

[Tapez ici]



Paris, le 27 avril 2016

CCE du 27 avril 2016

Monsieur le Président,

Le 26 avril 2016 les cheminots se sont mobilisés fortement lors d'une nouvelle journée de grève unitaire dans l'ensemble des entreprises du secteur ferroviaire.

Les motivations de cette mobilisation sont de plusieurs natures :

- La construction d'un cadre social de haut niveau pour les cheminots, l'UNSA reste ferme sur sa position, à savoir construire un cadre social attractif de haut niveau. Les négociations dans l'entreprise s'engageront réellement le 4 mai, au regard du calendrier contraint qui s'impose à nous, nous demandons expressément à l'entreprise de ne pas jouer la montre sur ce dossier oh combien important pour les cheminots. Dès cette date nous attendons des réponses de nature à rassurer les cheminots. Dans notre déclaration liminaire du 24 mars 2016 dans l'entreprise, mais également lors des dernières commissions paritaires, nous avons exprimés nos revendications et nos attentes, nous estimons que la balle est maintenant dans le camp de la Direction, de l'UTP et du Ministère.
- L'emploi, avec le traitement en urgence des manques reconnus d'ADC, d'ASCT, d'agents de l'INFRA, nous assistons aux conséquences de suppressions de trains, de sous-traitance voire d'externalisations. Nous soulignons également les tensions dans les pôles RH qui mettent à mal le fonctionnement des services et qui pèsent sur la qualité de vie au travail voire pire ! L'UNSA demande que ces sujets soient appréhendés à leur juste valeur.
- Enfin nous demandons des engagements sur une véritable négociation salariale. Le report à une hypothétique date de réunion au premier semestre n'est pas de nature à nous satisfaire.

[Tapez ici]

L'ensemble de ces sujets n'a pas à ce jour, trouvé le moindre élément de réponse, ils sont de nature à accroître les tensions sociales, nous attirons l'attention de la direction afin d'apprécier à sa juste valeur la situation qui risque de se dégrader rapidement.

Bien que la situation du dialogue social dans l'entreprise fasse l'objet d'un point à l'ordre du jour, l'UNSA FERROVIAIRE souhaite intervenir en liminaire sur ce sujet car il dépasse la seule entreprise SNCF. Les négociations en cours dans la Branche et dans le Groupe Public Ferroviaire sont à notre sens un moment historique et conditionneront les conditions de travail des salariés du secteur pour les prochaines décennies.

Dans un calendrier contraint, il est en effet inutile de rappeler la date butoir du 30 juin fixée par la loi portant réforme du ferroviaire, nous souhaitons faire un point de méthode en revenant sur les réunions de la CMPN des 12 et 13 avril. D'un côté l'UTP propose un projet d'accord sur l'organisation du travail dans la branche (version du 5 avril) sans aucune plus-value et participe à la réunion sans volonté de négocier, d'un autre coté certaines organisations syndicales choisissent la violence pour exprimer leurs revendications.

Cette situation indigne d'un dialogue social responsable nous amène trois commentaires :

- Nous considérons que l'attitude de l'UTP est provocatrice et nous demandons que les négociations prennent enfin la dimension qu'elles méritent,
- Nous considérons que l'attitude des organisations syndicales ayant envahi la commission est inacceptable et indigne de partenaires sociaux devant se prononcer sur le cadre social de 160 000 salariés. L'UNSA ferroviaire condamne ces agissements et se réserve le droit d'entamer les procédures utiles. En effet deux membres de notre délégation ont fait l'objet d'un dossier d'accident de travail.
- Nous demandons au Ministère de mieux prendre en compte l'aspect logistique des réunions. En effet, il est selon nous inconcevable que dans une période d'application du plan Vigipirate de tels débordements soient possibles.

Ces négociations se tiennent dans un contexte socio-politique déplorable, mais également dans la perspective des travaux du quatrième paquet ferroviaire et son accord du 19 avril 2016 qui permettra à toutes les entreprises ferroviaires d'exploiter des services sur l'ensemble du réseau de l'UE à partir de décembre 2019. Puis, à partir de 2023, les autorités en charge des transports devront procéder à des appels d'offre ouverts à toutes les entreprises ferroviaires de l'UE pour les contrats de service public.

