



Liaison Nationale de la SUGE CPC-SC du 18 mai 2017



Une question ?
Contactez-nous :
Insugesud@gmail.com

Présents pour l'entreprise :

Mme SAVINAS (présidente de la séance)
M. VALENTIE (Chef département RH SUGE)
M. GAUZI Frédéric (responsable pôle qualité)
Mme STIEGLITZ Edith (responsable politique formation)

Présents pour le syndicat :

DANIEL Caroline (AP&F)
JAMAULT Bruno (LN SUGE)
BÉZÉ Pierre (LN SUGE)



9h20 : début de réunion et présentation des intervenants lecture des Déclarations générale de la CPC-SC et réponse de la présidente de séance puis validation de l'ordre du jour.

10h20 : point sur le bilan 2016

11h45 : intervention sur les métiers ACHATS

13h35 : intervention sur les métiers de la Fonction RH

14h20 : intervention sur les métiers de la FINANCE

15h20 : intervention sur les métiers du Médical et paramédical

16h20 : intervention sur les métiers de la Fonction SI&T

17h30 : intervention sur les métiers de la SURETE

17h30 : Intervention sur les métiers de la sûreté :

Avant de commencer la réunion, un membre de la délégation fait remarquer en aparté au DRH National M. VALENTIE, qu'il devrait intervenir pour M. JAMAULT Bruno délégué SUD-Rail afin que son attachement soit revu. En effet nous demandons l'application du règlement : La hiérarchie de ROUEN ne peut pas décider à elle seule de programmer une fin de CPC à 16h30 alors que la réunion se termine à plus de 18h15... La délégation SUD-Rail demande à M. VALENTIE de faire le nécessaire... Monsieur verra plus tard, pour la prochaine CPC... mais pour celui-ci, il ne faut pas que cela dérange la production... Nous retournons en séance...

Pour introduire la partie sûreté de cette CPC, nous faisons remarquer que notre délégation est plus que rétrécie (sachant que Monsieur JAMAULT n'a pas pu rester dû à son attachement non réglementaire nous notifions à Mme SAVINAS que la direction de la sûreté commet un délit d'entrave au bon fonctionnement de cette instances. S'il y a un problème de production sur la région, il y a un calcul de réserve à faire... il est inadmissible et non réglementaire d'agir de la sorte. Nous demandons que cette intervention soit portée sur le compte rendu officiel.

Déclaration CPC-SC

Madame la Présidente,

La délégation SUD-Rail commencera cette déclaration par une bonne nouvelle ! La France va bien et l'argent coule à flot ! Nous aurions aimé nous arrêter sur ces propos mais malheureusement il y a une suite ! La France va bien pour les plus riches et c'est de plus en plus difficile pour les autres... Pour preuve, en 2016 les entreprises françaises ont redistribué 54 milliards d'Euros à leurs actionnaires. Une progression de 11.8% par rapport en 2015. Peu de salariés en France peuvent se vanter d'avoir de telles augmentations de leurs revenus.

L'Etat actionnaire récupère par ce biais 3.9 milliards d'euros. Et c'est cette même minorité de riches qui se gavent toujours plus, qui demandent au peuple français de faire des efforts ! SUD-Rail ne peut cautionner de tels agissements.

Mais le GPF (Groupe Public Ferroviaire) ne fait pas exception. Les hauts Dirigeants de ce GPF ont bien vu leur salaire progresser de plus de 10% l'année dernière, cependant ces mêmes personnes ont gelé les salaires des cheminots depuis 2014 ! De plus, le groupe SNCF s'est inscrit dans une politique de suppression d'emplois à outrance et cherche à dégager toujours plus de profit au détriment des conditions de travail. Déjà 25000 postes de supprimés au cours des 10 dernières années et l'annonce de 20 000 postes de moins sur les 5 prochaines années faite par notre Président Pepy ne peut que le démontrer.

À cela, s'ajoute la sous-traitance utilisée systématiquement pour faire face à des charges de travail que les cheminots, faute d'investissement et de formation sur les matériels et d'une démarche volontaire sur l'emploi, ne peuvent plus assumer. Le recours à ces entreprises privées entraîne des dysfonctionnements et un mal être au travail de plus en plus important. Le recours à l'emploi précaire est également massivement développé. Enfin, plusieurs expertises récentes commandées sur le dossier du forfait jour révèlent une surcharge de travail supportée par l'encadrement. Cette situation inacceptable, qui dure depuis plusieurs années, appelle à une redéfinition des charges de travail, appelle au respect de la réglementation du travail, appelle à un meilleur suivi et un apport de personnel urgent !

Malheureusement à cause de cette politique inacceptable, la famille cheminote a été endeuillée par 2 fois ce premier trimestre 2017... En effet, un accident mortel est survenu à l'Infrapole en Haute Picardie, ou un agent Caténaire de 38 ans, père de trois enfants est décédé suite à un arrêt cardiaque dû à une électrocution à la caténaire lors d'une opération de maintenance. La direction SNCF en est coupable de par sa responsabilité dans la dégradation des conditions de travail qui impacte lourdement la sécurité et la vie familiale des cheminots et cheminotes. Il est temps que la direction SNCF assume ses actes sur le manque de moyens humains, matériels et sur une productivité accrue qui affectent lourdement la sécurité.

Le deuxième accident mortel a lui aussi été provoqué par la Direction SNCF ! Depuis plusieurs années, notre collègue était attaqué par une direction qui ne supportait pas son engagement syndical mis au service de la défense de ses collègues et sa lutte contre les injustices. Après diverses mesures discriminatoires reconnues et condamnées par la justice, après d'innombrables actes de pressions hiérarchiques, ainsi qu'un dernier coup fatal porté par une Direction malsaine, il fera malheureusement le choix d'abandonner la lutte et a accompli un acte de désespoir le vendredi 10 mars 2017.

Le 11 mai dernier nous apprenions encore le **suicide d'un cheminot de 37 ans, près d'Epinal**. "Les alertes syndicales ne sont toujours pas entendues par la direction".

