



SNCF – Direction des Trains
Immeuble Lumière
40 avenue des Terroirs de France
75012 PARIS

DCI DU 20 OCTOBRE 2008 – Relevé de conclusion

Les fédérations CGT, CFDT, FO, CFTC, SUD-RAIL, UNSA, CFE-CGC ont remis le 20 octobre 2008 à la Direction des Trains et à la Direction des Ressources Humaines de la SNCF, une démarche de concertation immédiate portant sur :

- L'organisation de la production et les conditions de travail
- L'unicité des métiers dans toutes ces composantes
- La reconnaissance des contraintes inhérentes au métier de roulant et d'encadrement de la spécialité « Train »

Conformément à la loi du 21 août 2007, une rencontre a été organisée dans les 3 jours suivant réception de cette demande et la réunion s'est tenue le jeudi 23 octobre 2008 à 14H, au cours de laquelle les organisations syndicales ont formulé, dans une déclaration unitaire, des revendications découlant des 3 points ci-dessus. Une seconde réunion s'est également tenue le lundi 27 octobre 2008 à 13H. En réponse aux demandes des organisations syndicales, la Direction a formulé les propositions suivantes :

Point 1 : L'organisation de la production

⇒ Demande des organisations syndicales

1.1- Stopper les réorganisations de la production programmées pour le prochain service et celles contestées par les cheminots

1.2- Maintien de la mixité de la charge de travail VFE et Proximités dans les résidences

1.3- Détente des roulements

Proposition de l'entreprise

Les réorganisations de la production sont de nature différentes (évolution du Plan de Transport, ajustements, évolution de la structure des roulements).

L'entreprise s'engage, pour permettre le temps nécessaire aux discussions dans les Groupes de travail métier, à ne pas mettre en œuvre en décembre 2008 et pour la durée du service d'hiver, les réorganisations importantes (roulements et résidences) non liées à une évolution du Plan de Transport.

L'entreprise rappelle par ailleurs qu'elle n'a pas la volonté de spécialiser à 100% les roulements par produit (exemple Rail Team de l'ordre de 80/20) à l'exception de certains roulements internationaux (Thalys, Eurostar,). Ces principes doivent faire l'objet de discussions dans les établissements et peuvent être mis en place graduellement.

La DDT s'engage à débloquer les mises en école prévues pour fin décembre 2008 qui avaient été suspendues en septembre 2008.

Position des organisations syndicales

Accord de CGT, CFDT, CFTC, SUD RAIL, UNSA et CFE-CGC sous réserve de l'application dans les établissements compte tenu de la situation conflictuelle constatées dans certains ECT

Désaccord pour Force Ouvrière

- les réorganisations sont toutes de même nature et ne visent qu'à augmenter la productivité
- de trop nombreux « ajustements » sont maintenus dans les roulements et aucune détente n'apparaît
- aucune assurance d'un retour à une réelle mixité des roulements
- aucune avancée sur Proximitr'1, (réorganisation contestées par les cheminots)

⇒ Demande des organisations syndicales

1.4-Maintien de l'organisation actuelle des CPST et amélioration des conditions de travail de son personnel

Proposition de l'entreprise

L'évolution de la production fait l'objet d'un chantier spécifique, dont le travail est en cours.

L'objectif visé est d'améliorer la robustesse et la qualité de la production. A ce stade, aucune décision d'évolution d'organisation des pôles production n'est prise. Un premier groupe de travail spécifique va être organisé.

La Direction des Trains rappelle qu'à ce jour elle n'a pas formulé de directive nationale pour intégrer des agents de la spécialité « Gestion des moyens » dans les pôles production. Les Directeurs d'établissement organisent actuellement les remplacements dans leur pôle production en fonction des ressources régionales disponibles, et ces postes sont ouverts en priorité aux agents titulaires de l'examen de TC.

Position des organisations syndicales

Accord de CGT, CFDT, CFTC, SUD RAIL, UNSA et CFE-CGC

Désaccord pour Force Ouvrière

- aucune assurance du maintien de l'organisation actuelle des CPST (commande du personnel et conception des roulements)
- le dictionnaire des filières n'est pas respecté avec l'emploi massif de GM, utilisés pour déqualifier les postes de RCT.

