



LIAISON NATIONALE MATÉRIEL

Élections de novembre, un gros enjeu pour la filière Matériel !

Après avoir découpé la SNCF en 3 EPIC en 2014, voilà que la filière Matériel va être découpée en de multiples directions :

- d'un côté, les Technicentres Industriels (y compris la direction du Matériel),
- d'un autre, les Technicentres TGV rattachés aux axes TGV (Sud-Est, Atlantique, Nord...),
- et pour finir, les Technicentres de Maintenance rattachés aux directions TER des régions.

Chaque direction fera sa propre politique (voir l'exemple d'AURA au recto). Nous avons pu le constater lors des Groupes de Travail sur les remiseurs-dégareurs, la direction du Matériel ne dirige plus du tout les Technicentres de Maintenance, mais uniquement les Technicentres Industriels !!!

La fin des CHSCT, une catastrophe pour les salarié-e-s... Particulièrement ceux du Matériel !

Macron s'affiche comme le grand défenseur de la vie des français, c'est sous ce prétexte qu'il limite la vitesse à 80 km/h ; au niveau de l'Union Européenne, il y a 26 000 morts sur les routes. Alors que l'on recense 130 000 morts par cancers liés au travail en UE, le gouvernement français n'a rien trouvé de mieux que de supprimer les CHSCT (mais aussi les DP et le CE).

Dès janvier 2019, il n'y aura donc plus de CHSCT à la SNCF, juste des commissions sans réels pouvoirs, avec des périmètres immenses... Ce sont les conséquences des ordonnances Macron de septembre 2017, approuvées par la CFTD et non dénoncées par l'UNSA ! Qui peut penser que ce gouvernement s'inquiète de la santé des travailleurs ? Pourtant, il y a tant de souffrance chez les salarié-e-s, tant de cancers liés à l'amiante et aux conditions de travail (rythme de travail, graisse, poussière...) pour les cheminot-e-s du Matériel, tant d'accidents de travail dus à la productivité à outrance... et toutes ces réorganisations et suppressions de postes dans de nombreux établissements du Matériel faites au détriment des agents. La perte des CHSCT est une régression sans précédent pour l'ensemble des salarié-e-s de tous les collèges !

Suppression des CHSCT



La direction va désigner plein d'experts, ou « collaborateurs », afin de faire croire qu'elle s'occupe de la sécurité de « son » personnel... mais ces gens-là seront aux ordres de la direction. Il n'est pas difficile de comprendre comment elle s'arrangera avec la sécurité, les accidents de travail et la prévention.

Voilà les conséquences de la politique du gouvernement, associé à ses collaborateurs !

**Alors oui, le vote électronique des représentant-e-s
des salarié-e-s au CSE, du 16 au 22 novembre,
est un véritable enjeu pour notre filière !**

**Voter SUD-Rail, c'est contribuer à la défense des salarié-e-s et
de la SNCF, tout en lançant un message clair à la direction !**

Ex-apprentis... rachat des trimestres non validés ?!



SUD-Rail a demandé l'ouverture d'une table ronde sur le sujet. A compter du 1^{er} janvier 2019, les ex-apprentis ayant atteint l'âge d'ouverture des droits pourront demander l'aide au rachat des trimestres d'apprentissage non-validés. Cette aide correspond à une avance de 36 mois de la MST 4 (compensation pour trimestre non-validé) afin d'aider au rachat de trimestres.

SUD-Rail revendique que l'entreprise prenne en charge l'intégralité du montant du rachat, ce qui n'est pas le cas actuellement. Les ex-apprentis ont cotisé pour l'ensemble de leurs trimestres d'apprentissage, ils n'ont pas à payer à nouveau. Cette situation est due à des cadeaux du gouvernement de l'époque aux patrons. Cette aide permet de couvrir entre 50 à 70 % du coût du rachat. Pour rappel, ce rachat joue sur la décote et sur le montant de la future pension.

Le Statut, un « coût » ou un dogme ?

Lors du projet du pacte ferroviaire, nous avons entendu la plupart des politiques, comme beaucoup de dirigeants de la SNCF, dire que les cheminot-e-s « coûtaient » beaucoup plus cher que les salarié-e-s du privé... et que cela était dû à notre satané Statut.

Pourtant, le Président de la région AURA, M. Wauquiez (également Président du parti LR), par ses choix de gestion, va nous prouver le contraire. En effet, sous prétexte de faire travailler les personnes de sa région, il va confier la rénovation des TER2N PG (Z 23500) à une entreprise privée (ACC) située vers Clermont-Ferrand, alors que les cheminot-e-s de St-Pierre-des-Corps font habituellement ce travail. Résultat, un surcoût de 5 millions d'euros pour 16 rames....

Sans parler que cette entreprise privée n'est pas habilitée à faire certaines opérations touchant la Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire (comme les portes qui seront faites au TI de Nevers).

De toute façon, la SNCF n'a pas été autorisée à répondre à cet appel d'offre pour la rénovation des rames d'AURA, pour la simple et bonne raison qu'elle avait été mandatée pour lancer l'appel d'offre, et donc de fait écartée (car on ne peut pas être juge et partie).



ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES 2018

Pour l'avenir des cheminot/e/s

DU 16 AU 22 NOVEMBRE VOTEZ

Fédération des syndicats de travailleurs du rail www.sudrail.fr