Vous pourrez affirmer ici en CPC-SC que vous n'y êtes pour rien, en proclamant que ce n'est pas le lieu, ce n'est pas sur votre « EPIC », de grâce madame, nous cheminots, nous n'avons rien demandé nous n'en voulions pas de votre réforme... Mais sur votre EPIC, dans le service de la SURVEILLANCE GENERALE n'oubliez pas qu'en novembre 2016, à **cause de ses conditions de travail**, un agent de la SUGE de Vierzon s'est donné la mort. Vous pourrez vous soulager la conscience en affirmant que cela n'a rien à voir avec le travail, VOUS AVEZ ETE ALERTÉ...

La direction SNCF doit prendre conscience que les pressions managériales, les restructurations perpétuelles et la répression syndicale, qu'elle mène depuis plusieurs dizaines de mois, poussent à bout les agents. Nous sommes aujourd'hui partagés entre la tristesse et la colère envers vos pratiques inhumaines. Nous nous associons pleinement à la douleur des familles, ainsi que celle des proches des derniers morts au travail ou à cause du travail.

Dans notre EPIC, nous retrouvons bien les directives nationales visant à réduire les salaires des agents, réduire les heures de formations et ce, à n'importe quel prix. Pourtant, pour les agents de la SUGE **un arrêté du 28 septembre 2016 impose une formation supplémentaire de 5 jours par agent... ce qui n'est pas spécifié c'est que vous avez décidé que cette formation serait au détriment des 40h annuelles...**

Nous voulions également vous parler des représentants syndicaux :

En supprimant des heures de nuits pour faire des économies en stigmatisant des délégués syndicaux sous prétexte qu'ils utilisent le budget des EVS, qu'ils coutent cher... vos responsables mettent le doute chez certains agents qu'ils soient exécution ou maîtrise. Sachez madame que ce comportement est inadmissible, votre réforme devait coûter moins cher, aujourd'hui nos élus sont obligés de traiter les problèmes au niveau national. Il n'y a plus aucune proximité ... ceci dit, cela vous arrange bien !!!

Vos DPX n'ont plus rien de Dirigeants de proximité, car gérer des équipes à plus de 4h de trains de leurs points d'attaches, vous osez toujours appeler cela de la proximité...

Aujourd'hui, vous enlevez de plus en plus de missions aux cheminots pour laisser cette place aux travailleurs précaires, à la sous-traitance. De plus, vous demandez aux encadrants d'effectuer un très grand nombre d'heures supplémentaires non rémunérées. Par ailleurs, SUD-Rail condamne les propos tenus par les représentants de la Direction !!! En effet, entendre que : « *Des agents encadrants de type maîtrise effectuant beaucoup d'heures supplémentaires le font le plus souvent par convenance personnelle* ». Pour la délégation SUD-Rail ces propos sont inacceptables...

Il serait plus que nécessaire de dire à vos dirigeants qu'ils stoppent la stigmatisation des délégués du personnel. Cela éviterait bon nombre de sujets problématiques que SUD-Rail s'emploie à traiter (comme la neutralisation des temps de parcours sur le mandat des délégués de commission, la modification des feuilles de déplacements, lorsqu'un délégué est convoqué à 8h30 il ne faut pas le faire arriver à 9h00) et nous ne reviendrons pas sur l'aspect inhumain de ces problématiques... Merci, Madame la présidente, de faire le nécessaire afin que ces irrespects et cette stigmatisation des élus du personnel ne perdurent pas davantage.

Toujours sur notre EPIC SNCF, comme vous pouvez le savoir, tous les cheminots aspirent à connaître leur avenir. Quand allez-vous annoncer la fin de cet EPIC SNCF ? Le nouveau Président de la république qui n'a cité que les 2 EPIC (RESEAU et Mobilité) pendant toute sa campagne, ne laisse donc pas présager de vieux jours à l'EPIC SNCF.

SUD-Rail vous demande madame la présidente :

Que vont devenir les agents de l'EPIC SNCF ? Y aura-t-il des médicaux sociaux dans les deux EPIC restant ? allez-vous privatiser (ou externaliser) les entités de l'EPIC SNCF ? y aura-t-il une SUGE MOBILITE et une SUGE RESEAU ? **Tant de questions qui restent sans réponses...**

Que vont devenir ces cheminots ? Pour vous ils ne sont que de simples numéros, mais pour SUD-Rail, ces cheminots sont avant tout des êtres humains avec des familles.

La présidente répond à notre déclaration, pour elle, même si le président Macron ne parle que de SNCF mobilité et de SNCF réseau, même si l'ARAFER, des sénateurs ont annoncé la fin de l'EPIC SNCF... pour Mme SAVINAS, la direction SNCF est totalement opposée à ce choix, et tient sa ligne... pour le moment... **C'est bien ce qui dérange la délégation SUD-Rail : « POUR LE MOMENT... MAIS JUSQU'A QUAND ? »**

- Pour les Risques Psycho sociaux, elle comprend que la situation est plus que tendue mais souligne que la hiérarchie doit prendre sérieusement tous ces risques... et alerter au maximum au moindre doute.
- Pour la stigmatisation des élus et les modifications apportées sur les feuilles de déplacements, Mme SAVINAS promet de faire un rappel aux dirigeants **et** prendra ses responsabilités...

La séance aurait pu commencer correctement, en effet, M. GAUZI Frédéric et Mme STIEGLITZ Edith sont venu faire une présentation détaillée avec un Powerpoint et des documents remis en séance sur un grand écran. C'était sans compter l'arrogance du Représentant RH lorsque les questions des agents de la SUGE présents dans la salle, sont arrivées. Egal à lui-même, les délégués ont tort, les rapports d'expertises ont coûté horriblement cher et sont monté à charge, etc...etc... (Forcement l'expertise ne va pas dans le sens de la direction et conforte les organisations syndicales)



Avec cette personne cela reste compliqué...

