



SUD-AX'TION

CSE axe TGV Sud Est

MARS 2019

Paris Sud Est, Dijon, Lyon, Chambéry, Marseille, Montpellier



SUD-Rail quitte la séance pour dénoncer la répression qui vise Renald, militant syndical et élu CSE !

Déclaration lue par la délégation SUD-Rail avant de claquer la porte !

A l'heure du questionnement sur le renouvellement de la mandature du Président de la SNCF, à l'heure de l'énième exercice de communication de Guillaume Pépy, SUD-Rail juge bon de rétablir la vérité du bilan des années Pépy.

Le Président du démantèlement du système ferroviaire public. Ayant quitté une première fois la SNCF en 1995, il ne reviendra qu'en 1997, comme Directeur Général Exécutif, une fois que le principe de l'éclatement aura été posé avec la création de RFF... tout un symbole ! Sous ses deux mandats-trop, cette casse du système prendra la forme de la gestion par activités qui a mis fin à toutes les mutualisations, rigidifié le fonctionnement et fait perdre les compétences système. C'est ce que les experts nommés en 2017 suite aux incidents à répétition en Gare Montparnasse pointent dans leur rapport sur la "robustesse". C'est aussi le président de l'éclatement du système en 3 (SNCF/SNCF-Réseau/SNCF-Mobilités) en 2014, avec en parallèle une multiplication des externalisations par filiales et une sous-traitance massive. Puis, à peine 3 ans plus tard, en 2018, un nouvel éclatement en 4 entités (SNCF/SNCF-Réseau/SNCF-Mobilités/Gares & Connexions) et la filialisation annoncée du Fret.

Le Président des catastrophes : Dans sa tribune auto satisfécit, le président de la SNCF oublie de dire que ses deux mandats sont aussi marqués par des catastrophes. Il y a eu Brétigny en 2013, Denguin en 2014, Eckwersheim en 2015 et le train fou de Serqueux, toujours en 2015. A cela s'ajoutent de nombreux incidents marquants, comme par exemple la panne géante du RER B de novembre 2012 ou encore celles de la Gare Montparnasse en juillet et décembre 2017. La liste est longue...

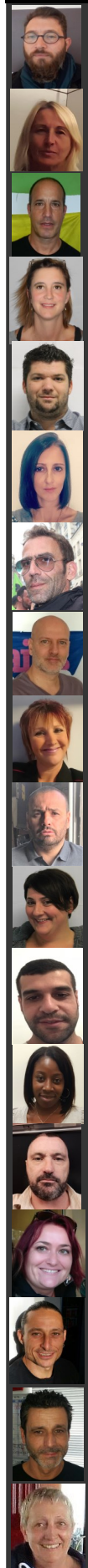
Le Président de la destruction des organisations et des collectifs de travail : Tous ces accidents ou incidents illustrent que ces évolutions d'organisation sont au détriment de la qualité et de la sécurité des services ferroviaires. Fallait-il attendre autre chose d'un président qui a commencé son mandat en 2008 avec un grand forum de ses cadres au Palais des Expositions de Versailles, où il fera venir Didier Lombard, ex-PDG de France Télécom, en présentant l'entreprise et son patron comme modèle à suivre. Tout un symbole quand en mai 2019 le procès en correctionnelle de Didier Lombard et de deux de ses lieutenants, pour la responsabilité de leur management dans la vague de suicides à France Télécom, va commencer.

Le Président du bilan social désastreux : Au-delà d'un plan social continu sur dix ans, nous sommes passés d'une dizaine de suicides par an entre 2007 et 2011, à un rythme d'une cinquantaine de suicides par an en 2017, avec une omerta coupable sur tout ce qui permettrait d'analyser les liens avec les organisations du travail et de les modifier Comme pour Brétigny, PEPY a retenu les leçons des drames de France -Télécom et à mis en place un système qui ne visera qu'à couvrir ses agissements !

Les cheminots ont depuis longtemps constaté que Pepy et ses sbires ne les défendaient pas et souhaitaient liquider l'entreprise historique, tout dernièrement nous en avons eu à nouveau la preuve en découvrant qu'un cadre de SNCF réseau a pour mission de démarcher nos propres concurrents !

Depuis sa nomination il y a un an à la tête de la branche « clients et services » de SNCF Réseau, Jean Ghédira fait lui-même la tournée des entreprises qui pourraient vouloir faire rouler des trains sur les rails de la SNCF ! Ainsi, grâce à « l'indépendance » de SNCF Réseau par rapport à SNCF, la première peut jouer un rôle actif dans la privatisation du rail et donc dans la casse du service public de transport qu'était la SNCF. Jean Ghédira a annoncé avoir trouvé deux pistes grâce à son travail de prospection.

