



STI-OPE : RÈGLEMENT DE COMPTE À LA SÉCURITÉ

L'évolution des règles européennes, le 28 juin 2024, va conduire à un abaissement considérable du niveau de sécurité. Les conséquences sur la formation, le salaire et le niveau d'emploi des ASCT pourraient s'annoncer tragiques.

Le règlement européen d'exécution RE 2023-1693 a modifié le règlement en vigueur concernant l'exploitation et la gestion du trafic du système ferroviaire. En supprimant 95 % des textes réglementaires sécurité dès cet été, ce dernier favorise l'ouverture à la concurrence et le dumping social par l'abaissement ou la SUPPRESSION des conditions de formation, d'habilitation et d'aptitude en matière de sécurité.

Les centres de formation, les centres d'aptitude médicale et les cheminots jusqu'alors soumis à l'arrêté TES (tâches essentielles de sécurité) sont immédiatement concernés par ce tsunami.

Les principales normes de sécurité vont être bouleversés.

- Les tâches essentielles de sécurité et les conditions de formation professionnelle liées sont supprimées à compter du 28 juin.
- Les directions des entreprises ferroviaires décideront, sans véritable cadre ou contrainte, des procédures et exigences relatives à la formation, à l'évaluation et au suivi des cheminots réalisant des tâches critiques pour la sécurité (TCS).
- Seulement trois catégories de personnel seront reprises comme exerçant des TCS :
 - le personnel « d'accompagnement des trains » autre que l'ADC ;
 - le personnel qui exécute les tâches relatives à la préparation des trains ;
 - le personnel qui exécute les tâches liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains.
- Les conditions d'aptitude physique et psychologique seront définies par la réglementation européenne sans que le cadre national ou d'entreprise ne puisse être plus exigeant.
- Ce règlement met fin aux commissions de recours en cas d'inaptitude. Seul le tribunal administratif sera compétent.

Pour l'heure, l'UTP et la direction SNCF ne s'engagent pas à préciser ce qu'elles entendent par personnel d'accompagnement des trains. Ce manque de précision s'étend d'ailleurs jusqu'à la direction Bord. Pourtant, les conséquences à venir nécessitent un éclaircissement pour les ASCT.

La trajectoire visée est bien celle de favoriser le dumping social en abaissant le niveau de sécurité. Cela sous-entend la disparition des journées de formation sécurité (formation premier emploi et formations corpus), du suivi trimestriel de chaque agent et des visites d'aptitude.

Au 31 mars 2024, le niveau des effectifs était de 9 171 ASCT. Le remplacement des ASCT en formation sécurité, en suivi ou à la VMAS représente environ 7 000 journées par an et pourrait impacter près de 500 emplois d'ASCT.

D'autre part, l'abaissement des connaissances et de la formation professionnelle pourrait conduire à un nivellement par le bas de la reconnaissance de la qualification des ASCT. L'accord néfaste Classifications et Rémunérations a mis en œuvre la cotation des emplois types pour le métier d'ASCT (classes 2, 3 et 4), notamment sur des critères de formation et de sécurité.

Enfin, la rémunération pourrait être impactée. En effet, la prime de travail code prime 24 est imbriquée avec les pratiques et sujétions sécurité.

L'Allemagne et l'Italie contestent cette application. Le patronat du ferroviaire et en premier lieu la direction SNCF peuvent tout à fait décider de normer et de maintenir ou améliorer les conditions de formation et d'aptitude.

Pour leur avenir, leur rémunération et leurs conditions de formation et de travail, les ASCT attendent des engagements clairs. Imposons au patronat du ferroviaire et à la direction SNCF d'autres choix.