C'est l'homme invisible

C'est compliqué d'avoir un Responsable des ressources humaine qui ne veut pas dialoguer !!!

Lorsque est venu une question sur la mise à jour des Mémentos... Monsieur VALENTIE répond de suite que 55 agents ont refusé le téléphone de service, qu'il deviendra obligatoire... comme un agrès... qu'il faut vivre au XXIème siècle

La délégation SUD-Rail prend note, si cela devient un agrès, Les agents signeront comme quoi ils ont reçu cet agrès mais plus besoin de signer la chartre...

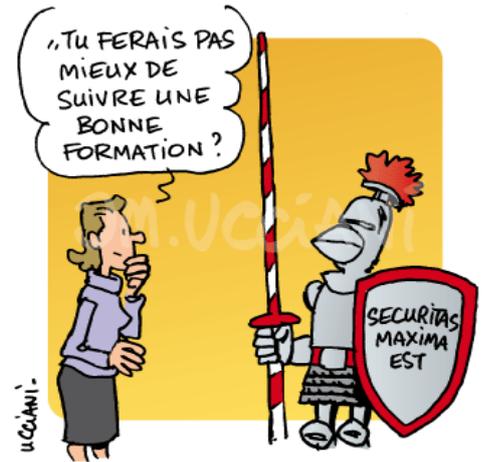
 **Les départs volontaires dans d'autres services vous sont refusés ??? Refusez de signer la charte qui va avec votre téléphone, vous partirez peut-être plus rapidement.**

Une Question?
Contactez nous :
Insugesud@gmail.com

⇒ Réponses partielles de la Direction aux questions écrites envoyées par la délégations SUD-Rail :

La délégation SUD-Rail demande une « FORMATION PREVENTION DES ATTENTATS » pour TOUS les agents SUGE.

Réponse de la direction : Les agents en formation initiale bénéficient de 6 heures de formation sur le sujet depuis le deuxième semestre 2015. Pour les titulaires, un module est proposé dans le cadre de la formation continue (il s'agit du module 2 du perfectionnement des agents SUGE, accessible à tous les agents opérationnels).



Missions en civil armé : la délégation SUD-Rail demande pourquoi vous n'avez pas fait une formation hors compte pour les agents SUGE ? en effet, notre réglementation prévoit 40h par an de formation TIS, vous ajoutez des éléments et vous spoliez les agents de 2 séances de TIS et une séance de TIR alors que c'est une formation différente, et non une révision. De plus dans votre communication vous faites état d'une formation supplémentaire.

Réponse de la direction : Dans le contexte de la formation au civil armé, il a été décidé dès le départ d'incorporer les heures de techniques d'intervention aux heures de TIS comptabilisées au cours de l'année en cours. En effet, les gestes techniques en tenue ou en civil restent similaires, il s'agit simplement de tenir compte d'une tenue particulière pour mieux appréhender les gestes à réaliser sur le terrain. Monsieur VALENTIE précise qu'une seule séance de TIS (6h) sera enlevé des 40h et non 2 séances.

Pour SUD-Rail : notre délégation est totalement opposée au choix de la direction de retirer 1 ou 2 séances (suivant les DZS). **Un arrêté du 28 septembre 2016 impose une formation supplémentaire de 5 jours par agent...**



La délégation SUD-Rail demande que lui soit communiqué le nombre d'agents formés pour réaliser des missions avec un chien dit « renifleur » ainsi que le nombre d'agents formés en 2016 et prévu en 2017.

Réponse de la direction : Face à un sensible accroissement du nombre de colis abandonnés dans les emprises publique du domaine ferroviaire et à une menace terroriste persistante, le développement de la spécialité cynotechnique fondée sur la détection et la recherche de matières explosives est un enjeu majeur pour la Sûreté.

L'objectif est double :

- Prévenir avec une forte visibilité,
- Préserver la fluidité du transport ferroviaire, gage majeur de sûreté, en levant rapidement le doute.

Neuf équipages cynotechniques de détection et recherche d'explosifs ont été formés en 2016.

Pour l'exercice en cours, 4 équipages ont été formés par la gendarmerie nationale et la police nationale et sont désormais opérationnels. Quatre autres sont en formation dont 3 dédiés à l'Ile-de-France, avec un objectif d'emploi opérationnel à fin mai.

En complément, la formation de huit autres équipages interviendra avant la fin de l'année 2017.

Les autres prestations sont réalisés par des maitres chiens privé



La délégation SUD-Rail demande qu'on lui fournisse le cahier des charges de la formation spécifique pour les agents SUGE pour le TIS en CIVIL et en tenue, ainsi que le cahier des charges pour la formation TIR.

Réponse de la direction : Concernant la formation TIS en civil, il n'a pas été nécessaire de transposer les dispositions de l'arrêté interministériel du 28 septembre 2016 (modifié par l'arrêté du 16 décembre 2016) dans un cahier des charges car l'article 3 suffit à la clarification des objectifs de formation.

Pour SUD-Rail, pour la FORMATION CIVILE : Un arrêté du 28 septembre 2016 impose une formation supplémentaire de 5 jours par agent... Sans cahier des charges... tout a été bien préparé je vous jure, dixit la direction...



Chaque agent de la SUGE doit obligatoirement recevoir au minimum deux formations au maniement du Tonfa dans l'année. Si un agent SUGE n'a pas effectué 40h en fin d'année, peut-il continuer d'être sur le terrain ?

Réponse de la direction : Le décret 2000-1135 du 24/11/2000, précise, en son article 4, que les agents du service interne de sécurité autorisés à porter une matraque télescopique ou un bâton de défense de type « tonfa » reçoivent une formation dispensée par l'entreprise. Cette formation comprend au moins 2 séances d'entraînement par an. Le RA 298 en son article 3.3 préconise que 40h de formation TIS doivent être dispensées annuellement à chaque agent engagé régulièrement dans des équipes opérationnelles. Ces 40h s'entendent du 01/01 au 31/12 et doivent être réparties de manière équilibrée. Un agent n'ayant pas atteint les 40h en fin d'année peut continuer à exercer des missions opérationnelles sauf avis contraire de la hiérarchie ou des formateurs TIS. Lorsqu'un moniteur TIS estime qu'un agent a un degré de maîtrise insuffisant, une remise à niveau est programmée.

