



# DÉCLARATION

Montreuil, le 06 novembre 2019

## COMMISSION PARITAIRE PERMANENTE DE NÉGOCIATION ET D'INTERPRÉTATION DU 6 NOVEMBRE 2019

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs,

La colère des cheminots s'est largement exprimée après l'accident ferroviaire survenu le 16 octobre dernier en Champagne-Ardenne.

Elle s'est traduite notamment par des droits de retrait face à une situation dont la direction du Groupe Public Ferroviaire (GPF) a mis du temps pour en mesurer la gravité.

Dès le lendemain de l'accident, la Fédération CGT des cheminots a déposé une Demande de Concertation Immédiate et demandé qu'une réunion de concertation soit programmée dans les meilleurs délais.

Force est de constater que la direction du GPF n'a pas été en capacité de mesurer l'ampleur de cette colère. Et pour cause, elle est de plus en plus déconnectée des réalités de la production au quotidien, dans des conditions toujours plus difficiles, faute de moyens pour assurer une production de qualité.

Cette dégradation voulue et assumée par la direction écœure les cheminots qui portent en eux les valeurs du Service Public, du travail bien fait, permettant de faire circuler chaque jour des milliers de circulations ferroviaires en toute sécurité, tant pour les personnels que pour les milliers d'usagers du train.

Chaque cheminot, quel que soit son métier, chacun à son poste ou fonction, concourt chaque jour, grâce à son expérience, sa formation, sa technicité et son savoir-faire, à assurer les missions de service public en toute sécurité. C'est cela qui donne un sens au travail et fait la fierté de notre corporation.

C'est aussi pour ces raisons que la réaction des cheminots à cet accident a été forte.

Depuis de trop longues années, les cheminots subissent de plein fouet la politique d'entreprise qui n'a qu'un seul but, casser l'entreprise historique et le service public.

Cette politique a détruit de nombreux emplois de cheminots, dégradant fortement leurs conditions de travail, mais aussi les conditions de transport des usagers. Elle a également de fortes conséquences sur la sûreté et la sécurité ferroviaire.

Ainsi, la généralisation de l'EAS en région avec des matériels ne permettant pas aux ADC de circuler dans des conditions d'exploitation en toute sécurité, ulcère la population des conducteurs, car ils se sentent, à raison, en danger.

Dans le même temps, la généralisation de l'EAS sur l'ensemble du territoire contribue à déshumaniser les trains, et ce alors que la même logique d'abandon est appliquée aux gares, avec la fermeture des guichets et la suppression annoncée de l'autorisation de départ maintenue coûte que coûte au 15 décembre prochain.



Cette situation contribue à détériorer fortement le contexte « sûreté » dans les gares et dans les trains.

Plusieurs accidents récents viennent malheureusement renforcer ce sentiment d'insécurité pour leur intégrité physique, mais aussi celles de nos usagers. A titre d'exemple, nous n'en citerons que quelques-uns survenus récemment :

- Les 2 chocs suite à accident de personne survenus sur la région de PSE sur du matériel Régio2N, ayant eu pour conséquences l'inhibition du SAL et du SAR ;
- Le choc d'un AGC au PN survenu le 16 octobre 2019 entre Mohon et Poix-Terron.

A chaque fois, les circulations étaient en exploitation EAS et à chaque fois, l'ADC s'est retrouvé seul et isolé à devoir traiter une multitude de procédures réglementaires et gérer les usagers, le tout en état de choc.

Sur chacun de ces cas, les chocs ont endommagé les engins moteurs, ôtant ainsi à l'ADC d'importants dispositifs de sécurité, comme le SAR et le SAL.

Dès lors, en l'absence de tels dispositifs de sécurité, l'ADC se trouve face à une double injonction imposée par sa réglementation, à savoir :

- Protéger d'urgence la circulation par un dispositif l'obligeant à quitter la rame et à abandonner les usagers seuls dans un état de choc, voire blessés ;
- Gérer les usagers en les plaçant en sécurité et en évitant qu'ils ne sortent de la rame, le tout sans interphonie, puisque la batterie est coupée suite à choc.

La conception de ces matériels pose donc problème et semble à nos yeux, rendre son exploitation en EAS impossible, puisque l'intégrité physique de l'ADC n'est pas garantie et qu'en plus, les dispositifs de sécurité mis en œuvre pour permettre l'exploitation en EAS disparaissent lorsque l'agent de conduite en a le plus besoin.

La Fédération CGT des cheminots exige le retour d'ASCT sur l'ensemble de ces circulations afin de permettre à l'ADC de se

concentrer uniquement sur la gestion de la sécurité ferroviaire.