⇒ Demande des organisations syndicales

1.5-Statu quo sur la taille des équipes par RET (20 agents maximum) et allègement de leur charge de travail

Proposition de l'entreprise

Le chantier concernant les missions des RET va débiter.

L'objectif visé est une évolution du management pour permettre un service du meilleur niveau à bord des trains. L'entreprise recherche une simplification et une amélioration des conditions d'exercice du métier.

A ce jour, la Direction des Trains n'a pas émis de directive nationale sur l'évolution de la taille des équipes des RET à l'exception de Transilien. Les discussions seront ouvertes dans le cadre des groupes de travail consacrés à l'encadrement.

Position des organisations syndicales

Point de désaccord de l'ensemble des OS

L'augmentation du nombre d'agents par RET sous Proximitr'1 a été faite en catimini, nous exigeons le retour à la moyenne actuelle soit 20 agents. Sans ce retour, la DDT alignera rapidement les autres RET sur l'IDF.

⇒ [Demande des organisations syndicales](#)

1.6- Cesser de considérer les RET comme une réserve ASCT et CPST des ECT

Proposition de l'entreprise

L'entreprise ne considère pas les RET comme une réserve ASCT ou CPST.

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, CFTC, SUD RAIL, UNSA et CFE-CGC

Désaccord pour Force Ouvrière

La pression exercée sur les RET rend l'accompagnement impératif.

Point 2 : L'unicité des métiers

Le Directeur des Trains réaffirme l'existence et le maintien d'un métier unique d'ASCT à la SNCF.

⇒ [Demande des organisations syndicales](#)

2.1-Maintien du principe d'embauches directes dans les ECT

Proposition de l'entreprise

L'entreprise maintient le principe d'embauches directes pour le métier d'ASCT dans les ECT. D'autres voies sont possibles par des évolutions en provenance d'autres métiers.

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, FO, CFTC, UNSA et CFE-CGC

Désaccord de SUD RAIL

- revendication de compensation par l'entreprise des conséquences d'entrées internes qui pénaliserait le déroulement de carrière des ASCT.

⇒ Demande des organisations syndicales

2.2-Maintien et renforcement de la formation initiale et continue commune à toutes les activités

Proposition de l'entreprise

La formation initiale des ASCT sera commune, une part de formation plus spécifique sera donnée en complément, en fonction du premier emploi de l'agent.

Le Directeur des Trains indique qu'au même titre qu'il y a un métier unique d'ASCT à la SNCF, il y a un examen unique et transverse pour valider la formation initiale.

La formation continue comporte une part commune à tous les agents (corpus) qui a été renforcée en 2008. En complément, comme c'est le cas aujourd'hui, certaines formations continues seront dispensées suivant le poste tenu par l'agent.

Un groupe de travail spécifique sera consacré à la formation des ASCT (initiale et continue) sur la base des principes actés dans la DCI nationale.

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, CFTC, SUD RAIL, UNSA et CFE-CGC

Désaccord pour Force Ouvrière

Aucune information sur le renforcement de la part commune aux agents effectué en 2008

⇒ **Demande des organisations syndicales**

2.3-Définition de critères de parcours professionnels reposant sur la qualification des agents (entre autres les examens), l'ancienneté, la formation et le renforcement du rôle des IRP

Proposition de l'entreprise

C'est un sujet clé qui mérite une réflexion en groupe de travail afin de lever les inquiétudes des ASCT sur ce point.

⇒ *L'entreprise proposera aux organisations syndicales un projet référentiel reprenant les critères - notamment expérience professionnelle (durée d'exercice des fonctions, formations reçues, qualifications), qualité de service validée par la hiérarchie - et les modalités de passage d'un roulement sur un autre.*

⇒ *Sur la base de ce référentiel, des référentiels locaux seront établis et proposés aux organisations syndicales*

⇒ *Une information périodique sera donnée dans une IRP (instance à préciser) sur l'application de ces critères.*

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, CFTC, CFE-CGC et UNSA.