La délégation SUD-Rail demande combien d'agents SUGE ont été formés pour savoir comment entrer en contact avec une Personne en Situation de Handicap (PSH).

Réponse de la direction : A ce jour, 183 agents SUGE ont été formés.



Pour SUD-Rail, ce n'est pas un minimum acceptable, tous les agents SUGE de terrain devraient suivre cette formation.

La délégation SUD-Rail demande qu'au minimum une fois par an, une formation TIS soit réalisée avec un maître-chien.

Réponse de la direction : Tous les agents SUGE ont bénéficié, en formation initiale AGSUV, d'un module d'une demi-journée sur le positionnement cynotechnique dans la pratique métier. A noter également que lorsqu'un chien intègre une équipe, un brief est systématiquement fait par le conducteur de chien sur la compétence du chien (défense ou explosifs) et de son positionnement dans l'équipe qui en découle.
Des formations TIS avec un maître-chien peuvent être réalisées à l'initiative des responsables locaux.

La délégation SUD-Rail demande la tenue d'une réunion Collective avant les EIF sur chaque site afin de voir avec le COFO les possibilités de formations ouvertes aux agents de la SUGE.

Réponse de la direction : Chaque agent bénéficie à minima tous les 2 ans d'un entretien professionnel avec son N+1. C'est l'occasion de partager les besoins de formation souhaités par l'agent ou préconisés par le N+1. De manière locale, le COFO peut également organiser, à son initiative, des réunions d'information.

DI RUPO NOMMÉ FORMATEUR ...



La délégation SUD-Rail demande si le nombre de formateurs est suffisant pour former tous les nouveaux embauchés à la SUGE ?

Réponse de la direction : Le dimensionnement de l'UDSUR répond au plan de charge de formations transmis par la DRH de la Direction de la Sûreté.

La délégation SUD-Rail demande le nombre de formateurs pénal/sécurité personnel/ ligne métier etc...

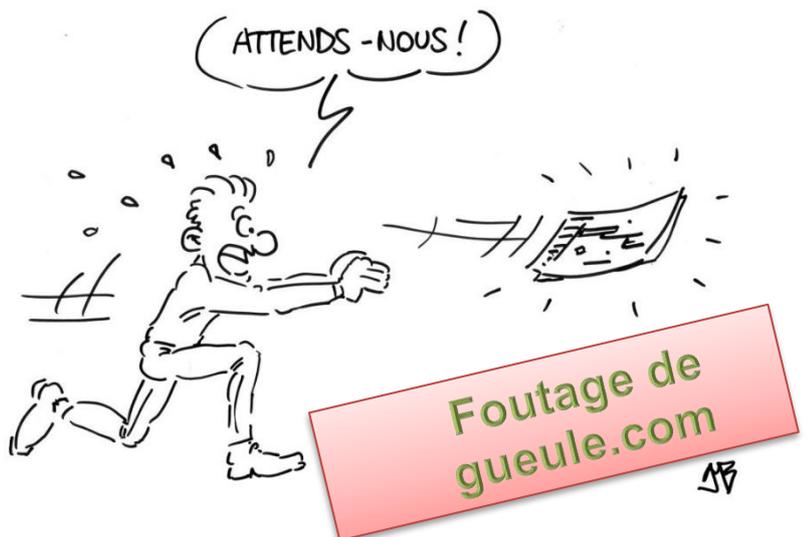
Réponse de la direction :

- 11 formateurs nationaux pour l'enseignement général
- 7 formateurs occasionnels pour le droit pénal
- 9 formateurs supplémentaires en droit pénal sont en cours de formation

La délégation SUD-Rail demande combien d'agents de la SUGE font face à des refus dès lors qu'ils souhaitent engager une formation afin d'obtenir une reconversion ?

Réponse de la direction : Il n'y a pas d'indicateur de suivi de ce type de situation. Les demandes sont traitées au cas par cas.

ON A PERDU LES STATISTIQUES ET LE SUIVI...



La lettre économique



- Conseil de Surveillance SNCF ■ Conseil d'Administration SNCF-Réseau
- Conseil d'Administration SNCF-Mobilités ■ Comité Central du Groupe Public Ferroviaire
- Comité de Groupe SNCF ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF
- Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance & de Retraite

N°55 – Mai 2017

La Lettre Economique de la fédération des syndicats SUD-Rail est articulée autour des informations recueillies et des positions défendues par les représentant-e-s SUD-Rail dans les différentes instances où nous siégeons, où nous défendons les revendications des cheminotes et cheminots, notre vision du service public et de la démocratie sociale dans l'entreprise.

Sommaire

Contrat Etat/SNCF : cheminot-es et usagers paient cher ! - **Transfert d'argent** sur le dos des cheminot-es - **Sûreté** : la poursuite de l'externalisation - **Une énième usine à gaz** suite à la loi ferroviaire - **Sécurité ferroviaire** : les patrons sanctionnent abusivement, SUD-Rail gagne devant la justice - **Transkeo** : une nouvelle filiale grâce à l'argent public - La filiale **STVA vendue**. - **Suicides** : la direction doit rendre des comptes - Pour une véritable politique écologique des transports de marchandises ... **tout de suite** ! - La SNCF se fout de cet enjeu sociétal ! - **La direction de l'Ethique**, sanctions, rappel à la loi ...

Contrats Etat/SNCF: cheminot-es et usagers paient cher !

