

Réunion du  
Jeudi 26 septembre 2019



## Préambule :

L'ordre du jour de cette réunion de CSE est une fois de plus chargée :

- Approbation des Procès-Verbaux des mois de mars et juillet 2019.
- 5 points en information dont 3 en vue d'une consultation.
- Un point sur la Santé Sécurité et les Conditions de Travail (SSCT), obligation trimestrielle de l'employeur, laissant plus qu'à désirer au regard des documents transmis à vos élus.

La délégation **UNSA-Ferroviaire** a abordé l'actualité sociale dans sa déclaration liminaire :

- Nomination de Jean-Pierre FARANDOU à la tête de la SNCF,
- Réforme des retraites,
- Fin des embauches au Statut et arrivée de la concurrence sur le territoire national.

Sans oublier les sujets locaux et en particulier l'agression de la collègue, ADC de l'Etablissement Traction de Paris Est le 22 septembre dernier rue d'Alsace.

Vos élus **UNSA-Ferroviaire** ont rappelé à la Direction ses obligations en matière de sécurité et conditions de travail de ses salariés (**Art. L4121-1 du code du travail**).

## ➤ Santé Sécurité et Conditions de Travail : Bilan des accidents de travail et des reclassements.

La loi impose à l'employeur la tenue de 4 réunions du CSE par an, ayant pour objet (en tout ou partie) les sujets de SSCT. **Vos élus UNSA-Ferroviaire** ont jugé, les informations fournies en amont de ce CSE ainsi que les documents transmis plus que minimalistes sur des sujets aussi importants que peuvent l'être vos conditions de travail...

**La délégation UNSA-Ferroviaire a demandé le report de ce sur une réunion spécifique** reprenant le bilan des accidents de travail et de trajets, la situation des excédants et des reclassements mais aussi les droits d'alertes et les droits de retraits sur EPT4.

Cette demande a été soutenue par l'ensemble des délégations présentes.

➤ **Technicentre de Paris Est (Noisy-le-Sec) : Rattachement du PEVAT à l'Ingénierie du Matériel.**

Bien que cette réorganisation soit présentée comme une modification de rattachement hiérarchique pour les agents du PEVAT du TPE, elle soulève une fois de plus le problème des changements de périmètres CSE en cours de mandat. Certes, cela clarifie la situation administrative, en particulier pour les exercices de notations à venir, des agents concernés ; toutefois **L'UNSA-Ferroviaire** a déjà alerté la Direction sur le sujet de la représentation des agents au sein de l'instance CSE. Tout comme pour le rattachement des ADC TGV à l'Axe Est, les agents du PEVAT vont être rattachés à un CSE pour lequel ils n'ont pas eu voix au chapitre lors des élections professionnelles de novembre 2018 !

Mais qu'à cela ne tienne, la Direction persiste et signe : elle continue à vider le CSE EPT4 de ses cheminots et de leurs élus.

A ce rythme, avant la fin du mandat (décembre 2022), le peu d'élus restant se réuniront pour jouer à la belote ou au tarot puisqu'ils n'auront plus d'agents rattachés au CSE qu'ils représentent !!!

➤ **Evolution des procédures applicables à la mise en mouvement des trains.**

Il ne s'agit ni plus ni moins que de rajouter aux missions des Agents De Conduite l'autorisation de départ des trains.

Pour **L'UNSA-Ferroviaire** plusieurs points sont à soulever :

- Quelles formations pour les ADC ?
- Seront-ils tous formés d'ici le 15 décembre 2019 ?
- **Quel impact sur l'emploi des ASCT ?**

Nous sommes une fois de plus face à un sujet de productivité : comment faire à l'identique avec moins d'agents ?

**L'UNSA-Ferroviaire** ne cautionne pas cette productivité accrue de l'entreprise sur l'EPIC Mobilités, et encore moins lorsque

celle-ci impacte la sécurité des agents ainsi que des clients !

➤ **Projet Nouvelle Exploitation Transilien ORION.**

Alors que ce projet, qui a pour objectif d'optimiser la gestion du plan de Transport en Ile-de-France, est présenté en information dans notre CSE (avec plusieurs points d'étape à venir), il est légitime de se demander pour quelles raisons d'autres CSE tels que HBK ou LAJ prévoient d'ores et déjà une consultation des élus.

