



Montreuil, le 24 août 2017

Monsieur Jean-Marc AMBROSINI
 Directeur des Ressources Humaines
 du Groupe Public Ferroviaire SNCF
 2 place aux Etoiles
 CS 70001
 93633 LA PLAINE ST DENIS CEDEX

Monsieur Tanguy COTTE MARTINON
 Directeur des Trains et de l'Escale
 Direction Voyages SNCF
 2 place de la Défense
 92053 PARIS LA DEFENSE

Objet : Demande de Concertation Immédiate.

Messieurs les Directeurs,

Les politiques menées conjointement par les gouvernements successifs et la Direction du GPF considèrent le renoncement comme unique réponse au défaut de financement du système ferroviaire.

La « balkanisation » de l'entreprise historique SNCF a donc fait le lit de la concurrence, sans résoudre le problème de la dette du système ferroviaire.

Dans la novlangue économique, post-réforme ferroviaire, le « service public » doit s'effacer et laisser place aux marges opérationnelles et aux seuils de rentabilité.

Les Directions du GPF et des Etablissements recherchent obstinément les gains de productivité, tout en traçant en pointillé les contours d'une vente à la découpe de l'entreprise.

Qu'il s'agisse de la sécurité, du service public, des conditions de travail et de l'aménagement du territoire, tous sont revisités, soumis au filtre des seuils de rentabilité et relégués comme variables sans autre dimension que celle économique.

Ainsi, les usagers et les cheminots payent le prix du renoncement des Directions à un service public ferroviaire de qualité.

Les métiers de l'Exploitation, composante essentielle du système ferroviaire, de sa sécurité et du service public, recouvrent une large dimension allant des métiers du mouvement aux métiers commerciaux gares.

Le cloisonnement scandaleusement étanche des activités et produits que vous perpétrez depuis plusieurs années, nuit gravement à ce service public, à la sécurité des cheminots, des usagers et des populations, ainsi qu'aux conditions de vie et de travail des cheminots.

C'est dans ce contexte régressif et dégradé que s'inscrit le quotidien des cheminots des métiers de l'Exploitation en gares.

Les établissements « mono produit », type ESV (Etablissement Service Voyageurs) ou EST (Etablissement Service Transilien), répondent parfaitement à ce schéma.



Tout en fixant le cadre d'une polyvalence accrue pour augmenter la productivité, cette construction ouvre le champ de la privatisation grâce à la création d'un Etablissement pouvant être livré clé en main.

La CGT dénonce cette braderie annoncée et la dégradation de la sécurité, des conditions de travail et des parcours professionnels qu'entraîne la multiplication des polyvalences.

D'ailleurs, lorsqu'il s'agit d'effacement des contours des métiers et de l'explosion de leurs contenus, les mises en place de nouvelles organisations vont bon train.

EML (Equipe Mobile de Ligne), nouveaux métiers « sol bord », métier « vente escale », « grand métier voyage », formation « mono produit » des ASCVG à Transilien... l'imagination de la Direction est fertile mais les conséquences pour les usagers et les cheminots sont toujours plus néfastes.

Dans la même veine, la suppression massive d'emplois aux guichets et dans les boutiques constitue, pour la Direction, une des principales pistes d'économies et la NRC (Nouvelle Relation Client) s'est accompagnée de formations minimalistes.

Ainsi, en allongeant les files d'attente, la Direction oriente encore un peu plus les usagers vers les réseaux de distribution déshumanisée accroissant les inégalités d'accès au service public ferroviaire.

Quant aux cheminots des guichets et des boutiques, la Direction projette d'en faire des itinérants ou des marchands ambulants au gré des demandes, tantôt à bord de camions, tantôt dans des lieux plus ou moins aménagés.

Pourtant, en termes d'emploi, le constat est dramatique et sans appel ! De nombreux chantiers, à la vente, aux guichets, dans les CLD (Centres Ligne Directe), mais aussi à l'escale et à l'accueil embarquement, sont en manque criant d'effectifs.

Les Cadres d'Organisation sont sous-dimensionnés et les postes régulièrement non tenus. D'ailleurs, la multiplication des emplois précaires, CDD et intérim est révélatrice de cette situation catastrophique.

La CGT revendique pour sa part des recrutements massifs au STATUT.

Concernant la sécurité, la multiplication des transferts d'autorisations de départ et l'application ou l'interprétation inconsidérée de l'arrêté du 07 mai 2015 (Tâches Essentielles de Sécurité et Tâches de Sécurité Autres qu'Essentielles) révèlent, au mieux, une méconnaissance totale d'une sécurité système et de la chaîne sécurité, au pire, une réelle intention de reléguer la sécurité à une simple variable économique.

Pour la CGT, la sécurité ne peut souffrir du moindre délitement et ne doit pas répondre aux contraintes d'une politique économique.

Les conséquences des récents accidents doivent rappeler, s'il le fallait, que la sécurité ne peut être qu'essentielle et qu'elle est notamment déterminée par les conditions de formation des cheminots et les organisations mises en place.

En matière de sûreté, comment ne pas évoquer les portes d'embarquement dont les incidents en gare de Montparnasse ont mis en relief la pertinence de nos multiples alertes.

En sacrifiant le principal atout du ferroviaire sur l'aérien, la souplesse d'embarquement du train offerte à l'usager, la Direction met en place les portes d'embarquement.

Ces portes, véritables goulets d'étranglement de flux de voyageurs, présentent de nouveaux risques en matière de sûreté auxquels sont exposés les usagers et les cheminots.



Le refus de la Direction de réactualiser régulièrement les études de flux en fonction du plan de transport et son refus d'assurer la présence systématique de la SUGE lors des phases d'embarquement, conduisent inévitablement à multiplier les événements sûreté dont les cheminots sont victimes.

La CGT dénonce cette mise en place à la hussarde.

La CGT n'a eu de cesse de vous interpellier depuis des mois sur ces sujets. Force est de constater que vous n'avez pas réellement pris la mesure de la gravité de la situation et l'importance des revendications des cheminots.

Ainsi, conformément à l'article 4.2 du titre 2 du RHO826, modifié par l'avenant du 13 décembre 2007, nous vous déposons une Demande de Concertation Immédiate concernant les points suivants :

- La nécessité d'une politique de recrutement massif pour répondre à des Cadres d'Organisation correctement redimensionnés, afin de satisfaire à un service public de qualité ;
- L'arrêt immédiat des suppressions d'emplois notamment à la vente mais aussi à l'escale et à l'accueil ;
- L'arrêt des transferts d'autorisations de départ du sol vers le bord ;
- Le respect du dictionnaire des filières, des contours et des contenus métiers garantissant un parcours professionnel et interdisant une polyvalence accrue ;
- L'abandon des organisations du travail de type EML (Equipe Mobile de ligne) et de structures d'établissements mono produit (ESV, EST...) ;
- L'arrêt de la mise en œuvre du dispositif des portes d'embarquement.

Dans l'attente d'une réponse, nous vous prions d'agréer, Messieurs les Directeurs, l'expression de nos respectueuses salutations.

Dominique FALLACARA
Secrétaire du CTN Exploitation

Thierry DURAND
Secrétaire Fédéral

