

Avril 2021

Sud Rail Lutttes Sociales

Solidaires
Union
syndicale

Journal d'information du syndicat de Paris Sud Est

Le 3 juin tous à Marseille pour la défense du service public ferroviaire.

La région PACA est à la pointe dans le processus idéologique d'ouverture à la concurrence des TER. 2 lots sont ouverts à la concurrence cette année, le lot Nice/Marseille et l'étoile de Nice.

Ces 2 lots représentent 33% des TER de la région PACA.

Cet été, nous devrions donc connaître les sociétés ferroviaires qui récupéreront les marchés. **Aujourd'hui en dehors de la SNCF, 3 autres sociétés sont en lice, Transdev, Thello et Arriva.** Trois sociétés qui sont toutes des filiales d'entreprises publiques. La caisse des dépôts pour Transdev, Trenitalia pour Thello et la DB pour Arriva. **La SNCF n'est pas en reste en répondant à ces 2 appels d'offres via 2 filiales créées sur mesure.**

Bien souvent les libéraux s'inspirent du modèle allemand pour justifier les bienfaits de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire. La France aura réussi à innover en allant encore plus loin dans la casse du marché, car au moins en Allemagne, la DB répond directement aux appels d'offres, réservant ses filiales aux marchés extérieurs.

Par conséquent pour les 1000 cheminots de ces 2 lignes, l'avenir sera soit une société privée, soit une filiale de la SNCF.

Cette stratégie, n'est pas propre à TER PACA, non **c'est la stratégie qu'a choisi la SNCF pour répondre à l'ensemble des appels d'offres.** C'est donc le sort qui sera réservé aux agents d'exploitation des lignes R et D.

Par conséquent le destin des cheminots de PACA est bien un destin commun qui nécessite une réponse commune.

Après les succès des rassemblements de Lille en octobre et de Paris en décembre, SUD-Rail est à l'initiative d'un nouveau rassemblement à Marseille en juin.

Mais nous ne nous limiterons pas à de simples rassemblements, **il est temps de construire une mobilisation unitaire de haut niveau sur la question, au risque de se retrouver tous dans 10 ans dans des sociétés différentes.**

Sud Rail

3 JUIN MARSEILLE

AGISSONS POUR NOS DROITS !

Sud Rail NOUS NE SOMMES PAS A VENDRE Solidaires



Accord APLD sur la rémunération.

L'accord APLD permet un maintien à 90% de la rémunération nette, au lieu des 84% du droit commun.

Pour maintenir cette rémunération **une indemnité d'activité partielle** est versée 3 fois par an.

- **En juillet pour les mois de janvier à avril.**
- **En novembre pour les mois de mai à août.**
- **En mars pour les mois de septembre à décembre.**

Accord APLD sur la dotation des CASI et le fonctionnement des CSE.

La dotation des CASI (Ex CE) est calculée sur la masse salariale, or la mise en place de l'activité partielle fait automatiquement baisser cette masse salariale.

Cependant l'accord APLD dans son article 7, prévoit la prise en compte des périodes chômées dans leur intégralité dans le calcul de cette dotation.

Sans l'accord APLD la dotation des CASI/CCGPF aurait baissé de 3.4 millions d'euros et celle de fonctionnement des CSE de 434 mille euros, avec toutes les conséquences néfastes que cela aurait pu avoir sur le personnel des CASI comme les activités sociales des cheminots.

Réforme de l'assurance chômage.

Au début de la crise Covid, le gouvernement a mis en suspens deux réformes importantes de son quinquennat. L'une sur l'assurance chômage, l'autre sur l'instauration d'un système de retraite à point.

Aujourd'hui le gouvernement relance sa réforme de l'assurance chômage, pour une application des nouvelles règles à partir du 1 juillet 2021.

Pourtant, une étude d'impact de l'Unedic estime que ces nouvelles mesures devraient réduire les allocations chômage de 17% en moyenne pour 1.15 millions d'allocataires.

Dans un contexte où le chômage de masse s'établit à 3.8 millions dans la catégorie A, le gouvernement choisit de durcir les conditions d'attribution des allocations chômage. Au moment où des milliers de salariés se retrouvent sans emploi, parce que l'économie française est durement frappée par la baisse d'activité issue de la crise du Covid, le gouvernement durcit les conditions d'accès aux allocations chômage.

