

DCI n° DL 24560
Déposée le 23 Février 2016
Par UNSA / FO / CFDT / SUD-Rail

RELEVÉ DE CONCLUSION CONCERTÉE
Suite à DCI et conformément au RH0826

Réunion de concertation du 25 Février 2016

Etaient présents :

- *Pour UNSA :*
 - o Gérard SCHOTT
 - o Séverine JERNASZ
- *Pour FO :*
 - o Denis JACOB
 - o Julien GERARD
 - o Michel BALVA
- *Pour CFDT :*
 - o Renaud MATT
 - o Rémy SCHMITT
- *Pour SUD-Rail:*
 - o Alexandre WELSCH
 - o Jean-Charles DESOGUS
 - o Mathieu RELIN
- *Pour la Direction de l'Établissement TER Rhéna :*
 - o Serge SCHAEFFER
 - o Fabrice DELEAVAL
 - o Benoît FRITSCH
 - o Eric TSCHULL

Motifs à l'origine de la Demande de Concertation Immédiate

TRACTION

1. Équité des roulements de l'établissement TER Rhéna
2. Respect de la progressivité dans les roulements. Pas d'omnibus et suppression de la compétence EAS pour les agents des roulements terminaux
3. Amélioration des conditions de travail des agents de l'établissement
4. Respect des règles de gestion du personnel

Position de la Direction

Les principes ayant guidé la conception des roulements :

Les évolutions du Plan de Transport génèrent la conception des roulements des rames et des agents de conduite sur un principe de robustesse des montages et dans un cadre économique déterminé. Pour l'échéance du SA 2016, compte tenu de l'importance des changements, nous avons travaillé, pour maintenir :

- la structure des roulements et la hiérarchie des Primes de Traction dans chaque résidence,
- les roulements de tête des résidences TER,
- mais aussi assurer une charge adaptée au 120M.

La Région Alsace a financièrement investi lourdement dans des nouveaux matériels EAS devenus majoritaires, constituant une charge de travail incontournable pour les agents de conduite de la région. Le développement de l'offre et les attentes des clients génèrent des trains omnibus qui représentent 80 % des circulations quotidiennes.

Le déroulé de la concertation :

Au vu des évolutions du Plan de Transport pour les résidences Traction TER et TGV au 3 avril 2016, nous avons débuté la concertation très tôt

- avec une présentation inter-syndicale début juillet 2015. Nous avons fait le choix de travailler au plus près des attentes des ADC par l'association des correspondants roulements et des CHSCT.
- Un GT spécifique 120 (S et M) a été proposé avec une première présentation de projet de roulement le 16 septembre 2015, ce GT n'a pas été tenu du fait de la demande des deux CHSCT TRACTION d'être réunis pour le travail sur les roulements.
- Une rencontre de ces CHSCT a été réalisée le 6 OCTOBRE 2015.
- Nous avons ensuite réalisé des bilatérales début octobre dans l'objectif de partager au mieux les points d'achoppement.

L'accident du TGV d'Eckwersheim le 14 novembre 2015 et le report de l'ouverture de la LGV telle qu'elle était prévue ont suspendu la concertation. Les délais de conception des nouveaux roulements ont été très contraints puisque dépendants des retours de l'Infra sur les sillons horaires commandés.

Une rencontre a finalement lieu à Mulhouse le 28 janvier dernier avec comme engagement de reporter la réunion roulement du 4 février 2016 et de travailler vos demandes et d'échanger sur celles-ci lors du CHSCT Mulhouse - Belfort du 8 février 2016.

La concertation a permis en particulier et à ce stade de :

- Limiter la réduction de charge malgré la disparition des nonante et des TER200 à destination du Luxembourg
- Maintenir un roulement 120M comprenant très majoritairement une charge TER 200
- Injecter une charge MZ afin d'augmenter le périmètre des missions
- Maintien des agents classés au 120 M en anticipant des départs vers TGV ou d'autres sites de production
- Stabiliser la charge TER 200 sur le 120S
- Baisse du nombre de RHR à durée très longue sur plusieurs roulements

- Traitement des cas individuels (mutation, parcours professionnels (à noter une vingtaine d'accès au TGV pour 2015 / 2016 ...))

Parmi les demandes qui ont été expertisées mais qui n'ont pas été retenues, l'attribution d'une charge DN à la résidence de Mulhouse a été étudiée.

