

# **Après le rapport Duron, quel avenir pour :**



Le CER de PRG est - malheureusement- égal à lui-même : quand ce n'est pas la direction qui est en-dessous de tout, ce sont la plupart des OS qui s'empressent de la rejoindre au fond du trou avec, ce mois-ci, l'innovation du « désenvahissement »...

Depuis que l'instance se déroule au 34, rue du commandant Mouchotte à l'entrée protégée de grilles que l'on peut opportunément baisser au nez des visiteurs inopportuns, les traditionnels envahissements—qui sont au CER ce que les torches à flamme rouge sont au folklore des manifs—sont désormais impossibles...

Puisque l'on ne peut plus entrer... il convient donc que la Direction descende sur le trottoir pour se faire interpeler par les manifestants, voire plus si affinités .

Ayant proposé de recevoir une délégation de grévistes juste après la réunion du CER qu'il avait bien l'intention de mener à son terme, le Directeur de Région n'a pas souhaité sortir... et, l'ardeur des manifestants et les merguez refroidissant, la majorité des OS n'a pas souhaité rester.

Les élus UNSA au CER sont restés, refusant la politique de la chaise vide... surtout au motif surréaliste du soutien à un conflit social à l'ET PRG déjà en partie réglé après des audiences, une DCI et un préavis de grève déposés par la seule UNSA !

Il est vrai que discourir à perdre haleine sur un conflit sans raison d'être était, pour certains, nettement plus captivant que d'aborder un ordre du jour aux sujets aussi insignifiants que la CCN ferroviaire, l'audit de l'EPSF, le rapport Duron, l'avenir du site d'Austerlitz-Tolbiac-Masséna, le bilan formation 2014, la situation des effectifs, les opérations de transbordement et d'évacuation confiées aux agents commerciaux sédentaires dans les gares d'Ile-de-France, l'évolution des missions des mêmes agents relative aux opérations de contrôle en gare...

**La déclaration liminaire de la délégation UNSA en donne un large aperçu :**

Après sa signature par l'UNSA, puis la CFDT et la CFTC, le champ d'application de la future convention collective nationale ferroviaire a été définitivement validé le 21 mai malgré la dénonciation de cet accord par SUD-Rail, FO et la CGC. La CGT, en s'abstenant, repousse ainsi - comme le souhaite également l'UNSA - la menace de dumping social et d'un éventuel arbitrage unilatéral en défaveur des salariés du ferroviaire en 2016 faute d'accord.

La future convention s'appliquera donc aux entreprises dont l'activité principale est :

- ◆ Le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs ;
- ◆ La gestion, l'exploitation et la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires ;
- ◆ L'exercice des tâches et des fonctions de sécurité ferroviaire dans le cas où elles seraient sous-traitées ultérieurement à des entreprises relevant d'une autre convention ;
- ◆ La maintenance du matériel roulant (hors réparation).

Comme précédemment, la réparation du matériel roulant est couverte par la convention collective de la métallurgie. En revanche, la maintenance des matériels roulants entre dans le champ d'application de la CCN ferroviaire.

**De ce fait, les entreprises de maintenance non-SNCF seront soumises aux règles sociales équivalentes entre cheminots du GPF et salariés privés. En intégrant la maintenance dans la CCN ferroviaire, l'UNSA lutte contre le dumping social dans cette activité et contre la sous-traitance.**

**L'ensemble des salariés du GPF est ainsi couvert par le champ d'application de la convention collective et le statut y compris les agents des ateliers de maintenance et les techniciens SNCF.**

Les activités annexes telles que la restauration ferroviaire, les CE/CCE SNCF, la manutention et le nettoyage ferroviaire sont respectivement couvertes par des conventions collectives spécifiques. L'intégration de ces activités dans le périmètre de la nouvelle convention collective ferroviaire ne pourrait se faire que si les commissions paritaires de ces conventions le demandaient. Or, aucune demande de ce type n'a été formulée...

## **Audit (moi la vérité sur mon état de santé, docteur) EPSF !**



**C'est moins grave que si c'était pire...  
Mais c'est bien pire que ce qu'on en avait dit !**

La future convention collective nationale ferroviaire est un des piliers de la réforme ferroviaire, mais l'UNSA-Ferroviaire n'en néglige pas pour autant les autres piliers et attend donc de l'État et de l'entreprise qu'ils tiennent leurs engagements. Malheureusement, le moins que l'on puisse dire est que l'on n'en prend pas vraiment le chemin !

