



Licenciement d'un ADC... une sanction démesurée !

En ouverture de cette réunion du CSE, SUD-Rail a exprimé sa solidarité avec notre camarade Guillaume et surtout a précisé que nous sommes évidemment contre sa radiation des cadres. Après 25 années de service à la conduite, il vient d'être jeté comme un malpropre. Cela fait suite à un incident sécurité datant du 7 décembre 2022 où il lui est reproché l'utilisation du téléphone portable.

Nous ne contestons pas l'ouverture d'un dossier disciplinaire, mais bien cette sanction disproportionnée au vu des faits et qui plus est, dramatique sur le plan personnel. En clair prends tes affaires et dégage ! Mais, malheureusement nous ne sommes pas surpris par la hauteur de la sanction quand on sait que le DET de cet établissement s'était déjà illustré en infligeant 3 jours de mise à pied à un agent ayant omis de mettre son gilet sur une courte distance alors qu'il n'avait aucun élément significatif en 25 ans de carrière.

Nous constatons que la Direction a voulu faire un exemple ! Et au-delà de ce cas, c'est bien le niveau excessif des sanctions qui interroge.

SUD-Rail se permet une réflexion quant à l'utilisation des outils numériques et a rappelé que c'est bien la direction et seulement elle qui les avait mis en place et par la suite imposés aux ADC quitte, au début, à leur offrir de la DATA personnelle en masse pour être sûr qu'ils les acceptent. La politique de l'autruche est pitoyable et pour preuve encore une fois, l'expérimentation en cours concernant l'application ODICEO qui oblige l'agent à avoir son tel en permanence sur son pupitre pour recevoir des messages ou des consignes en temps réel. La direction martèle que c'est purement interdit, mais en filigrane ça ne l'est pas quand ça l'arrange.

Laisser passer une telle injustice serait la porte ouverte à un arsenal répressif démesuré et encore jamais vu dans notre entreprise.

SUD-Rail appelle l'ensemble des ADC, sur tout le territoire, à se mettre massivement en grève à partir du vendredi 26 mai et ce jusqu'au lundi 29 mai inclus



Traction

Justement en parlant de la traction, il aurait été surprenant de voir Mr Petauton ne pas faire du Petauton. Cette fois-ci, il 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 supplémentaires ainsi qu'une pratique en ligne avec de nombreuses questions verbales lors de la conduite du TGV. Cela pose deux questions essentielles, pourquoi Mr Petauton ne fait pas confiance à l'UNFT, qui pourtant réalise deux questionnaires auprès des ADC pour les valider, mais pourquoi également est-il le seul à procéder de la sorte. Est-ce encore une 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 ?



Fret

Un autre combat qui est légitime, celui de la défense du Fret. Mardi 16 mai, se tenait un rassemblement devant le ministère des Transports pour la défense du Fret ferroviaire. Cette action faisait suite à l'avis de la Commission Européenne qui reprochait les aides de l'Etat à Fret SNCF. Cette même commission n'est pas choquée quand l'Etat français verse à fonds perdus des aides à des grands groupes tel que Renault, Stellantis, Total Energies, etc.

Depuis de longues années, la SNCF et l'Etat veulent la mort du Fret. En 2003, il y avait près de 15 000 cheminots à Fret. A ce jour, ils ne sont plus que 5 000. Mais l'hémorragie des effectifs concerne aussi les autres secteurs de la SNCF. Cela n'a que trop duré ! A la SNCF, tous « les sachants » ont le mot « écologie » à la bouche mais en réalité, ils n'en veulent pas. À l'heure où des milliers de marchandises voyagent par la route, il serait intelligent de repenser autrement ce mode de transport. Mais demander cela à un système basé sur la recherche de profits, c'est comme demander du lait à un bouc !

SUD-Rail mettra tout en œuvre pour défendre le Fret.

Semaine de la mixité

La semaine de la mixité a débuté le 22 mai dans l'ensemble de notre entreprise. Cette semaine vise à identifier et comprendre les agissements sexistes et sexuels et savoir comment agir en s'articulant autour de séquences clés complémentaires avec un seul fil conducteur : inciter à l'action contre les agissements sexistes et sexuels.

SUD-Rail a constaté que les référents harcèlement des différents CSE n'y ont pas été conviés alors même que le rôle de ces derniers est de réaliser des actions de sensibilisation et de formation, de mettre en œuvre les procédures internes de signalement et de traitement des situations de harcèlement sexuel.

Il est inconcevable que la direction se cache derrière de bonnes actions pour prétendre faire le boulot alors qu'elle méprise les instances et leurs représentants ! Cet oubli volontaire de la part de la Direction ne restera pas sous silence, faites-nous confiance !

En parallèle, SUD-Rail a indiqué que les opérations sexistes pour le 8 mars sont contre productives. Cette journée n'est pas une fête ni un hommage, mais une journée de lutte pour les droits des femmes. Ce n'est vraiment pas un jour pour offrir des fleurs, des produits de beauté, ... la direction doit sortir des stéréotypes et devrait plutôt s'intéresser aux revendications émises à cette occasion.

