



## BILATÉRALE DDT DU 20 SEPTEMBRE 2016

# MENACES SUR LE MÉTIER D'ASCT : IL FAUT DIRE STOP !

**La mise en œuvre de l'Équipement Agent Seul (EAS), de l'Accompagnement Non Systématique (ANS), la création d'Établissements multi-métiers (ESV, ETSV, ETR, EVR, etc.), la création d'EML (Équipes Mobiles de Ligne), le projet sol/bord (métier sans sécurité et flexibilité extrême), la nomination d'Agents Commerciaux (ACO) sur certains matériels, remettent en question (les fondamentaux) le métier d'ASCT.**

**Au prétexte de la « réalité économique » et de la préparation à l'arrivée de la concurrence, la direction de l'entreprise entend démanteler le métier d'ASCT au gré des exigences des activités et des Conseils Régionaux.**

La DDT actuelle, qui au 1<sup>er</sup> janvier 2017 devient DDT/Escale, nous a annoncé que les activités souhaitaient que les métiers bougent et que ce regroupement train/escale allait faciliter le parcours client dans un monde concurrentiel et de business !

Leurs orientations sont claires, les économies vont se faire sur le dos des ASCT et des agents d'escale !

Au final, c'est la productivité par la polyvalence professionnelle et la déqualification qui est promise à l'ensemble des cheminots concernés avec comme conséquence une perte des repères métiers accompagnée d'une suppression massive d'emplois. Depuis 2011, 600 postes d'ASCT ont été supprimés sur l'ensemble du réseau Train et 142 agents sédentaires !!!

D'autres métiers sont directement touchés : les agents de conduite, les agents des gares, les vendeurs, les agents SUGE, qui voient leur métier remanié, détricoté, supprimé !

**C'est un véritable abandon du service public et des repères « métiers » !**

Cette stratégie mortifère aura inévitablement des conséquences graves sur le quotidien des cheminots, des usagers et sur la qualité du service public ferroviaire.

### **LA CGT DIT NON À LA SUPPRESSION DES AGENTS DU SERVICE COMMERCIAL TRAIN !**

Le métier d'ASCT ne se limite pas qu'aux opérations de contrôle des titres de transport, un ASCT est avant tout un agent d'accompagnement chargé de fonctions liées à la sécurité.

En voulant transformer les ASCT en stewards (la direction envisage même qu'une partie de la formation soit réalisée par un organisme qui forme les personnels des hôtels de luxe !), en les ôtant des trains pour les mettre sur les plates-formes des gares, la Direction s'attaque sciemment à la sécurité des circulations, à la sûreté des cheminots et des usagers. Dans une période particulière et inédite à bien des égards, la Direction SNCF fait le pari de jouer avec le feu !

Supprimer les ASCT :

- c'est reporter un grand nombre de tâches supplémentaires sur le conducteur ;
- c'est laisser les usagers livrés à eux-mêmes, en cas de retards, d'accidents, d'incidents, d'actes de malveillance, d'agressions ou d'incivilités ;
- c'est limiter l'aide nécessaire aux personnes en situation de handicap à bord des trains ;
- c'est encourager la fraude.

## **RET : réduire les « savoir-faire » et les « faire savoir »**

Les DPx sont maintenant dans la ligne de mire de la direction. Il faut réduire les effectifs, instaurer la polyvalence, développer le rôle managérial au détriment du rôle d'accompagnement technique.

Le futur manager aura à diriger des équipes disposant de plus en plus de missions multi-tâches... Qui dit polyvalence des agents de la production dit polyvalence des agents encadrants. Le manager du futur sera manager RH ? Manager commercial ? Manager Sécurité ? Manager Service ? Manager Sûreté ? Tout cela à la fois bien évidemment !

Les risques psycho-sociaux ont été mis en valeur en 2015 à l'échelle de notre pays. Il a été estimé à quelques 200 000 jours d'arrêts de travail générés par des situations de burn-out.

La déstabilisation permanente des collectifs de travail, imposée à l'encadrement, est inacceptable. Cela génère souffrance au travail et difficulté dans l'organisation quotidienne de la production. Les RET n'échappent malheureusement pas à la règle.

La CGT exige des moyens permettant d'améliorer le service rendu aux usagers et les conditions de travail des cheminots, tout en respectant les métiers qui font la force du service public ferroviaire.

Il est utopique d'imaginer que le service de demain se fera sous le simple prisme d'une politique d'abaissement des coûts. Produire mieux avec moins, cela ne marche pas et ne fait qu'accélérer le recul du service offert aux utilisateurs ! L'encadrement ambitionne, à l'inverse, une progression de l'activité ferroviaire et des services associés à destination de nos voyageurs. En ce sens, la CGT ne peut que dénoncer l'injonction paradoxale résidant dans l'adage « qualité totale, coût minimal ».

La CGT réitère plus que jamais son attachement à l'unicité du métier d'ASCT, seule garante de la qualité globale du service rendu aux usagers du train.

Les différentes expertises diligentées par les CHSCT concernés – Traction et ECT confondus – dans le cadre de la mise en œuvre de l'EAS, soulignent unanimement la baisse du niveau de sécurité garantie à nos voyageurs.

Comment porter la qualité du service quand ce dernier ne s'envisage que sous la réduction des coûts ? Comment parler de qualité du service lorsque les activités s'arc-boutent sur la sauvegarde des recettes et abandonnent les voyageurs et les cheminots sur le ballast ?

La présence systématique d'un ASCT - formé sur la base indissociable des 4S - à bord de chaque train, est donc la seule réponse aux attentes de chaque voyageur.

**Face à une direction d'entreprise totalement décomplexée, la CGT ne laissera pas attaquer et démanteler l'entreprise publique et ses métiers sans réaction.**

**En conséquence, la CGT appelle les cheminots des ECT à débattre de la situation et à décider, avec celles et ceux qui veulent s'engager, des suites inévitables qu'il conviendra de donner aux choix inacceptables de la direction.**

