



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

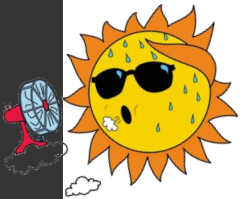
RETOUR SUR LE CSE DU 13 JUIN

Bilan médical annuel 2022, première information sur la refonte des ESV, salaires, conditions de travail, etc...

Réforme des retraites



Les grèves et mouvements sociaux se suivent mais ne se ressemblent pas, comme par exemple, la contestation sociale, cette année, contre le recul à 64 ans de l'âge de départ à la retraite. Certes, ce mouvement n'est plus dans sa phase ascendante mais pour la 14^{ème} journée de grève et de manifestations le cœur y était ! Comme pour le 1^{er} mai, de nombreux.ses travailleurs.euses ont répondu présents pour montrer à Macron et à son gouvernement que leur opposition à cette réforme restait intact. Nous avons montré que ce recul ne passe pas et ne passera jamais ! Nous n'avons pas mis un genou à terre et cela comptera pour les futures luttes à venir.



Le train des clim's absent pour l'été!

La direction a voulu nous rassurer sur l'état matériel des clim's à bord des TGV mais c'était pas sans compter sur les élus CSE pour les secouer et leur faire réaliser que sur le terrain, les agents ne souhaitent pas vivre un été supplémentaire catastrophique... La direction s'est ravisée en expliquant qu'il n'y avait que 15 rames HS CLIM à date... Nous leur avons rappelé que l'été n'avait pas démarré et que niveau matériel, y'avait déjà du taff !



Projet ESV



En début d'année, en grande pompe, la direction de l'axe nous assurait, doigts croisés, qu'enfin les grandes réorganisations sur l'axe, c'était du passé ! Aussitôt dit, aussitôt contredit par les faits ; car c'était sans compter sur le projet secret de la direction qui consiste à supprimer les ESV de l'Axe. Le directeur d'axe avait donc totalement oublié que le dialogue social existait et qu'avant de présenter son projet à ses équipes managériales il fallait en parler aux délégués du CSE telle que la loi le prévoit ! Cet énième projet prévoit la création de 2 établissements pour les agents commerciaux au sol, de Paris à Chambéry en passant par Dijon et Lyon pour l'un, et un autre établissement de Valence TGV à Nice (*en passant à la fois par Marseille*) et Perpignan. Des périmètres à n'y plus rien comprendre ! On voudrait tuer ce métier qu'on ne s'y prendrait pas autrement...

Dans le même temps, il n'y aurait plus qu'un établissement unique pour les ASCT sur l'ensemble de l'axe. En gros un remake de la mise en place de celui des tractionnaires et quand nous voyons comment cela se passe actuellement, on peut avoir peur de ce que cela va donner !

Lors de la pré information en CSE ce 13 juin, le directeur d'axe n'a fait que brasser de l'air en nous indiquant qu'il n'avait pas les éléments à donner... Alors à quoi cette « information » sert elle ? Simplement à se couvrir car il n'avait pas respecté les prérogatives légales d'informations aux élu.e.s ?

A SUD-Rail, nous ne sommes pas dupes, même si la direction ne dévoile rien pour le moment, nous savons pertinemment que le dossier est déjà très bien ficelé et que l'objectif inavoué est de faire de la productivité et de supprimer un maximum d'emplois supports dans les pôles et sièges.

SUD-Rail restera vigilant quant à la suite que la direction donnera à ce projet. SUD-Rail s'autorisera aussi tous types d'actions si la direction ne change en rien sa réorganisation. Il est hors de question que nos collègues pâtissent une fois de plus d'un projet sorti du chapeau et n'ayant pour but que de faire des économies sur le dos des personnels et que de faire plaisir à des personnes qui n'ont que faire des conséquences sur le terrain !



Bilan médical, aie aie aie !

Chaque année, le service médical produit un rapport sur le fonctionnement des services médicaux et l'analyse de la santé des agents au travail.

Nous constatons pour 2022 un manque de médecins et d'infirmières importants ce qui amène des difficultés pour ceux-ci mais aussi pour les agents. Comment continuer à exercer une médecine du travail de qualité quand même les infirmières démissionnent en masse ? (5 en 2022) Mais pourquoi ? Une surcharge de travail apparemment, elles font front devant les agents face à un manque de médecins important.

Concernant les agents, le constat est plus qu'alarmant ! Une augmentation de temps partiels thérapeutiques, d'aménagements de postes, d'inaptitudes... Autant nous pourrions nous féliciter de l'augmentation d'aménagements de postes en se disant que l'entreprise prend en considération l'état de santé de ses agents, mais quand on lit le rapport médical, en fait tout est lié à des TMS, aux horaires décalés, à de la dépression, à des RPS, au Burn out, à de l'incompatibilité entre l'employeur et l'agent... ! Mais à quel moment la direction va-t-elle ouvrir les yeux et prendre ses responsabilités ?