Les élus **UNSA-Ferroviaire** ont obtenu lors du CSE du 27 septembre le report de cette consultation en 2 phases (ligne B et ligne H). Bien qu'ORION soit présenté comme l'outil d'optimisation du travail pour les Gestionnaires de Moyens, les inquiétudes et les interrogations sont nombreuses.

Certains y trouvent déjà des impacts positifs, en particulier dans les PCAT où selon les dires de certains les conditions de travail des agents sont améliorées de façon significative.

**Pour autant, quel sera l'impact à court, moyen ou long terme d'ORION sur l'emploi des GM ?** A ce stade du projet la Direction n'est pas en capacité de répondre.

**L'UNSA-Ferroviaire** n'est pas dupe, le déploiement d'un logiciel pour remplacer 6 outils de gestion des trains et du personnel aura obligatoirement des conséquences sur l'emploi, mêmes si celles-ci ne sont pas visibles de suite.

**L'UNSA-Ferroviaire** s'interroge sur les possibilités développées par ce logiciel en comparaison des fiches de postes des GM. A cette interrogation pas de réponse pour l'heure.

Le projet a été présenté dans l'ensemble des CHSCT des Direction de Lignes d'Ile-de-France en 2018 :

- en septembre pour le module Bus,
- en décembre pour l'étude ADC et la planification du matériel roulant.

Pour autant, le dossier qui a été présenté à vos élus **UNSA-Ferroviaire** ne reprend pas l'avis émis par les CHSCT lors de ces présentations.

Si la Direction nous annonce ce projet comme « *étant le meilleur ami du GM* » nous pouvons légitimement nous demander ce que cachent ces paroles. A cela, il nous est répondu que « *que le travail va s'enrichir avec de vraies compétences métier* ». Il est sans nul doute certains que cet argument sera de nature à ravir nos collègues GM.

Et que dire des formations à l'outil ! Comment sont-elles ou seront-elles dispensées ? Quel cahier des charges pour la formation ? Le e-learning est-il de mise ? Ces formations prévoient-elles un maintien des compétences des RA et des TT pour les agents en cas de bugs informatique ? Pour **L'UNSA-Ferroviaire** il y a encore trop de zones d'ombres, ce qui est loin d'être rassurant.

Quant aux sites pilotes, en dehors de St Lazare (LAJ), les opérations de mise en situation se font sur le plateau commun de St Denis. **L'UNSA-Ferroviaire** s'interroge : les GM sont-ils amenés à rejoindre le plateau commun dans futur plus ou moins proche ? Pour **L'UNSA-Ferroviaire** il est évident qu'il s'agit d'un projet non abouti à ce jour et qui se construit sur la durée (déploiement prévu pour 2021 au plus tard).

C'est pour cela que vos élus **UNSA-Ferroviaire** seront attentifs aux présentations qui leurs seront faites à l'occasion des points d'étapes à venir et vous tiendront informés des évolutions de projet.

Prochains déploiements :

- novembre 2019, sur le T4 pour le SA 2020,
- roulements rames en avril 2020,
- fin de CARAIBES pour l'été 2020.

Une nouvelle présentation sera faite aux élus du CSE EPT4 à l'été ou à l'automne 2020.

### ➤ SA 2020 et parcours pro CRTT sur l'ETT PE.

Afin d'informer les Organisations Syndicales des documents présentés en CSE sur le SA 2020 et le parcours pro CRTT, la Directrice du T4 les a conviées à une table ronde le 18 septembre dernier.

**L'UNSA-Ferroviaire** tient à saluer cette démarche qui vise à la qualité du dialogue social que certains partenaires sociaux ont tendance à perdre de vue.

Le GRH 826 (protocole d'accord sur l'amélioration du dialogue social et prévention des conflits à la SNCF) prévoit dans son article 1.4 la présentation des évolutions engagées aux Organisations Syndicales.

Force est de constater, que cette démarche de la Directrice du T4, est positive puisque les éléments de modification du référentiel « SA 2020 et parcours professionnel des CRTT de Paris Est » soulevés lors de cette table ronde ont été intégrés au document présenté en CSE. Pour exemple, nous vous annonçons dans notre communication du 23 septembre un maintien des prérequis sur 6 mois. La demande, en table ronde, de maintenir les prérequis au-delà de ce délai a été validée.

