pas pour les choix de nos dirigeants ! EN CHOISSANT MASSIVEMENT SUD-RAIL LE 19 NOVEMBRE, VOUS NOUS DONNEREZ LA POSSIBILITÉ DE POURSUIVRE ET D'AMPLIFIER NOTRE DÉMARCHE DE PROTECTION DE TOUS LES AGENTS.**

## EAS

### LES ASCT VENDUS PAR LEURS DIRIGEANTS

Face, à une direction SNCF qui met tout en œuvre pour sédentariser le métier d'ASCT, SUD-Rail agit partout avec ses élu-es pour la reconnaissance totale de notre métier de roulant ! De nombreuses missions, sur certains trains, certaines lignes, ont déjà été retirées aux ASCT : fermeture des portes, séquences de départ, et annonces sur la plupart des TER et la direction continue de vider le métier d'ASCT de son contenu avec pour objectif de le déqualifier et de faire de nous de simples poinçonneurs de billets ! Nos dirigeants n'ont d'ailleurs plus le moindre scrupule et proposent systématiquement aux Conseils Régionaux de faire des économies sur l'accompagnement des trains : on y est ; pour nos dirigeants, la solution c'est l'EAS !

### Ne nous y trompons pas, les expérimentations sont diverses selon les régions, mais toutes s'inscrivent dans cette logique d'aller vers l'EAS :

- suppression pure et simple de l'ASCT sur certaines lignes dédiées,
- déploiement de l'accompagnement non systématique,
- mise en place de brigades LAF,
- retrait des missions de sécurité sur certains types de matériel,

### Avec pour objectifs :

- Une suppression massive d'emplois (la moitié des postes d'ASCT pourrait passer à la trappe avec une généralisation de l'EAS).
- L'abandon des missions de sureté à bord (dans le contexte actuel, est-ce responsable ?).
- Une mise en danger réelle de la sécurité ferroviaire (en cas d'accident ferroviaire mais également d'incendie à bord et tout autre incident, il a été prouvé à de multiples reprises que la présence d'un ASCT avait permis d'éviter des catastrophes).
- Le service aux usagers supprimé (plus d'assistance aux voyageurs en difficulté, plus d'information individuelle, ...).

### 2 visions du service public ferroviaire.

Une **vision patronale** avec la seule logique financière qui sacrifie l'ASCT. Une **vision de qualité** où la présence d'un ASCT systématique est incontournable.

### SUD-RAIL, AVEC LES ASCT, A LARGEMENT CONTRARIÉ LES PLANS DE LA DIRECTION, QUI AVAIT IMAGINÉ GÉNÉRALISÉ L'EAS DEPUIS DÉJÀ 10 ANS.

En effet, il a été possible de faire reculer la direction dans plusieurs régions : par la sensibilisation des cheminots qui ont parfois agi par la grève ; des usagers qui, via leurs associations, se sont régulièrement positionnés aux côtés de SUD-Rail contre l'EAS ; des politiques qui mis sous pression ont été contraints de voter des délibérations afin que la présence de l'ASCT systématique sur les TER soit inscrite dans les conventions régionales.

## EQUIPEMENT DES TRAINS PRESENCE ASCT ET SÛRETE

Outre cette politique insensée de l'EAS, la direction et les activités (TGV, Intercités) mettent les ASCT constamment en danger au travers une logique de réduction des coûts qui fixe : un train = un mécano et un ASCT au maximum !

➤ SUD-Rail revendique encore et toujours un équipement des trains à deux agents minimum par rame, tranche de train, et cela sur tout le parcours. En effet, nous affirmons que le travail minimum en binôme est la meilleure façon de réaliser nos 21 situations professionnelles et de minimiser l'impact « agression ».

SUD-Rail veille également au quotidien à la sûreté des groupes de contrôle IDF (GCIDF) au travers de ses équipes locales. Afin que ces équipes puissent travailler en étant protégé juridiquement et correctement formés sans subir la pression des chiffres de leurs hiérarchiques.

### Mais comment parler de la présence ASCT et de la sûreté, sans évoquer l'hypocrisie totale de la direction sur ce sujet ?

Suite à l'attaque du Thalys au mois d'Août, tous les médias ainsi que les politiques et nos hauts dirigeants à leurs suites ont « découvert » les problèmes de sûreté à bord des trains. De nombreuses promesses ont été faites, nous verrons bien ce qu'elles donneront dans les mois à venir. Mais nous sommes plus que méfiants car ce sont les mêmes qui sont responsables des sous effectifs chroniques à la SUGE. Toujours eux qui suppriment de plus en plus les ASCT des trains. Toujours eux qui annoncent plus de présence en Ile de France avec 25% des agents GC IDF en moins.

Comment assurer plus de sûreté pour les salariés et les usagers, avec des objectifs d'effectifs toujours en baisse dans les conventions passées avec les régions ?

