

la cgt La Bonne Voie

JOURNAL DU SECTEUR FEDERAL CGT DES CHEMINOTS DE PARIS SUD EST

financé par la cotisation des adhérent-e-s

40, allée de Bercy – Bât. B – 2^{ème} étage – 75012 PARIS

Tél. : 01 43 46 83 50 / 510 744 - Fax : 01 44 74 02 47 / 510 732 - Mél : secteur.cheminots.pse@secteur-cgt-pse.com



COMPTE-RENDU de la réunion plénière du CER Mobilités de Paris Sud Est du 28 juillet 2016

Cette séance plénière est la première à se tenir intégralement de puis le début de la mandature. En effet, sous l'impulsion de la CGT, une démarche unitaire avec SUD Rail et UNSA, pour s'opposer à la présidence de l'instance CER par la fonction RH à la place du Directeur de Région aura animer ce premier semestre. Cette unité syndicale s'est retrouvée lors de cette séance. En effet, quelques jours plutôt les 3 organisations syndicales représentatives sur la Région recevaient une lettre anonyme dénonçant **le mal être au travail et des méthodes de mangement agressifs à la Direction territoriale**. La CGT a d'ores et déjà demandé un CHSCT immédiatement et invité les élus à mandater prochainement le CHSCT de la DT afin d'avoir une vue sur l'état sanitaire et social de la DT.

Bien naturellement, ce CER se tenait dans un contexte marqué par les évènements tragiques de Nice et de St Etienne du Rouvray. La CGT réaffirme que les valeurs essentielles de notre démocratie et de notre République doivent être défendues au quotidien. Alors que notre société vit une crise économique et sociale terrible, les valeurs de solidarité, de paix et de fraternité doivent être réaffirmées plus que jamais.

Quatre-vingts ans après le vote des congés payés, un enfant sur trois ne part pas en vacances et 40 % des familles en sont exclues. Une réalité qui s'explique notamment par la précarité financière de nombreux foyers. Le droit aux vacances reste à conquérir. **Depuis 30 ans, la CGT s'efforce et lutte pour offrir plus de moyens pour les CE et le CCE devenu depuis CC GPF, pour développer l'accès aux vacances pour tous**, les demandes de vacances famille sont en croissance constante et alors que globalement les colonies de vacances sont en recul, celles proposées par notre CCGPF continuent de croître : 15 000 enfants partent chaque année. Diversité et attractivité de l'offre, politique tarifaire solidaire, sortir les vacances du tout marchand, voilà nos leviers pour répondre aux besoins des cheminots. Ces questions, comme celles de la culture par ailleurs, sont des armes contre l'ignorance, le repli sur soi, des armes pour l'émancipation, pour faire vivre justement, les valeurs de solidarité, de paix et de fraternité.

Ce début d'été aura été aussi marqué par le retour du projet de loi travail à l'assemblée nationale, après un passage express au Sénat. Cette loi aura donc été adoptée sans débat avec le recours pour la troisième fois au 49.3. Sondages après sondages, le rejet de cette loi régressive est massif et sans appel. Dernier en date, le sondage Odoxa-FTI paru le 18 juillet, relève que 7 français sur 10 sont « mécontents de l'adoption définitive du projet de loi travail » et plus de la moitié d'entre eux « souhaite que les manifestations contre le texte se poursuivent ». Opposés à cette réforme régressive mais favorables à un réel projet social, un code du travail du XXI^{ème} siècle, la CGT continuera à mener cette bataille autant légitime que nécessaire. Le gouvernement a perdu la bataille idéologique, a perdu tout crédit vis-à-vis de la population, et de surcroît à entamer les valeurs de notre République. **D'ores et déjà, le rendez-vous est donné le 15 septembre, pour la journée d'action interprofessionnelle décidée par l'intersyndicale.**

Mais nous n'en sommes pas quittes quant au conflit social de ces derniers mois portant sur l'organisation et l'aménagement du temps de travail, l'emploi, les restructurations dans l'entreprise et la question des salaires. Une CCN n'est valable qu'à la fin des négociations. Celles-ci vont se poursuivre sur les volets « formation professionnelle », « rémunérations et classifications », « prévoyance » et « exercice du droit syndical ». L'UTP a la volonté de finaliser, d'ici à deux ans, une Convention Collective Nationale ferroviaire. Ce n'est donc pas fini. Nous compterons alors les points.

Sur les salaires, l'annonce pour **la deuxième année consécutive du gel des salaires** et une véritable provocation. Les

cheminots qui assurent, dans des conditions rendues difficiles par les choix de l'entreprise, de faire en sorte que le service public fonctionne, doivent bénéficier de véritables augmentations générales de salaires. Les moyens existent pour y répondre.

