



## Situation sociale en danger : décret-socle et Code du Travail menacés

**Lors des séances du CE Réseau Île-de-France de mars et d'avril, les différentes présentations et réponses aux questions posées à la direction ont été : le système actuel ne fonctionne pas. Et de renvoyer la responsabilité de la casse de l'entreprise sur d'autres !**

### Le décret-socle et la dégradation des conditions de travail que cela induit

Le décret-socle : la direction répond ce n'est pas nous ; c'est de la responsabilité du gouvernement. Nous avons prouvé le contraire, puisque le projet de décret-socle sur l'organisation et le temps de travail dans le transport ferroviaire réfute et remet en cause un siècle et demi d'expérience professionnelle et d'organisation dans le ferroviaire.

**En l'état, ce projet de décret socle est dangereux pour la sécurité ferroviaire et donc pour celle des usagers et des travailleuses et des travailleurs du secteur :**

- il dégrade les conditions de travail de 150.000 cheminot

tes et cheminots de la SNCF ;

- il efface volontairement les dizaines de milliers de travailleuses et de travailleurs d'entreprises privées de sous-traitance (nettoyage, restauration, maintenance, etc.) ;

- il ne résout rien pour les milliers de salariées et salariés des entreprises de transport ferroviaire mis en péril par des patrons voyous dont la seule chose qui compte pour eux est le fric, toujours le fric, encore le fric !

À l'inverse de ces projets patronaux, le décret sur l'organisation et le temps de travail doit avoir comme base minimale la réglementation du travail et le Statut de l'entreprise ferroviaire publique SNCF d'hier, étendu demain à tous les travailleuses et travailleurs du rail.



**Code du Travail : nous sommes tous concernés ! La loi El Khomri casse la protection sociale de tous les travailleuses et travailleurs.**

Contrairement à ce qu'affirme le gouvernement, le projet de loi El Khomri vise à mettre fin aux 35 heures.

Le temps de travail pourra ainsi être modulé pour que l'employeur puisse faire travailler les salariés plus de 35 heures sans paiements des

heures supplémentaires. La semaine de travail pourra donc atteindre 60 heures sans autorisation de l'inspection de travail. Les temps d'astreinte risquent par ailleurs de ne plus être payés, mais comptés comme des heures de repos.

**Et au final, le projet de loi El Khomri aura des conséquences dramatiques sur nos vies en famille, sur nos loisirs, sur nos repos et donc sur notre santé.**



### Fédération des Syndicats de Travailleurs du Rail SUD-Rail

<p>Syndicat de Paris Est 168, rue Lafayette 75010 Paris</p> <p>■ 71.10.19 - 01.42.05.00.82 ☎ 71.10.19 - 01.42.05.00.82</p> <p>www.sudrailpe.net sudrailpe@wanadoo.fr</p>	<p>Syndicat de Paris Nord 39 bis, boulevard de la Chapelle 75010 Paris</p> <p>■ 21.88.05 - 01.55.31.88.05 ☎ 21.88.09 - 01.55.31.88.09</p> <p>www.sudrailpno.org sudrail.parisnord@wanadoo.fr</p>	<p>Syndicat de Paris Saint-Lazare 190 bis, avenue de Clichy Bâtiment D - 75017 Paris</p> <p>■ 30.47.05 - 01.44.85.01.84 ☎ 30.47.04 - 01.44.85.31.09</p> <p>www.sudrailpsl.org pslasud@gmail.com</p>	<p>Syndicat de Paris Rive Gauche 1, rue Georges Duhamel 75015 Paris</p> <p>■ 32.03.15 - 01.40.48.03.15 ☎ 33.03.18 - 01.40.48.03.18</p> <p>sudrailprg@gmail.com</p>	<p>Syndicat de Paris Sud-Est 40, allée de Bercy 75012 Paris</p> <p>■ 51.07.38 - 09.50.25.20.69 ☎ 51.07.26 - 01.43.07.62.55</p> <p>www.sudrailpse.org sudrailpse@gmail.com</p>
--	--	---	--	---

# La dématérialisation des procédures S9 et S11 ou la fin de la sécurité ferroviaire

Pour la direction, la dématérialisation des procédures de sécurité S9 et S11 c'est un

projet porteur d'avenir, en recourant à l'informatique. Pour les cheminots et les usagers,

c'est surtout la mise en place de méthodes de travail qui vont créer des risques graves.

sera la boucle de rattrapage! Déjà dans les postes informatiques quand les pannes arrivent du fait de la vétusté de circuits électroniques dont la robustesse est bien limitée c'est la grande panique à tous les étages ! Par contre un carnet de dépêche, ça ne tombe pas en panne ! La dématérialisation est le prétexte de la massification des travaux ! La vraie motivation de la direction, s'est de mettre en place un projet pour gagner en productivité, sans pour autant augmenter les moyens – c'est-à-dire le nombre de cheminots sur le terrain.