TGV M

Dans les documents préparatoires à cette réunion, la direction annonce l'arrivée du TGV M. Mais avec quels moyens techniques, quels moyens humains et quelles conditions de travail ? Sur le papier, tout est beau, tout est neuf ! Mais dans la réalité, c'est autrement. SUD-Rail n'est pas contre le progrès technique, mais à la SNCF, comme dans de nombreuses entreprises, le progrès technique est souvent utilisé pour supprimer des effectifs, aggraver les conditions de travail, changer les roulements.

La direction annonce la création d'une équipe "projet TGV M" de 16 postes. Une nouvelle fois, les documents ne comportent pas la mise à jour du cadre autorisé, pourquoi ?

Après que la direction du TSEE a expliqué qu'il n'y aurait pas d'intervention des cheminots durant les essais, le document indique qu'ils effectueront quelques opérations : mais lesquelles ?

Enfin, suite à cette première information, et compte tenu des annonces sur ce matériel moderne et les implications sur le quotidien des agents,

SUD-Rail est curieux de connaître le planning sur lequel notre instance va être consultée dans le cadre de l'introduction de cette nouvelle technologie.



ESV PACA

Encore et toujours de nouvelles réorganisations. Les agents n'ont même plus le temps de s'en remettre qu'ils doivent essayer de nouveaux revers se demandant comment ils vont pouvoir tenir sur leurs postes. À Monaco, le désengagement de TGV sur l'espace de vente oblige les agents présents sur les chantiers depuis plus de 5 ans à réenvisager leur avenir dans des conditions plus que perturbantes, les contraignant même à repostuler sur leur propre poste sans garanti de pouvoir le garder, d'autres de changer de ville voire de quitter la SNCF. SUD-Rail a demandé une audience pour s'assurer que les agents fébriles et déstabilisés aient le maximum d'informations et de soutiens dans leurs difficiles démarches.

Sur Nice, le DUO dévoile une nouvelle réorganisation après celle subie au 1er février dernier avant même que cela ne soit passé en ILE. Il explique également que cette réorganisation passera de toute façon, et que nous avons seulement 15 jours à partir du 1er juin pour la tester tout ceci, bien évidemment, au détriment des agents sur leur qualité de vie au travail. SUD-Rail sera là pour vigiler cela, et ne laissera rien passer. Voilà où on en est aujourd'hui sur PACA, apparemment notre direction souhaite appliquer à la lettre une expression d'une autre époque « La SNCF tu l'aimes ou tu la quittes ». A force de vouloir faire des gains de productivité, viser la performance, on en oublie l'essentiel. Celles et ceux qui font tous les jours en sorte que cette entreprise, qui malgré tout reste chère à leur cœur, soit dans les meilleurs conditions pour effectuer leurs tâches. Car SNCF n'est plus attractive, et pire encore fait fuir ses propres employés. Les seules personnes qui restent sont loyales à leur entreprise et font tout pour s'adapter aux nombres conséquents et douloureux des remaniements qu'ils subissent depuis de nombreuses années.

ESV TGV PSE

A l'ESV TGV PSE, une fois n'est pas coutume, la direction se fout de tout. Sa dernière frasque en date consista à annoncer aux RPX que des évaluations RPS allaient être organisées sur l'ensemble de l'établissement. En revanche, elle a omis d'indiquer qu'elle avait commencé à les réaliser sans avoir même convié les RPX. Ainsi, et comme par hasard, les évaluations RPS des chantiers les plus en souffrance et/ou ayant subi de multiples réorganisations tel que les CPS et CPST, les DOSPX (pour la deuxième fois d'ailleurs), les RETGV et la mixité, avaient déjà été faites sans la présence d'un représentant du personnel quel qu'il soit. Pourtant, la direction n'est pas sans connaître le mal être des agents de l'ESV TGV PSE, et plus particulièrement à l'UO services qui n'a cessé de virevolter d'expérimentation en expérimentation qui ont « in fine » toutes été pérennisées. Suite à notre intervention, de nouvelles évaluations vont être organisées mais seulement pour 2 groupes sur les 4. SUD-Rail le rappelle, les évaluations RPS relèvent de la responsabilité de l'employeur en matière d'obligation liées à la santé morale et physique des salariés. Il est essentiel que ces dernières soient réalisées dans de bonnes conditions pour les agents et surtout sans pression managériale. La direction connaît pertinemment l'obligation qu'elle a d'y convier les représentants du personnel : nous ne pouvons nous contenter d'un mea-culpa récidiviste...

ESV TGV RA

Tout comme à l'ESV TGV PSE, à Lyon, des agents vont être " prêtés " par TER pour remplacer les agents de TGV en vacances. Malheureusement ils sont au nombre de trois... Résultat : la direction préfère embaucher de nombreux CDD et intérimaires pour la période estivale au lieu de faire monter en nombre conséquent des contrôleurs TER déjà expérimentés. Ce nombre est d'ailleurs tellement ridicule que cela ne permettra pas d'améliorer une situation qui va être tendue tout l'été.