#### Prochains CSE ordinaires :

- ✓ Mardi 29 octobre
- ✓ Jeudi 28 novembre
- ✓ Jeudi 19 décembre



Vous souhaitez recevoir nos informations, inscrivez-vous

depuis une adresse personnelle\* à :

[unsaferrroviaire.cseept4@gmail.com](mailto:unsaferrroviaire.cseept4@gmail.com)

\*l'utilisation de la boîte mail professionnelle est déconseillée



**Vos élus du CSE EPT4**

[unsaferrroviaire.cseept4@gmail.com](mailto:unsaferrroviaire.cseept4@gmail.com)

## Notre déclaration liminaire :

Monsieur le président,

La période estivale s'achève à peine que l'actualité ferroviaire est au cœur de toutes les attentions.

Alors que la mise en œuvre du Nouveau Pacte Ferroviaire issu de la Loi du 27 juin 2018 est en cours de rédaction au sein du Groupe Public Ferroviaire et avec l'UTP sans l'intégralité des applications et sous la surveillance du gouvernement, nous venons d'avoir mercredi 18 septembre la confirmation officielle du nom du futur président du GPF, Jean-Pierre FARANDOU. **L'UNSA-Ferroviaire** n'est pas dupe : le nouveau Président du GPF va recevoir sa feuille de route de la part du Gouvernement.

Bien que cette nomination attendue nous rassure, de par ses connaissances du milieu ferroviaire et son expérience au sein de la SNCF, nous espérons qu'il n'oubliera pas durant son mandat d'où il vient et son ADN de « cheminot ».

Côté gouvernement, nous avons assisté à un jeu de chaises musicales : la secrétaire d'État aux Transports, Élisabeth BORNE, a été nommée Ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports.

Le député et rapporteur du projet de loi de réforme ferroviaire, Jean-Baptiste DJEBBARI, a quant à lui été nommé Secrétaire d'État. Sa première mission sera de mener à son terme la Loi d'Orientation des Mobilités. Cette dernière déposée en novembre 2018 aurait pu avoir un impact positif sur le monde du ferroviaire mais l'UNSA-Ferroviaire ne la juge pas assez ambitieuse et structurante comme par exemple la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) de 1982.

En effet, **l'UNSA-Ferroviaire** rejoint les critiques de la Fondation Nicolas-Hulot sur cette loi. La LOM ne joue pas assez son rôle de levier pour la transition énergétique. La fondation pointe notamment l'absence de cap et d'objectifs chiffrés. La loi n'est pas assez structurante en fixant un cap de long-terme en matière de fin des carburants fossiles et du tout-routier, elle n'oriente pas les investissements vers les modes de transport les moins polluants dont le mode ferré, elle ne soutient pas les alternatives à la voiture individuelle au quotidien en indemnisant mieux les salariés qui utilisent le vélo ou le covoiturage. Bref, cette loi s'apparente davantage à un effet d'annonce qu'à un changement de paradigme nécessaire pour l'avenir de la planète.

Cela aurait pu être également l'occasion de trouver des solutions pour les Petites Lignes ferroviaires que nos technocrates nomment « lignes de dessertes fines » : **l'UNSA-Ferroviaire** rappelle qu'une trentaine de lignes ont déjà fermé depuis une dizaine d'années et que sur 30 000 km, la moitié subit des ralentissements. **L'UNSA-Ferroviaire**, elle, ne perd pas de vue que pour les usagers, ce sont **les lignes du quotidien** !

Pour l'UNSA-Ferroviaire, l'arrivée de la concurrence n'arrangera pas cette situation. Bien au contraire !

Aujourd'hui, sur le réseau global, le coût afférent au fonctionnement actuel du ferroviaire est dilué sur l'ensemble des lignes. Nous bénéficions d'un effet de taille, ce qui permet d'obtenir une économie d'échelle sur les charges de structure (que la Direction cherche à diminuer). Le personnel, le matériel, les coûts de distribution sont mutualisés sur l'ensemble du système ferroviaire pour offrir aux usagers le même service sur l'ensemble des lignes (ce qui diminue mécaniquement le coût unitaire de chaque ligne). C'est un système équilibré où les lignes peu rentables sont financées par les lignes à forte fréquentation. De cette logique est née la SNCF rassemblant et nationalisant toutes les lignes ferroviaires privées. De cette logique est né le statut des cheminots ainsi que ses spécificités en termes d'acquis sociaux. Le résultat ? Un système ferroviaire efficace offrant un seul et même service à toute la population dans une logique d'aménagement du territoire et de service public.