Guillaume Pepy, se moque ouvertement des usagers et des cheminots en jouant aux devinettes dans la presse quant aux entreprises qui auraient répondu à l'appel de SNCF Réseau. Il jure de ne pas savoir quelles entreprises sont concernées, évoquant tout de même Trenitalia, la société publique



italienne. Les rumeurs courent aussi à propos de FlixTrain, la filiale ferroviaire de l'entreprise allemande FlixBus et pourquoi pas des filiales du groupe SNCF ?

Pour en rajouter une couche de cynisme, Pepy ajoute : « Au fond, le fait que Jean Ghédira drague nos ennemis, va quand même à la fin apporter davantage de voyageurs au réseau ferroviaire français, donc le gâteau va grandir après. Après, la bataille entre les entreprises ferroviaires sur la part du gâteau, là c'est notre boulot ». **Glorifiant la privatisation des grandes lignes, le patron de la SNCF assume cette orientation de la SNCF et son enterrement en tant que service public.**

Modification roulement GM de Scaronne.

Lors du CSE du 26 février suite à l'absence de concertation au niveau local, le dossier d'information de la modification du roulement des GM de Scaronne a été reporté. Une réunion s'est donc tenue avec des RPX où ils ont rapidement pu constater que cette réunion était en fait une simple présentation. **La direction locale très « contrariée » n'a laissé aucune place à la négociation et a prouvé aux GM le peu de reconnaissance et respect qu'elle a pour eux.** Nous constatons que le dossier n'est pas à l'ordre du jour du CSE de ce jour, alors que le roulement a été appliqué aux GM. **Nous vous demandons, M. le président, de stopper la mise en place de ce roulement tant qu'il n'a pas été traité dans l'instance CSE.** Sinon SUD-Rail prendra toutes les mesures pour faire respecter le droit des GM et le respect de l'instance.

Produits Psychoactifs

C'est le cheval de bataille de plusieurs DET. Certains veulent faire exécuter des contrôles. Sont qualifiés de psychoactifs l'alcool, les produits stupéfiants et certains médicaments. Cette démarche qui est nationale mais appliquée différemment en fonction des régions et établissements est issue de l'évolution du règlement RA00644. Hélas SUD-Rail déplore que la SNCF soit plus sûre de la répression que sur un véritable plan de prévention. **Nous vous mettons en garde sur les tensions que pourraient créer des opérations de contrôle aux PS ou FS.** De plus la fiabilité des tests salivaires est une nouvelle fois remise en cause. Très récemment sur la région de Lyon un ADC TGV qui a eu un accident de personne a été positif à deux tests salivaires (un sur le lieu de l'accident, un autre au poste de police). Une prise de sang a été faite et notre collègue a été mis en garde à vue !! Le lendemain les résultats de la prise de sang ont montré la présence d'aucun produit stupéfiant. **Devant le manque de fiabilité de ces tests, nous demandons que de véritables investigations soient menées et en attendant que les tests soient suspendus. Encore une fois, SUD-Rail pense que la prévention est plus adaptée pour sensibiliser ou aider les agents qui en auraient besoin.**

Rattachement résidence traction TGV Mulhouse

Ce jour, vous nous présentez le projet de rattachement de la résidence TGV de Mulhouse. **Une nouvelle fois, SUD-Rail vous rappelle que notre OS est contre le découpage par activité que vous imposez aux cheminots afin de faciliter l'ouverture à la concurrence.** Dans ce dossier nous constatons l'éclatement de la résidence traction de Mulhouse en séparant TGV de TER. Le siège de l'ET TGV SE sera situé à 381 km de la résidence ce qui va fortement impacter les relations entre les agents de Mulhouse et les différents services et pôles de l'établissement. Le bureau de commande situé à Dijon sera quant à lui situé à 225 km ! Nous ne voyons pas trop ce qui va améliorer ce que vous appelez la robustesse. Du côté des IRP, la résidence de Mulhouse n'aura aucun représentant au niveau local. Avec l'intégration future de plusieurs autres UP ou roulements dans l'ET TGV SE, vous n'aurez d'autres choix que de rouvrir les négociations sur le nombre de RPX pour une réelle représentation locale des agents. Nous constatons que de nombreux sujets ne sont pas traités dans votre dossier. Vous avez fait le choix d'une information de l'instance. **Pour SUD-Rail, ce genre de dossier ne peut être traité autrement que par une consultation du CSE.**

Avenir des ESV

Nous profitons également de cette déclaration pour vous interpeller sur l'avenir des différents ESV. En effet, la direction a souhaité fusionner les EEV et les ECT dans ces nouveaux établissements qui sont composés essentiellement d'ASCT, de Vendeurs et d'Agents d'Escale. **Nous constatons que les choix actuels de la direction vont vers une liquidation des métiers d'ASCT et de Vendeurs.** Même si nous combattons ces orientations, nous vous demandons des explications. **A quoi bon créer de nouveaux établissements pour supprimer les métiers qui le composent ? Quel est pour la direction l'avenir de ces établissements au vu de ces orientations ?**

Nouvelles règles de régularisation

Concernant les nouvelles règles de régularisation, nous vous avons déjà interpellé le mois dernier. Depuis, certains Conseils Régionaux ont imposé à la direction SNCF de revoir sa copie au niveau des TER. Qu'en est-il au niveau des TGV ? **La direction attend-t-elle que les outrages et agressions se multiplient pour enfin nous entendre ?**

Déploiement de caméras GoPro sur les ASCT et les agents d'Escale ?

