SECTEUR FEDERAL
DE LA REGION DE DIJON

Déclaration de JC Gossart
au nom de la CGT – UNSA - SUD-Rail
Rassemblement du mardi 28 mars 2017
devant la Direction Régionale BFC

Monsieur le Directeur, Madame la Présidente du CER, Monsieur le Chef de Projet, chers collègues, chers amis, chers camarades,

Déjà merci à tous d'avoir répondu nombreux à notre appel. Malgré les alertes et le mécontentement exprimés au cours des nombreuses mobilisations des cheminots, la Direction SNCF s'enfonce dans une stratégie de multiplication des restructurations ne visant qu'à supprimer des effectifs et à affaiblir les moyens de production.

Elle prône la polyvalence des métiers avec, par exemple, des agents circulation appelés à intervenir en gare, des agents d'escale appelés à faire de la lutte anti-fraude à bord des trains, des contrôleurs appelés à faire de l'accueil sur le quai, des agents de conduite appelés à assumer seuls des missions de sécurité à bord des trains, des cheminots de l'équipement, du matériel ou des métiers transverses confrontés de plus en plus à l'externalisation et la sous-traitance.

Cette stratégie n'a que pour objectif de réaliser des économies au détriment des conditions de vie et de travail des cheminots.

Il s'agit bien là d'une stratégie mortifère visant au démantèlement de l'entreprise publique SNCF et à la casse des conditions sociales des cheminots.

Cette vision archaïque du service public ferroviaire fait partie intégrante d'un modèle de société plus large qui vise à désindustrialiser le pays et faire reculer les services publics en territoires.

Pourquoi la CGT, l'UNSA et SUD-Rail sont pour des trains avec des contrôleurs :
Parce que :

✓ L'EAS ne permet pas d'améliorer la lutte anti-fraude,

✓ L'EAS génère de l'insécurité pour les usagers,

✓ L'EAS entraîne une baisse de la qualité de la relation client, en situation normale, (notamment vis-à-vis des usagers comme les personnes âgées, en situation de handicap, …) mais encore davantage en situation perturbée,

✓ L'EAS accroit de façon conséquente la responsabilité de l'Agent De Conduite (ADC) et notamment sur le plan pénal,

✓ L'EAS accroît le risque Sûreté des ADC, ceux-ci restant seuls interlocuteurs de la SNCF devant les usagers de son train,

✓ L'EAS bouscule les fonctions des agents de l'Escale, à l'instar de la mise en place du contrôle / filtrage, avec en prime un surcroît de tensions à gérer avec les usagers.

✓ L'EAS, au bout du bout, n'a qu'un seul but : réduire la masse salariale, sans autre considération des « dégâts collatéraux » - insatisfaction des usagers, incivilités, fraude, dégradation Sécurité, Sûreté et Matériel, moindres rentrées financières…- Sans contrôleur dans les trains quelle sûreté pour les usagers.

- Sans contrôleur :

- qui conseille, informe, dirige les usagers dans le train ?

- Sans contrôleur :

- qui vient en aide aux usagers en difficultés dans le train ?

- Sans contrôleur :

- qui vient en aide aux usagers en situation d'handicap ?

- Sans contrôleur :

- quel est l'acteur du plan Vigipirate dans le train ?

Il est paradoxal que le président Pépy concernant la menace de terrorisme déclare que la sûreté repose sur notamment la présence humaine (Le Bien Public – Interview du 17/02/2017) et que la Direction Nationale et Régionale et conseil Régional déshumanisent les gares via les fermetures de guichet et les trains via des trains sans contrôleurs. Ce sont probablement comme dit la Direction Régionale des éléments de langage,

- Sans contrôleur :

- Le conducteur du train peut-il être aussi concentré, en ayant des tâches annexes et supplémentaires dues à l'absence de contrôleur, sur sa conduite ?

Un rapport préventif national déposé au CNHSCT présente 12 risques identifiés

Le rapport conclue que la circulation des trains en EAS est incompatible avec les obligations de l'employeur quant à la santé et la sécurité au travail des salariés et pour lesquelles il a, vous avez, une obligation de résultat.

La circulation des trains en EAS est incompatible avec le maintien d'une sécurité ferroviaire de haut niveau pour laquelle l'entreprise publique de service public a une obligation de moyens.

La circulation des trains en EAS ne correspond pas à la réponse aux besoins des usagers dans une notion de service public.

Les gares doivent elles aussi être réhumanisées afin de permettre une assistance lors des montées et descentes du train, l'assistance aux voyageurs en situation de handicap, un contrôle et la sécurité des voyageurs à bord.

S'il survenait, malheureusement, un accident ou incident lié aux problèmes décrits dans ce rapport, la faute inexcusable de l'employeur, donc de la direction qu'elle soit nationale, régionale ou d'établissement, serait démontrable parce qu'elle a connaissance, vous avez maintenant connaissance, des situations décrites et n'a pas pris toutes les mesures afin que ces accidents ou incidents ne surviennent.

