



# DÉCLARATION

Montreuil, le 02 mai 2018

**AUDITION DIRECCTE / CSE**  
**02 MAI 2018**

Monsieur le Directeur

Dans cette première intervention, nous souhaitons revenir brièvement sur l'historique du processus de négociation mis en œuvre à la SNCF concernant la mise en place des CSE.

Tout d'abord, nous regrettons l'absence d'accord majoritaire. Cette situation met en exergue malheureusement, une nouvelle fois, la mauvaise qualité du dialogue social dans notre entreprise.

L'ensemble des organisations syndicales ont dépassé leurs revendications propres en travaillant des propositions concernant le futur découpage des CSE.

Elles ont réussi à élaborer un projet d'accord unitaire. Celui-ci s'appuie sur l'avis de la DIRECCTE de 2015 et sur le fonctionnement organisationnel de l'entreprise d'aujourd'hui.

Bien évidemment, la CGT, l'UNSA, SUD-Rail et la CFDT n'étaient pas arc-boutés sur cet accord et nous étions prêts à le faire évoluer en fonction des probables négociations.

Ce ne fut pas le cas. La direction, lors des tables rondes, est restée bloquée sur une seule et même proposition démontrant une volonté de ne pas vouloir négocier. Cette situation a contraint toutes les organisations syndicales représentatives à suspendre les négociations et à saisir la DIRECCTE.

La veille des premiers entretiens avec la DIRECCTE, la direction du GPF annonce un avenant à leur seule proposition.

Cette proposition unilatérale aurait été décidée le 23 Mars lors d'une table ronde, elle nous a été notifiée officiellement par lettre AR le 6 Avril 2018

Pour votre information, lors de cette rencontre, la direction du GPF, en ne voulant pas reporté la date de la table ronde à la demande de la CGT et de SUD Rail, a exclu 2 organisations syndicales représentant plus de 50% des cheminots aux dernières élections professionnelles de la SNCF.

Cette attitude doit nous interroger sur la volonté de la direction de vouloir réellement négocier sur un tel sujet.

Sans vouloir faire d'amalgame, cette méthode ressemble étrangement à celle du gouvernement dans la mise en place d'une énième réforme du système ferroviaire. D'ailleurs, et sans faire de parallèle, le découpage proposé par la direction facilitera l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs et livrera clef en main le FRET à la privatisation, mais je ferme la parenthèse.



Pourtant, la direction SNCF avait la possibilité d'obtenir un accord historique. Elle vient une nouvelle fois de gâcher cette opportunité pour des raisons dogmatiques.

Monsieur le Directeur, concernant votre première question s'agissant de l'autonomie de gestion notamment en matière de gestion du personnel, nous serons succincts et brefs :

Pour nous, la nouvelle loi institue le CSE en lieu et place des CE DP et CHSCT en créant une nouvelle instance.

Jusqu'à présent, la gestion du personnel à la SNCF sur les questions d'embauche, d'organisation de la production et de certaines sanctions disciplinaires se réalise au niveau des établissements de production en proximité ou au niveau des territoires de production. A ce sujet, nous vous renvoyons à notre courrier du 30 mars dernier exposant les motifs de notre contestation du découpage établi par le GPF et notre proposition.

Concernant les propositions de nos camarades de SUD-Rail, nous n'avons aucun commentaire à ce sujet.

Concernant notre organisation syndicale, nous avons formulé une première proposition d'accord de mise en place des CSE au sein du GPF en 2015.

S'appuyant sur la loi, notre revendication portait sur la mise en place de CSE Territoriaux GPF inter EPIC ayant leur instance distincte qui serait présidée par un dirigeant territorial de l'EPIC de tête en charge de la coordination des 2 EPIC Mobilités et Réseau en territoire de production sur le périmètre des établissements Infra circulation, filière intégratrice du système ferroviaire.

Cet établissement distinct serait une déclinaison délocalisée du CESC CGPF, possédant ses prérogatives économiques et sociales.

Pour rappel, le CCGPF a été institué « *en lieu et place* » du CCE (avec des attributions différentes et sur un périmètre commun à 3 EPIC) et modifié par l'ordonnance balai en CSECGPF. La loi n'a pas prévu de

déclinaisons délocalisées, mais ne les a pas interdites, sauf à considérer que cette exception juridique ne puisse s'étendre que par l'intervention du législateur.

Cette instance aurait pu notamment avoir pour mission l'analyse de la production, notamment en termes de sécurité ferroviaire en territoire avec des interfaces entre les EPIC.