Pour rester sur le sujet de la sûreté, nous voulons des explications concernant le déploiement de petites caméras style "GoPro" qui équiperaient des agents d'Escale et des ASCT de l'ESV TGV RA qui aurait été retenu comme établissement pilote. Avant que le moindre agent puisse être équipé d'une GoPro, **cela nécessiterait une présentation en CSE de l'objectif poursuivi, des caractéristiques techniques et technologiques de cet outil, des conséquences en termes de santé pour les agents qui en seraient équipés, des conséquences en termes de sûreté pour les agents qui en seraient équipés, de l'utilisation qui peut être faite des enregistrements, et de nombreux autres points encore.**

Une information puis une consultation avant toute mise en œuvre de ce déploiement (y compris à titre expérimental) est impérative.

SUD-Rail dénonce le fait que la direction ait annoncé il y a 2 jours aux RPX qu'elle allait procéder à ce déploiement. Il y a un problème de légalité qui se pose mais au-delà, cela en dit long sur la manière dont la direction compte procéder avec la mise en place des CSE.

Nous demandons donc à la direction de geler ce dossier, de recadrer les directions locales et de reprendre les choses dans l'ordre et dans les clous comme elle aurait dû le faire depuis le départ.

Fonctionnement des IRP

De la même manière, il est, pour SUD-Rail, **inadmissible que les dossiers impactant directement les conditions de travail des agents de l'axe ne soient pas soumis à la seule instance légitimement élue : le CSE !** Comment la direction de l'ESV de Paris Sud-Est peut-elle mettre à l'ODJ de la réunion RPX, et pour application au 1^{er} avril, pas moins de 7 dossiers de réorganisations pour lesquelles seuls les élus CSE pourraient émettre un avis ? Comment la direction du TSEE peut-elle réorganiser l'ensemble des UO et prétendre, tout comme vous lors du CSE n°2, que cela a été présenté le 15 janvier à une réunion où aucun élu du personnel n'était convié ? et où aucun élu n'est aujourd'hui ne serait-ce qu'informé ?

Combien de réorganisations sont actuellement imaginées par des autocrates locaux sans information au CSE voir sans informations du tout ?

Comme pour le dossier "go pro", il vous revient de geler ces décisions afin de vous conformer aux prérogatives liées à la seule instance que vous avez mis en place sur l'axe.

De la même manière, nous vous ré-interpellons sur l'absence de réponses à de nombreuses questions des élus de l'axe. Là où vous affirmiez que les mises en places de CSE seraient quasi transparentes sur le traitement des questions, nous nous rendons compte que vous nous refusez de nombreuses informations auxquels nous avons accès précédemment comme le nombre d'heures d'astreintes et d'heures supplémentaires, les mouvements de personnels, etc ...

Les excuses bidon pour refuser de répondre aux questions des élus ne sauraient tenir lieu de dialogue social. En tout état de cause, SUD-Rail ne restera pas les bras croisés devant cet état de fait. De qui se moque t'on en répondant la veille de ce CSE aux questions posées par les élu-es ? **Vous parlez de dialogue social mais il n'en est rien !**

Pour parachever le tableau, l'absence d'informations de la totalité des représentants lors d'un début d'incendie ou encore d'une dérive de rame, (événements sécurité s'il en est) achève de nous convaincre de vos manquements vis-à-vis de vos obligations, vis-à-vis des élus et à travers eux, vis-à-vis des salariés de votre périmètre. Autre provocation, la direction change le calendrier prévisionnel des CSE (pourtant approuvé le mois dernier) avec de nouvelles dates les mêmes jours que le CSE central, alors qu'un membre de notre CSE siège dans cette instance.

