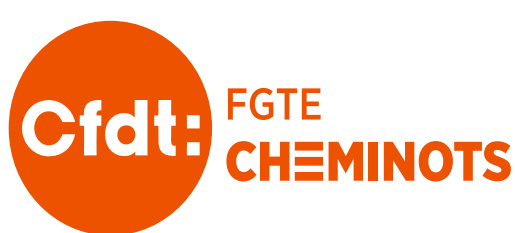
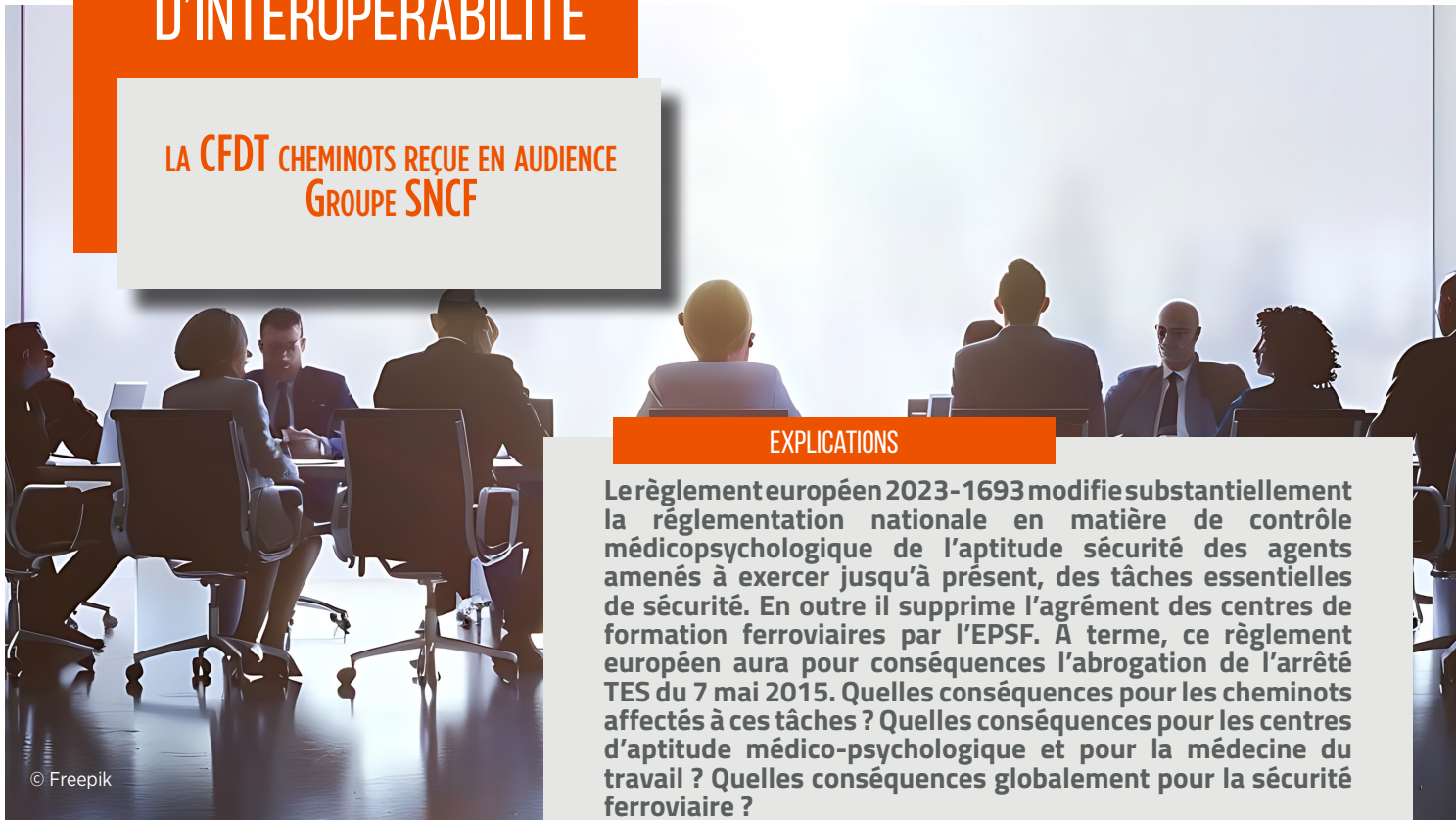


# SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES D'INTEROPÉRABILITÉ



LA CFDT CHEMINOTS REÇUE EN AUDIENCE GROUPE SNCF



## EXPLICATIONS

Le règlement européen 2023-1693 modifie substantiellement la réglementation nationale en matière de contrôle médicopsychologique de l'aptitude sécurité des agents amenés à exercer jusqu'à présent, des tâches essentielles de sécurité. En outre il supprime l'agrément des centres de formation ferroviaires par l'EPSF. A terme, ce règlement européen aura pour conséquences l'abrogation de l'arrêté TES du 7 mai 2015. Quelles conséquences pour les cheminots affectés à ces tâches ? Quelles conséquences pour les centres d'aptitude médico-psychologique et pour la médecine du travail ? Quelles conséquences globalement pour la sécurité ferroviaire ?

