



INSÉCURITÉ FERROVIAIRE ET SOCIALE !

L'application à la SNCF du règlement d'exécution européen RE2023-1693, qui devait entrer en vigueur le 28 juin 2024, a été repoussé à juin 2025.

Aussi, à quelques mois de cette échéance, la CGT a été reçue, à sa demande, en audience par la direction de SNCF Voyageurs. En effet, au regard du texte et de sa philosophie, de profonds bouleversements sont en préparation, et les ASCT ne seront pas épargnés.

La transformation des TES (tâches essentielles de sécurité) en TCS (tâches critiques de sécurité) conduit à la remise en cause de 95 % des textes de sécurité et à un abaissement des conditions d'aptitude et de formation pour les cheminot.e.s habilités à la sécurité. Ce texte issu de la Commission européenne a pour unique objectif de faciliter les conditions d'ouverture à la concurrence !

Pour favoriser la concurrence, la Commission européenne joue la carte de l'insécurité ferroviaire !

Si l'accompagnement des trains, autres qu'ADC, est repris dans les TCS à l'instar des tâches de préparation des trains et d'autorisation de mise en mouvement, la Direction n'apporte aucune précision sur les ASCT concernés. En effet, lors de l'instance Bord, celle-ci avait émis l'intention de ne reprendre, comme agents d'accompagnement, que les ASCT habilités sécurité. Ainsi, une partie des ASCT (3S, GCB, EA, voire les ASCT 4S en ACO ou en mission D...) pourraient être exclus des dispositifs d'aptitude et d'habilitation.

Cependant, et devant le tollé soulevé par la CGT, la Direction demeure prudente et explique négocier aux mieux... En effet, ce règlement laisse la possibilité aux États membres de légiférer sur quelques points et aux entreprises ferroviaires de fixer elles-mêmes le niveau de leurs tâches critiques de sécurité.

Une catastrophe sociale en amont d'une faillite dans la sécurité ?

Pour consolider leurs desseins, les tenants de l'ouverture à la concurrence spéculent sur l'abaissement des coûts dans le ferroviaire. En ce sens, pour les libéraux de la Commission européenne :

- garantir un haut niveau de sécurité est un fardeau financier ;
- la formation initiale et continue est une charge ;
- l'aptitude médicale est coûteuse en personnel (médical, et les 80 000 cheminots soumis à l'arrêt d'aptitude).

La mise en œuvre des mesures inhérentes à ces modifications, sous le seul prisme économique, pourrait s'avérer être un cataclysme pour les ASCT. En effet, celles-ci pourraient avoir des conséquences :

- sur notre prime spécifique de travail, qui est en partie liée aux sujétions sécurité ;
- l'abaissement des formations sécurité pourrait entraîner une baisse de qualification du métier en application de l'accord Classifications-Rémunérations et de son système de cotation par point ;
- la réduction des conditions d'aptitude permet aux entreprises ferroviaires et aux filiales SNCF d'accélérer le dumping social en déclassant les métiers.

En résumé, l'application du projet STI OPE est une bombe sociale à retardement. Pour autant, rien n'est inéluctable, le GPU SNCF a les moyens de se faire entendre au sein de l'UTP.

La CGT appelle les ASCT à placer ce sujet sous vigilance et à faire entendre leurs revendications. Pour défendre notre métier, le rapport de force reste encore le moyen le plus efficace.