Si les contrats de performance des EPIC sont actuellement en cours de négociation avec l'État, celui-ci n'est - en revanche - guère pressé de dévoiler ses projets en matière de financement de la réforme du système ferroviaire français. Il y a pourtant urgence... comme le réclame, entre autres, Jacques Rapoport, patron de SNCF Réseau, qui tend désespérément la sébile.

Il estime que "si le réseau continue de vieillir, la qualité de service va se dégrader. [...] Le nombre de retards liés à des problèmes de signalisation augmente aujourd'hui de 1 % à 2 % par an, et les trains doivent circuler à vitesse réduite du fait de l'état de la voie sur près de 4 000 kilomètres sur les 50 000 que compte le réseau ferré".

On ne voit pas comment un réseau vieillissant et mal entretenu pourrait rajeunir et s'améliorer tout seul sans financement adéquat. Sauf à croire aux contes de fées et à ignorer le rapport d'étape de la deuxième phase d'une campagne d'audits de l'infrastructure entamée au printemps 2014 par l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire)...

Sa lecture est pourtant édifiante... et inquiétante : «Les fragilités constatées dans ces différents domaines (contrôle interne et retour d'expérience, gestion des compétences techniques, connaissance du patrimoine, planification et adéquation moyens/besoins, référentiels de maintenance, culture sécurité), additionnées à des dysfonctionnements constatés au niveau local, mettent en exergue une faiblesse de l'efficacité du système de gestion de la sécurité».

***Il s'agit – enfin – de la reconnaissance officielle de ce que l'UNSA-Ferroviaire dénonce depuis plus de cinq ans ! Cette prise de conscience - tardive - de l'EPSF soulève d'ailleurs la question de la crédibilité des audits antérieurs sur le même sujet, ou sur d'autres...***

Pour rappel, les élus UNSA de PRG avaient été les seuls à exprimer un vote négatif lors de la consultation du 23 mars sur les conséquences de la réforme ferroviaire pour les cheminots du périmètre du CER de PRG. Ils avaient notamment étayé leur position par :

- ♦ L'absence de contrat cadre stratégique conclut avec l'État pour une durée de dix ans ne permettant pas de se prononcer sur ses conséquences prévisibles sur le périmètre de PRG.
- ♦ L'absence d'engagement par l'État de prendre en charge la dette de RFF qui obère gravement l'avenir de SNCF Réseau. Et, tout particulièrement pour ce qui concerne le périmètre de PRG, celui de sa partie francilienne et des deux gares têtes de lignes...



## **Commission Duron 2.0. : Y a-t-il une vie après la mort pour les TET ?**

La présentation au gouvernement, le 26 mai, des conclusions de la commission Duron 2.0. sur l'avenir des TET apporte, malheureusement, une autre triste confirmation de la validité du vote négatif des élus UNSA sur le périmètre de PRG. Déjà large-

ment appuyées par le rapport de la Cour des Comptes de février dernier... et la note « à diffusion limitée » remise par la SNCF à la Commission Duron 2.0., les préconisations du rapport condamnent à mort les Trains d'Équilibre du Territoire.

Maintenant, même au plus myope des observateurs, il apparaît clairement que la prorogation d'un an de la Convention TET relevait seulement du soin palliatif, comme le décret déclarant d'utilité publique la LGV à voie unique Poitiers-Limoges ne constituait pas que les étrennes de Mamy Bernie et du lobby du BTP. La libéralisation du transport par autocar organisée par la loi Macron-bus, la fermeture ou la prolongation de fermeture de lignes pour cause de travaux urgents, les débats convenus sur l'après-Corail : tout cela participe d'une stratégie de démantèlement d'un pan entier – et vital – du réseau ferroviaire français !