**ASCT, usagers ne les laissons pas nous mettre en danger ! EN CHOISSANT MASSIVEMENT SUD-RAIL LE 19 NOVEMBRE, VOUS NOUS DONNEREZ LA POSSIBILITÉ DE POURSUIVRE ET D'AMPLIFIER NOTRE COMBAT SUR LA SÛRETÉ.**

**COURSE AU PROFIT**



**ATTENTION**

**DANGER**



## SOUFFRANCE AU TRAVAIL LA VIE DURAILLE DES ASCT

### Nous assistons dans les ECT à une dégradation organisée des conditions de travail.

Baisse des effectifs, congés refusés, modifications de commandes, déroulement de carrière inexistant, management agressif, gestion par activité, individualisation des évaluations, incertitude sur l'avenir du métier, règlement de sécurité incohérent et contradictoire, infraction à la réglementation... ..sont la cause d'une accentuation de la souffrance au travail des ASCT. Cette souffrance au travail peut apparaître sous diverses formes : fatigue, irritabilité, stress, dépression, maladie et peut même conduire au suicide.

Depuis la vague de suicide à FRANCE TELECOM, la loi impose à l'employeur de mettre en place des dispositifs pour détecter les situations de souffrance au travail et y remédier. Face à ces situations, la SNCF a une approche qui vise uniquement à démontrer que c'est l'agent qui a un problème.

Les relations conflictuelles avec les usagers, les horaires décalés, font du métier d'ASCT un métier à la base, fortement exposé à des risques pour la santé physique et mentale, alors que le code du travail impose à l'employeur de garantir la santé de ses salariés !

La direction ne propose aucune solution aux agents : elle les surveillent, leur redonnent une formation, elle propose des soins, au besoin elle sort l'agent de son environnement de travail. En procédant ainsi, la direction ne remet jamais en cause le travail et son organisation, plus grave elle isole les agents encore plus les laissant seuls face à leur situation de souffrance.

### C'est donc une souffrance organisée pour isoler les salariés afin d'accélérer les réformes et accroître la productivité.

Pour limiter toute résistance à ses projets, la direction a mis en place un certain nombre de méthodes. Ces méthodes reposent sur l'individualisation (La Prime, entretien individuel), l'isolement (ASCT seuls sur les trains et en RHR) et le maintien en situation permanente de précarité subjective (discours sur la compétitivité, menace de la concurrence, EAS, perte de charge de travail). Les agents sont ainsi placés en concurrence les uns avec les autres. Si on y ajoute une intensification du travail (gain de productivité d'un service à l'autre), et l'impossibilité de faire son travail correctement par manque de moyens (car l'organisation de la direction est basée sur une logique gestionnaire qui ignore les métiers et ne veut que la « qualité juste nécessaire » pour rester « compétitif »), on trouve alors un cocktail mortifère pour les agents et un éclatement du collectif de travail.

**A SUD-Rail nous pensons que les échanges et discussions avec les collègues sur l'organisation et les conditions de travail nous permettront de construire ensemble des revendications communes afin de mieux s'attaquer aux causes de la souffrance au travail dans les ECT. Nous pensons également que les échanges au sein d'un collectif de travail permettent de mieux comprendre ce qui nous arrive et surtout nous fait prendre conscience que nous ne sommes pas seul face à ces situations.**

**ASCT, défendons nos conditions de travail EN CHOISSANT MASSIVEMENT SUD-RAIL LE 19 NOVEMBRE, VOUS SOUTIENDREZ DES DÉLÉGUÉS À VOTRE ÉCOUTE, PROCHES DU TERRAIN AFIN D'ÉCHANGER AVEC VOUS POUR AMÉLIORER NOS CONDITIONS DE TRAVAIL. LE MAL ÊTRE AU TRAVAIL NE DOIT PAS ÊTRE UN TABOU, PARLONS-EN.**

## LOI MACRON ET RAPPORT DURON

### ATTENTION DANGER: LA SNCF SAISI L'OCCASION

### Loi Macron : plus d'autocars sur les routes !

Depuis des années, les gouvernements successifs ont favorisé les patrons du secteur routier, multiplié le nombre de camions sur les routes et les autoroutes et détruit le fret ferroviaire public. Les conséquences, tant pour le nombre d'accidents qu'en matière écologique ou encore sociale, sont catastrophiques. Désormais, la loi Macron permet la même chose pour le transport de voyageurs : on parle de 200 lignes supplémentaires d'autocars à travers la France dès l'année prochaine.