S'agissant de l'emploi, cette question centrale et majeure pour le développement du service public et la réponse aux besoins des cheminots. Outre le niveau d'autorisation d'embauche insuffisant au regard des besoins de production, le niveau de recrutement à mi année demeure insuffisant. Sans faire la litanie des chiffres par établissement, au Matériel et à l'EEV, il y a alarme et des mesures doivent être prises pour pallier au retard important pris en début d'année. Nous avons appris par la presse régionale, que vous ala direction avait copié la CGT, en organisant des bureaux d'embauches dans les gares de Créteil-Pompadour et Evry. C'est curieux, quand la CGT le faisait, certains criaient au loup pour demander à mettre les cv directement à la poubelle. L'embauche des CDD et intérimaires qui le souhaitent et qui satisfont aux exigences de recrutement doivent être la priorité des embauches, tout comme les apprentis.

Ces deux volets emploi et salaires qui constituent la masse salariale, leurs évolutions depuis la loi du 4 aout 2014 portent en elles l'austérité imposée aux cheminots.

Les annonces faites le 21 juillet dernier par Alain Vidalies confirment et amplifient le désengagement de l'Etat. Seules six relations de jour (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ; Paris-Clermont-Ferrand et Bordeaux-Toulouse-Marseille ; Nantes-Bordeaux ; Toulouse-Hendaye et Nantes-Lyon) resteraient sous l'autorité de l'Etat. Relations pour lesquelles le gouvernement annonce des investissements dans de nouveaux matériels dès 2017. Les autres relations sont suspendues au bon vouloir et aux capacités des Régions à les financer. Elles ont jusqu'au 15 octobre 2016 pour se positionner. Quant aux trains de nuit, c'est la saignée ! Seules les relations Paris-Briançon et Paris-La-Tour-de-Carol sont maintenues à raison d'un aller-retour quotidien, les autres relations qui faisaient l'objet d'un Appel à Manifestation d'Intérêt n'ont trouvé aucun écho du côté des opérateurs ferroviaires, y compris la SNCF. Leur exploitation prendra fin au 1er octobre 2016. Seules les lignes Paris-Tarbes-Hendaye et Paris-Nice bénéficient d'un sursis de quelques mois, jusqu'en juillet 2017 pour la 1ère, et octobre 2017 pour la seconde.

La nouvelle convention TET qui lie l'Etat et la SNCF pour la période 2016/2020 sera conclue en tenant compte des annonces du secrétaire d'Etat aux transports. Le gouvernement, au travers de ces annonces, tire un trait sur la cohérence territoriale et l'aménagement du territoire assurés par ces trains d'intérêt national. Ces annonces sont à l'opposé de la réponse aux besoins des populations en matière de transports, elles tournent le dos au nécessaire développement du service public ferroviaire ainsi qu'à une véritable réponse aux enjeux écologiques avec des conséquences dramatiques pour les usagers, pour l'emploi et les conditions de travail des cheminot-e-s.

C'est dans le même esprit d'ailleurs que l'ARAFER a rendu un rapport sur la gestion des gares. Le seul axe étant de faciliter la concurrence. Ainsi l'ARAFER recommande la création d'une filiale de SNCF Réseau pour la gestion des gares et sous-entend le transfert aux Régions pour les TER. D'ici la fin de l'été, le rapport parlementaire devrait être disponible mais au regard du poids grandissant de l'ARAFER dans le système ferroviaire nationale, le risque est grand de filialisation de Gares et Connexions.

Autre réorganisation à venir, c'est le **projet à l'EGT de « petit collectif »**. Sans présagé ce qui nous sera dit en bilatérale à la rentrée, ce projet qui vise à redimensionner la ligne managériale et à créer des « petits collectifs » est une

**RELAIS ENFANTS
AUTOMNE
2016**

//////////

**INSCRIPTIONS
AVANT LE
8 SEPTEMBRE**

4/14 ANS

PENSEZ A LA BOURSE JEUNES PARENTS CHEMINOTS
50€ offerts (-35 ans / une fois par an)

WWW.CERPSE.COM

CER
PARIS SUD-EST

RENSEIGNEMENTS AU SIÈGE DU CER
ET DANS LES ANTENNES
01 43 41 81 27 ET 515 880

nouvelle attaque vis-à-vis des périmètres métiers des agents commerciaux gares qui impactera leurs conditions de vie et de travail (augmentation de la charge de travail, flexibilité, stress, burn out), et leur rémunération. Ce projet vise aussi à faciliter la mise en œuvre des tâches production voyageurs, la lutte anti-fraude via l'assermentation, la réorganisation des missions CPS... C'est une certaine forme de désertification des gares que ce projet porte..... Et au final il risque de porter un coup irréversible au service public SNCF que nous devons aux usagers !