Nous n'avons pas estimé pertinent de proposer cette nouvelle connaissance car :

- La pérennité du train de nuit Strasbourg - Nice / Port Bou est loin d'être assurée. La déclaration du Ministre des Transport de vendredi 19 février 2016 accentue l'incertitude sur le devenir de cette desserte au-delà de juillet 2016. Nous sommes en attente de la déclinaison précisée par l'Activité IC.
- Le partage de cette charge avec Strasbourg induirait des formations complémentaires (environ 50 jours) et une difficulté supplémentaire pour maintenir les compétences des ADC (le total de la charge est composé de 6 JS / semaine)

Pour autant, nous avons étudié un projet d'affectation partielle de charge sur la résidence de Mulhouse (4382 du Sa et 4282 du Di). Les contraintes économiques et de production s'ajoutent et ne rendent pas faisable une démarche auprès de l'Activité Intercités pour valider une telle option.

Les perspectives

A l'échéance du 3 Avril 2016 :

Le travail de concertation se poursuit à 3 niveaux :

- Correspondants roulements
- GT Roulements du 25 février et du 1^{er} mars
- CHSCT mi-mars

Pour les échéances à venir :

Le Plan de Transport et les roulements seront impactés sur le second semestre 2016

- des travaux importants entre SG et SNE et SG et STT,
- des évolutions de desserte du 3 juillet 2016 (circulation sur ligne nouvelle et allègement d'été)

Dans le cadre du débat lors de la DCI, il a été décidé :

- afin de travailler aux déséquilibres et aux irritants identifiés par les correspondants roulements,
- nous proposons qu'ils transmettent leurs principales attentes aux CHSCT
- afin de produire un canevas de travail en dégagant les priorités
- destiné à la conception et à l'adaptation des roulements

Position des Organisations syndicales

UNSA

Au vu des échanges et des propositions faites par la Direction de l'ETR, UNSA ne déposera pas de préavis de grève.

Néanmoins nous resterons vigilants sur le travail à venir concernant les roulements, et veillera au respect tant de l'équité des roulements que sur les aspects règlementaires de la commande du personnel roulant.

FO

Si nous convenons que la concertation a commencé tôt, nous déplorons l'inefficacité ainsi que le manque de sincérité de celle-ci. Nous constatons que l'entreprise tente d'isoler les CHSCT et les réduit à de simple faire valoir en donnant la responsabilité à certains correspondants roulements qui n'ont par ailleurs ni le temps ni les outils ni l'expérience de la négociation nécessaire.

De plus nous considérons que le rôle des IRP tout particulièrement au sein des CHSCT, est de faire un travail qui bénéficie au plus grand nombre, autant dire à l'ensemble des agents en non à un seul roulement comme pourrait le vouloir certaines individualités. Ce travail collectif pour le collectif doit respecter les instances et leurs rôles qui au CHSCT consiste à garantir des conditions de travail et de santé optimales et en conformité avec les nécessités sécuritaires inhérentes à notre métier.

C'est pour ces raisons que FO a contribué à la démarche quasi unitaire, (puisque hormis la CGT) toutes les OS, ont initiés une demande de concertation immédiate concernant les points suivants :

- Equité des roulements de l'établissement TER Rhéna.
- Respect de la progressivité dans les roulements. Pas d'omnibus et suppression de la compétence EAS pour les agents des roulements terminaux.
- Amélioration des conditions de travail des agents de l'établissement.
- Respect des règles de gestion du personnel.

Le peu de réponses concrètes apportées pour le changement d'avril ne nous convainc pas.

FO note toutefois une ouverture potentielle sur la volonté d'identifier certains irritants mais aussi de travailler aux déséquilibres. Les CHSCT devraient ainsi être saisi afin de produire un canevas de travail qui sera destiné à la plateforme de conception des roulements.

Vu le temps nécessaire pour obtenir des résultats allant dans le sens demandé par les agents, à savoir une plus grande équité et une meilleure qualité des conditions de travail, FO continuera donc de revendiquer la mise en place d'une analyse fine des roulements afin d'apporter un partage juste et équitable des charges et des contraintes tout en conservant une progression dans les roulements.

FO vigiler également les conditions de travail et la qualité de vie induite par les roulements.

Nous appelons l'ensemble des agents à respecter les réglementations du travail et de gestion du personnel.

Néanmoins, FO ne déposera pas de préavis de grève sur cette échéance au vu dernières propositions de l'entreprise qui a pris conscience des difficultés dans les roulements en octroyant une marge supplémentaires définies dans le cadre du travail avec les CHSCT et en améliorant certaines JS grâce à l'investissement des divers acteurs.

CFDT

La délégation prend acte de l'effort fait par l'entreprise.

L'élaboration d'un cahier des charges avec la participation commune des CHSCT Nord et Sud est conforme à nos attentes. Ils seront en charge de définir les irritants (week-end travaillés, prise de service tôt, RHR longs, ...) et de veiller à la répartition équitable dans les différentes UO de l'établissement. Cet engagement répond en partie à nos demandes.