Une première mobilisation a eu lieu le vendredi 23 avril, rassemblant des milliers de travailleurs en France et une deuxième date, le 1 mai.

Solidaires s'intègre complètement dans cette mobilisation dont nous attendons rapidement des suites dans les semaines qui viennent.

Activité partielle pour garde d'enfant.

Les annonces du gouvernement sur le décalage des vacances scolaires et la fermeture de certains établissements périscolaires a créé de gros problèmes de garde d'enfants ces derniers jours.

Par ailleurs entre des communiqués nationaux qui réaffirmaient bien qu'en cas de difficultés pour garder ses enfants de moins de 16 ans, les agents pouvaient être placés en activité partielle et des directions locales soucieuses de faire du zèle sur la question, les écarts étaient parfois grands.

SUD-Rail est intervenu aussi bien en CSSCT qu'en réunion RPX, afin que la règle soit respectée.

Privatisation d'Ermewa: la SNCF se sépare de son outil industriel

Après avoir vendu 50% de la société de location de locomotive Akiem en 2016 au profit de la société DWS, c'est au tour d'Ermewa.

Ermewa est une filiale SNCF à 100%, spécialisée dans la location de wagons Fret.

Elle possède 40.000 wagons-Fret et 60.000 conteneurs-citernes pour un Chiffre d'Affaire de 489 millions d'euros en 2020.

Pour des raisons financières l'Etat a demandé à la SNCF de vendre des actifs.

La SNCF a fait le choix d'Ermewa qui sera vendue en octobre 2021 pour 2.1 milliards d'euros à un consortium composé à 50% par un fonds de pension de retraite Canadien et à 50% par un investisseur financier Allemand... DWS.

Cette privatisation est un scandale à plus d'un titre :

- **La SNCF se débarrasse d'un outil industriel au profit d'un fonds de pension de retraite.** Alors que la crise du Covid a montré l'impérieuse nécessité de maîtriser son outil industriel, que fait la SNCF? Elle se sépare de 100.000 wagons de Fret.
- **Ermewa est un actif stratégique pour la SNCF au même titre que les locomotives et le matériel roulant.** On voit d'ailleurs très bien comment le transfert du matériel roulant des TER, permet aux régions de se passer de la SNCF dans le cadre des appels d'offres. Cet actif stratégique est essentiel dans la politique de relance du Fret ferroviaire. **Par ailleurs au moment où la SNCF se débarrasse de ses wagons de Fret, celle-ci se positionne sur le tramway à Dubaï et les bus à Sydney, sur des marchés éloignés du ferroviaire.** Pour SUD-Rail ces choix stratégiques sont en totale contradiction avec les premières annonces de Farandou sur la nécessité de se recentrer sur l'activité ferroviaire de la SNCF.
- **Si la SNCF est un client de Ermewa, Ermewa est aussi un client de la SNCF. En effet aujourd'hui les wagons d'Ermewa sont entretenus dans 7 ateliers de la SNCF et ses wagons vides sont rapatriés par Fret SNCF.** La privatisation d'Ermewa présente de vrais risques sur le maintien de ces charges de travail et leur transfert à d'autres sociétés. Car si la direction nous assure qu'il n'y aura pas de plan social pour les 1000 salariés d'Ermewa, **aucune étude d'impact n'a été réalisée, et aucune garantie n'est apportée sur le maintien de la charge dans les ateliers et l'acheminement des wagons vides.**
- **Dans un contexte où les cheminots de la SNCF risquent tous de se retrouver dans une filiale dans les 5 ou 10 ans à venir, il est éclairant de voir comment une filiale peut être privatisée à la première injonction de l'Etat, au nom évidemment, de la situation financière de la SNCF.**

SUD-Rail se positionne clairement contre la privatisation d'Ermewa.