Ce rapport pointe également la dégradation de la relation clients avec de plus en plus d'agressions verbales. Ce rapport médical prend donc le contre-pied de ce que nous disent à longueur d'année nos dirigeants qui affirment sur la base de chiffres tronqués que les agressions baissent fortement. SUD-Rail ne cessait de le dire ces derniers mois ; le rapport médical donne donc, sur ce sujet aussi, raison à SUD-Rail et tort à la direction !

Les salaires ? Oui mais pas trop

Ce n'est pas la table ronde "revoyure salariale" du 31 mai qui va changer notre quotidien. La direction SNCF prétend se préoccuper de notre pouvoir d'achat et indique que l'évolution moyenne des salaires fixes est de +12% entre décembre 2021 et avril 2023. Mais alors, pourquoi les cheminot.e.s se plaignent-ils ? Pourquoi acceptent-ils des astreintes ou encore du travail de nuit ? Pourquoi veulent-ils des augmentations de salaire si tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes ?

Il y a 50 ans, sur 8 heures de travail, seulement 3 heures étaient nécessaires au paiement de notre travail. Les 5 heures suivantes représentaient déjà "la plus-value" pour l'entreprise. Aujourd'hui, avec l'augmentation constante de la productivité, ce temps (pour le salaire) a fortement diminué.

Les cheminot.e.s sont donc fondés à revendiquer une part plus grande de la richesse produite par leur travail. Comme pour les dix plus hauts salaires de l'entreprise qui ont vu leur rémunération augmenter de 10 400 euros par mois en dix ans pour se porter à une moyenne de 36 400€, soit une augmentation de plus de 30% en dix ans !

Pour les patrons de la SNCF, rien ne presse et ils souhaitent attendre novembre 2023 pour discuter revalorisation des salaires.

POUR SUD RAIL, C'EST MAINTENANT !

Au TSEE, le courant ne passe plus !

AU TSEE, à Villeneuve St Georges, des caténaires escamotables devaient être installées dans l'atelier 2 voies, 25/26. Les potences ont été mise en place mais un décalage de validation d'études repousse, à une date ultérieure, la remise en service de cet atelier. Quels seront les nouveaux délais ?

Autre problème lié au précédent, d'ici début janvier, le TSEE devrait perdre l'atelier 2 voies 38/40 au profit de l'activité AMLD. Si ces deux ateliers sont indisponibles, toutes les visites, les réparations accidentelles se feront dans l'atelier 7 voies. Ce dernier est un atelier vétuste, exigü. Faudra-t-il pousser les murs pour travailler dans de bonnes conditions de travail? A l'heure actuelle, le remplissage des sablières des TGV se fait à Conflans, aux fosses, par des agents au statut. La direction vient de décider d'externaliser cette tâche et de la confier à l'entreprise de nettoyage pour gagner 2 heures de temps de maintenance par jour sur les rames.

SUD Rail dénonce le transfert de toujours plus de tâches vers des sous-traitants et le dumping social ainsi opéré, de même que l'aggravation des conditions de travail des collègues du nettoyage à qui on charge la mule.

Formation traction toujours plus !

Sur l'établissement Traction, toujours dirigé par un calife à la place du calife, ce dernier innove encore et oblige les agents qui ont fini la formation ETCS1 et qui, rappelons-le, ont été validés par l'UNFT, à subir un examen écrit supplémentaire ainsi qu'une pratique en ligne avec de nombreuses questions verbales lors de la conduite du TGV.

Cela pose deux questions essentielles : pourquoi la direction de la traction ne fait pas confiance à l'UNFT ? (qui pourtant réalise deux questionnaires auprès des ADC pour les valider) Et pourquoi l'ET PSE est-il le seul à procéder de la sorte. ?

Est-ce, pour le DET, une nouvelle façon de s'illustrer pour juste encore une fois montrer qu'il ne fait rien comme les autres ? D'ailleurs que se passerait-il si un agent refusait de se soumettre à ces pratiques sachant qu'il a été validé par l'UNFT ? Nous sommes également intervenus sur ce point en réunion RPX dès le lendemain du CSE et la direction nous indique que la main est laissée aux établissements pour définir les moyens mis en place pour finaliser la validation

niveau 3 (Validation niveau 2 à l'UNFT).



En clair chaque axe et donc chaque établissement traction fait comme il veut...

NO COMENT !!!