Notations

Nous vous interpellons également sur des irrégularités liées à cet exercice de notations. En effet, nous constatons que la direction ne respecte pas le Statut pour la population ASCT concernant les vacances de postes prévisibles qui doivent engendrer des notes. Autre irrégularité, la direction ne respecte pas l'article 5.2-C de l'annexe 5 du RH 0910 sur l'ESV TGV RA. En effet, le nombre total de classements en positions dans le cadre de l'article 13 du chapitre 6 du Statut, prononcés dans le cadre de cet exercice de notations (ESV TGV RA + Ouigo) est bien inférieur au nombre total de classements en positions prononcés le 1^{er} avril 2018 avant l'éclatement et le départ des agents Ouigo. La direction de l'établissement

explique, pour se justifier, qu'elle applique un guide interne aux services RH de la SNCF, document non connu des organisations syndicales et des délégués de commission, et document non réglementaire et en contradiction avec le RH 0910. De plus, à l'ESV TGV PSE, le DET fait également ses propres règles et menace les délégués de commission de notation s'ils ne signent pas les PV de retirer les listes d'attente, ce genre d'attitude n'est pas entendable. C'est à vous de recadrer vos équipes managériales afin que les notations se passent dans les règles et que les règlements soient respectés.

Centre de recouvrement et Service Groupe

Concernant le transfert du centre de recouvrement de l'ESV TGV PSE, il est vrai que vous avez pensé à tout... sauf au bien-être des agents encore une fois. Oui car après avoir déménagé le 16 novembre 2018, d'ailleurs les agents n'ont pas encore reçu toutes leurs indemnités car l'établissement à valider le transfert dès le 1^{er} décembre, les agents se retrouveront attachés administrativement à la DG Transilien, pour le médical, ils devront aller à Montparnasse, pour l'action sociale à Paris gare de Lyon et pour le CSE, ils seront rattachés au CSE HBK. A qui devront-ils s'adresser pour chacune de leur demande ? Il est évident que les agents sont en demande pour une rencontre avec leurs futurs interlocuteurs. Pourquoi ne pas les avoir transféré tout simplement à la DG Transilien ? Si ce n'est qu'une question de grade, à vous d'agir en tant que bon employeur et dans ce cas, notez tous les agents du CDR afin qu'ils puissent entrer dans les grilles de notations de la DG Transilien. **Les agents ne comprennent pas pourquoi ce transfert et souhaite rester sur le périmètre de Paris Sud Est.** Dans les documents, vous indiquez qu'un poste est figé, cependant la direction, dans les réponses tardives qu'elle nous a donné, a indiqué qu'il n'y avait pas lieu de communiquer sur les postes figés et non tenus, il est quand même dommageable que pour des raisons que seule la direction connaît, elle ne veuille communiquer la dessus. Les agents sont en souffrance d'être baladés à longueur de temps, la plupart des collègues habitent sur le périmètre de Paris Sud Est et c'est déjà assez compliqué pour eux avec les transports en commun, la pression managériale et la politique de l'entreprise qui leur demande d'être de plus en plus polyvalent et de plus en plus productif, tout en oubliant le plaisir qu'on peut avoir en allant au travail. **Pour le service groupe, malgré votre blabla incompréhensible et votre intention de rendre ces documents imbuables, une fois de plus, vous voulez simplement baisser les coûts en frappant fort sur le personnel du service groupe.**

Les agents dégagent près de 90% de CA à l'année comparés aux autres canaux de distribution mais vous ramenez toujours cela à ce qu'il vous en coûte. Vous mettez tout en œuvre pour affaiblir votre service groupe en transférant certaines charges de travail à d'autres opérateurs, tout cela afin de faire baisser le chiffre d'affaire annuel du service et justifier sa future fermeture. Vous savez, quand on veut tuer son chien, on l'accuse d'avoir la rage. La SNCF, c'est pareil !

Concernant l'activité groupe TER qui représente à 100% du service public, elle n'a pas vocation à être rentable. On voit parfaitement que la SNCF ne veut plus se consacrer aux déplacements de la population rurale mais elle veut uniquement de la rentabilité. Une fois de plus, en tant qu'acteur de la transition écologique, vous allez forcer ces voyageurs à utiliser les bus qui eux ne sont pas des plus écolos. Les effets néfastes du lean management vont encore s'appliquer et ce sont encore et toujours les agents qui vont trinquer. Moins de personnel, plus de productivité avec une charge de travail accrue, perte de repère professionnel, hausse des risques psychosociaux. Vous dites vouloir accompagner les agents dans leur évolution professionnelle, nous vous proposons d'appeler plutôt cela de la dévolution professionnelle. Il est important que les personnes « fragilisées » soient au plus vite identifiées et remontés aux élus CSE et qu'une attention particulière leur soit donnée.

Concernant les dossiers du centre de recouvrement et du service groupe, nous vous demandons qu'une consultation soit mise en place lors du prochain CSE.

En conclusion de cette déclaration, nous vous mettons en garde concernant la répression qui vise un élu de ce CSE que la direction poursuit arbitrairement pour des faits relevant de son activité syndicale.

Nous affirmons notre soutien envers cet élu que la direction menace de radiation des cadres et nous quitterons après les déclarations cette séance en signe de protestation.