Une enquête interne de la Direction des Audits Sécurité (DAS) et du BEATT ont été engagées.

Pour ce qui est de l'enquête de la Direction des Audits Sécurité, le rapport qui a été rendu élude la question centrale de l'EAS.

Dans le même temps, la direction du Matériel reconnaît la vulnérabilité de ces matériels en cas de chocs, ce qui est somme toute assez fréquent dans le milieu ferroviaire qui, rappelons-le, est un système ouvert.

Selon les préconisations de la Direction des Audits Sécurité, on s'oriente vers un renforcement de la conception du module de protection des organes de sécurité.

Pour autant, quand ce renforcement sera-t-il effectif ? Sachant qu'il y a aujourd'hui plus de 800 rames de type AGC en circulation ? Quelles mesures immédiates en attendant que les modifications soient réalisées ?

Autant de questions qui sont aujourd'hui sans réponse !

La présence d'un ASCT, qui est un professionnel formé à la sécurité, est, pour la CGT, un élément de réponse immédiate.

Dans le cas de l'accident du 16 octobre, ce dernier aurait pu prendre en charge la sécurité des usagers qui, majoritairement, ont été blessés en évacuant la rame sans aucune assistance !

Pas un mot de tout cela dans le rapport de la Direction des Audits Sécurité !

Dans le même temps, un sondage réalisé par BFMTV, qui n'est pas connu pour être un soutien indéfectible du mouvement social, révèle que 78 % des personnes interrogées souhaitent la présence d'un contrôleur à bord.

Ce même sondage pointait par ailleurs que les usagers soutenaient majoritairement la réaction des cheminots dans le cadre du droit de retrait !

Cette colère des cheminots s'est aussi exprimée ces derniers jours au Matériel.

Lorsque leurs repos ont été remis en cause, les agents du Matériel de l'atelier TGV de Châtillon ont eux aussi massivement débrayé,

et en moins de trois jours, ils ont fait reculer la direction.

Cette expression traduit un vrai ras-le-bol sur la faiblesse des rémunérations, le manque de moyens pour faire un bon travail, et l'explosion de la précarité dans les ateliers, avec un recours massif à l'intérim.

C'est pourquoi la Fédération CGT des cheminots porte les revendications suivantes pour les cheminots du Matériel :

- Exigence d'une Table Ronde nationale Matériel toutes activités ;
- Augmentation de la Prime de Travail Matériel de 200 € pour tenir compte des conditions d'exercice du métier de ces dernières années ;
- Augmentation de l'Indemnité de Résidence Zone 1 de 150 € pour tenir compte du surcoût de la vie spécifique à la Région Parisienne ;
- Négociation, dans chaque atelier, d'une requalification des postes pour tenir compte de l'évolution de la technicité et pour assurer un meilleur déroulement de carrière ;
- Négociation, dans chaque atelier, d'une augmentation des cadres d'organisation pour assurer toute la charge de travail et plan de recrutement de tous les intérimaires qui le souhaitent ;

Ces revendications légitimes des cheminots qui continuent à s'exprimer à travers des débrayages et des assemblées générales aujourd'hui même, nous renvoient directement aux négociations en cours sur les classifications et rémunérations qui sont à l'ordre du jour de notre réunion d'aujourd'hui.

Hier, c'étaient plus de 700 cheminots de la vente et de l'escale qui ont répondu à l'appel de la CGT.

Rejoints par des élus et des associations d'usagers, les cheminots ont exigé la réhumanisation des gares et des trains ainsi que la réouverture des guichets sur l'ensemble du territoire.

En effet, la stratégie jusqu'au-boutiste de l'ex-président a conduit à refermer des guichets

en masse et à supprimer plus de 900 postes de vendeurs depuis début 2019.

En parallèle, il a fait le choix de transformer les gares en véritables centres commerciaux afin de faire rentrer du « cash ».

Les usagers et les cheminots contestent avec force ces décisions qui concourent à faire reculer le service public ferroviaire, notamment dans les zones rurales.

Le nouveau président de la SNCF promet un changement de cap. Nous jugerons sur les actes.

D'autres mobilisations, comme celle du 31 octobre dans l'enceinte même du MIN de Rungis, à l'appel de la CGT, pour la relance du « train des primeurs », avec plus de 500 cheminots, associations d'usagers, élus et représentants politiques, témoignent, si besoin était, que les cheminots sont disponibles et combattifs pour défendre le Service Public Ferroviaire.