Mais qu'en sera-t-il demain ? **L'UNSA-Ferroviaire** n'est pas dupe. Les acteurs privés se précipiteront bien évidemment sur les lignes rentables. Regardons ce qui se passe sur TER : les conventions affichent des priorités différentes, certaines restent fidèles à l'opérateur historique, d'autres favorisent l'introduction de nouveaux opérateurs d'autres se laissent tenter avec des « tickets

détachables » ouvrant une partie de leur réseau à la concurrence... sans parler de l'hétérogénéité des services, du cadencement, de la complémentarité TGV/TER, de l'intermodalité, de la tarification,... Bref, rien que pour TER, le risque est bien d'avoir sur les 11 réseaux, une multitude de façons de réaliser l'offre ferroviaire régionale pour un TER à plusieurs vitesses ! Et nous n'avons pas abordé les problématiques Transilien ou Voyages. Nous ne reviendrons pas sur le scandale des files d'attente pouvant atteindre 5 heures cet été lors des départs en vacances.

**Sans un GPF intégré, humanisé et acteur du progrès social, il n'y aura pas d'avenir pour le système ferroviaire. Ce sont les conditions sine qua non pour assurer la sécurité des voyageurs qui ont besoin chaque jour du train.**

Un sondage Harris Interactive, publié le 2 septembre, a mis en exergue que **la moitié des Français sont prêts à « ne plus utiliser de véhicule individuel » et que les deux tiers des Français interrogés (65 %) se disent prêts à renoncer à l'avion. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il ne manque qu'une réelle volonté politique en faveur du ferroviaire pour que cela change.**

Nous profitons de cette instance pour le rappeler, une fois de plus : le client doit être au centre des préoccupations de la SNCF et des acteurs du ferroviaire. Si la chaîne de voyage « porte à porte » est trop complexe (avec multiplicité des acteurs, de tarifications, de la qualité de service,...) le client ne s'y retrouvera pas et privilégiera au final sa voiture personnelle.

### Concernant le périmètre de notre CSE :

Dimanche dernier une agent de l'Etablissement Traction a été agressée Rue d'Alsace. La délégation **UNSA-Ferroviaire** ne peut qu'être scandalisée par cet acte de violence gratuite. Cet accès est connu depuis longtemps pour ses problèmes de squat, de sentiment d'insécurité et de manque de sûreté. Ce n'est pas faute pour l'UNSA-Ferroviaire, d'avoir à plusieurs reprises au sein de plusieurs CHSCT (à l'époque) alerté la Direction sur ce sujet ! Notre délégation vous rappelle une fois de plus vos obligations au regard du L4121-1 du code du travail et vous invite à prendre les mesures suivies d'effet qui s'imposent : Monsieur Le Président, Vous êtes Garant de la Santé Mentale et Physique de vos salariés !

Pour conclure, concernant le projet de réforme des retraites, le rapport Delevoye est à peine paru que l'on sent déjà une volonté de passer des 42 régimes spéciaux de retraite à un système universel par points.

Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, la pénibilité est la grande absente de tous les débats. Nous rappelons une fois de plus que l'industrie ferroviaire fait circuler des trains de nuit comme de jour, régénère son réseau en permanence, quelles que soient les contraintes ou les conditions climatiques.

En l'état actuel des préconisations, pour **l'UNSA-Ferroviaire**, le grand perdant de cette énième réforme des retraites est le corps social dans son ensemble. Les Cheminots ne sont pas en reste !!!

**L'UNSA-Ferroviaire** insistera pour que cette réforme permette entre autres :

- une période de transition longue d'au moins 15 ans,
- la prise en compte de la pénibilité et des spécificités des métiers,
- la prise en compte des primes et des carrières longues.

Les partenaires sociaux ne devront pas être dans l'immobilisme, mais acteurs afin d'ouvrir les négociations pour déterminer les axes essentiels tels que la valeur du point ou le taux de cotisation.

C'est pour ces raisons que **la Fédération UNSA-Ferroviaire** a appelé à une journée de manifestation sur les retraites, les régimes spéciaux et le service public. La mobilisation massive des cheminots qui œuvrent au quotidien pour leur entreprise lors de cette journée du 24 septembre sera sans nul doute fondatrice d'un mouvement de plus grande ampleur, si le Gouvernement se refuse à véritablement négocier avec les partenaires sociaux et à continuer dans sa vision dogmatique de la concurrence.

**La Délégation UNSA-Ferroviaire**



**Vos élus du CSE EPT4**

[unsaferroviaire.csept4@gmail.com](mailto:unsaferroviaire.csept4@gmail.com)