Pour la CGT, un service public de qualité exige au contraire : Le maintien de la réserve, Des DPX avec l'appui d'ACM pour encadrer les agents en matière de formation, développer les compétences métiers et ainsi répondre aux exigences du contrat STIF, Le respect des métiers et de leur périmètre, Le maintien des cheminots en gare du premier jusqu'au dernier train, Un déroulement de carrière harmonieux et une réelle ouverture pour l'accès aux collèges maîtrise et cadre.

Alors que les renouvellements vont arriver pour les conventions TER, il semblerait que Guillaume Pépy, comme il l'avait fait aux USA ait répondu plus vite aux délires mégalos de Wauquiez, Dufay, Sauvadet et consorts en **rebaptisant la gare de Bercy**. Si avec le changement de signalétique en gare depuis quelques jours, nous avons d'ores et déjà des réponses à notre courrier adressé au directeur de région, il n'en demeure pas moins que d'autre restent en suspens, notamment le coût d'un tel changement de nom et quelle prise en charge financière par les deux régions quémandeuses.

Sur la situation des cabinets médicaux de Villeneuve Triage et Paris Conflans et qui impacte les VM au TSEE, il n'y a plus de médecin du travail depuis presque 1 an, le nombre d'infirmières normalement de 3 n'est pas respecté depuis presque autant de temps, elles ne sont pas remplacées. Le nombre de visites du travail en retard atteint un chiffre qui sera difficile à rattraper (entre 70 et 100 visites !). Sur Paris Conflans, le médecin du travail du site, afin d'absorber une partie du retard de VSG prend quelques visites d'agents de VSG. De fait un certain retard moins important, se répercute sur Conflans. L'infirmière qui remplace la titulaire (en arrêt de maladie) n'est pas à plein temps sur le site alors que le poste est à plein temps. Outre des aménagements ou améliorations des locaux médicaux, l'amélioration des conditions de travail des infirmières qui se retrouvent souvent dans des situations très difficiles, est nécessaire, en particulier sur la gestion des visites, leurs temps de travail,...



La CGT n'a pas signé et dénoncé l'accord sur l'intégration des salariés dans le GPF qui réduit un certain nombre de droits notamment le RH254. Pour autant, nous ne sommes pas opposés à l'amélioration des droits des cheminots ne disposant pas de restauration collective et sommes attentifs à la mise en œuvre du chapitre 7 article 20 dudit accord et savoir le nombre de cheminots concerné sur la région, ou du moins le nombre de cheminots éligible ainsi que le montant du budget alloué.

Comme chaque année, nous serons vigilant quant à la bonne application de la directive RH n°51 du 19 juillet dernier quant à la facilitation de l'organisation du travail pour la rentrée scolaire.

**PENSEZ A VOUS INSCRIRE
ET A COMMANDER LES JOUETS
AVANT LE 16 AOUT 2016**

CONSULTATION SUR LE BILAN SOCIAL 2015

Nous le disions il y a un an les risques de la réforme du ferroviaire éclatent aujourd'hui au grand jour. Maintenant que nous sommes dans le concret, cette situation ne nous permet pas d'avoir une analyse pointue des indicateurs présentés dans le bilan social.

Il aurait été souhaitable pour ce faire que l'entreprise puisse nous donner les chiffres de 2014 sur le même périmètre que 2015. Preuve en est que même la direction se perd dans une organisation qu'elle a elle-même souhaité et mis en place puisqu'elle est dans l'impossibilité aujourd'hui de répondre avec exactitude aux questions qui lui sont posées notamment par le CER (ou au travers des structures conjointes territoriales). Sur l'affectation et la position administrative des cheminots. La présentation tardive cette année de ce bilan social en est la démonstration concrète. Pour autant, concernant la CGT nous ne sommes pas naïfs, nous continuons à dénoncer les conséquences néfastes de la politique d'emploi et de déstructuration menée en parallèle par le gouvernement et la direction de l'entreprise au travers de son Président Guillaume PEPY, aidé en cela par les organisations syndicales soit disant réformistes, et qui aujourd'hui peuvent s'affirmer patronales que sont la CFDT et l'UNSA. Une fois de plus ce bilan social en est la démonstration, c'est ainsi que malgré, sous couvert de séparation de la SNCF en trois épics, les chiffres qui nous sont donnés avec mobilité laissent toujours apparaître une dégradation de l'emploi sur Paris Sud Est.