[Tapez ici]

Sans aucun doute, les semaines à venir seront déterminantes pour les aspects sociaux de la branche.

***Pour l'UNSA, un seul mot d'ordre : pas de moins-disant social !***

Nos revendications présentées à l'entreprise, à l'UTP et au Ministères vont dans ce sens.

Nous souhaitons également intervenir sur la situation des salariés de la filiale AVIRAIL. Au-delà de la problématique de la restauration ferroviaire, l'UNSA considère que la direction a le devoir de se soucier des salariés de ses filiales. Les attentes exprimées par ces salariés sont légitimes et l'UNSA demande qu'un regard particulier soit porté sur ce dossier.

En réponse aux liminaires, Loic HISLAIRE souligne la nécessité d'un cadre social de haut niveau afin de limiter la concurrence entre la SNCF et les nouveaux entrants. Le calendrier des travaux autant en interne qu'à l'UTP est arrêté, il convient toutefois de ne pas trainer afin de rassurer les cheminots et de s'inscrire dans la contrainte du 30 juin 2016. Il considère que le passage de 104 à 111 et 115 repos est un point important pour les EF.

Il revient également sur la question du transfert de personnel lors d'une perte de marché de la SNCF, ce sujet n'est aujourd'hui pas traité et nécessitera une loi.

**1 ➤ Consultation sur le projet d'apport, par SNCF Mobilités à la société S2FIT1, de 9 immeubles à usage principal de bureaux.**

Au regard de la complexité de ce dossier, l'ensemble des organisations syndicales demande une expertise sur ce dossier.

La Direction répond favorablement.

**2 ➤ Agenda social : point d'étape.**

Monsieur le Président,

Dans l'objectif commun recherché pour améliorer le niveau des relations sociales, il est nécessaire d'élaborer un processus concerté de l'exercice de la négociation collective.

De manière transversale aux différents niveaux de négociations (GPF, Epics, Etablissements, ...), un agenda social concerté et annuel peut être l'un des moyens de progresser en ce domaine. L'UNSA souhaite fortement que ces

[Tapez ici]

moments privilégiés de négociations soient pilotés par l'Epic de tête, garante de la cohésion du GPF.

Dans un même ordre d'idée, nous réitérons notre demande de faire présider toutes les instances par des responsables ayant pouvoir de décisions totales dans le périmètre considéré : à ce titre des exemples récents prouvent les difficultés de fonctionnement de certaines instances.

Anticiper et travailler la pratique du dialogue social, doivent optimiser les engagements entre la direction du GPF et les organisations syndicales.

L'UNSA émet le souhait que l'agenda social soit concerté, que ce soit pour son contenu mais également pour ces échéances calendaires. Et ce bien au-delà des négociations prévues par les lois sur les trois sujets rendus obligatoires : la qualité de vie au travail, la gestion des emplois et des parcours professionnels, la rémunération et la répartition de la valeur créée. Sur ce dernier point, l'UNSA se félicite des accords trouvés avec les intéressements calculés à SNCF Mobilité et SNCF Réseau ; les agents de l'Epic de tête toucheront également l'équivalent de l'intéressement négocié, que même ses détracteurs les plus farouches n'hésiteront pas à percevoir. Comprendront qui pourra...

Pour autant, et le récent conflit social national est là pour le rappeler, nous déplorons que l'entreprise puisse reporter en milieu d'année une véritable négociation salariale qui devrait être traitée prioritairement en début d'exercice, surtout quand il est constaté que les cheminots n'ont perçu aucune augmentation en ce sens depuis mi 2014.

Enfin, si l'UNSA prend acte de la volonté d'inscrire un agenda social, nous souhaitons que celui-ci soit évolutif et réactif, c'est à dire puisse évoluer en fonction des actualités et des événements importants non connus au moment de son élaboration.

M. AMBROSINI confirme que les partenaires sociaux et les services de la direction ont dépensé beaucoup d'énergie pour le dialogue social lié à l'intégration des personnels de RFF et à la mise en œuvre de la réforme du ferroviaire. Des sujets importants restent à traiter, il font l'objet de l'agenda social, ce dernier n'étant pas exhaustif.

Il n'exclut pas une évolution de la grille salariale pour la rendre plus fluide, sans toutefois remettre en cause cette dernière.

