

**LA DIRECTION VOUS ECOUTE !**

## INFOS (CPCVA)

### REUNION NATIONALE INFRA-V

# LE MONDE D'APRES!

Au cours de cette réunion, Mr Bancel, directeur de la maintenance, a présenté les grands axes de la politique industrielle de SNCF Réseau (*RFF Réseau, puisque dans les faits ce sont les technocrates de RFF qui pilotent*) pour les années à venir. Selon Mr Bancel, le « partenariat industriel » sera une des clés de voute de cette politique, une façon politiquement correcte de nous dire que **la part du privé sur le réseau ferré va exploser et que le cheminot sera bientôt une espèce en voie d'extinction.**

**Il est donc pour nous évident que nos nouveaux directeurs sont clairement là pour casser l'outil de travail cheminot à des entreprises qui ne respectent pas la sécurité.**

#### Pour preuve sur la région Pays de Loire, .

La SNCF a sous-traité avec l'entreprise EGENIE les missions d'agent d'accompagnement sur le chantier de RACC LGV à Sablé. **Suite à de nombreux incidents et quasi-accidents mettant en cause son personnel cette entreprise s'est vu retirer son certificat de sécurité.** Mais elle a fait un tour de passe-passe, à savoir EGENIE a été rachetée par une entreprise du même type, la société SAGES (qui a son propre certificat de sécurité et est elle-même filiale de l'entreprise TSO). EGENIE disparaît donc, mais son personnel (**sous-formé et sur-utilisé**) a été transféré et continu à travailler avec l'agrément sécurité de TSO.

**Hors, nous avons appris que c'est sur demande de la direction de l'Infra que ce montage a été autorisé.**

La direction s'est justifiée par le fait qu'elle « a souhaité **conserver son investissement et la montée en compétence des acteurs concernés...** ».

#### **TOUT EST DIT !**

Nos dirigeants planifient la montée en puissance des entreprises privées qui n'ont en rien à faire de la sécurité, tout en organisant la perte de compétence des agents de l'Infra.

**Ces dirigeants à la « botte du privé » devront en assumer les conséquences en matière de sécurité...**

Selon Mr Bancel, « **on n'est plus dans le monde d'avant** ». Et pour eux, **le monde d'après, on l'a compris, c'est sans nous !** Une chose est sûre, on n'est pas du même monde.

**Ne les laissons pas décider à notre place.**

**Mobilisons-nous !**



## **OMERTA SUR LES CHIFFRES DE LA SOUS-TRAITANCE**

Pour cette réunion, la direction s'est dite incapable de détailler le coût du travail avec entreprise privée (coût horaire d'un annonceur privé par exemple). Une façon expéditive de bouiller les cartes. Nous savons, ils savent, qu'à travail égal, le coût d'un prestataire privé est aujourd'hui supérieur à celui d'un cheminot. Le choix de la sous-traitance est donc un choix politique d'aller vers le moins-disant social.





**TRAVAIL DE NUIT:** En réponse aux demandes des organisations syndicales de prendre des mesures pour préserver la santé et la vie de famille des cheminots subissant le travail de nuit, la direction s'est montrée d'un cynisme sans pareille. Nous sommes intervenus pour dénoncer cette attitude. La direction a en effet répondu avoir pris comme première mesure : « *Instauration d'une compensation horaire supplémentaire pour travaux de nuit applicable à compter du 1er janvier 2013. Cette compensation horaire supplémentaire (intitulée « RNI ») vient s'ajouter aux compensations horaires réglementaires pour travaux de nuit (RN). Elle s'applique aux heures de milieu de nuit effectuées à compter de la 66ème nuit réalisée sur l'année civile.* »

**La délégation SUD Rail lui a dit que c'était honteux ! Puisque concernant**

**la première mesure:** La compensation en temps est ridicule, c'est se moquer des agents. En plus, la direction a clairement affichée son intention de faire « payer » aux agents les montées de nuit. C'est intolérable quand on connaît les nuisances du travail de nuit !  
**Deuxième mesure :** « *Instauration d'une limitation de la durée du temps de travail effectif sur chantier de nuit pour les agents en déplacement à 8h30, hors temps de trajet* ».

Sous cette forme, cette mesure n'est que l'application de l'article 37 du RH0077, article dont SUD Rail conteste l'application (la direction a d'ailleurs été déboutée sur ce point par un arrêt de la cour d'appel de Paris du 17 janvier 2013).

