

L'administratrice SUD-Rail vote contre le contrat STIF/SNCF

La signature de ce contrat intervient en pleine campagne pour les élections régionales : chaque candidat-e promet un meilleur confort, plus de trains, etc., sans s'attarder sur le financement et les moyens à mettre en œuvre.

En Ile-de-France, la convention traitant du service régional de transport des voyageurs n'est pas signé avec le Conseil Régional mais avec le (mal-nommé) Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Cet organisme rassemble des représentants et représentantes de la Région, mais aussi de la Ville de Paris et des 7 départements franciliens. Il s'agit d'un des plus gros contrats de la SNCF. **Au travers de ce contrat ce sont les conditions de transport des usagers qui sont en jeu, mais aussi les conditions de travail des cheminots et cheminotes de toute l'Ile-de-France.** Malgré cela, les membres du Conseil d'Administration n'ont disposé du projet de contrat qu'au tout dernier moment, juste avant la séance où il était soumis à validation et après des demandes répétées de l'administratrice SUD-Rail de pouvoir en disposer ; à croire que pour beaucoup il n'est pas nécessaire de disposer du contrat pour l'approuver !

La direction SNCF se glorifie du fait que le nouveau contrat prévoit 4 312 trains supplémentaires par an sur les lignes C, D, H, J, N, P, U. **Mais 4 312 trains répartis sur 365 jours et 7 lignes ferroviaires, cela représente pour le quotidien des usagers ... 1 train en plus par ligne !** Une fois de plus, propagande et communication ne remplacent pas l'information ... Et surtout, on est bien loin de répondre ainsi aux besoins de transport ferroviaire en Ile-de-France.

Concernant la présence humaine en gares, la direction SNCF annonce que les effectifs augmenteront de 290 unités. **C'est un mensonge**, puisque cela comprend 50 « agents de médiation » à qui le Statut de cheminot-e et même l'intégration à la SNCF comme contractuel-les sont refusés. Il reste **200 agents pour les équipes mobiles et 40 pour la Surveillance Générale**. Comment croire qu'il s'agira d'emplois supplémentaires quand tout démontre que les suppressions de postes se poursuivent dans les établissements SNCF d'Ile-de-France ? D'ailleurs, le seul engagement pris quant à la présence humaine dans les gares ne concerne que celles où il y a plus de 1 000 entrants par jour et ne porte que sur la période 6h30/20h30. C'est très insuffisant. Par définition, les équipes mobiles ne peuvent assurer une présence dans chaque gare ; lorsqu'il y a un problème particulier, elles n'interviennent qu'une fois celui-ci révélé, pas pour le prévenir.

Il est prévu une « modernisation » des ateliers et de nouveaux garages de bout de lignes. La réalité de cette « modernisation », les sites retenus tant pour ces travaux que pour les garages ou encore les échéances, impacteront directement les conditions de travail du personnel de la SNCF et des entreprises sous-traitantes. De même, un « effort de propreté des rames » est prévu ... mais cela se limite à des questions techniques (pelliculage), alors que c'est le principe de la sous-traitance systématique de cette activité qui devrait être remis en cause. Le contrat prévoit 55 millions d'euros de productivité sur 4 ans ; cela se fera au détriment des conditions de travail des agents et des conditions d'accueil et de transport des usagers.

Absurdité de l'éclatement de la SNCF en 3 entreprises différentes.

A travers le contrat, on découvre une multitude d'organismes créés pour coordonner l'activité des trois entreprises créées par la loi ferroviaire d'août 2014. Instances spécifiques pour les travaux et autres conférences de concertation généreront des coûts supplémentaires et une perte de temps qu'un système ferroviaire public unifié aurait évité.

Mais le comble de l'absurde est atteint à propos des **pénalités financières** infligées en cas de retards, de suppressions de trains, etc. : **même si les raisons en incombent à SNCF Réseau, c'est SNCF Mobilités qui en supportera la responsabilité**. Pour SUD-Rail, il n'y a aucun problème à ce que ce soit bien le Groupe Public Ferroviaire dans son ensemble qui soit responsable de l'offre ferroviaire et l'interlocuteur unique des pouvoirs publics et des usagers, car dans la réalité il y a une évidente interdépendance. Mais c'est tout juste l'inverse du découpage mis en place par la loi ferroviaire ardemment soutenue par les patrons de la SNCF et les fédérations syndicales UNSA et CFDT.

- **Trains en retard, supprimés ou bondés, quais inadaptés à l'affluence et dangereux, information souvent déficiente**, ... la situation perturbée est ressentie comme étant la norme quotidienne. Le mécontentement des usagers est accru par le fait que ces déplacements quotidiens sont des déplacements contraints domicile/travail/domicile.

Le nouveau contrat SNCF/STIF ne répond pas à cela

- **Les cheminots et les cheminotes doivent faire face** aux agressions, aux effectifs insuffisants, aux conditions de travail qui se détériorent, aux roulements de travail de plus en plus tendus. Le personnel des nombreuses entreprises sous-traitantes (nettoyage, sécurité, médiation, accueil...) est maintenu dans la précarité.

Le nouveau contrat SNCF/STIF maintient cette situation

- **Les investissements ne suffisent pas** pour rénover et entretenir correctement le réseau ferré, les rames, les quais, les gares et autres installations ferroviaires.

Le nouveau contrat SNCF/STIF ne permet pas de répondre aux besoins

Seule l'administratrice SUD-Rail a voté contre la validation du projet de contrat. Il a donc été approuvé par le Conseil d'Administration de SNCF Mobilités puis signé avec le STIF et sera donc mis en œuvre ainsi durant les 4 prochaines années (2016/2019).