*Nous réitérons notre demande à voir les IRP présidées par les Directeurs de Région et les DET.*

[Tapez ici]

### **3➤ Information sur la mise en œuvre de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains.**

Monsieur le Président,

Avec l'arrêté du 7 mai 2015 qui doit entrer en vigueur le 20 mai 2016, les fonctions de sécurité disparaissent et sont remplacées par des tâches de sécurité :

- les TES : Tâches Essentielles pour la Sécurité correspondant au périmètre d'agents de l'ancien arrêté
- les TSAE : Tâches de Sécurité Autres qu'Essentielles correspondent au nouveau périmètre de fonctions, notamment organisationnelles complétées par la recommandation de l'EPSF

Dès 2014, 4 groupes de travail ont été mis en place, infrastructure, mainteneur du matériel, circulation et production trains, ASCT, ceci pour réexaminer les critères médicaux destinés à évaluer l'aptitude à la sécurité : exercice périlleux car très technique d'un point de vue *Médical* et *Métiers*. Le 1<sup>er</sup> GT *circulation et production train* s'est tenu en 2014, le prochain aura lieu... le 12 mai 2016.

L'UNSA déplore très vivement le peu de dialogue social des services médicaux, voire un certain mépris envers les représentants du personnel. L'intervention récente de M.ROCHE au CE EPIC SNCF en est un exemple. Optim'services doit pourtant passer aussi par l'optimisation du dialogue social, d'autant plus primordial aujourd'hui dans ce contexte inter EPIC et avec tous les textes du GPF qui traitent de l'aptitude des personnels effectuant des tâches de sécurité. Le préventif est toujours préférable au curatif.

Avec la mise en application du décret, l'employeur ferroviaire sera libre de définir ce qui est essentiel ou non pour accomplir les tâches de sécurité ferroviaire autres que la circulation. Notre crainte est un désengagement de l'état de sa responsabilité vis-à-vis de l'exigence de sécurité ferroviaire qu'il prône par ailleurs, en laissant les futurs opérateurs et filiales, qui auront accès aux emprises ferroviaires, décider du niveau de sécurité qu'ils estiment acceptable.

L'application informatique sensée remplacer le plan de Veille informatique à Maintenance et Travaux, mais surtout aider les dirigeants "habilitants" ne sera pas prête avant début 2017.

D'ici-là, les habilitations ne seront donc pas toutes renouvelées pour se mettre conforme au nouvel arrêté, mais seront simplement renouvelées "au fil de l'eau" pour celles arrivant à échéance.

[Tapez ici]

Tout cela arrive dans une période où il est reconnu nécessaire d'alléger la charge de travail des DPX, alors même que le nouvel arrêté va générer un surcroît de travail, car il ne faudra pas seulement réécrire des cartes, mais compléter les formations des agents pour que leurs compétences répondent bien aux exigences des nouvelles habilitations.

Par ailleurs le Référentiel EPSF OP 00849 donne désormais les **préconisations** de l'EPSF concernant les aptitudes physiques requises. Mais le RH 00963 n'a toujours pas été mis à jour pour clarifier les exigences médicales et psychologiques que retient le GPF

La procédure IN 1474 n'est toujours pas éditée, et les E-contrôles nécessaires à l'extension des compétences n'ont toujours pas été adaptés. La Direction de l'entreprise semble à la peine sur le sujet et demande néanmoins aux établissements de mettre en œuvre le texte.

En résumé, il y a un malaise qui, pour l'UNSA, trouve sa cause dans le manque de moyens humains déployés pour cet arrêté, tant dans les Directions que dans les établissements.

Sachant qu'aucun texte de loi n'impose que l'aptitude médicale sécurité soit vérifiée par une médecine spécifique dite d'aptitude sécurité, l'UNSA Ferroviaire demande :

- que les médecins du travail redeviennent compétents sur ce sujet, la Direction de SNCF Réseau partageant apparemment aussi ce point de vue.
- une homogénéisation des critères médicaux pour l'ensemble des Tâches Essentielles à la Sécurité en suivant les préconisations de l'EPSF 5RCA-B 0 n°1, notamment pour les entreprises extérieures qui travaillent ou travailleront dans les entreprises ferroviaires.