Cependant, aucun engagement n'a été pris sur la non affectation des trains EAS dans les roulements de l'établissement. En effet cette nouvelle organisation du travail pose problème à l'ensemble des ADC des roulements terminaux de l'établissement. Elle doit être proscrite pour les futures échéances.

Notre délégation restera attentive et revendicative sur le sujet, ainsi qu'aux évolutions proposées pour l'élaboration des roulements de juillet.

La délégation souhaite aussi alerter sur la situation de l'UO de Belfort. Elle ne doit pas être la grande oubliée des discussions à venir. Il existe aussi de nombreuses JS difficiles, sur lesquelles il est nécessaire de travailler.

L'avenir de la ligne 4 est aussi une préoccupation des agents de l'UO. Il devient nécessaire d'apporter des garanties sur l'avenir du dépôt et de cette charge de travail. L'entreprise doit faire le maximum pour défendre la pertinence de Belfort pour effectuer la charge ligne 4.

Ne donnera pas lieu au dépôt d'un préavis.

SUD-Rail

Pour SUD-Rail, la Direction de l'ET RHN n'apporte aucune réponse ni solution aux problèmes évoqués dans la présente DCI et continue de se moquer des organisations syndicales représentées ainsi que des agents de l'établissement. Sous couvert de prétextes déjà maintes fois servis, et imputant une part de la responsabilité à la toute puissante activité en méprisant les instances (CHSCT, DP), elle accentue la pression sur les correspondants roulements sans leur fournir les moyens nécessaires au bon déroulement de leur mission.

Les conducteurs de l'ET RHN subissent l'augmentation de la pénibilité des roulements au détriment de leur vie de famille et ne veulent pas de ces projets inhumains, à peine édulcorés par les correspondants roulement avec le peu de moyens dont ils disposent.

SUD-Rail n'a que faire des contraintes, du calendrier ou des fausses excuses de la Direction, nous vous avons averti largement en amont et dénonçons une politique de casse des conditions de travail et de sape de la qualité de vie des cheminots.

SUD-Rail est au plus proche de la réalité du terrain et relaie le mal-être et les doléances des agents de conduite qui demandent une réelle qualité de vie au travail. Sans une équité totale entre tous les roulements, une répartition égale des charges, des journées dispo et des samedis/dimanches entre toutes les UO, il ne peut y avoir de réponse favorable aux attentes des conducteurs de l'ET RHN.

SUD-Rail exige des engagements à court et à moyen terme afin de soulager les roulements et de répondre au ras le bol de l'ensemble des agents qui sont prêts à tout pour se faire entendre. Il est urgent d'injecter des moyens financiers, humains et logistiques pour palier rapidement à la dégradation des conditions de travail.

Les "déséquilibres" et les "irritants" sont bien connus par les concepteurs, la réponse de la Direction demandant de les identifier à nouveau n'est qu'une façon de gagner du temps et de contraindre encore plus le calendrier.

Alors que le jeu des chaises musicales a déjà commencé, les Dirigeants de l'ET RHN sont plus enclin à réussir leur promotion personnelle qu'à se préoccuper du bien être de leur salariés.

Enfin, SUD-Rail exige une réelle perspective de carrière pour tous les conducteurs du nord comme du sud de la région et l'accès à un roulement

terminal digne et respectueux de l'évolution des ADC y accédant. La suppression de la compétence EAS pour les agents des 120 est une demande forte et non négociable.

Point(s) d'accord

UNSA

FO

CFDT

La création d'un cahier des charges pour l'élaboration des roulements.

SUD-Rail

Pour SUD-Rail aucun

Point(s) de désaccord

UNSA

FO

CFDT

Le positionnement de journées EAS dans les roulements terminaux de l'établissement.

SUD-Rail

SUD-Rail réfute la totalité des arguments avancés par la Direction qui n'apportent aucunes réelles réponses aux sujets de cette DCI ni aux attentes des agents de conduite de l'ET RHN.

Intention des organisations syndicales :

Pour ces raisons, cette Demande de Concertation Immédiate

* ne donnera pas lieu au dépôt d'un préavis de grève pour UNSA, FO et CFDT

* donnera lieu au dépôt d'un préavis de grève pour SUD-Rail

* nécessite un délai de réflexion supplémentaire tel que prévu par les textes

** supprimer les cases inutiles*

Le représentant de l'Établissement TER Rhéna :

Serge SCHAEFFER

Directeur de l'Établissement TER Rhéna

La délégation UNSA

La délégation FO

La délégation CFDT

La délégation SUD-Rail

Alexandre WELSCH
Jean Charles DESOGUS
Mathieu RELIN