Soit 21 CSET GPF afin de tenir compte des réalités organisationnelles et de la décentralisation du pouvoir décisionnel à l'échelon local, ainsi que des enjeux en termes de métiers qui interagissent au sein des 2 EPIC

De plus, cette proposition renforce le caractère indissociable et solidaire du Groupe Public Ferroviaire en proximité. Elle est basée sur l'organisation de la production et non sur une stratégie financière par produit.

De plus, nous proposons 1 CSE Siège SNCF Réseau, 1 CSE Siège SNCF Mobilités et 1 CSE pour l'EPIC de tête.

Mais notre volonté, à la CGT, est de privilégier la concertation. Cela nous a conduits, auprès des autres organisations syndicales représentatives au cours des différentes tables rondes, à trouver une position unitaire, comme nous vous l'avons indiqué en préambule.

Les périmètres proposés aux termes du projet d'accord unitaire de l'ensemble des organisations syndicales représentatives répondent aux impératifs qui sont en jeu, ceux-ci étant en phase avec un degré d'autonomie suffisant des chefs d'établissements qui pourront permettre aux CSE de fonctionner normalement et de mener leurs missions principales, notamment en termes de santé, sécurité et conditions de travail, qui sont des thèmes fondamentaux au cœur des activités très spécifiques en la matière du GPF.

EPIC SNCF : 1 CSE

EPIC MOBILITÉS : 1 CSE siège, 5 CSE en IDF, 11 CSE sur la base des régions administratives (hors IDF), 4 CSE FRET (sur la base des DF), 1 CSE G&C.

Je tiens particulièrement à préciser que ce découpage pour ces 2 EPIC est strictement l'avis de la DIRECCTE du 10 Septembre 2015 que vous nous avez notifié suite à la saisine de la direction du GPF de l'époque. Nous invitons simplement à la reconnaissance de 4 CSE FRET compte tenu de l'existence de 4 Directions distinctes sur l'activité.

EPIC RÉSEAU : 1 CSE siège, 1 CSE ingénierie, 5 CSE EN IDF, 11 CSE sur la base des régions administratives (HORS IDF)

Concernant l'EPIC Réseau, la direction va à l'encontre de son organisation définie en 2015 en remettant une organisation multi-métier, qui n'est qu'à l'état de projet à ce jour, les Instances Représentatives du Personnel n'ayant pas par ailleurs été consultées. Celle-ci aurait une pertinence si elle était calquée sur les périmètres Mobilités, d'où notre proposition.

Nous remarquons une fois de plus que seules nos propositions ont une constance.

Sans être trop longs sur les incohérences des propositions de la direction, tout d'abord aucune instance représentative n'a été consultée sur des modifications concernant l'organisation de l'entreprise qui permettrait un tel découpage.

Cela nous pose une question en termes de droit.

D'autre part, les découpages proposés par la direction, a contrario de la proposition unitaire, subodorent de nombreuses restructurations des établissements de production

Quelques exemples démontrant la précipitation de la direction et les inepties de leurs propositions :

1. Concernant les CSE Réseau, le courrier du 23 Mars 2018 nous mentionne 3 zones de production alors qu'il n'en précise que 2 chapitre 2 paragraphe 2 Zone de production.

2. Si la direction du GPF revient à un logique multi-métier, elle ne peut ignorer qu'elle doit se décliner en territoire.
3. La question des effectifs est un sujet à Mobilités et à Réseau, les CSE à plus de 10 000 cheminots ne posent aucun souci.
4. Comment expliquer que la gestion du personnel des agents de conduite des CSE TGV Atlantique Nord EST Voyage IC soit gérée par les CSE TN CNU D&R EPT4 LAJ et les CSE TER. Sur le projet de la direction il n'y a qu'un seul établissement Voyages gérant des agents de conduite TGV et grandes lignes ?
5. Concernant les CSE HBK CNU D&R EPT4 LAJ, nombreux d'entre eux gèrent du personnel réalisant de la maintenance pour les CSE TER, cela nous questionne fortement.
6. Comment expliquer que les agents du CSE Matériel Industriel réalisent de la maintenance pour tous les CSE ?

Le projet de découpage de la direction va à l'encontre du droit en termes d'information-consultation des Instances Représentatives du Personnel. De plus, concernant l'autonomie de gestion notamment en matière de gestion du personnel conformément à art L2313-4 du code du travail, de nombreux cheminots serait affectés à un CSE alors qu'ils seraient gérés par des établissements de production dépendant d'un autre CSE.

Pour conclure, la proposition va à l'encontre de la décision de la DIRECCTE de 2015

Bien évidemment, nous répondrons à vos interrogations. Nous pensons que la proposition unitaire serait le bon compromis en termes de découpage des CSE dans notre entreprise.

Merci.