Sans entrer dans l'analyse que vous avez rendue complexe, nous notons une augmentation de l'emploi contractuel. La SNCF poursuivant ainsi sa politique de précarisation de l'emploi. Notons également si on s'en réfère aux chiffres que vous nous donnez une chute de plus de 3% des effectifs féminins par rapport aux effectifs masculins. Nous nous alarmons des recrues en CDD qui passent de 598 à 740 avec un effectif de 3000 cheminots en moins. Cela se fait au détriment de l'emploi au cadre permanent et à temps plein. Hélas si preuve il faut, il suffit de regarder l'indicateur 133 qui donne encore plus de place à la précarité au RH 0254 en 2015 qu'à l'embauche au cadre permanent à statut concernant les moins de 25 ans. Parallèlement, nous notons une augmentation substantielle (indicateur 141) des cessations de fonction qui ne sont pas compensées par des recrutements.

Concernant le déroulement de carrière, la CGT regrette une fois de plus d'avoir eu trop tôt raison et note une baisse des promotions notamment sur le collège exécution. Il est regrettable de ne pas avoir des chiffres qui nous permettent d'avoir une analyse pointue sur l'absentéisme.

Concernant la rémunération du personnel, nous notons là encore, or mis chez les jeunes cadres, une injustice concernant la reconnaissance des femmes dans l'entreprise. Dans sa globalité le système de rémunération à la SNCF reflète à l'image de la politique de l'emploi la volonté de notre Président Pepy de faire des effectifs et des salaires sa variable d'ajustement pour équilibrer les comptes d'une entreprise qui sous sa gouvernance n'aura bientôt plus que de ferroviaire que le nom.

Au sujet des accidents du travail, si il est des tableaux qui sont rendus illisibles de part la séparation de l'entreprise et la perte de 3000 cheminots sur PSE, celui des accidents du travail et de trajet, ne laisse pas apparaître cet écart de chiffres étant pour eux quasi identiques pour 2014 et 2015, ce qui devrait vous alarmer.

Toujours sur les conditions et l'organisation du travail, comment devons-nous comprendre l'indicateur 415 ? Les dimanches auraient-ils disparus à mobilité (divisés par 4) ? On le voit bien dans vos tableaux. Si vous aimez vous glorifier à dire que près de 3,9 millions d'euros ont été consacrés à un programme d'amélioration des conditions de travail, rien n'en fait la démonstration concrète sur le terrain et dans les établissements, dans le bilan que vous nous présentez aujourd'hui.

Pour la médecine du travail, nous ne référons pas ici les débats que nous avons déjà eu dans cette instance, nous ne commenterons pas les chiffres que vous nous remettez, tellement ceux-ci paraissent irréfléchi et surréalistes mais bien à l'image de l'intérêt que porte l'entreprise à la santé des salariés.

Pour la formation professionnelle continue, on peut se poser la question du contenu des formations et de leurs objectifs. En effet, multiplier le nombre de stagiaires c'est bien, diminuer dans le même temps leurs nombres d'heures de stage nous montre que vous privilégiez le quantitatif au qualitatif. Pouvons-nous nous satisfaire de perdre de la connaissance « métier », ce qui faisait notre force dans le monde ferroviaire. Faire des entretiens de formation c'est bien à

condition qu'ils soient suivis d'effets.

Au sujet des IRP, que dire !!! Si ce n'est une nouvelle fois que de dénoncer les attaques permanentes qu'ils leurs sont faites par l'affaiblissement de leurs moyens aussi bien de temps, financiers ou humains. Heureusement Madame la RRH, que la réforme du ferroviaire du 4 août 2014 ne devait rien changer à la SNCF. Nous comprenons bien que vous n'avez pas la capacité de nous répondre, pour autant vous continuez à vouloir défendre et à vouloir nous expliquer l'inexplicable.

Mais nous ne doutons pas que le niveau de respect que vous portez aux agents qui sont sous votre responsabilité est le même que celui que vous portez aux cheminots qui chaque jour dans les établissements donnent le meilleur d'eux-mêmes et font que la SNCF, celle que vous ne connaissez pas, existe depuis près d'un siècle.

Au regard de ces éléments, la délégation CGT émet un avis négatif sur le bilan social.

INFORMATION SUR LE TRANSFERT DES UO TRAINS & UP TRACTION DE LAROCHE DE PARIS SUD EST À DIJON

En déclinaison du dossier présenté au CC GPF du 29 juin dernier, sur le redécoupage des régions Mobilités sur le périmètre des régions instauré par la loi NOTRE, les transferts des UP Traction et UO TER de Laroche à Dijon en sont les conséquences sur notre région qui sera de fait impacté dans ses limites territoriales. Comme à chaque réorganisation, la direction nie le lien et l'inscrit dans la seule volonté du pilotage par l'activité TER en lien direct avec l'AOT (Région BFC).