Pour SUD-Rail la dématérialisation de la procédure affaiblira les procédures de sécurité puisque les intervenants ne se parleront plus et devront opérer via des serveurs téléphoniques robots qui permettront de demander, d'accorder puis de restituer fermetures de voies, consignations et protections caténaies...

SUD-Rail a dénoncé ces programmes qui ne sont encore qu'à l'état de projets et s'opposera à ce que la sécurité de nos vies et la sécurité des circulations soit ainsi bradées par ceux qui ont laissé le réseau se dégrader et nous demandent aujourd'hui de sacrifier la sécurité ferroviaire !

Quand ces outils merveilleux tomberont en panne quel



## Petite Ceinture, des réouvertures possibles dans les années à venir

Aussi ancienne que le chemin de fer, puisque la première section en a été mise en service le 11 décembre 1852, la Petite Ceinture (PC) est délaissée depuis de nombreuses années. **Si une portion a été reprise en 1988 c'était pour créer le RER C, le reste a été globalement laissé à l'abandon. Pourtant La PC a démontré au fil des siècles son utilité pour communiquer entre les gares parisiennes, que ce soit pour faire transiter des marchandises ou pour échanger trains de machines ou de travaux.** Mais les années à venir pourraient voir changer cette triste état de situation, puisque des projets de réouvertures de certaines sections de la PC sont dans les cartons (cf. carte ci-contre) :

tamment pour des échanges en lien avec la centrale à béton, installée pour la construction du futur palais de justice ;

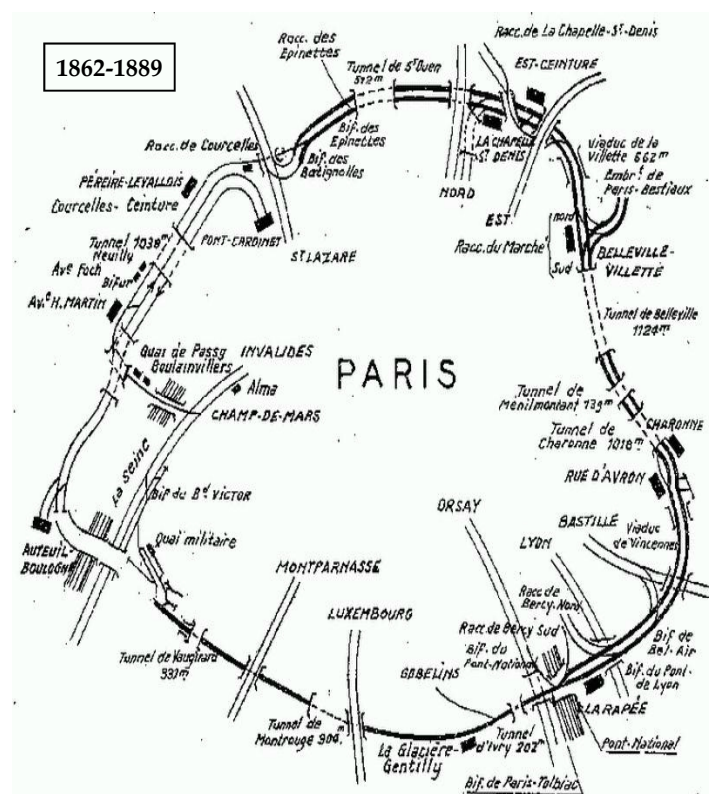
- réouverture de la section Paris Nord - Paris Est, notamment ;

- réouverture de la section Paris Gare de Lyon - Paris Austerlitz ;

- réouverture de la section Paris Austerlitz - Gobelins, notamment pour des dessertes de trains de marchandises qui est actuellement desservie par la route.

SUD-Rail défendra dans les années à venir que la plate-forme de la PC soit **a minima conservée pour une éventuelle remise en service total de cet outil de jonction des gares parisiennes et de nos différents réseaux. Dans l'attente, il faudra encore passer par la GC...**

- réouverture de la section Batignolles - Paris Nord, no-



# Accord d'intéressement : la belle arnaque !

Avec cet accord soi-disant d'« intéressement », la direction SNCF a provoqué une fébrilité sociale ; et elle en est bien consciente, puisqu'elle essaye depuis des années d'acheter à moindre coût la paix sociale comme en ce moment avec le versement de l'accord d'intéressement dont les modalités de versement sont en train d'arriver dans nos boîtes à lettres.