***Depuis longtemps, l'UNSA-Ferroviaire dénonce une politique sournoise de liquidation des TET coincés entre le réseau TGV adulé par les hommes politiques et le réseau TER dont les super-régions veulent s'accaparer le complet contrôle. Car, contrairement à ce que l'on veut nous vendre, il ne s'agit pas d'un problème de déficit structurel, de renouvellement ou pas de matériels roulants en fin de vie, de rénovation ou pas d'infrastructures en piteux état. Il s'agit, d'un côté, de l'abandon du réseau à Grande Vitesse et de quelques axes nationaux jugés profitables aux appétits féroces du secteur privé et, de l'autre, de l'abandon du réseau TER aux ambitions et caprices des caciques des super-régions.***

Pour réaliser la synthèse du plan Guillaumat et de la résurrection d'un réseau secondaire à la discrétion d'intérêts particuliers, il faut impérativement faire disparaître les aspects d'intégration, d'aménagement du territoire et de service public au service de la nation que représente un réseau classique à l'échelle nationale... Ce qui, majoritairement, subsistera demain des TET sera en fait, à l'échelle des 13 super-régions, un réseau TER très légèrement étoffé des dépouilles des ex-circulations d'équilibre du territoire. Les actuelles réactions des élus régionaux, à commencer par celles de Jacques Auxiette, ne sont - sous un discours convenu de gestionnaire - que l'expression d'un pur égoïsme régional où toute notion d'équilibre, d'aménagement, de partage à l'échelle nationale a totalement disparu.

***Pour l'UNSA-Ferroviaire, la question de la pérennité du site d'Austerlitz-Tolbiac-Masséna est donc plus que jamais d'actualité ! Il appartient, à vous, Direction régionale d'apporter très rapidement des réponses tangibles aux interrogations des cheminots de PRG et de leurs élus au CER, et de leur proposer des solutions viables.***

***L'UNSA-Ferroviaire exige, d'ici l'automne, la présentation d'un véritable plan de sauvegarde de l'activité et de l'emploi, non seulement sur le site d'Austerlitz-Tolbiac-Masséna, mais au-delà sur tous les établissements, entités et chantiers de la région de PRG qui seront impactés par les conclusions du rapport Duron.***

## Validation du champ d'application de la future CCN Ferroviaire :



### La CGT ni pour, ni contre, bien au contraire !

Farouche opposante à la réforme ferroviaire à partir de juin 2014, la CGT dénonce à longueur de discours, de tracts et de grèves la future CCN Ferroviaire qui démantèlerait les acquis sociaux des cheminots. Ce qui ne l'empêche pas - réalisme et opportunisme obligent- de participer activement aux négociations de la même CCN honnie, fruit empoisonné d'une réforme scélérate...

Jusqu'au 21 mai minuit, elle avait l'occasion- aux côtés du front du refus (SUD-Rail, FO, CGC) - de dénoncer l'accord sur le champ d'application.

Quand on est CONTRE la réforme, on ne peut qu'être POUR une telle dénonciation de ses conséquences. C'est, bien entendu, ce que la CGT s'est empressée... de ne pas faire !

Au final, l'OS (relativement) majoritaire, pourtant totalement opposée à la réforme, en s'abstenant rend donc possible la définition du champ d'application d'une CCN dont elle ne veut pas !

Stupidité ? Sûrement pas ! Schizophrénie ? Probablement pas... Duplicité ? Bonne pioche !

De grèves fourre-tout en manifestations-spectacles, la CGT occupe le terrain de la contestation et ses militants pour éviter qu'ils prennent conscience des discrètes tractations en coulisses.

Le gouvernement et l'entreprise n'attendent évidemment pas que la CGT se rallie d'enthousiasme à la réforme ferroviaire : en juillet 2016, une nouvelle posture « ni pour, ni contre, bien au contraire ! » au moment décisif de la signature de la CCN Ferroviaire leur conviendrait amplement. Comme d'offrir sur un plateau, en gage de bonne volonté, le contrôle des activités sociales des CE/CCE du GPF et surtout de son budget de 100 millions d'euros à la même CGT...

Union Régionale UNSA CHEMINOTS de Paris Rive Gauche 1, rue Georges DUHAMEL – 75015 PARIS

Tel FT : 01 40 48 04 61 - FAX : 01 43 22 24 81 - COURRIEL : [ur.paris-rg@unsa-cheminots.org](mailto:ur.paris-rg@unsa-cheminots.org)

<http://unsacheminotsprg.blogspot.fr/>



Unsa Cheminots Prg