Il s'agit là, au regard de ce qui se passe dans l'ensemble des régions, de tendre à terme vers la création d'un ESV (établissement service voyageur regroupant l'ensemble des métiers dédiés à une seule activité) sur la région BFC. Il s'agit là d'une organisation de la production contraire aux besoins de transports et aux contraintes de la production ferroviaire, il s'agit là d'une organisation qui divise, qui oppose les cheminots à l'opposé d'une organisation territoriale multi activité. C'est sans compter sur l'impact sur notre CER dont nous attendons encore des éléments indispensables à intégrer dans ce dossier.

Ce projet de nouvelle organisation faisant de l'UP et de l'UO TER Laroche Migennes une entité appartenant à l'ECT BFC n'est en aucun cas une avancé sociale et professionnelle. En effet ce rattachement est une réelle perte de l'historique de l'appartenance l'UP et l'UO de Laroche Migennes depuis de nombreuses années à la Région Paris Sud Est (PSE) presque depuis toujours.

Elle remet en cause les habitudes de travailler des agents avec les usagers parisiens, les relations de travail avec par exemple le GCB, mais celle aussi avec la direction à travers la CPST, dû à notre proximité et nos habitudes de trajets (passage entre deux trains à l'arrivée de Paris Gare de Lyon).

Elle incite les agents de Laroche Migennes à se tourner vers la région de Dijon. Par voies de conséquences, les intérêts des usagers parisiens seront moins pris en compte pour leurs trajets de la vie de tous les jours que ce soit professionnel et vie privée. Il ne faut surtout pas oublier que 70% des usagers qui occupent les trains se dirigent sur la région de PSE.

De plus, nous ne connaissons toujours pas le futur sur les parcours professionnels des ADC et ASCT de Laroche Migennes vers Dijon.

Pourquoi une différence entre les ADC et ASCT sur les agents ayant émis le souhait d'évoluer vers l'UP PCS ou l'UO Voyage. En effet, l'accord existant sur l'ET est maintenu ; quant à l'ECT, l'accord existant ne sera maintenu que 3 ans pour ceux ayant fait leur demande avant la date de transfert.

D'autres sujets tels que la gestion administrative et la paie seront prises en charge par l'Agence Paie et Famille de Dijon pour l'UP et par Chambéry pour les ASCT ? Pour quelles raisons ?

Ce projet est rejeté en bloc par un nombre important de collègues de travail que ce soit sur Laroche Migennes ou sur Dijon.

Certains fonctionnement, accord locaux et autres sont différents (protocolaires, fête de fin d'année....). N'y aurait-il pas un climat tendu du fait d'accords différents au sein d'un même ET ou ECT. Comment va-t-on réellement améliorer le management et les conditions de travail ? Sachant que les agents de Laroche Migennes souhaitent conserver leurs accords. Il est important de s'interroger sur la faisabilité à longs termes sur la gestion d'accords différents.

Envisagez-vous une augmentation de la productivité au détriment de l'emploi sur le site ? Quel sera l'impact sur l'emploi à long terme ?

Quelle sera l'évolution de carrière et des notations suite au changement de circonscription pour l'ensemble des agents de Laroche Migennes à long terme sachant que le RH910 ne prévoit pas pour les notation « au choix ».

Ne serait-il pas judicieux de prendre exemple sur le rattachement de Montargis à la région PSE. ?

Ce rattachement n'est bon pour personne. Le système organisationnel que nous connaissons actuellement a fait ces preuves depuis des dizaines d'années. La CGT à l'inverse propose d'aller plus loin en créant des établissements mono métier multi activités sur les bassins d'emploi.

Ni les usagers, ni les agents n'ont demandé la réorganisation et une modification de leurs conditions. Cette décision n'est que politique et non justifiée par un volet économique. Il prépare une arrivée de la concurrence qui n'est pour l'heure toujours pas datée puisque le 4ème paquet ferroviaire européen n'est pas encore finalisé.

Ce rattachement constitue un rattachement administratif et hiérarchique, en aucun cas une amélioration des conditions de voyages des usagers et une amélioration de celle des agents le UP et UO.

Une commission Economique du CER se tiendra début octobre afin de traiter l'ensemble des questions en suspens sur le dossier.

Les élus CE ont unanimement voté une délibération demandant l'avis et la consultation des 3 CHSCT de la Région concernés (les 2 de l'ET et celui de l'ECT).