Désaccord pour Force Ouvrière

- aucun engagement que ces référentiels reprennent les usages et les accords locaux
- aucun engagement sur le parcours entre les activités TER et VFE
- l'instance pour l'information périodique des IRP est déjà définie par le code du travail.

Désaccord de SUD RAIL

Aucune garantie de passage d'un roulement ou d'une UO à une autre pour les ASCT.

⇒ **Demande des organisations syndicales**

2.4-Définition du statut des ASCT affectés à la LAF

Proposition de l'entreprise

L'utilisation des agents affectés à la LAF sera organisée en roulements de service, dont la durée de validité garantira la réactivité indispensable à l'exercice de ces missions. Les caractéristiques de ces roulements seront à définir dans le cadre des groupes de travail.

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, CFTC, SUD RAIL, UNSA et CFE-CGC

Désaccord pour Force Ouvrière

La durée de validité doit être la même que les autres roulements

⇒ **Demande des organisations syndicales**

2.5-Parcours professionnels du grade d'ACT au grade de CBORM

Proposition de l'entreprise

Les dispositions statutaires constituent le cadre général.

Les CBORM relèvent du métier d'ASCT, et des missions complémentaires peuvent leur être attribuées, compte tenu du fait que leur qualification correspond au premier grade d'agent de maîtrise.

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, CFTC, SUD RAIL, UNSA et CFE-CGC

Désaccord pour Force Ouvrière

Aucun engagement sur le déroulement de carrière

Les missions complémentaires du CBORM doivent rester du domaine de la formation

Accord pour Force Ouvrière sur les dispositions statutaires

⇒ **Demande des organisations syndicales**

2.6-Le rôle du CBORM ne saurait comporter des missions d'ordre hiérarchique, sous quelque forme que ce soit

Proposition de l'entreprise

Les CBORM n'auront pas de rôle hiérarchique.

En revanche, ils pourront intervenir, à la demande du RET, pour renforcer les compétences d'un ASCT.

Ils pourront avoir un rôle d'encadrement opérationnel. Ce rôle sera précisé lors des groupes de travail

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFTC, UNSA et CFE-CGC

Accord sous réserve du gel des expérimentations dans les ECT pour la CFDT

Désaccord pour Force Ouvrière
Les missions doivent rester du domaine de la formation
L'encadrement opérationnel relève du management

Désaccord pour SUD RAIL
Pas de remplacement du RET par le CBORM

⇒ **Demande des organisations syndicales**

2.7 - Un niveau de rémunération reconnaissant les conditions particulières d'exercice du métier à bord des trains, quelle que soit l'activité exercée (VFE, TER, CIC, Transilien).

Proposition de l'entreprise

Dans le cadre de l'étude engagée sur l'adaptation de la rémunération, l'entreprise rappelle les principes suivants :

- => Cette adaptation ne générera pas de perte de rémunération pour les ASCT*
- => Diminution du temps contraint par suppression de RHR qui ne sont pas strictement utiles à la production.*
- => Contribuer à l'amélioration de l'efficacité de la production.*

En complément, l'entreprise à la volonté que le dispositif mis en œuvre reconnaisse les conditions particulières d'exercice du métier dans ses différentes composantes (LAF ou accompagnement).

Le système proposé doit viser à reconnaître les spécificités du métier, quel que soit le type de train sur lequel l'agent exerce son activité. L'objectif est d'atténuer le caractère aléatoire des EVS par la création d'un nouvel élément de rémunération, reconnaissant l'exercice du métier d'ASCT sur les trains circulant sur les lignes classiques (Transilien, TER, CIC, TEOZ). Il contribuera à ne pas accentuer les écarts de rémunération existants.