Alors, si cet accord d'intéressement ne remplace pas de vraies augmentations de salaire, ça permettra quand même de rembourser quelques journées de grèves... car les cheminotes et les cheminots toucheront cet intéressement sur la bande de paie du mois de mai (enfin, pour celles ou ceux qui en exprimeront la volonté et à condition d'avoir plus de trois mois d'ancienneté en 2015). Et si cette prime sera au maximum de 449 euros pour les cheminotes et les cheminots de l'épïc Réseau, tous les agents SNCF ne toucheront pas la même somme en fonction de l'épïc dans lequel ils travaillent.

Voici un bel exemple de la

contre-réforme ferroviaire, ce truc qui ne devait rien changer ; mais qui instaure bel et bien des différences entre cheminotes et cheminots.

**Alors, soyons bien clairs : nous prendrons cet argent, car c'est le fruit de notre travail, et parce qu'en ces temps de disette salariale cet argent est toujours bon à prendre. Néanmoins, nous ne sommes pas dupes des manipulations de la part de la direction de notre entreprise...**

Et au moment où certains se vantent d'avoir arraché à la direction cette prime d'intéressement au prix d'une négociation acharnée, SUD-Rail tient à rétablir quelques faits :

- les cheminotes et les cheminots n'ont pas eu d'augmentation générale de leurs salaires depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2014 ;

- cette prime est calculée en fonction du nombre de jours travaillés, les agents en arrêt maladie, en grève ou travaillant à temps partiel seront donc péjorés – un peu comme au siècle dernier voir même celui d'avant on distribuait des « primes de fidélité » aux



bons agents comme on donne un « su-sucre » à un bon chien ;

- cet argent n'alimente pas nos caisses de retraites et de sécurité sociale ;

- auparavant, s'il n'y avait pas d'accord d'intéressement, nous touchions... un « dividende salarial » quasi-équivalent : en 2013, alors il n'y avait pas d'accord d'intéressement, nous touchions 364 euros de dividende salarial, en 2016, il y a deux accords d'intéressement et nous touchons entre 398 euros et 449 euros...

En réalité, la direction fait surtout ce qu'elle veut. C'est évidemment elle qui décide arbitrairement de redistribuer l'argent qu'elle veut aux cheminotes et aux cheminots.

**Par ailleurs, nouvelle provocation, si on ne manifeste pas très rapidement sa volonté de toucher cet argent directement sur notre bande de paie, le montant de cette prime sera bloqué pour cinq ans ! Et si un délai est accordé en cas de retard, c'est en étant grevé d'une pénalité qui permet ainsi à l'usurier Natixis**

**de s'enrichir un peu plus.**

Comme nous pouvons le constater la mise en place de cet intéressement fait beaucoup parler ! Une prime d'un ordre de grandeur similaire à ce qui était versé avant la signature des accords d'intéressement par la CFDT et l'UNSA. Une prime qui justifie l'austérité salariale menée par la direction de l'entreprise depuis de longues années.

Une prime que de nombreux agents ne vont finalement pas toucher faute d'avoir été informé à temps de la procédure à effectuer ou qui se verront des frais de dossiers inacceptables s'ils dépassent la date limite !

**Un intéressement pour le plus grand profit de Natixis, banque d'investissement au cœur d'un scandale sur de graves irrégularités constatées par l'autorité des marchés financiers. Tout ça méritait bien 0% d'augmentation ! Ces nombreux constats confortent évidemment SUD-Rail dans son refus de cautionner un tel dispositif de rémunération.**



# Evénements sécurité !

## Et nos conditions de travail ?

Les événements sécurité sont de plus en plus nombreux : déraillements, heurts de lorrys, défauts de géométrie...

Pour SUD-Rail, cela n'est pas dû à la fatalité. Explication : depuis plusieurs années, la direction SNCF passe aux forceps chez les cheminotes et les cheminots de l'Équipement des méthodes de travail inadaptées (mobilité forcée, allongement des parcours, travail de nuit et de week-end...), des suppressions drastiques d'emplois qui sont néfastes pour les agents chargés de la maintenance du réseau ferré, mais mettent également en danger la sécurité des circulations.



