

# LETTRE OUVERTE

## AUX FUTUR·ES DÉPUTÉ·ES DE LA NATION

PARIS le 30 mai 2022.

**Le Comité Social et Économique des lignes HBK de la SNCF, instance de représentation du personnel, vous alerte sur les transformations successives dans l'entreprise et leurs effets de désintégration industrielle. À l'heure où le service public a montré son impérieuse nécessité, nous vous demandons, futur·es député·es de la Nation, de vous prononcer clairement sur les positions que vous adopterez lors de votre mandature. Parce qu'il y va de l'intérêt général, vos réponses seront rendues publiques.**

**La sncf a connu de nombreuses évolutions, en particulier les réformes de 2014 et 2018 qui ont intensifié la séparation du gestionnaire de l'infrastructure de l'entreprise de transport ferroviaire et ont imposé la structuration en 5 sociétés anonymes.**

Les contraintes financières induites au niveau national ont leur pendant au niveau régional à travers les contrats SNCF-Régions. En Île-de-France, cette autorité est exercée par Île-de-France Mobilités (IDFM). Le dernier contrat 2020-2026 porte de fortes contraintes tout en renforçant les objectifs en matière de qualité de service et de lutte anti-fraude et de transfert modal. La mise en place de ces réorganisations montre déjà ses limites, les fermetures de gares, de guichets, la réduction des plages d'ouverture, la baisse de présence cheminote dans les lieux où circulent les usagers sont incompatibles avec la qualité de service attendu. Le tout digitalisé engagé en lieu et place de la présence de salariés formés déshumanise et discrimine de larges catégories d'usagers (handicap, barrière des langues, moyens de paiement, accès aux réseaux, etc.) et de nombreux territoires. Partout, les projets conduisent à la réduction très importante des effectifs en production. Agents comme usagers subissent ces réorganisations successives sans que les effets cumulatifs ne soient jamais étudiés. Ces réorganisations sont structurelles et porteuses de transformations profondes de l'organisation de la production ferroviaire dont l'efficacité est conditionnée à des métiers à haute valeur technique, à l'opposé de la polyvalence induite par les réorganisations. Séparation de la maîtrise d'ouvrage de la maîtrise d'œuvre qui, si on l'ajoute à la réduction des effectifs précités, conduit notamment à un accroissement du recours à la sous-traitance et, à terme, à une perte de maîtrise des process par la perte des qualifications, et potentiellement à des risques sur la sécurité ferroviaire. Les accidents ferroviaires de ces dernières années (tel celui de Brétigny-sur-Orge) sont bien souvent consécutifs d'organisations issues d'une politique d'attrition des moyens. Le haut niveau de sécurité ferroviaire attendu par les usagers s'en trouve écorné depuis.

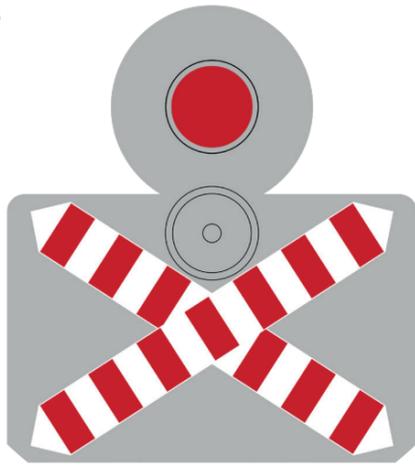
**Les projets de service en gare portent des effets importants tant pour les cheminots que pour les usagers.**

Ces projets ont pour la plupart fait l'objet d'études. Nous pouvons prendre l'exemple de la ligne H dont le service en gare a connu une très forte décroissance des effectifs en exécution (-35,4 % des agents d'escale et de service commercial en gare entre Paris et

Persan, Pontoise) de 2017 à 2021 rendant la tenue de nombreuses gares impossible (absence de cheminots présents dans les gares pour renseigner, secourir, prendre en charge, accompagner et délivrer des titres de transport) et détériorant le service rendu aux usagers.

Cette tendance se retrouve dans toute l'Île-de-France puisque nous constatons une baisse de 14,7 % des effectifs d'agents d'escale et de service commercial pour l'ensemble de Transilien de 2015 à 2019.

Le projet de service de la ligne H, dont la mise en œuvre est planifiée pour juin 2022, prévoit la multiplication des gares non tenues (sans présence d'agents), passant de 10 à 24, et la transformation des horaires de présence d'agents en gares. Ainsi, seules deux gares de cette ligne resteront ouvertes en horaires extrêmes, seules 13 gares maintiendront leurs guichets ouverts le week-end, avec une concentration des moyens sur les gares dites de mass transit que sont Saint-Denis et Ermont-Eaubonne.



Le déploiement de ce projet se fait sous couvert d'une autonomisation des usagers à travers les outils numériques. Pourtant l'autonomie des usagers est toute relative. L'accès aux transports est un élément essentiel à la construction des politiques publiques de lutte contre les exclusions.

La défenseure des droits a d'ailleurs pris position en juin 2021 sur l'accessibilité des transports publics ferroviaire, notamment sur les Points d'Accès Non Gérés (PANG) aujourd'hui dénommés « haltes » par la SNCF. Dans son communiqué de presse sont évoquées la question de l'atteinte au droit à la mobilité générée par la multiplication de fermetures de guichets et l'absence de tarification à bord.

**Ces projets impliquent que certaines missions actuellement réalisées par des agents de la sncf (la sécurité et la régularité) ne pourront plus l'être.**

Au vu de la multiplicité des réorganisations en cours, le CSE TN HBK a décidé de faire réaliser une étude par un cabinet d'expertise indépendant portant sur les transformations à l'œuvre. La situation actuelle de l'organisation et de la gestion du transport ferré est le résultat des décisions politiques d'Île-de-France Mobilités outre celles dictées par le gouvernement. Nous pouvons agir dans l'intérêt des territoires et des usagers du transport afin qu'ils puissent voyager au quotidien dans des conditions dignes et en toute sécurité.

Les cheminots que nous représentons ne demandent que cela. Ils en ont même besoin afin de leur redonner de la confiance, un sens au travail. Celui du service public.

**Un service public ferroviaire sous contrôle public sera toujours plus efficace, plus sûr, plus fiable et sécurisé qu'un découpage complexe qui privilégie des intérêts privés au détriment de l'intérêt général. Comment comptez-vous agir dans les prochains mois ?**

**CSE**  
**HBK**  
CHEMINOTS SNCF TRANSILIEEN