Position des organisations syndicales

Accord CFE-CGC

Accord avec réserve pour la CGT
- pas de corrélation entre l'efficacité de la production et la rémunération

Accord avec réserve pour CFDT, UNSA et CFTC
- rééquilibrage de la rémunération

Désaccord pour SUD RAIL
- la rémunération doit être garantie pour chaque agent et non globalement
- la suppression des RHR n'est pas dans la demande
- la contribution à l'amélioration de l'efficacité n'est pas du domaine syndical
- demande d'un rééquilibrage de la rémunération

Désaccord pour Force Ouvrière
- l'étude ne tient pas compte des bénéfices réalisés par Orféa.
- la rémunération doit être garantie pour chaque agent et non globalement

- la suppression des RHR n'est pas dans la demande
- la contribution à l'amélioration de l'efficacité n'est pas du domaine syndical

⇒ **Demande des organisations syndicales**

2.8-Revalorisation de la VMT, dans le cadre de la mise en œuvre au 1^{er} octobre de la mesure relative au 3ème élément de la prime de travail

Proposition de l'entreprise

*La VMT a été revalorisée de 50 euros bruts mensuels en date du 1/05/2008. Une nouvelle progression de la VMT sera mise en œuvre au 1^{er} décembre 2008.
Le montant cumulé sera de 60 euros.
La cohérence entre la prime de travail réelle et la VMTP sera examinée en groupe de travail*

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, CFTC, UNSA et CFE-CGC

Désaccord de Force Ouvrière

Le montant cumulé est le minimum déjà obtenu dans la DCI du 7 avril 2008

Désaccord de SUD RAIL

- ce montant devait être un point de départ et devient un point d'arrivée

⇒ **Demande des organisations syndicales**

2.9 - Instauration d'un système adapté de compensation financière des sujétions de déplacement des RET

Proposition de l'entreprise

Dans le cadre du Groupe de Travail « encadrement », l'entreprise prévoit de tirer les enseignements de l'expérimentation en cours et de décider des suites à donner.

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, CFTC, SUD RAIL, UNSA et CFE-CGC

Désaccord pour Force Ouvrière

Aucun renseignement sur l'expérimentation en cours n'a été communiqué.

Point 3 : Reconnaissance des contraintes inhérentes au métier de roulant et d'encadrement de la spécialité « Train »

Demande des organisations syndicales

3.1- Compensation en temps par l'entreprise afin de permettre un départ en retraite anticipé

Proposition de l'entreprise

L'entreprise rappelle que la loi sur la réforme des retraites interdit la mise en place de bonifications.

L'entreprise accepte de reconnaître la spécificité liée au temps contraint que représentent pour les ASCT les déplacements hors résidence.

Elle propose :

- de rechercher la diminution du temps contraint par la suppression des RHR qui ne sont pas strictement nécessaires à la production ;*
- d'engager une discussion sur l'adaptation pour les ASCT de l'accord « cessation progressive d'activité » sur la formule fixe « pénibilité », avec l'objectif d'augmenter la durée du CPA afin de permettre une cessation anticipée de l'activité, sans faire évoluer les modalités d'accès à cette formule.*

Ce sujet important fera l'objet de discussion sous l'égide de la DRH et devra faire l'objet d'un avenant à l'accord « cessation progressive d'activité ».

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFTC, UNSA et CFE-CGC

Accord avec réserve pour la CFDT

Maintien d'une revendication de bonification en temps

Désaccord pour Force Ouvrière

La diminution des RHR ne fait pas partie de la demande.

Les spécificités retenues ne doivent pas se limiter au temps contraint mais aux contraintes du métier dans sa globalité (travail décalé, travail de nuit).

Désaccord pour SUD RAIL

Augmentation significative de la durée du CPA

Quantification des mesures CPA

La diminution des RHR ne fait pas partie de la demande

⇒ Demande des organisations syndicales

3.2- Maintien sans condition de la valeur du code prime 24 après 15 ans d'exercice du métier d'ASCT

Proposition de l'entreprise

Concernant ce thème, la DRH est prête à ouvrir des discussions sur ce sujet, lorsque les modalités de départ du métier d'ASCT auront été définies dans le cadre des groupes de travail.

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, CFTC, SUD RAIL, UNSA et CFE-CGC

Désaccord de Force Ouvrière

Le maintien doit être « sans condition »

⇒ Demande des organisations syndicales

3.3- retour au mécanisme d'évolution de la prime de travail des qualifications E et F de la spécialité « Train » en lien avec l'évolution de la prime de travail ASCT

Proposition de l'entreprise

La rémunération de l'encadrement sera à examiner dans le cadre du groupe de travail ad hoc.

L'entreprise confirme que la rémunération doit être intégrée dans l'évolution du métier d'encadrement des Trains.