Toujours sur l'ESV TGV PSE, SUD-Rail déplore que la direction n'ait pas été plus claire sur les conditions de montée en renfort d'été pour les agents Transiliens. Alors même que l'UO Transilien leur avait demandé de poser leurs congés pour cet été, nous apprenons qu'à l'inverse l'UO Train de l'ESV TGV PSE use de filouterie de dernières minutes pour leur annoncer que leur engagement ne tient qu'à la seule condition de ne poser aucun congé pendant toute la durée estivale. Nous trouvons vraiment déplorable que la direction prenne le risque de se passer de ces agents sur cette période. C'est d'autant plus ironique lorsque l'on sait que les CDD ou saisonniers ont des coupures entre chaque contrat, même durant nos protocolaires. Nous ignorons à ce jour combien d'agents sont prêts à accepter ce chantage ! SUD-Rail trouve ce genre d'attitude lamentable, car auparavant, les montées en renfort d'été pour les agents Transiliens n'exigeaient pas ce type de conditions.



Sur le TSEE

Faute inexcusable de la SNCF

5 ans après les faits, le Tribunal Judiciaire de Saint-Quentin, dans un jugement du 15 mai, précis, détaillé et sensible, a reconnu la faute inexcusable de la SNCF, pour la mort par suicide de Julien Piéraud, survenue le 21 mai 2018. Ce drame s'inscrit dans l'invisibilisation des accidents du travail et des maladies professionnelles, et en particulier des pathologies psychiques liées au travail, dont les suicides sont la pointe spectaculaire. Les grandes entreprises et institutions (SNCF, Education Nationale, ...) organisent une véritable omerta sur les suicides.

Il est pourtant essentiel de débattre des liens entre le travail et le sens du vivre ensemble : à quoi bon l'injonction à la « compétitivité » des entreprises, des services publics, des administrations - et jusqu'à nos destins individuels -, si le prix à payer sont des morts ou des personnes abîmées pour des vies entières?

Depuis plusieurs années, SUD-Rail ne cesse d'interpeler la direction sur le mal être des agents de l'ensemble des établissements de l'axe sud-est qui ont subi, subissent toujours et subiront encore les réorganisations malsaines qui impactent leur vie professionnelle et personnelle, au quotidien.

SUD-Rail espère que la direction sortira de son omerta et prendra réellement conscience des conséquences désastreuses que la course à la productivité a sur la santé des agents.

France/Italie

La direction a présenté une information sur les conséquences sociales qu'aura le projet France/Italie pour les roulants de l'axe TGV sud-est. SUD-Rail constate une fois de plus que l'entreprise se permet de faire de la productivité sur le dos des roulants le temps de financer le projet intégrant le TGV M avant de les en retirer complètement. Le fait que TGV Intercités envisage de lancer une offre à grande vitesse Paris/Milan exploitée par sa filiale italienne SVI est un non-sens. En effet, côté Espagne, Voyages met fin au partenariat avec RENFE pour prendre le marché à 100%. Mais côté Italie, la SNCF détient seule le marché et préfère segmenter l'activité entre l'axe sud-est, et la filiale SVI. Quel intérêt y a-t-il à ce qu'une filiale SNCF concurrence la SNCF voyageurs ? quels coûts en ressortent ?

En parallèle, SVI achèterait 15 rames TGV M. quelles vont être les relations commerciales entre SVI et l'axe sud-est pour la maintenance ?

Si la direction indique que les ASCT auront la possibilité d'intégrer le produit SVI au travers d'une mise à dispo, cela ne se fera pas sans conséquences puisque les conditions de travail Italienne sont bien différentes de celles appliquées par la SNCF.

Depuis l'annonce du projet France/Italie, les chefs de bord parisiens cherchent un à un à quitter le produit. Actuellement, l'ESV TGV PSE a du mal à couvrir les lignes du roulement. Entre des conditions de travail dégradées et cette annonce, les chefs de bord sont à bout.

SUD-Rail est fermement opposé à ce projet nauséabond et mortifère qui va indéniablement modifier les conditions de travail des roulants.

Au TSEE, la direction annonce une nouvelle réorganisation sur le site de Paris Conflans. Il n'y aura plus de distinction de tâches concernant le 3X8 et le Jour Nuit. Alors qu'il y a des années, elle avait créé ces deux entités. Autre question, quel avenir pour nos camarades de la chaîne Transilien (cheminots et sous-traitants)?

RCAD Béziers

Pour parler encore de souffrance au travail ... la direction devait faire un retour sur l'enquête de l'éthique au RCAD de Béziers. Où en est-on ? Est-ce que tous les agents ont été entendus ? Le rapport est-il enfin consultable ? Nous en sommes à 3 droits d'alerte toujours en cours sur ce chantier, avec des agents dans des difficultés extrêmes, autant financières (et du fait de la direction) que mentales avec des effets dévastateurs !

SUD-Rail demande un retour de cette enquête et surtout une prise en charge immédiate des agents en difficulté et sous droit d'alerte.