Malgré les nombreuses mises en garde de la fédération SUD-Rail auprès de la direction SNCF, cette dernière refuse de nous écouter et de revenir en arrière ; refus de revenir en arrière qui engendre inévitablement des événements remarquables mais aussi des accidents graves et mortels. 2016 est en est la preuve :

- le 16 février 2016, à l'Infrapôle Nord - Pas-de-Calais,

un agent caténaire a été électrisé suite à un défaut de mise à la terre lors d'une opération VTE. L'agent a été placé en observation à l'hôpital ;

- le 18 février 2016, à l'Infrapôle Bourgogne - Franche-Comté, un agent caténaire a été blessé grièvement suite à un accident de la route en rentrant d'un chantier de nuit. Celui-ci a été hospitalisé ;

- le 24 février 2016, à l'Infrapôle Alpes, un agent a été blessé grièvement suite à un déclenchement d'un détecteur de chute de rochers entre Aix-les-Bains et Culoz. Celui-ci a reçu un rocher sur la tête en intervenant de nuit sur l'installation. Celui-ci a été pris en charge par le SMUR et emmené en neurochirurgie à Grenoble ;

- le 15 mars 2016, à l'Infrapôle Paris Nord, un agent est décédé sur un chantier de nuit suite à la chute du rotor de l'une des deux pelles sur sa tête ;

- le 23 mars 2016, à l'Infrapôle Rhénan, un agent est décédé et un autre a été grièvement blessé suite à un accident de la route.

**SUD-Rail apporte tout son soutien aux familles des agents et à leurs proches. Ensuite, si des enquêtes sont en cours pour connaître les circonstances précises des accidents, SUD-Rail rappelle qu'en seulement deux mois, nous avons à déplorer deux**

**morts et quatre blessés graves ! Il faut absolument stopper immédiatement cette descente aux enfers ! Il est temps**

**rêter de faire travailler à outrance les agents de l'Équipement la nuit !**

Et toujours sur la sécurité, nous le savons et les récents rapports le confirme (rapports sur Brétigny, rapport Ligeron...), l'organisation du travail, le sous-effectif, l'absence de formation, le recours massif à la sous-traitance... sont les causes profondes des accidents et incidents graves passés... comme de ceux à venir si la direction continue à gérer notre entreprise de façon financière et exclusivement économique.

Et ce ne sont pas les plans de communication (Vigirail, Excellence Sécurité, Canal Sécurité, Prisme...) qui résoudront la situation critique en matière de sécurité vécue sur les chantiers. Si récemment la direction a été jusqu'à mettre sous tutelle de sécurité certains établissements, elle doit s'en prendre à elle-même et à la politique qu'elle fait appliquer. Si la direction pense réellement régler les problèmes de sécurité en distribuant des smartphones à tous les agents, c'est qu'elle est dangereusement décalée du terrain.

**Quoi qu'il en soit, SUD-Rail a rappelé une nouvelle fois à la direction qu'elle devait prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des cheminotes et des cheminots et la sécurité ferroviaire. Nous attendons toujours leur réponse...**



que la direction reconnaisse que les suppressions massives d'emplois, les restructurations, le recours à la sous-traitance, la mobilité forcée et la politique de productivité imposée par le gouvernement se font au détriment du service public, de la sécurité et génèrent de fait une dégradation irréversible des conditions de sécurité, de vie et de travail des cheminots qui conduisent aux drames d'aujourd'hui.

**Il est temps que la direction comprenne que la seule façon d'arrêter cette hécatombe est de remettre les moyens humains et matériels nécessaires, de permettre aux cheminotes et aux cheminots de faire leur travail dans de bonnes conditions lors de la préparation des chantiers et d'ar-**

## Vos élus SUD-Rail au CE Réseau Île-de-France

### Titulaires Exécution

Aurélien **Marchand** (EIC Paris Saint-Lazare)  
Jérémy **Noirot** (Infrapôle Paris Sud-Est)

### Titulaires Maîtrise

Mathieu **Borie** (EIC Paris Est)  
Fabio **Ambrosio** (EIC Paris Saint-Lazare)

### Suppléants Exécution

Mohamed **Zitouni** (Infralog Travaux Île-de-France)  
Julien **Cordier** (EIC Paris Est)

### Suppléants Maîtrise

Cédric **Lecot** (Infrapôle Paris Rive Gauche)  
Christelle **Juranville** (EIC Paris Nord)

**Représentant Syndical SUD-Rail au CE Réseau Île-de-France** Henri **Gillard** (Infrapôle Paris Est)