Position des organisations syndicales

Accord de la CGT, CFDT, SUD RAIL, CFTC, UNSA et CFE-CGC

Désaccord de SUD RAIL

Désaccord pour Force Ouvrière

Aucun engagement sur le retour aux mécanismes d'évolution de la prime code 25

⇒ Demande des organisations syndicales

3.4- Classement national du poste de RCT en emploi à pénibilité avérée

Proposition de l'entreprise

Concernant les RCT, repéré RCT, l'attribution aux modalités correspondantes est liée à l'existence ou non de travail de nuit ouvert en 3x8.
Une liste des postes sera établie pour l'ensemble des ECT*

Position des organisations syndicales

Désaccord pour la CGT, CFE-CGC
Pas seulement les postes en 3X8 concernés

Désaccord de CFDT, SUD RAIL, UNSA, CFTC
Demande de la réalisation d'une étude au cas par cas

Désaccord pour Force Ouvrière
Les décisions actées dans les GT Pénibilité doivent pouvoir évoluer à l'avantage de certains métiers

⇒ **Demande des organisations syndicales**

3.5- Reconnaissance des aspects de pénibilité liés à l'exercice du métier de RET

Proposition de l'entreprise

Il a été acté dans les GT « pénibilité » que le métier de RET ne ressort pas ,comme ceux de DPX en général comme un métier réputé pénible.

Position des organisations syndicales

Accord de la CFDT, CFTC, CFE-CGC,

Désaccord de CGT, UNSA
Réponse hors sujet

Désaccord de SUD RAIL
Demande de considérer les métiers de DPX comme pénibles

Désaccord pour Force Ouvrière
Les décisions actées dans les GT Pénibilité doivent pouvoir évoluer à l'avantage de certains métiers

Calendrier

L'entreprise a entendu la demande des organisations syndicales, relative à la détente du calendrier.

Celui-ci sera revu pour donner plus de temps à la concertation sur les évolutions « métier » et un nouveau calendrier sera proposé lors de la réunion programmée le 18 novembre.

Concernant la rémunération, la réunion prévue le 27 novembre est confirmée. Par ailleurs, deux réunions consacrées au CPA se tiendront dans les prochains jours.

Force ouvrière n'est pas demandeur de la détente du calendrier

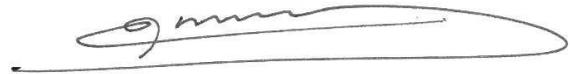
En conclusion, les organisations syndicales rappellent qu'elles ne valident pas l'évolution structurelle de la SNCF en activité autonome faisant perdre le caractère intégré de la SNCF.

Par ailleurs, cette orientation touchant toutes les fonctions, fait l'objet de discussions entre les fédérations syndicales et la direction générale dans le cadre du projet «simplification de la SNCF ».

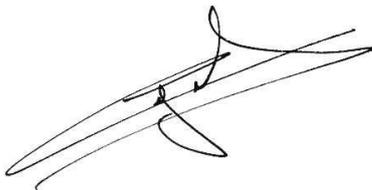
A l'issue de cette DCI, les organisations syndicales constatent que les réponses de la Direction actent des principes sur lesquels devront reposer les futures discussions métier.

En ce sens, la position des organisations syndicales ne portent que sur ces principes et ne les engagent pas sur l'appréciation qu'elles donneront en cours et au terme des discussions.

**Le Directeur des
Ressources Humaines
François NOGUE**



**Le Directeur des Trains
Jean-Marc
LONGEQUEUE**



**CGT
Jean-Luc CAZORLA**

**CFDT
Eric FERNANDEZ**

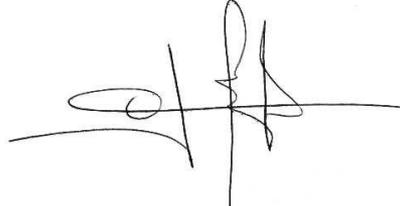
**FO
Emile LHOMME**

**CFTC
Jean-Paul JAEGER**

**SUD-Rail
Eric SANTINELLI**



**UNSA
Jean-Maurice COUDERC**



**CFE-CGC
Philip GARNIER**