L'UNSA attend des réponses précises sur les points suivants :

- quelle Autorité déterminera les examens médicaux pour l'aptitude des agents assurant des missions de sécurité ferroviaire ?
- quelle Autorité déterminera les examens médicaux complémentaires ?
- l'agent aura-t-il le choix pour réaliser ses examens complémentaires, par exemple demander une consultation de cardiologie, dans les services médicaux de l'entreprise ou ailleurs ?
- quels sont les enjeux économiques et le coût de ces changements ?
- quels moyens pour pallier à la pénurie de Médecins du Travail et la difficulté à les recruter ?
- à quand la mise en place des moyens nécessaires pour un véritable accompagnement des agents soumis à la visite d'aptitude, même s'ils ne sont pas des débutants à cet exercice.

[Tapez ici]

Nous notons que les responsabilités en la matière se déplacent de l'Etat vers les entreprises, ce qui pour nous n'est pas un gage de renforcement de la sécurité sur lequel l'Etat s'est engagé.

Ce point a fait l'objet d'un échange lors de la réunion du 28 avril auprès du Ministère des transports, une réunion spécifique sera organisée au Ministère avec les services techniques de ce dossier.

#### **4 ➤ Information sur les conséquences financières et de production de la suppression de relations TET.**

MOTION DES ELUS DU CCGPF CGT /UNSA Ferroviaire/ SUD-Rail /CFDT PORTANT SUR LE POINT 4 I NSCRIT A L'ORDRE DU JOUR DE LA SEANCE PLENIERE DU 27 AVRIL 2016, INTITULE « INFORMATION SUR LES CONSEQUENCES FINANCIERES ET DE PRODUCTION DE RELATION DE TET.

Monsieur Le Président,

Considérant, comme l'a confirmé la direction de SNCF Mobilités aux élus de la Commission économique du CCGPF réunie le 13 avril 2016, qu'un projet de modification importante de l'activité Intercités, des Trains d'équilibres du territoire (TET), et des trains de nuit, était sur le point d'être mis en œuvre dans les prochaines semaines ;

Considérant également que la SNCF a soumis à l'Etat, autorité de tutelle de la SNCF, dès janvier 2015, un plan détaillé portant sur une révision à la baisse de l'offre TET et reconnaît avoir, depuis, élaboré des hypothèses précises sur les répercussions touchant la production, l'emploi et l'organisation du travail, en fonction des lignes ou des sites potentiellement impactés ;

Considérant que la direction a déclaré aux élus de la Commission économique attendre désormais le 1<sup>er</sup> juillet, date à laquelle le Ministre des Transports doit annoncer des décisions définitives sur l'avenir des TET, pour engager des mesures opérationnelles de restructuration et d'adaptation ;

Considérant toutefois que le Premier ministre et le Président de la région Normandie ont d'ores-et-déjà annoncé à la presse, le 25 avril 2014, la conclusion d'un accord sur la restructuration de cinq lignes TET, accord auquel la SNCF est partie prenante, sans que les instances représentatives du personnel cheminot n'aient été consultées ;

Considérant enfin que, malgré leur demande d' « information sur les conséquences financières et de production de la suppression de relation TET », inscrite au quatrième point de l'ordre du jour de la réunion du CCGPF du 27 avril 2016, les élus n'ont reçu ni document écrit, ni réponse conséquente à leurs questions ;

Dès lors, les membres élus du CCGPF, unanimes,

Estiment qu'il appartient à la direction de la SNCF, sur le fondement des articles L.2323-1 et L.2323-2 du Code du Travail, de les informer et de les consulter préalablement à toute décision sur le projet de réorganisation des TET.

[Tapez ici]

Sachant que son objet est assez déterminé pour que son adoption ait une incidence sur l'organisation, la gestion et la marche générale de l'entreprise et que les discussions pouvant surgir ultérieurement ne sont pas de nature à remettre en cause, dans son principe, le projet qui va être adopté.

Les élus du CCGPF demandent, donc en conséquence, à être complètement et utilement consultés sur le projet de réorganisation de l'activité TET et trains de nuit préalablement au 1<sup>er</sup> juillet 2016.

Yves LESCAROUX, responsable de la production TET n'exclut pas une consultation sur le dossier de réorganisation, toutefois il ne pourra le présenter qu'après les décisions du Ministère des transports attendues mi-juillet 2016.

## **5 ➤ Etat des lieux de la production.**

Ajourné par manque de documents.