



Paris, le 06 janvier 2017

M. Jean-Marc AMBROSINI  
 Directeur des ressources humaines de la SNCF  
 2, place aux étoiles CS 70001  
 93633 La Plaine-Saint-Denis

**Objet : Demande de Concertation Immédiate**

**Monsieur le Directeur,**

Faisant suite à la parution des contrats décennaux entre l'État et les EPIC SNCF Réseau et Mobilités ainsi que de la contractualisation entre l'État et le GPF SNCF, la Direction du groupe a publié les budgets du GPF et des EPIC le constituant pour l'année 2017.

Les administrateurs salariés présentés par nos organisations syndicales n'ont pas émis de votes favorables à ces budgets.

En effet, leur lecture préfigure de nouvelles suppressions d'emplois et des efforts de productivité basés sur la baisse des moyens dans la quasi-totalité des services et des métiers.

Ceci est très significatif concernant les EPIC SNCF et Mobilités où des efforts de production sont une nouvelle fois demandés aux cheminot-e-s alors que nous vivons des pénuries de personnel dans tous les services, que des charges de travail sont externalisées, que des situations de « *burn-out* » se développent. Si la Direction du GPF ne modifie pas la trajectoire budgétaire projetée, l'année 2017 s'annoncerait comme particulièrement dure pour les cheminots alors que la qualité de service due aux usagers se trouverait encore détériorée. Les cheminots et le service public ferroviaire ne peuvent pas être les variables d'ajustement d'une politique d'austérité budgétaire. Fermetures de guichets, déshumanisation des gares et des trains, suppressions de trains, postes non-tenus, polyvalence professionnelle et déqualification, connexion permanente pour les encadrants, heures supplémentaires à outrance, précarisation des emplois par l'usage abusif de salariés en CDD ou d'intérimaires, utilisation contraire au droit des stagiaires, alternants et apprentis, voilà quels sont les résultats d'une stratégie de pénurie entretenue pour tenir des lignes budgétaires irréalisables.

Coté EPIC Réseau, le budget s'appuie sur un développement massif de la sous-traitance et des externalisations de charges. Cette politique, qui ne vise qu'à contraindre les effectifs de cheminots, est dramatique sur le plan de la sécurité des personnes et des circulations comme sur la qualité des travaux confiés à des entreprises extérieures. Les accidents et incidents survenus ces derniers mois montrent de nombreuses défaillances techniques et les conditions désastreuses de réalisation des chantiers de voies et de signalisations. L'encadrement en charge de gérer ces modes de production est mis sous une pression permanente et souvent insupportable au regard des problèmes récurrents de sécurité et de maintien des délais. Dans le même temps, le vieillissement du réseau ferré n'est pas enrayé, la dette est en progression de près de 3 milliards d'euros et les lignes capillaires UIC 7 à 9 voient leur avenir suspendu au bon vouloir ou à la capacité de financement des Régions.

De plus, il suffit de prendre connaissance de ces documents pour deviner qu'en l'état c'est une troisième année blanche que prépare notre direction concernant les salaires. Cette situation serait inadmissible.

Lors de la pseudo-concertation concernant la réécriture du référentiel RH00677, malgré les demandes des fédérations CGT et SUD-Rail, la direction n'a pas fourni toutes les réponses à nos questionnements et malgré de substantielles modifications par rapport à l'existant sur les textes considérés, elle se refuse toujours à ouvrir de vraies négociations.

A ce jour, nous restons sans nouvelles des réponses patronales quant à des demandes de modifications ou de clarification des textes projets présentés par l'entreprise. Les fédérations CGT et SUD-Rail refusent des modifications d'ordre général aux textes RH00677, RH00657 et RH00073 qui, de par leur nature, viendraient à être examinées en commission de validation ou viendraient contredire le principe de hiérarchie des normes.

La signature en juin d'un accord minoritaire concernant l'organisation du travail dans l'entreprise n'autorise pas toutes les transgressions. La direction et les organisations signataires de cet accord, qui ont collaboré à la loi ferroviaire et à cette inversion de la hiérarchie des normes interne, ne peuvent pas transgresser en toute impunité les obligations légales concernant une modification des conditions de travail et de l'organisation du travail des travailleurs du rail. La « commission de validation » des dérogations ne doit pas se substituer aux dispositions du code du travail, les fédérations CGT et SUD-Rail exigent que la direction stoppe ce processus de dérogations sauvages à l'œuvre dans l'entreprise et respecte les IRP.

Au regard de cette situation, les Fédérations Syndicales de Cheminots CGT et SUD-Rail vous déposent une Demande de Concertation Immédiate conformément à l'article 4-2 du titre II du RH 0826 modifié par l'avenant du 13 décembre 2007 afin que nous puissions évoquer les points suivant :

- L'évolution des salaires et pensions de retraites par l'ouverture de négociations dans les plus brefs délais ;
- La politique de l'emploi et la programmation des recrutements à statut pour l'année 2017 afin de garantir une production de qualité et sûre ;
- La sécurité des personnes et des circulations ferroviaires en lien avec la sous-traitance, l'externalisation des missions de cheminots, la formation et le respect de la réglementation dans les différents domaines RH et professionnels.
- L'ouverture de négociations sur les 3 textes : RH00677 (Titre I, Titre II et Titre III), 00657, 00073 et l'arrêt d'un éventuel processus dérogatoire quant au régime de travail général considéré pour l'ensemble des agents d'une filière, d'une activité voire d'un EPIC.

Dans l'attente d'être reçus, nous vous prions d'agréer Monsieur le Directeur, l'expression de nos respectueuses salutations.

Pour la CGT  
P. Poupat

Pour SUD-Rail  
E. Meyer