Les solutions proposées par le Gouvernement sont loin d'être satisfaisantes, car outre que le train n'a pas été remis en circulation le 1<sup>er</sup> novembre, ce dernier aura pour destination Valenton, ce qui ne correspond pas aux besoins des chargeurs, et nécessite d'acheminer par camion les marchandises sur les 15 derniers kilomètres.

Au-delà du combat autour de cette circulation emblématique, c'est la question du FRET ferroviaire et de la lente érosion de sa part modale qui est posée. Après plus d'une décennie de libéralisation, force est de constater que la logique du marché est un échec.

Concernant plus particulièrement les sujets relatifs aux négociations en cours, force est de constater que les éléments qui nous ont été transmis par l'UTP sur les salaires minima hiérarchiques constituent une réelle provocation !

- 1) Le patronat maintient des Rémunérations Annuelles Garanties, malgré la demande de plusieurs OS d'avoir des Rémunérations Mensuelles Garanties ;
- 2) Ces propositions se situent en-deçà des rémunérations actuellement

pratiquées dans la majorité des entreprises de la Branche ;

- 3) Aucune proposition sur les éléments variables, comme par exemple le travail de nuit, le week-end, les jours fériés, et bien d'autres éléments qui pourraient être source de *dumping* social entre les entreprises de la Branche ;
- 4) Toujours pas de proposition de 13<sup>ème</sup> mois conventionnel de Branche ;
- 5) Les majorations d'ancienneté sont indécentes et ne vont pas au-delà de 15 ans ;
- 6) La progression professionnelle ne concerne que le seul collègue exécution, et est pour le moins indigente. Cela se traduit selon les paliers imaginés par l'UTP, à savoir 5, 10 et 15 ans, par un écart qui se creuse avec ce que serait la rémunération des cheminots dans le cadre des règles STATUTAIREs. En clair, l'anéantissement du GVT !
- 7) La progression professionnelle des autres collègues est à la main du patronat, sans aucune forme de contrôle social ;
- 8) Les diplômes ne sont pas reconnus et ne se traduisent pas comme nous le demandons par un seuil d'accueil dans une qualification ou classe.

Sans être exhaustif sur les éléments que nous venons d'évoquer sur la rémunération, tous les désaccords précédemment exprimés subsistent, tant sur la méthode de classification, basée uniquement sur les critères classants, que sur les emplois types en lieu et place des emplois repères pour renvoyer le tout au niveau entreprise sans aucune négociation à ce niveau.

Tout cela nous amène à nous questionner sur la volonté de l'UTP de parvenir à un accord, d'autant plus que la dernière CMPN prévue le 21 octobre a été annulée, sans compter qu'une rencontre consacrée à la transposition d'un accord toujours inexistant a été annulée, sans aucune date de substitution...

L'UTP demandera-t-elle de nouveaux reports lorsque nous serons à nouveau en zone de turbulence ?

Inutile de rappeler que plusieurs confédérations appellent à la grève le 5 décembre prochain, dont la CGT. Personne ne peut ignorer non plus que dans notre champ professionnel, cette action aura des prolongements sur les sujets d'entreprise et de Branche au regard de la situation que nombre de commentateurs qualifient d'explosive.

D'ailleurs, concernant les « concertations sectorielles » engagées par Messieurs DJEBBARI et DELEVOYE, la CGT Cheminots ne s'y est pas rendue. Non pas par goût de la chaise vide, car nous avons indiqué que la mise en place d'un système à points envisagée par ce Gouvernement concernait TOUS les salariés, et qu'en conséquence, le bon interlocuteur était la Confédération Générale du Travail.

D'ailleurs, ces discussions n'ont pour seule vocation que de mettre en place le système envisagé, et donc « d'organiser la transition ».

Qu'il s'agisse d'une transition longue, ou d'une clause dite « grand-père », à l'arrivée, c'est la disparition de notre régime par extinction qui est programmée tant par la loi du 27 juin 2018 que par la réforme des retraites envisagée par le Gouvernement et la « bascule » vers le système à points.

La CGT Cheminots ne peut se satisfaire de voir un grand-père abandonner ses petits-enfants, pas plus que les jeunes générations !

Nous continuons à porter l'extension de notre régime spécial à la Branche Ferroviaire, en assurant le financement pérenne des droits spécifiques des cheminots répondant aux contraintes de leurs métiers.

Tout cela sera débattu et combattu l'année prochaine, lorsque le Gouvernement aura déposé son projet de loi, soit très probablement à la fin de second semestre 2020.

Merci de votre attention.