

ALLIANCE : Une révolution annoncée chez les contrôleurs.

Comme les autres métiers, les ASCT souffrent d'un manque d'effectif chronique depuis de nombreuses années. Après avoir réduit le nombre d'ASCT présents sur les trains (la majorité des circulations sont équipées d'un seul agent) entraînant une dégradation significative de leurs conditions de travail (stress, agressions...), après avoir tendues les journées de travail aux limites de la réglementation, après l'expérimentation de l'EAS (équipement agent seul, l'agent de conduite) et ses variantes, la direction de l'entreprise tente l'introduction pour 2006 d'un progiciel d'optimisation des roulements révolutionnant la profession.

Il s'agit pour la direction de réaliser des économies dans les charges de production, c'est à dire optimiser la disponibilité des ASCT. Cet outil permettra une flexibilité accrue des personnels avec les conséquences néfastes qui peuvent en découler. Consciente de la pilule amère que l'entreprise veut faire avaler aux contrôleurs, la DDT (Direction Déléguée Trains) a ressorti le vieux truc des 35 h, le fameux « gagnant- gagnant ». En effet, l'appât se nomme « desideratas » : Chaque ASCT pourrait exprimer des vœux individuels pour, par exemple, modifier sa prise de service, ne pas travailler la nuit, ne pas travailler le mercredi...avec des systèmes de points, de séniorité... (le principe n'est pas arrêté).

La DDT, pour avaliser son projet qui sera présenté au COMEX (comité exécutif de la SNCF) le 31 mai 2004, procède à 5 séries de bilatérales au niveau local et national avec les organisations syndicales et localement également avec des panels d'agents d'exécution et de maîtrise. A chaque étape, la direction ménage le suspense, faisant croire que le projet n'est pas arrêté mais nous voyons bien que le processus engagé semble irréversible, du moins dans l'esprit de la DDT.

SUD rail, dès la première bilatérale, a été à l'initiative d'une inter fédérale afin de connaître l'analyse de chaque organisation syndicale. Sur la forme, nous contestons le principe des bilatérales à cause de son manque de transparence et nous avons signifié à la direction notre nette préférence pour les « tables rondes » (une seule sera organisée, elle n'était pas prévue initialement).

Sur le fond, notre analyse est la suivante :

- disparition des roulements au profit de programmations individualisées limitées à 2 mois (visibilité de 6 mois actuellement et d'un an à partir de 2004)
- recherche d'optimisation de la gestion des effectifs avec des risques accentués de l'état sanitaire des ASCT
- réglementation utilisée au maximum de ses limites avec le risque de dénaturer ou de neutraliser une partie des textes qui régissent l'organisation du travail
- détérioration de la répartition des charges entre ECT (établissements commerciaux trains)
- polyvalence des grades
- manque d'équité entre ASCT
- risque de sous équipement des trains
- risques quant à la consistance des instances représentatives
- illusion quant à une réelle prise en compte individualisée des desideratas des ASCT

Outre ces bouleversements planifiés, le plus important réside dans la substance du projet qui ne répond nullement aux attentes exprimées par le personnel mais aussi par les usagers.

La SNCF doit se doter de moyens humains, matériels et financiers suffisants pour répondre aux missions de sécurité des circulations, de sûreté et de qualité commerciale que lui confère son statut d'entreprise de service public