



RÉORGANISATION ÉTABLISSEMENTS VOYAGEURS TRANSILIEN

LE LABORATOIRE DES DÉSTRUCTURATIONS : ÇA SUFFIT !

Sous l'impulsion de la direction Transilien, une réorganisation structurelle et organisationnelle est en projet.

Ce dossier, nommé « petits collectifs » ou « proxilien », doit faire l'objet d'une attention sérieuse de la part des cheminots, qu'ils travaillent en Ile de France ou ailleurs sur le territoire.

Dans les grandes lignes, il est envisagé de modifier en profondeur l'organisation du travail, de rechercher plus de flexibilité, plus de polyvalence, une augmentation de la mobilité des agents, la remise en cause des postes de réserve, l'abaissement du niveau de qualification des encadrants de proximité, le redécoupage des périmètres de travail, de porter des coups sévères au déroulement de carrière.

A ces modifications organisationnelles s'ajoute la volonté d'éclater les EGT (Etablissement Gares Transilien) en plusieurs établissements dédiés à une ligne, comme cela est prévu sur Paris-Nord, par exemple.

UN DANGER À ANTICIPER

Pourquoi la direction modifie-t-elle l'organisation du travail pour mettre en place des « petits collectifs » ? Pourquoi mettre en place des EGT par ligne ?

A ces deux interrogations correspondent deux objectifs à atteindre pour la direction :

- Gagner en productivité par la mise en œuvre d'une polyvalence accrue permettant une flexibilité plus forte du personnel et une réduction de l'emploi, l'amointrissement de la masse salariale, la casse des métiers du Voyageur.
- La mise en place d'EGT par ligne est un pas supplémentaire vers l'ouverture à la concurrence. C'est dans cet esprit que la direction entend structurer les établissements par ligne, en dédiant à ceux-ci l'ensemble des ressources humaines commerciales gares, ASCT, ADC, matériel...

A l'image des ESV (Etablissements SNCF Voyages, pour les trains grandes lignes), c'est bien la création d'Etablissements multi-métiers mono-activité (en l'espèce, il s'agit de l'activité Transilien) qui est programmée afin de préparer l'ouverture à la concurrence.

Il s'agit là de créer les conditions de « produits clés en main » permettant de faciliter la mise en œuvre d'appels d'offres.

Comme tout appel d'offres, plusieurs entreprises pourraient y répondre. C'est la première expression de la concurrence. Si la SNCF venait à perdre un « marché » au profit d'une entreprise ferroviaire privée concurrente, qu'advierait-il des agents exerçant sur cette ligne ? Avec quel personnel l'EPF ayant remporté le « marché » honorerait-elle son contrat ?



Une somme d'interrogations que la direction de la SNCF avait intégré dans sa réflexion depuis plusieurs années. En 2013, interrogé par les sénateurs à ce propos, le président PEPY souhaitait anticiper cette ouverture à la concurrence en intégrant ces notions dans la loi portant réforme du ferroviaire d'août 2014.

Cette nouvelle étape de déstructuration portée par la réforme du système ferroviaire et que le patronat tente d'imprimer dans la CCN, confirme, si cela était nécessaire, qu'il va falloir continuer à se mobiliser, en Ile de France comme ailleurs !

Il faut mettre un coup d'arrêt à la casse du service public SNCF qui, en plus de dégrader les conditions de travail des cheminots, va également dégrader le service rendu aux voyageurs.

Plus que jamais, la proposition CGT contenue dans « la voie du service public » et proposant la création d'Etablissements multi-activités, est d'actualité.

De même, le prochain volet de la CCN portant sur la classification des métiers devra faire l'objet d'une attention particulière puisqu'il s'agira, pour l'entreprise SNCF et pour le patronat ferroviaire, de casser les repères métiers, qui font pourtant la force du service public ferroviaire.

Plus que jamais, la mobilisation des cheminots sera nécessaire afin de stopper le bras de ceux qui ont fait le choix de dynamiter la SNCF.

C'est ensemble, en Ile de France comme sur la totalité du territoire, que nous serons plus forts pour gagner !

