



# DIRECTIONS DE LIGNES : LA CONCURRENCE EN LIGNE DE MIRE

**Prétextant gagner en souplesse pour mieux répondre aux appels d'offres sur TER, la Direction s'est attelée à multiplier les directions de lignes en territoire. Cette opération a permis d'amplifier la « mise en tube » de l'ensemble des cheminots, notamment les personnels des établissements voyageurs. Ces organisations, visant à dédier équipes/équipages complets sur une ligne ou groupes de lignes vise la casse de tous les métiers de cheminots au TER, en facilitant l'émergence de la concurrence, et notamment l'auto-concurrence, par des filiales.**

La disparition des ECT au profit des ESV/ESVT... aura été, pour la direction, une première étape permettant l'articulation d'un vaste projet visant à faciliter l'ouverture à la concurrence tout en affaiblissant les métiers.

En supprimant les guichets, en développant l'EAS, en rigidifiant le cloisonnement par activité, la Direction a généré des situations intolérables et désastreuses pour le service public et pour les conditions de travail des agents (ASCT Voyageurs en chômage partiel alors que des trains TER sont en EAS et d'autres en sous-équipement chronique).

Véritable PME dans l'esprit des dirigeants de TER, les directions des DDL (Directions de Lignes) ont ainsi reçu carte blanche pour l'organisation de la production et la gestion des personnels. Dans ce contexte, les cheminots des Trains ont vu, par la disparition de leur ligne métier, l'autorité des dirigeants TER renforcée. Ces derniers s'autorisant même à faire sauter le verrou des fondamentaux de nos métiers, à travers diverses expérimentations.

## DES ECT ECLATÉS DANS DES ESV AVANT DISSOLUTION DANS LES DDL...

Dans cette nouvelle structure, les roulements et les réserves deviennent totalement dédiés à une ligne ou un groupe de lignes, exit donc les charges mixtes qui subsistaient encore. La nouvelle donne voit donc les charges TGV des établissements rejoindre les axes, la charge TER étant rattachée à des établissements de ligne dépendant d'une Direction TER. Concernant la charge Transilien, elle aussi s'organise par lignes en regroupant les sites de production intervenant sur la même ligne.

## DES METIERS NOYÉS !

Aussi, pour répondre aux exigences financières des AO et à la « maîtrise budgétaire » imposée par la Direction TER, chaque établissement de ligne ou groupe de lignes s'autorise à s'attaquer à l'adaptation du métier d'ASCT selon ses propres critères et objectifs. Le risque de voir le métier d'ASCT disparaître dans cette nouvelle structuration est réel. Pour ce qui est de l'ouverture à la concurrence, elle sera facilitée par le transfert de tous les cheminots opérant sur les lignes concernées.



## LES SOCLES DU MÉTIER D'ASCT MENACÉS !

Dans ce contexte et dans cette logique purement comptable, les sujets de la formation initiale, des parcours professionnels, des mutations et des déroulements de carrière se poseront très vite.

En effet, les parcours professionnels ou les mutations seront de plus en plus compliqués à réaliser du fait de la spécialisation sur une ligne ou groupe de lignes, avec parfois des différences de matériels ou de régime d'exploitation. Si la Direction s'efforce de rassurer, les faits sont là et démontrent que les formations passerelles ne se tiennent pas ou peu. Force est de constater que cet argument ne tient pas, car une DDL cédante ou prenante ne saura, pour des raisons d'équilibre budgétaire, investir dans une formation complémentaire d'un agent.

En outre, cette ultra-spécialisation des ASCT a des conséquences sur la monotonie du travail et son sens. Quant aux déroulements de carrière, ils seraient de fait ralentis, et l'impact sur le niveau de qualification des ASCT, et donc la rémunération, sera important.

Dans ce cadre, qu'en sera-t-il des accès TGV ou IC ? Actuellement, les directions d'axe TGV sont en place avec ses personnels, réserve comprise. Les baisses de charges constatées ces derniers mois en lien avec la crise sanitaire ont conduit la direction à ne pas remplacer les agents, mais demain, une fois la crise passée ?

Une fois que les circulations reprendront, les parcours professionnels que nous avons connus et qui ont permis à tous les ASCT d'accéder à TGV ou Intercités par territoire seront-ils toujours la règle ? Sur ce sujet, la Direction reste étrangement évasive.

**Ainsi, rien n'est garanti. C'est bien la détermination des agents à faire respecter leur parcours professionnel qui permettra de pérenniser ces acquis et ces garanties.**

**La CGT revendique une autre voie, celle du service public, qui respecte les cheminots et les métiers. La multi-activité et la mixité des charges, notamment dans la période que nous traversons, est la clé pour que chaque ASCT puisse jouir d'une formation initiale solide et transverse, un vrai parcours professionnel et un déroulement de carrière juste et équitable basé sur l'expérience acquise.**