Nous avons dit à la direction qu'elle se moquait ouvertement des cheminots de leur santé et vie de famille! Il est facile pour eux d'imposer de mauvaises conditions de travail aux cheminot-es dans la mesure où ils ne les subissaient pas !

#### **PASSAGE DE D VERS E SANS EXAMEN:**

Nous avons posé plusieurs questions à la direction puisque le nouveau processus d'accès a été validé.

Pourquoi aucunes instances du personnel n'a été informée de cette démarche ?

Alors que la direction avait mis la barre très haute aux derniers examens d'accès à la qualification E (*avec un taux d'échec en conséquence*), elle instaure aujourd'hui un processus d'accès simplifié (*plus d'épreuves de connaissance générale, possibilité d'accès à la qualification E sur dossier VAP, suppression des PR...*). Comment la direction justifie t'elle un tel changement de cap ?

Le nouveau processus ne sera-t-il pas un frein pour l'accès des agents validés E vers la qualification F ? Sur quels critères seront validés les dossiers VAP pour l'accès direct à la qualification E sans examen ?

Nous n'avons eu aucunes réponses. Le représentant de la direction a renvoyé sa réponse à une date ultérieure.

Nous avons indiqué à la direction que pour SUD Rail, ce nouveau processus d'accès à la qualification E a été mis en place dans l'urgence, sans concertation et que même si nous cautionnons le fait de permettre un accès à la qualification E jugé sur le niveau de compétences professionnelles des agents (et non pas sur le fait de savoir si ils sont capables de calculer une intégrale comme au dernier examen...), en l'état, le processus était à plusieurs vitesses ; des agents devront passer des examens...d'autres pas. Et que nous savions par expérience les critères de choix sont parfois dictés non pas par les compétences professionnelles des agents mais par leur disponibilités à satisfaire la politique productiviste appliquée par l'entreprise (mobilité, travail de nuit et de week-end, « souplesse» dans l'application de la réglementation...).

## **D**écidément **R**ien **H**umain

**CES GENS LA NE  
COMPRENENT RIEN A  
NOTRE CULTURE**





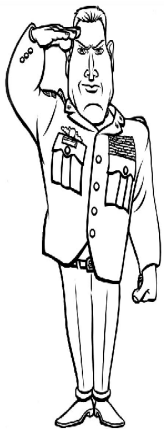
## INFOS EN VRAC...

### LOTS CRITIQUES SE:

Alors que l'accident de Denguin a mis en évidence les risques pris par la direction en allongeant les périodicités de vérification, la direction nous a annoncé que du retard avait été pris un peu partout dans la vérification des lots critiques (PN...) Manque de personnel toujours et encore... Mais pour les technocrates qui ont une tirelire à la place du cerveau, on

continu (dans le mur...) sur la lancée.

**A ce rythme là, les rats auront bientôt remplacé les agents SE dans les guérites.**



**SON «EXCELLENCE SECURITE»:** La direction vient d'embaucher un général de l'armée de l'air (si, si, c'est pour de vrai et non un sketch), le général Castay, en tant qu'inspecteur général sécurité (nommé au 1er octobre 2014). Le hic, c'est que les premiers propos et mesures officiels du général laissent perplexe. Dans sa lettre envoyée aux agents, le général nous dit notamment que l'évolution en matière de sécurité passe par « un véritable dialogue de confiance entre les différents échelons... ». Bon ok. il précise aussi avoir mis en place une adresse mail spécifique [canalsecurite@sncf.fr](mailto:canalsecurite@sncf.fr) pour lui transmettre toute information ou suggestion portant sur la Sécurité... mais là cela ressemble plus à de la délation... **Donc ce n'est pour améliorer la sécurité et la confiance tout ça...**

**BILAN SECURITE:** Malgré les beaux discours, rien ne s'améliore... ça empire plutôt. Le nombre d'événements sécurité graves est en augmentation par rapport à 2014.