La loi du 04 août 2014, a prévu que soit établi un contrat entre l'Etat et chacun des EPIC. Ainsi trois contrats – deux opérationnels avec SNCF-Réseau et SNCF Mobilités et un « contrat-cadre » avec l'EPIC de tête SNCF pour l'ensemble du Groupe Public Ferroviaire - ont été conclus, difficilement, pour une durée de dix ans et comportent une clause de rendez-vous tous les trois ans. Dans le cadre du fameux « groupe indissociable et solidaire », nous pourrions avoir un seul contrat entre l'Etat et la SNCF ; revendication que la fédération SUD-Rail porte et qui ferait gagner du temps et de l'argent !

La signature de ces contrats a pris du retard ; non pas que les pouvoirs publics et les directions SNCF aient pris en compte nos revendications, mais à cause de l'avis de l'ARAFER qui a jugé que le contrat entre SNCF Réseau et l'Etat « ne remplissait pas les objectifs assignés par la loi de réforme ferroviaire, reposait sur des hypothèses économiques jugées peu crédibles et ne résoudrait en rien les problèmes structurels du système ferroviaires ». Si l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) avait comme mission de faire en sorte que le chemin de fer fonctionne bien, nous aurions pu nous réjouir de ces remarques et attendre avec impatience des solutions concrètes pour sortir de cette impasse. Malheureusement, il n'en est rien puisque cette machine bureaucratique a comme dogme de séparer au maximum le Gestionnaire d'Infrastructures et SNCF Mobilités et de demander la suppression de l'EPIC de tête. Sur la situation de l'EPIC de la tête, la seule chose qui l'intéresse est de savoir comment les gains de productivité vont être réalisés d'ici 2020.

Faire payer la dette publique du système ferroviaire **aux travailleuses et travailleurs du rail** en amplifiant les restructurations et les suppressions d'emplois **et aux usagers** depuis que les trafics ferroviaires doivent payer le cout complet intégrant la charge financière de la dette : **voilà la stratégie de ces contrats** ! La fédération SUD-Rail, accompagnée par la CGT et FO, a émis un avis négatif à ces contrats stratégiques. Les représentant-es de l'UNSA et de la CFDT ont approuvé cette stratégie.

Avant que le système ferroviaire français soit totalement asphyxié, **il est urgent que l'Etat reprenne la dette issue de choix politiques et donc de la responsabilité des pouvoirs publics.**

Durant sa campagne, le nouveau Président de la République s'est engagé à reprendre la « dette de SNCF Réseau puisque c'est une dette publique ». **Une ordonnance ?**

Transfert d'argent sur le dos des cheminot-es

Il a été demandé aux administrateurs/rices d'approuver un versement de 110,4 M€ que fera SNCF Mobilités à SNCF Epic de tête pour que cet établissement reverse à l'Etat 170 M€, qui les versera à SNCF Réseau. Il y avait bien plus simple : **assumer la nécessité d'un groupe public ferroviaire unifié**, au lieu d'organiser son éclatement en trois entités distinctes qui aboutit à ses ridicules transferts en cascade.

Il convient de prendre les contributions là où se trouvent les moyens réels, et sûrement pas là, où elles vont produire une rétractation du service public ferroviaire

vis-à-vis des usagers et une intensification de la maltraitance sociale vis-à-vis des cheminot-es. Au moment où le corps social cheminot souffre terriblement, **il est invraisemblable de poursuivre cette asphyxie et d'augmenter encore plus la productivité** ... qui va intensifier le travail, engendrer encore plus d'accidents, d'absences, d'épuisements professionnels et de drames humains. **La fédération SUD-Rail ne cautionne pas cette situation** ; notre administrateur a voté contre cette course effrénée aux gains de productivité.

Sûreté: la poursuite de l'externalisation

Transkeo : une nouvelle filiale grâce à l'argent public

La SNCF a fait le choix de créer une filiale pour l'exploitation de la ligne T11. La première phase (Tangentielle Nord) concerne la mise en service en juillet 2017 d'un tronçon central entre Epinay sur Seine et Le Bourget : ligne nouvelle de deux voies et intégrées au Réseau Ferré National.

La privatisation de cette ligne, qui est un test pour tous libéraux rêvant de l'ouverture à la concurrence, **ne respecte pas l'article 99** du contrat liant le STIF et la SNCF : « *SNCF Mobilités s'engage à continuer à lutter contre toute forme de dumping social dans le monde du transport car aucune forme de concurrence ne doit s'appuyer sur une régression du modèle social des salariés sous statut* ». En usant de sa malhonnêteté récurrente, la direction SNCF a décidé, en décembre 2016, de changer le capital de cette filiale (51% du capital pour SNCF Mobilités et 49% pour Kéolis) ce qui lui permet de sous-traiter l'exploitation encore plus facilement : sans effectuer d'appel d'offre et de permettre à la filiale de circuler sous le certificat de sécurité de la maison mère.

Plus la date de mise en service, plus la pression monte ! Pour SUD-Rail, le recours à une filiale de droit privé reste totalement injustifié et ne sert qu'à tirer vers le bas les conditions de travail des travailleurs/ses du rail. La fédération SUD-Rail ne s'interdit pas d'ester en justice s'il n'y a pas une reprise de l'exploitation du T11 Express par la SNCF et l'embauche directe des salarié-es de Transkéo dans l'EPIC SNCF. Nous soutenons les collègues de cette filiale qui revendiquent le respect de leurs droits (conditions d'utilisation, déroulement de carrière, formation professionnelle, etc.) **Continuer à se battre pour un même statut et une même réglementation du travail pour l'ensemble des travailleurs/ses du rail ; voilà l'une de nos armes face à la privatisation.**

