

---

## Négociations VO 598 : faire le point !

---

Juin 2004, la direction sort en catimini, sans en parler à personne et surtout pas aux organisations syndicales, un référentiel ayant comme but de réorganiser les gares en Ile de France. Dès septembre, les premières restructurations dans les E.Ex de l'Ile de France sont annoncées ; c'est le cas en particulier sur l'E.Ex Melun où la direction planifie la suppression de plusieurs dizaines d'emplois.

### **Il a fallu plusieurs mois de mobilisation pour contraindre la direction à négocier.**

En se mettant massivement en grève en début de mois à partir d'octobre 2004, les agents commerciaux ont exprimé leur refus de cette directive d'organisation contraire au service public, contraire à l'intérêt des usagers et à celui des cheminots : l'augmentation de la flexibilité, la fermeture de guichets, de gares, le mélange des filières qui conduit les agents commerciaux à assurer des missions de sécurité dans les gares, à accompagner des trains ne va pas dans le bon sens.

Même si cette mobilisation a été inégale dans les E.Ex des régions de Paris, elle a contraint la direction à entamer des négociations sur les missions des agents du commercial en Ile de France et les critères tendant à organiser les gares et services offerts aux voyageurs.

Les réunions entre les Organisations Syndicales et la Direction arrivent à leur terme. **La VO 598 [qui va maintenant s'appeler VO 728] et les préconisations qu'elle contient ont fait l'objet de quelques modifications ; pour autant les objectifs et la faiblesse des moyens (humains, matériels,...) sont toujours à l'ordre du jour et restent inacceptables.**

### **Réduire les coûts de distribution est bien l'objectif de la direction IDF.**

L'objectif de la direction est bien d'accélérer l'usage des machines de distribution des billets de train par les usagers, augmenter l'accès à la télébilletique et ainsi réduire la présence des agents en diminuant le nombre de gares avec personnel.

Le reste n'est que « tarte à la crème » destinée à faire avaler un gâteau indigeste ; le but consiste évidemment à réduire les coûts et non à améliorer les conditions d'accès au service public ferroviaire.

- La fermeture des guichets dans les gares qui seraient selon les critères de la direction trop petites est maintenue.
- La flexibilité des agents qui passent des guichets à l'accueil selon les besoins « *l'agent commercial peut sur la même journée intervenir successivement dans 2 gares.. dans une 1<sup>ère</sup> pour assurer la point de soirée et dans une seconde pour assurer la présence en extrême soirée..* » et tout le nouveau texte est du même acabit.
- L'utilisation des agents d'Accueil pour effectuer des opérations tel que les réarmements des Signaux d'Alarmes par Interphonie.

- La possibilité pour un agent d'être seul dans une gare en extrême soirée..
- Malgré le refus unanime des syndicats la présence d'agents commerciaux sédentaires dans les trains d'extrême soirée est banalisée. Accompagner les trains est un métier : contrôleur, soumis à un examen après la formation adéquate, entraînant primes et salaire en conséquence.
- Vente/Après Vente : pour au moins les deux prochaines années et afin que la vente banlieue reste rentable, il sera toujours possible de vendre des billets grandes lignes aux guichets banlieue. Après 2007, c'est une autre histoire qui risque de tourner vinaigre puisque les objectifs de suppression des guichets sont maintenus. La direction refuse de se prononcer.
- L'existence d'une centaine d'agents à la qualification A dans des postes d'agents commerciaux en Ile de France. La direction IDF refuse de répondre positivement à la demande de SUD-rail de promotion immédiate à la qualification B de ces agents ... en évoquant des « difficultés statutaires » !?!
- Le pourcentage trop faible des « qualifications » C. Même si, sur ce point, il y a quelques avancées avec l'engagement d'arriver à 35% de qualifications C/B (Cela devrait entraîner une centaine de notations à C supplémentaires par des promotions et des reclassements.), on est encore loin de la proportion qui existe pour VFE qui est de l'ordre de 50% C/B. SUD-rail revendique qu'au minimum, les agents de l'Ile de France soient traités de la même manière que nos collègues de Grandes Lignes.

Ces dispositions ne sont pas acceptables. En ouvrant des discussions en janvier 2005, la direction a tenté de casser le mouvement qui était engagé dans certains établissements contre ces nouvelles normes d'organisation en Ile de France.

**A SUD-rail, nous n'avons jamais été dupes et nous savions dès le début que les dés étaient pipés : la direction n'a jamais eu l'intention de revenir sur les fondements de cette réorganisation en Ile de France.**

Fondements qui peuvent se résumer ainsi : **c'est « polyvalence/flexibilité pour tous les agents commerciaux et préparation de ceux-ci à la disparition du métier de vendeur en Ile de France », pour les voyageurs c'est toujours un peu moins de présence humaine dans nos gares de banlieue.**



**La VO 728 n'est pas fondamentalement différente de la VO598 ; il faut donc la combattre et SUD-rail s'y emploiera avec tous les agents et les organisations syndicales qui ne sont pas prêts à brader le métier d'agent commercial en Ile de France.**

St Denis, le 30 avril 2005