## CHRONOLOGIE DES FAITS

Publication du règlement d'exécution 2023-1693 : ce règlement modifie le précédent règlement 2019/773 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatif à l'exploitation et à la gestion du trafic.

Les organisations syndicales et le patronat du ferroviaire (UTP) sont réunis par le ministère des transports (DGITM) pour un exposé de la situation.

Date limite fixée aux états membres de l'UE pour transmettre la liste des règles nationales rendues caduques par ce règlement.

10 AOÛT 2023

JANVIER 2024

28 MARS 2024

Date fixée aux entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'Infra pour modifier leur système de gestion de la sécurité, malgré l'absence de publication des décrets et arrêtés nationaux.

Le ministère des transports transmet aux protagonistes du ferroviaire les projets de décret et d'arrêté. Ces projets, prévus d'entrer en vigueur début 2026, prévoient l'abrogation de l'arrêté TES du 7 mai 2015 et son annexe 1 reprenant la liste des tâches essentielles de sécurité. La Cfdt formule ses nombreuses réserves, mais aussi ses remarques et propositions.

La Cfdt Cheminots est reçue en audience groupe.

28 JUIN 2024

DÉCEMBRE 2024

28 JANVIER 2025

Information prévue en instance commune du CCGPF reprogrammée.

Les sociétés concernées adaptent leur système de gestion de la sécurité (SGS) et définissent leur tâches critiques de sécurité. Tant que les textes nationaux ne sont pas modifiés ou abrégés, ils restent valables dès lors qu'ils ne sont pas en contradiction avec la réglementation européenne.

L'arrêté et le décret sont publiés. Les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infra mettent en œuvre les dispositions des textes nationaux.

6 JANVIER 2025

JUSQU'À FIN 2025

JANVIER 2026



## LES DEMANDES DE LA CFDT CHEMINOTS

- Les tâches essentielles de sécurité, devenues tâches critiques de sécurité, doivent être maintenues à l'identique dans le système de gestion de la sécurité (SGS) des sociétés (entreprises ferroviaires SA Voyageurs et SA SNCF, et gestionnaires d'infra SA Réseau),
- La SNCF doit réaffirmer que les visites d'aptitude sécurité doivent continuer à être pratiquées dans les centres d'aptitude actuels. 38000 certificats sont délivrés par les centres d'aptitude médico psychologiques,
- La direction a débuté un travail d'adaptation, notamment sur les actes de médecine spécialisée (par ex des réflexions sur des actes pratiqués actuellement par des ophtalmologues, qui pourraient être confiés à l'avenir à des orthoptistes) : pour la CFDT il est indispensable d'associer les agents à ces orientations, et notamment par le biais des organisations syndicales),
- Pour la CFDT cheminots, il est indispensable de distinguer la médecine d'aptitude de la médecine du travail,
- Ces principes doivent être étendus à la branche ferroviaire,
- La commission ferroviaire d'aptitude (CFA) doit continuer à exercer son activité pour l'ensemble des métiers liés à la sécurité, pour l'ensemble des tâches critiques de sécurité intégrées dans les SGS de l'ensemble des sociétés de la branche,
- La certification des centres de formation doit être remplacée par une démarche d'excellence qui doit permettre la reconnaissance de la suprématie des écoles SNCF,
- La CFDT a demandé un point particulier d'attention sur l'externalisation et la sous-traitance : pour la direction SNCF, dès lors qu'une tâche critique de sécurité est identifiée, celle-ci peut être imposée aux sous-traitants.



## DES QUESTIONS ?

FABRICE CHAMBELLAND

VANESSA L'HOMEL

NICOLAS DARDILHAC



[fabrice.chambelland@cfdtcheminots.org](mailto:fabrice.chambelland@cfdtcheminots.org)

[vanessa.lhomel@cfdtcheminots.org](mailto:vanessa.lhomel@cfdtcheminots.org)

[dardilhac.nicolas@fgaac.org](mailto:dardilhac.nicolas@fgaac.org)