La filiale STVA vendue

La Société de Transports de Véhicules Automobiles a été créée en 1950. **Pour justifier la vente d'une des plus vieilles filiales de la SNCF**, la direction évoque une crise dans l'automobile – ce qui n'est pas vrai puisque certains économistes parlent « d'un rebond » -, une structure trop petite pour répondre aux demandes (ce qui est contradictoire avec l'argument précédent) et peu présente en Allemagne où se fabrique le plus de voitures et des wagons à renouveler. Au lieu d'investir un peu, les patrons de la SNCF ont préféré la vendre au Groupe CAT fondé par l'entreprise Renault. Disparaissent ainsi du patrimoine ferroviaire public, seize plateformes de chargement qui auraient été bien utiles dans le cadre du report modal vers le ferroviaire. **L'administratrice SUD-Rail, au Conseil d'Administration de SNCF Mobilités, a voté contre cette vente.**

Suicides : la direction doit rendre des comptes

Dans le cadre de leur mandat, **les administrateurs/rices SUD-Rail ont demandé la transmission au sein des Conseils les informations suivantes, sur une période 10 ans :**

1. les suicides de cheminots et cheminotes dans les emprises ferroviaires (avec au minimum la date et l'établissement de rattachement de l'agent pour chaque suicide répertorié) ;
2. les suicides hors lieux de travail dont l'EPIC a pu avoir connaissance ;
3. les tentatives de suicides sur le lieu de travail, que l'EPIC a pu répertorier.

Puisque la direction SNCF se gargarise d'être l'entreprise française qui a ouvert le plus de données informatiques au grand public, on pourrait penser qu'il n'y a aucun problème à avoir ce genre d'informations. Les états-majors des trois EPIC recensent et suivent les suicides et tentatives de suicides, qui sont la partie la plus "spectaculaire" de la violence au travail.

Les responsables SNCF maintiennent l'omerta sur ce sujet sensible et grave ... qui mérite d'être suivi, partagé avec les représentant-es du personnel afin de savoir précisément le niveau de la réalité mesurée, même avec son degré d'incertitudes. C'est indispensable pour quiconque a une volonté de comprendre cette violence au travail et ensuite faire évoluer les organisations, les régimes de travail, etc.

La direction doit arrêter d'ignorer la situation sociale dramatique au sein de la SNCF et de réunir rapidement les fédérations syndicales, comme celles-ci l'avaient demandé dans un courrier unitaire du 13 avril. Tôt ou tard, les décisionnaires de la SNCF auront à répondre des drames et de l'ensemble des conséquences des méthodes inhumaines qu'ils ont mises en place et continuent d'imposer.



Pour une véritable politique écologique des transports de marchandises ... tout de suite !

Depuis trop d'années, la part du rail s'effondre sous l'effet du lobby routier et des directives de la commission européenne destinées à « libéraliser pour revitaliser ». En 30 ans, le transport global de marchandises a doublé, mais la part du rail est passée de 29 % à 10 %. Si nous prenons l'exemple de la traversée des Alpes (Fréjus, Mont-Blanc et Montcenis), le trafic ferroviaire n'a fait que baisser tandis que le trafic routier explosait. En 2015, chaque jour, 1 855 camions sont passés par le tunnel du Fréjus et 1 576 par le tunnel du Mont-Blanc.

Les enjeux environnementaux exigent le développement du ferroviaire et la diminution du trafic routier pour mettre fin à l'accroissement anthropique de l'effet de serre. La fédération SUD-Rail et de l'Union syndicale Solidaires ont réaffiché cette priorité syndicale lors d'un rassemblement national à Ambérieu le 04 avril 2017. Des centaines de militant-es SUD-Rail, réuni-es sur ce site ferroviaire, ont réaffirmé l'urgence de faire converger de toutes

les forces syndicales, politiques et associatives qui veulent imposer une politique vraiment efficace de lutte contre les changements climatiques qui mettent en danger les moyens d'existence et les vies de milliards d'êtres humains. De nombreuses associations citoyennes et écologiques ont répondu favorablement à notre invitation ainsi que certains partis politiques. Egalement invitées, les autres organisations syndicales n'étaient pas présentes.



La SNCF se fout de cet enjeu sociétal !

Le marché portant sur les missions d'approvisionnement en combustible par SNCF Réseau et SNCF Mobilités était soumis au Conseil de Surveillance. L'administrateur SUD-Rail a souligné l'absurdité des choix en matière de fret ferroviaire. En 2011, 20% du marché était assuré par le trafic routier. En 2013, c'était environ plus de 30%. Aujourd'hui, nous sommes à 2/3 du trafic assuré par camion parce qu'aujourd'hui **l'outil de production et les moyens humains de Fret SNCF ne permettent plus d'assurer cet acheminement par le rail.** On livre dans les enceintes SNCF par la route, alors qu'il provient de raffineries qui sont toutes embranchées. Il en est de même concernant l'approvisionnement du ballast. INFRARAIL préfère l'acheminement par camion de ces matériaux.

Voici des décisions concrètes, qui montrent que la SNCF ne respecte pas sa pseudo « responsabilité sociétale » : en continuant à développer les transports routiers alors que tout le monde connaît les conséquences des émissions de gaz à effet de serre. Il est noté, malgré l'interpellation de SUD-Rail en séance, que les représentant-es des ministères n'ont pris aucune position. **Qui ne dit rien, consens, n'est-ce pas ?**

La direction de l'Ethique, sanctions, rappel à la loi ...

Une présentation du rapport d'activité 2016 de la direction de l'Ethique et de la Déontologie a été effectuée ces dernières semaines dans l'ensemble des instances nationales ; sûrement pour se donner bonne conscience. A la lecture des documents patronaux, l'immense majorité des alertes éthiques concernent les relations interpersonnelles (*conflits, harcèlement, discriminations, ...*) ; **ce qui montre bien que le problème principal sont les organisations de travail et non des problématiques "techniques" liées à des actes professionnels donnés** (*corruption pour les acheteurs, confidentialité pour les agents accédant aux systèmes d'information, etc.*). Cette direction de l'Ethique ressemble plus à « une chape de plomb » sur les directions locales qu'à une entité qui favoriserait la recherche de solutions consensuelles. Dans les préconisations, les représentant-es SUD-Rail ont souligné qu'une grande majorité renvoie à l'organisation, au contrôle interne et tout de suite après viennent la sanction disciplinaire et le "rappel à la loi" ce qui marque une approche à connotation répressive.