### Rapport Duron : moins de trains.

Le rapport Duron, du nom d'un député PS par ailleurs Président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, met en péril l'avenir des Trains d'Équilibres du Territoire. Une fois de plus, l'absence de rentabilité financière est mise en avant pour tenter de justifier l'abandon des zones rurales, la suppression de nombreuses relations transversales et des trains de nuit qui subsistent encore. La direction SNCF a de lourdes responsabilités sur l'état des trains Intercités. Un matériel vieux de plus de 30 ans, une offre qui ne cesse de se réduire, une tarification prohibitive et un réseau dans un piteux état ont eu pour conséquence le report des usagers du train sur la route. Mais le rapport Duron, comme le gouvernement qui en est le commanditaire, cachent l'essentiel du problème : l'Etat ne finance pas les dessertes ferroviaires, pourtant utiles à la population et qui permettent l'aménagement du territoire.

### SNCF : plus d'autocars, plus de précarité, moins de sécurité.

**La direction SNCF fait la synthèse de la loi Macron et du rapport Duron ; elle va même au-delà :** elle prévoit, dès 2016, 130 liaisons en autocar sur des trajets intercités (OUIBUS) et elle étend le nombre de TGV low cost (OUIGO). L'attrait du low cost ne provient pas du souhait de faire payer l'usager moins cher : ce qui est recherché, c'est la sous-traitance généralisée qui permet de précariser les emplois, de dégrader les conditions de travail (et aussi de réduire la sécurité).

### Avec OUIGO et OUIBUS, on retrouve la mécanique qui a tué le transport ferré de marchandises :

- concurrence dans le même mode de transport, avec le développement de la filiale OUIGO qui prendra la place de TGV, comme VFLI l'a fait vis-à-vis de Fret (et en attendant l'arrivée de TGV privés low cost, utilisant des rames en excédent que la SNCF louera via AKIEM) ;
- concurrence routière, par les bus avec une filiale ad-hoc qui sera elle-même en concurrence avec des filiales de grands groupes privés, à l'exemple de ce qui se passe dans le fret avec GEODIS.

### ASCT, ne laissons pas nos dirigeants supprimer nos emplois !

**EN CHOISSANT MASSIVEMENT SUD-RAIL LE 19 NOVEMBRE, VOUS SOUTIENDREZ UN SYNDICALISME DE LUTTE, QUI AVEC VOUS, SE BATTRA POUR CONSERVER NOS EMPLOIS. CONTRAIREMENT À CEUX QUI NOUS DIRIGENT, QUI PRÉFÈRENT DÉVELOPPER LES TRANSPORTS POLLUANTS PLUTÔT QUE DE DÉFENDRE LE TRAVAIL DE LEURS SALARIÉS.**



# LE 19 NOVEMBRE VOTEZ SUD-RAIL

[www.sudrail.fr](http://www.sudrail.fr)  
federation-sudrail@wanadoo.fr

Thèmes  
Solidaires

# REFORME FERROVIAIRE

Le 20 décembre 2013 s'est tenue la première réunion de la Commission Mixte Paritaire de négociation de la Convention Collective Nationale (CCN) de la branche ferroviaire. Après avoir défini le champ d'application de la future convention collective, c'est maintenant la future réglementation du travail applicable aux ASCT qui va se discuter dans cette instance.

Pour SUD-Rail, la réglementation du travail (RH0077) qui existe dans l'entreprise historique SNCF doit constituer un socle à minima et doit être également améliorée ; nous refusons un « point d'équilibre » entre la réglementation de l'opérateur historique et celle des organisateurs du dumping social, car ce serait précisément donner droit au dumping social.

Dans le fret ferroviaire, l'accord relatif au temps de travail (signé en 2008 par la CGC, la CFTC et l'UNSA) prévoit 104 repos par an ! Le titre I du RH 0077 applicable aux ASCT

en prévoit 126... C'est bien 22 repos de différence ! Et ce n'est pas tout : le 19h/6h risque également d'être balayé si les cheminots laissent l'initiative aux syndicats réformistes.

Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à des décrets ministériels s'imposant à toutes les entreprises

**Le Statut doit être renforcé. La réglementation du travail SNCF doit constituer un socle à minima, applicable à tous, et elle doit être améliorée. L'harmonisation du cadre doit se faire par le haut!**  
**POUR SUD-RAIL, IL FAUT ORGANISER LA RÉSISTANCE CONTRE TOUTE FORME DE LIBÉRALISATION ET DE PRIVATISATION QUI EMMÈNERAIENT LES CHEMINOTS DANS UNE SPIRALE INFERNALE DE LA RÉGRESSION SOCIALE**

TRAINS  
LIAISON NATIONALE

## LA LUTTE POUR NOS CONDITIONS DE TRAVAIL A COMMENCÉ



**...POUR SAUVER  
LE STATUT  
ET LE RH0077,  
CHOISISSEZ BIEN  
VOS DÉLÉGUÉS**



**ÉLECTIONS DU 19 NOVEMBRE 2015**

[www.sudrail.fr](http://www.sudrail.fr)  
federation-sudrail@wanadoo.fr

**VOTEZ**

**Sud Rail**