



## TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 04 août 2021

## AUTOCONCURRENCE ET FILIALES

# OSLOW-COST, LE LABORATOIRE ANTISOCIAL

**Avec le projet OSLO (Offre de Services Librement Organisés), la SNCF affiche l'ambition de « conquérir » de nouvelles parts de marché sur le principe du libre accès (non conventionné) sur l'aérien et la route.**

**En réalité, cette nouvelle offre en matériel corail sur ligne classique concurrencerait aussi les trains de la SNCF (TER, TGV, Ouigo). Au passage, la Direction en profiterait pour effacer le contour des métiers, tirer un trait sur les règles actuellement en vigueur qui ont toujours permis jusqu'à présent une exploitation robuste et un haut niveau de sécurité. Elle vise un niveau de polyvalence du personnel jusque-là jamais atteint.**

Sous couvert de gagner en robustesse et en efficacité, c'est surtout pour adapter la production à un niveau d'effectifs qui sera réduit à la portion congrue que cette nouvelle offre a été conçue. Ce « modèle économique », directement inspiré du système *low-cost*, viendrait inmanquablement dégrader les conditions de vie et de travail des cheminots de cette filiale qui opérerait dans un premier temps deux relations de jour entre Paris et Nantes et Paris Lyon. Pour les futurs usagers de ce nouveau produit, ce serait aussi le régime sec avec des niveaux de service réduits au strict minimum. Pour la Fédération CGT des Cheminots, ce laboratoire risquerait de devenir un modèle qui sera observé à la loupe par les dirigeants et qui pourrait être décliné dans toute la SNCF.

## Des conducteurs aux multiples casquettes

Pour les ADC qui rejoindraient cette filiale, les mutations de leurs missions seraient profondes. Hormis la conduite pure des trains, les agents verraient leurs missions considérablement élargies :

- Opérations de coupes et accroches des trains (en lieu et place des AMV) ;
- Établissement des bulletins de freinage (en lieu et place des chefs de service) ;
- Réalisation de l'essai de frein (en lieu et place des chefs de service) ;
- Sur les journées de disponibilité, appui des équipes à bord des trains (en lieu et place des ASCT) ;
- Prise en charge des voyageurs en cas de situation perturbée (en lieu et place de l'Escale) ;
- Sorties / entrées dépôt des machines et évolutions des rames entre le Technicentre et la gare (en lieu et place des CRML).

Ce sont donc des missions n'ayant rien à voir avec le cœur de métier de la conduite qui viendraient « compléter » un métier qui requiert déjà de nombreuses connaissances. Mais ce serait surtout faire prendre le risque d'une dégradation du niveau de sécurité en multipliant les compétences et habilitations en tout genre.

Les différentes évolutions du métier font porter de plus en plus de responsabilités aux ADC, avec OSLO, la SNCF veut encore plus « charger la mule » malgré les risques encourus. Ce n'est tout simplement ni entendable, ni acceptable.



## **ASCT : de vrais couteaux-suissees !!!**

Le projet OSLO s'appuie sur une profonde remise en cause du métier et une polyvalence accrue chez les ASCT. Les agents se voient attribuer des missions qui jusque-là étaient assurées par des chefs de service ou des agents d'escale, voire relevant de la restauration ferroviaire.

La direction va même jusqu'à différencier les agents d'accompagnement à bord du train. En effet, il y aurait un ASCT garant de la sécurité, de la sûreté et de la sauvegarde des recettes et un ASCT responsable des services proposés à bord.

Depuis quelques années, on déshabille les ASCT de leurs missions de sécurité et là, par profit, les agents vont devoir réaliser les essais de freins, les bulletins de freinage et la signalisation arrière... sans compter le reste.

Un chef de bord n'est pas conducteur, n'est pas agent de manœuvre, ni chef de service et encore moins responsable du nettoyage dans le train. A l'instar de certains de nos voisins européens, nous avons toujours privilégié la sécurité plutôt que la polyvalence ! Nous ne pouvons pas accepter ce modèle qui va dégrader nos conditions de travail mais également les conditions de transport des usagers.

## **Les métiers de l'exploitation sacrifiés**

À travers ce projet, on le voit bien, la Direction souhaite aller bien au-delà de la supposée reconquête des voyageurs. Avec ce qu'elle appelle une « structure à taille humaine », elle veut instaurer un nouveau modèle de production basé sur des filiales, avec un cadre social au rabais et où la souplesse et la polyvalence seraient les maîtres-mots. Pas de vente humanisée, pas d'agents d'accueil ou d'escale, au profit d'une production basée sur le 100% bord....

Or, une exploitation ferroviaire robuste ne peut se jouer d'ajustements de dernière minute mais surtout d'approximations dans les rôles et fonctions de chaque acteur. Il en va de la sécurité des personnels et des usagers.

## **Pour la Fédération CGT des Cheminots, le projet OSLO est inacceptable !**

La SNCF doit au contraire être renforcée pour répondre aux besoins du service public, tout en garantissant des conditions sociales et de travail, le respect des métiers et la sécurité des circulations.

**ENSEMBLE, PRÉSERVONS NOS MÉTIERS  
ET RENFORÇONS LE TRAIN PUBLIC !**