Conseil de Surveillance

Julien **Troccaz** (Alpes)

Conseil d'Administration SNCF-Mobilités

Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Conseil d'Administration SNCF-Réseau

Jean-René **Delépine** (Directions Centrales)

Comité Central Groupe Public Ferroviaire

Bertrand **Caron** (Pays de Loire)

Fabien **Dumas** (Paris Nord)

Cédric **Lecot** (Paris Rive Gauche)

Sébastien **Guillaume** (Auvergne-Nivernais)

Pascal **Pignal** (Alpes)

Alain **Leclercq** (Nord-Pas-de-Calais)

Thierry **Huve** (Paris Sud Est)

David **Michel** (Paris Saint Lazare)

Comité de Groupe SNCF

Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)

Conseil d'Administration de la CPRP

Dominique **Leveau** (Pays de Loire)

Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Eric **Descamps** (Midi-Pyrénées)

Sylvie **Rouquette** (Rhône-Alpes)

Patrick **Robin** (Directions Centrales)

Bruno **Jamault** (Normandie)



SUD-Rail lance une action de groupe contre la discrimination collective en raison du handicap

Un constat accablant !

D'après la première enquête sur la situation du handicap dans l'entreprise, et réalisée suite à la demande de SUD-RAIL :

- Environ 37,5 % des salariés en situation de handicap au travail n'ont pas eu accès à l'adaptation de leur poste de travail, ni à la formation. Ces salariés se sentent naturellement à peine tolérés, voire, discriminés.
- Pour près de la moitié des salariés handicapés de la SNCF, le handicap constitue un frein à leur évolution de carrière.
- Environ 3 300 salariés ne connaissent même pas leur Correspondant TH en charge de mettre en œuvre la politique Handicap de la SNCF, et environ 4 000 salariés handicapés ne connaissent pas non plus la procédure pour bénéficier des aides de l'Accord au bénéfice des travailleurs handicapés !

Une situation qui ne s'améliore pas !

Le budget de l'Accord Handicap est passé de 13,2 M€ en 2008 à 4 M€ en 2016. Même si l'augmentation du taux d'emploi est passée de 2,85 % en 2008 à 4,52 % en 2016, la SNCF ne respecte toujours pas l'obligation d'emploi de 6 %. L'Accords Handicap stagne depuis 2014.

Depuis 2008, le nombre d'agents réformés représente plus du double du recrutement de travailleurs handicapés et malgré tout, la rémunération moyenne globale des salariés handicapés est inférieure de 11 % à la rémunération globale moyenne des salariés non-handicapés.

Et concernant les évolutions de carrière, le délai moyen en changement de position de rémunération est supérieur de 30 % à celui des salariés non-handicapés !



**Face à de telles discriminations collectives,
la Fédération SUD-Rail engage une action de groupe pour
que nous puissions, ensemble, faire bouger les choses !**

Une action de groupe Mais qu'est-ce que c'est ?!

L'action de groupe, introduite en France par la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation (article 1), est une procédure de poursuite collective qui permet à des consommateurs, victimes d'un même préjudice de la part d'un professionnel, de se regrouper et d'agir en justice. Les plaignants peuvent ainsi se défendre avec un seul dossier et un seul avocat.

La loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice a créé un cadre légal commun aux actions de groupe en matière judiciaire et administrative, ainsi qu'une action de groupe en matière de discrimination.



**ENSEMBLE, FAISONS
RESPECTER NOS DROITS POUR
EN GAGNER D'AUTRES !**

Une action de groupe pour obtenir réparation et faire changer les choses !

Comme le montre l'enquête handicap, les pratiques uniquement budgétaires et financières de l'entreprise ont conduit à une discrimination directe et indirecte en raison du handicap des salariés en situation de handicap au travail, au sens de l'article 1 de la loi n°2008-496 du 27 mai 2008 :

« Constitue une discrimination indirecte une disposition, un critère ou une pratique neutre en apparence, mais susceptible d'entraîner, pour l'un des motifs mentionnés au premier alinéa, un désavantage particulier pour des personnes par rapport à d'autres personnes, à moins que cette disposition, ce critère ou cette pratique ne soit objectivement justifié par un but légitime et que les moyens pour réaliser ce but ne soient nécessaires et appropriés. »

Pour SUD-Rail, cette proposition d'Action de Groupe, fondée sur les articles L1134-6 à L1134-10 du Code du Travail, doit permettre :

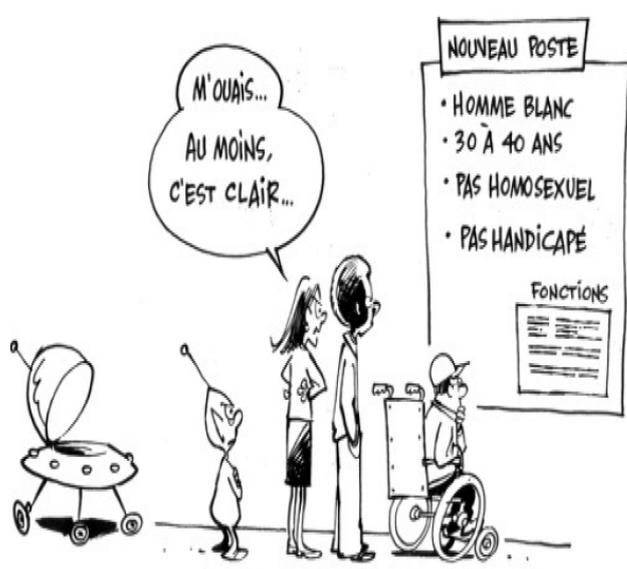
D'une part, de mettre au centre du dispositif les bénéficiaires de l'Accord, le médecin du travail et les CHSCT, pour garantir aux salariés handicapés une égalité réelle de traitement ;

Et d'autre part, de repenser entièrement le mode de fonctionnement et de financements de l'Accord Handicap, pour créer un environnement professionnel favorable à la bonne intégration des salariés handicapés, et pour écarter les discriminations directes ou indirectes en raison du handicap.