Et nous ne manquerions pas, non plus de rappeler les responsabilités de ses choix politiques au Conseil Régional.

Nous dénonçons l'opacité de la direction sur le volet économique. Comment l'entreprise va-t-elle augmenter ses recettes d'1,1 millions d'euros sur 6 mois en supprimant des guichets, de l'emploi dans les EVOYs et des contrôleurs dans les trains ? En espérant que la tenue d'une commission économique sur ce sujet demandé et obtenu par la CGT-UNSA-SUD-RAIL permette d'apporter des éclaircissements.

Une expertise a été votée unanimement en CER sur la convention.

Pourquoi la direction adopte-t-elle la posture de refuser les sollicitations des cabinets d'experts en termes d'entretiens auprès des responsables de l'entreprise ou de communiquer des informations économiques qui pourtant rentrent dans les prérogatives des IRP. Cela sclérose le dialogue social et légitime nos doutes et craintes.

Sur la Communication de l'entreprise et du Conseil Régional :

L'intersyndicale demande le respect intégral de la parole donnée par le plus haut dirigeant de l'entreprise et par le conseil régional. Nous demandons à ce qu'il y ait comme G. Pépy l'a dit autant de contrôleurs en 2017 c'est-à-dire qu'au 31 décembre 2017, il y ait le même nombre d'ASCT sur la partie TER qu'au 1er janvier 2017.

Pépy et le Conseil régional parlent d'expérimentation (Cf. interview Pépy dans le Bien Public le 17.02.17, journal de France 3…) donc ce qui suppose un possible retour en arrière. La direction régionale parle elle, de projet avec un retour d'expérience et d'éventuelles modifications à la marge ! Encore des éléments de langage.

Nous avons porté le fait que dans la future convention 2018 il n'y ait ni généralisation, ni aucune extension de l'EAS. L'entreprise nous a répondu qu'il n'y en aurait pas au 1er janvier.

Quelques infos qui sont maintenant officielles et qui viennent de me tomber puisque le Conseil Régional Bourgogne Franche-Comté a présenté ses orientations sur la future convention TER Bourgogne Franche-Comté au CESER Bourgogne Franche-Comté, le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional.

Ce qui m'amène à vous les commenter.

Parmi celles-ci :

- Mise en concurrence des opérations de maintenance de matériel au renouvellement des rames 2021-2023.

Les cheminots du Matériel qui ont su démontrer leur savoir-faire sont confrontés une de plus au dogme libéral. Ce sont leurs formations, leurs habilitations qui permettent d'assurer un haut niveau de sécurité pour les circulations et usagers. L'argent public servirait, si cette orientation en restait là, les profits du privé.

Est-ce vrai ou faux ?

Autres orientations :

- Je cite : la vente des billets TER évoluera et s'appuiera à terme sur un réseau de distribution régionale intermodal en dehors des guichets.

Monsieur Neugnot, Vice-Président au Transport au Conseil Régional Bourgogne Franche-Comté, déclare même : « les guichets seront majoritairement supprimés au terme de la convention. »

Le Conseil Régional Bourgogne Franche-Comté réfléchit d'ailleurs à une autre utilisation des gares et des guichets, et va contacter Gares & Connexions en ce sens.

La priorité du Conseil Régional Bourgogne Franche-Comté c'est l'emploi et la proximité.

Est-ce vrai ou faux ?

Ouverture à la concurrence de 10 % de l'offre actuelle en km/TER au Service Annuel 2021-2022 sachant que la loi, aujourd'hui, ne l'autorise pas.

La concurrence, ça a donné quoi en Angleterre ?

- Ça a donné quoi au Fret : moins de trains toutes entreprises confondues, plus de camion sur les routes.

Est-ce vrai ou faux ?

L'entreprise qui nous disait et même l'écrivait, il y a peu : pas de généralisation au 1er janvier 2018.

Les orientations sont : « La lutte Anti-Fraude expérimentée en 2017 serait généralisée sur le réseau Bourgogne Franche-Comté au 1er janvier 2018 ». La Direction est transparente.

Est-ce vrai ou faux ?

Chers collègues, chers amis, chers camarades,

Dans ces phrases, il y a du conditionnel, ce sont des orientations et soyez-en persuadés, convainquez vos collègues y compris, ceux d'une organisation syndicale qui a décidé de négocier le poids des chaines, rien n'est gravé dans le marbre.

Nous pouvons faire bouger les lignes.

Et je vous dis à bientôt pour que vive un vrai service public ferroviaire faite de sécurité, de qualité, de sûreté, de proximité basée sur des critères sociaux et environnementaux eux aussi de haute qualité.