SUD-Rail a rappelé à la direction qu'en début d'année, le grand show médiatique organisé au *Paris Event Center*, sous l'appellation de « Convention sécurité » par Mr Pepy, a été le parfait exemple de sa politique en matière de sécurité : **de la communication avant tout !**



**EFFECTIFS:** Nous avons fait remarquer à la direction que le bilan reste catastrophique et la balance départs/embauches largement déficitaire, avec un recours toujours plus important des embauches en CDI. Malgré l'expérience des années précédentes, avec ses plans d'urgence pour combler le manque de personnel qualifié sur les chantiers (plans d'urgence TPA, appel aux retraités, mobilité Ile de France, etc...), la direction n'anticipe pas les départs. **Et elle n'a visiblement pas l'intention d'inverser la tendance, puisqu'elle veut généraliser la sous-traitance, la polyvalence, l'intérim... quitte à fragiliser la sécurité et dévaloriser la technicité des métiers de l'Infra.**





## **FICHES DE PAYE ON THE BUG!**

Nous sommes ré-intervenues sur les retards constatés dans la transmission aux agents de leurs fiches de paye et de leurs fiches individuelles. La faute au nouveau logiciel de gestion des salaires mis en place par la compagnie ferroviaire depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

**Baptisé Hélios, ce nouveau logiciel** est censé accélérer et fiabiliser le traitement des fiches de paie. Mais depuis sa mise en place, c'est tout le contraire qui arrive. A défaut d'améliorations nous assistons aux bugs à vitesse grand V. Les fiches de paie arrivent en retard (jusqu'à quinze jours de retard), et certaines primes ne sont pas versées.

### **La SNCF reconnaît les bugs, tout en les relativisant :**

**« On parle de 1 300 salaires qui seront versés avec du retard sur 165000 fiches de paie émises chaque mois ».**

Pour SUD Rail la direction SNCF tente ainsi de camoufler la vérité. Chacun a en effet pu constater dans les chantiers que les erreurs avaient été fréquentes et parfois avec de lourdes conséquences sur le salaire. Et le problème perdure, créant de graves problèmes pour certains agents.

Et un autre problème dans tout ça, c'est comment les agents peuvent-ils vérifier leur fiche de paye (avec d'éventuelles erreurs) si ils n'ont pas à disposition leurs fiches individuelles.

**Le nouveau système informatique est censé gérer les « bug »! Mais la direction est dans l'incapacité de savoir pourquoi**

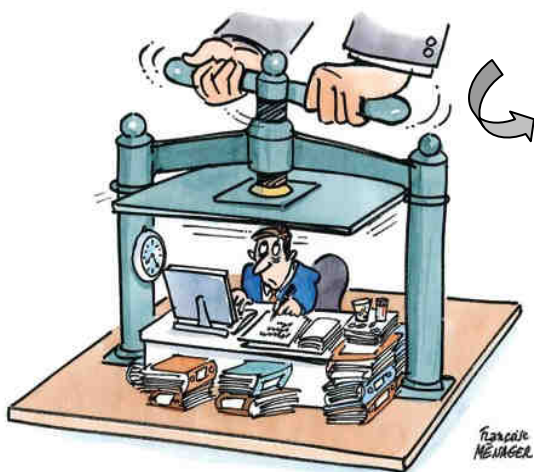
## **Après les rats de Denguin, des cyber attaques extraterrestres peut-être ?.**



Pour couronner le tout, Il faut savoir que dans certains endroits la direction a supprimé l'accès des gestionnaires RH en établissement aux bases de données. Cela permettait pourtant d'imprimer localement les fiches individuelles **On marche sur la tête, tout ça parce que des technocrates-managers qui ne connaissent rien au travail des cheminot-es imposent leurs objectifs de rentabilité.**

Toujours est-il que le « tout informatique » que met en place la direction, c'est moins de personnel, moins de proximité et l'individualisation forcée des services SNCF (sans doute pour mieux les supprimer).

**La déshumanisation du quotidien des agents n'est évidemment pas l'affaire des pontes de la direction. Leur monde n'est assurément pas le notre.**



**ET LA FAUTE A QUI ?** Pour cette réunion, des questions avaient été posées par les organisations syndicales pour obtenir des bilans chiffrés sur plusieurs sujets (heures de nuit, EVS, heures supplémentaires etc...). La direction n'a pas donné ces chiffres. Raison invoquée: **« Le nouveau système informatique RH ne permet pas d'avoir les données actuellement ».** A part ça, pour la direction, le nouvel outil informatique est un plus en terme d'efficacité. Nous avons constaté les résultats de l'« excellence sécurité » du sire Pepy, place maintenant à son « excellence informatique »! **Et attention aux dégâts !**

**NE PERDEZ PAS LE NORD...  
PENSEZ SUD !**

**Sud  
Rail**