**Chaque salarié concerné peut participer.
Soyons nombreux pour peser sur notre avenir !**

LES REVENDICATIONS **SUD-Rail pour faire cesser les discriminations collectives et indirectes des travailleurs handicapés.**

1. L'impossibilité de supprimer du Cadre d'organisation les postes qui pourraient être occupés par le recrutement des salariés handicapés, ainsi que le retour au Cadre d'organisation des postes sous-traités qui peuvent aussi être occupés par ces salariés.
2. Le passage automatique au statut de Cadre permanent des salariés en CDI, qui auraient déclaré leur reconnaissance comme travailleurs handicapés avant l'âge de 40 ans.
3. La réalisation de la visite médicale de recrutement pour les candidats reconnus handicapés, avant la réalisation du test psychologique, pour une prise en compte dans l'évaluation.
4. L'association systématique du médecin du travail et du CHSCT au recrutement interne et externe d'un travailleur handicapé pour assurer l'égalité réelle de traitement et favoriser les candidatures des salariés handicapés.
5. L'adaptation complète du poste de travail au handicap du titulaire, avec l'accessibilité complète au lieu de travail et aux informations nécessaires à l'exercice de sa fonction.
6. La prise en charge des frais de déplacement Domicile/travail et professionnels liés au handicap.



7. La construction et l'évaluation d'un projet de parcours individuel de développement professionnel à moyen terme, avec des actions de formation destinées à assurer et valoriser l'employabilité du salarié handicapé, et son évolution normale de carrière.

8. La signature, entre la Mission Handicap, le manager et le salarié concerné, d'un contrat de suivi et soutien avec l'évaluation systématique, et la valorisation de l'action managériale en faveur de la bonne intégration d'un salarié handicapé dans le Service.

9. L'affectation administrative des salariés en situation de handicap au travail, et leur masse salariale, auprès de la Mission Handicap pour mieux suivre et soutenir la formation, la rémunération et l'évolution de carrière normale de ces salariés.

10. L'exclusion complète du forfait jour de la définition du poste vacant, et du processus de recrutement, afin d'écartier toute situation de discrimination en raison du handicap.

11. Le bénéfice de congés supplémentaires pour soins, en accord avec le médecin du travail.

12. La prise en charge, via la cotisation de la SNCF à la CPR, d'une pension d'invalidité pour les Cadres Permanents, notamment handicapés, qui permettrait d'assurer 100 % de revenu en cas de temps partiel thérapeutique, comme c'est le cas pour les salariés du régime général (en CDI).



13. La mise en œuvre et l'évaluation systématique d'un plan de reclassement validé préalablement par le médecin du travail et le CHSCT avant la Réforme ou le licenciement d'un salarié pour inaptitude, avec la participation obligatoire d'un membre du CHSCT aux réunions de la « Cellule de maintien dans l'emploi », qui devra en faire le compte-rendu au CHSCT.



14. L'augmentation des moyens humains de la Mission Handicap avec un correspondant TH pour moins de 100 salariés handicapés et un référent TH par région SNCF.

15. La réalisation d'une enquête sur le handicap chaque année, déclinée par périmètre d'établissement, afin de mesurer l'évolution de la situation dans chaque périmètre CE.

16. L'extension de l'Accord en faveur de travailleurs handicapés à toutes les filiales contrôlées par les EPIC du GPF SNCF.

17. La valorisation dans tous les appels d'offre de la SNCF, de l'exigence de respect de l'obligation d'emploi par l'ensemble des prestataires notamment par les sous-traitants.

18. L'abrogation de la modification du Chapitre 12 du Statut permettant de réduire à la moitié le salaire après 184 jours d'absence pour maladie, et même, de le supprimer après 365 jours d'absence pour maladie, ce qui constitue une discrimination indirecte susceptible de toucher particulièrement les travailleurs handicapés !

19. La dotation du budget de l'Accord Handicap d'au moins 21 M€ par an destinée au bénéfice direct des salariés handicapés, somme équivalente à celle de l'Accord Epargne Temps (CET).

20. L'abandon pur et simple du projet discriminatoire de création d'un établissement du secteur protégé au sein du GPF SNCF, l'obligation légale étant d'employer 6 % de salariés handicapés en milieu ordinaire de travail.

Pour soutenir la démarche engagée par SUD-Rail, faire respecter vos droits, vous pouvez enregistrer votre situation de discrimination comme travailleur handicapé sur le site internet de la Fédération SUD-Rail, dans la rubrique Action de Groupe.

Pour en savoir plus, adressez-vous à vos correspondants SUD-Rail ou prenez contact avec le syndicat !

Seuls nous sommes faibles, ensemble nous sommes plus forts, faisons bouger les choses !



Fédération des syndicats de travailleurs du rail
17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis
Tél : 01 42 43 35 75 - Fax : 01 42 43 36 67
federation-sudrail@wanadoo.fr
www.sudrail.fr



BULLETIN D'ADHÉSION

Je souhaite participer au développement et au renouveau du syndicalisme, être informé de l'actualité syndicale de mon entreprise.

JE SOUHAITE ME SYNDIQUER.

NOM..... Prénom.....
Grade..... Qualification/Niveau/Position :.....
Établissement.....
N° de CP

Adresse personnelle :

.....

.....

Téléphone FIXE.....

Téléphone PORTABLE.....

Téléphone de service.....

Adresse e-mail personnelle :

DATE et SIGNATURE

Bulletin à remettre à un de tes représentants SUD-Rail ou à renvoyer à l'adresse ci-dessous :
Fédération SUD-Rail 17 boulevard de la Libération 93200 Saint DENIS



**PROCHAINE
CPC-SC
JEUDI 29 juin
2017**

**Contactez votre délégation SUD-Rail
pour la SUGE**