Transposition de l'accord de branche classification et rémunération à la SNCF

Suite au droit d'opposition formulé par CGT/SUD-Rail/FO concernant le chapitre classification/rémunération de la convention collective, le syndicat patronal à unilatéralement formulé ses recommandations sur ce thème aux entreprises ferroviaires affiliées. S'appuyant sur les dispositions issues de la loi ferroviaire de 2018, le gouvernement a pris une ordonnance dont le décret d'application devrait paraître rapidement, ce décret va valider à minima les recommandations patronales sur la classification des métiers et la rémunération minimum dans la branche ferroviaire.

S'appuyant sur le passage en S.A, les recommandations de branche et l'ordonnance, la direction SNCF va transposer unilatéralement ces dispositions dans le groupe ferroviaire. **Par cette décision, elle met fin au RH0263 « Dictionnaire des filières » pour le remplacer par ces nouvelles dispositions. Dans le même temps, avec la disparition du RH0254 « Contractuels », la direction veut mettre fin aux différentes annexes pour les intégrer directement au nouveau système.**

La direction souhaite le mettre en place de manière définitive au 1er Janvier 2022. Cependant, pour communiquer tout de suite après les élections régionales, elle souhaite boucler son dossier avant l'été afin de commencer à informer l'ensemble des agents individuellement sur les changements administratifs comme le prévoit le RI des sociétés. La direction ne recherche pas la signature d'un accord, ce sera une décision unilatérale.

Ce dossier comprendra aussi la transposition de la grille de rémunération SNCF vers le nouveau système ainsi que la question des déroulements de carrière et des parcours professionnels possibles vers d'autres métiers/activités/SA. La direction veut aussi profiter du dossier pour remettre à plat la question des examens et aller vers une autre logique, plus « managériale et plus économique » (Droit au vivier, concours ...).

Concrètement, sur la partie « classification des métiers » vu le flou qui entoure aujourd'hui la question des métiers dans le GPU, avec des activités à l'offensive, au Fret, à Voyageurs mais aussi à Réseau ; Un dictionnaire des filières que l'entreprise a rendu obsolète, aggravé par la segmentation des activités issues des 3 SA, les salarié-e-s sont souvent en attente de transparence sur leur situation et sur les évolutions possibles. En cela, cette mise en place aura le mérite de clarifier la situation...

Pour autant, il reste de nombreuses questions, des points d'attentions et de revendications. Au premier niveau de ces préoccupations, celle des compétences rattachées aux métiers qui, sans encadrement strict, permettront à la direction de faire de la polyvalence et de la poly-compétence à moindre coût. **La question des compétences de l'emploi type, de leur acquisition et de leur valorisation dans la future grille est au cœur du chantier de la classification des métiers, c'est un chantier immense qui nécessite bien plus de temps que le rythme en marche forcé proposé par la direction.**

Union
syndicale

Solidaires

Vos élus du CSE TN D&R

Sylvain DOMINIAK **DEDP**

Radia LOOITA-BASSIER **DED CIV**

Sandrine BORILLER **DED CIV**

Ludo BALLESTER **TMV**

Christophe BROSSILLON **TMV**

Samantha MARTINEZ MEDINA **DEDP**

Lionel GAMERO **TMV**

Frédéric AGBO **DED CIV**

Yovenn ENYENGUE DIPOKO **DED CIV**

Ludivine DHIVER MAHON **DED CIV**

Matthieu JOSEPH **TMV**

Yacine KHELLADI **DEDP**

Zineb BRAHIMI **DED CIV**

Nader EL HANDAZ **DED CIV**

Jérémy GARCIA DANTAS **DEDP**

Laurent PASTOL **TMV**

Thierry CLAIN **TMV**

Antoine MENDY **TMV**

Maxime FougRE **ETP**

Vos élus du CSE axe TGV

Christophe HUGUET **TSEE**

Tony DELLAC **TSEE**

Mélanie LE VEUZIT **ESV**

Laetitia BOUCHET **ESV**

Flavien MOURLAM **ESV**

Renald SZPITALNIK **ESV**

Vos élus du CSE Gares & Connexions

Xavier ANSELME **E.M&T**

Nicolas INGELAERE **E.M&T**

Vos élus du CSE RESEAU ILE DE FRANCE

Julien DESMARETZ **EIC PSE**

Marc LAUTRETE **ESTI**

Votre élue du CSE TER BFC

Julie LOOMANS **ET BFC**