

Mr le Directeur du matériel, je vous présente ma façon d'opérer pour un changement radical de management au sein du Technicentre : faire encore plus de réunions de travail et surtout ne plus rien dire aux représentants syndicaux !!!



Le Petit Journal du Matériel n°6

Compte rendu de la réunion 8 du CSE MI

PHASE 1

PHASE 6

PHASE 2

PHASE 3

PHASE 4

PHASE 5

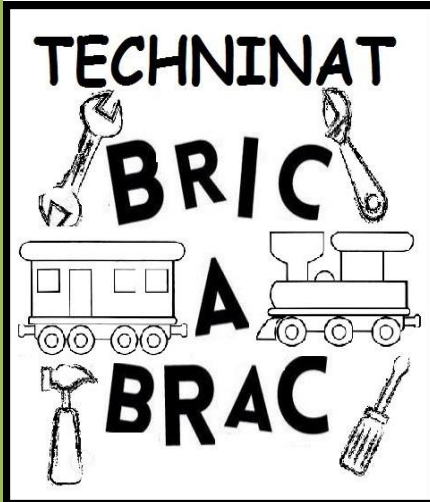
Mascarade ! Avions-nous titré sur certains tracts, eh bien nous venons encore d'en avoir une belle démonstration de la part de la présidence du CSE MI, ou alors pourrions-nous même dire, chamboule tout ! Foire aux boudins et à la saucisse ! Nous en passons et des meilleurs.

Que fut laborieuse cette réunion de rentrée de notre CSE avec cette fois-ci encore une très grande démonstration de j'm'en foutiste de la part de la Direction, tant pour l'ensemble des sujets à aborder, ou que la présidente ne voulait pas aborder, que la partition de flutiste réalisée par le Directeur du Techninat pour le 1^{er} sujet (nous y reviendront ensuite).

Le constat reste donc affligeant tant sur le contenant que sur le contenu (nous parlons ici des réponses apportées aux questions des membres) de ces réunions où quoi que nous fassions, rien ne change, la Direction fait fit de nos remarques, constatations et mieux même de nos choix lorsque nous émettons un avis qui n'est jamais suivi.

Du coup, chers collègues du domaine matériel, dites-vous bien que si vous voulez être écouté par cette Direction, il va falloir passer à la vitesse supérieure sur certains sujets, comme l'amiante ou certaines réorganisations, en utilisant les moyens à votre disposition (droit de retrait, droit d'alerte, grève, manifestation).

TECHNINAT (PHASE 2).



-Le **TECHNINAT Phase 1** (Technicentre National) à sa création au 1er juillet 2019, devait être un établissement centralisant l'ensemble des ateliers wagons du pays, afin de tirer vers le haut cette activité pour faire face au mieux à la concurrence d'aujourd'hui et de demain (selon la Direction). La Direction a travaillé sur ce projet depuis juin 2018, mais malgré cela, les couacs de mise en marche n'ont pas manqué :

- **Problèmes de paye.**
- **Plus aucun repère pour les agents, ne sachant plus vers qui se tourner en cas problèmes (RH basé sur PARIS.)**
- **Pas de Cadre d'organisation officiel, ni de listing de notation établi, etc...**

Le regroupement de tous ces ateliers devait avant tout permettre de réaliser des économies sur l'organisation.

Chose faite selon la Direction qui se montre déjà satisfaite de son bébé, affichant en prime, avec délectation, **des chiffres de production à 118% sur la période estivale.**

Le TECHNINAT Phase 2 lui, a été préparé en 3 mois, le Directeur de cet établissement nous informant qu'il lui a été soumis en juin de cette année, l'empêchant de prendre ces congés d'été pour l'occasion.

Ce projet nous a été présenté comme une information en vue d'une consultation du CSE, concernant l'intégration des ateliers de Maintenance locomotive de LONGUEAU et de CHALINDREY (217 agents).

Tout ceci nous a alors paru incompréhensible.

Pourquoi, 2 mois après sa création, cet établissement vendu au départ comme devant être l'arme de la SNCF pour rivaliser dans le monde du wagon, s'ouvre t'il à une autre activité ?

Peut-être que certains se souviendront que lors de sa tournée de début juillet dans les entités wagons, la Direction avait fait le parallèle entre la maintenance wagons et locomotives en disant :

« qu'un wagon n'était ni plus ni moins qu'une locomotive sans moteur !!! »

-**Bien sûr il nous a été dit que de nouvelles économies allaient être réalisées sur le rattachement de cette activité à hauteur d'1 200 000 € (1 millions sur les fonctions supports et 200 000€ sur l'immobilier).**

Par contre pratiquement aucune présentation n'a été faite sur l'organisation de l'accompagnement humain, mis à part le numéro vert du "Pole Soutien Psychologique et le 08 des équipes de l'action sociale.

Devant cette nouvelle réorganisation deux mois après la création de cet établissement et n'arrivant pas à avoir des réponses concrètes sur le fond de celles-ci, **le CSE MI à l'unanimité, a fait voter une expertise par un cabinet indépendant !**

Ce cabinet d'expert est chargé de démontrer la pertinence économique de ce projet, de sa pérennité, mais aussi d'identifier les moyens d'accompagnement humain à engager par l'entreprise pour y faire face.



POINT CANTINE CAMPRA ET AEF

La situation intolérable des cantines de la Direction du Matériel de CAMPRA et de l'Agence d'Essai Ferroviaire.

Depuis le mois de mai, les cheminotes et cheminots de ces deux sites ne bénéficient plus du « restaurant d'entreprise ». SUD Rail se demande comment nous en sommes arrivés là ? Comment la direction peut laisser les cheminotes et cheminots qui dépendaient de l'ex CE Siège Mobilités dans cette situation ?

La question mérite d'être posée, et à SUD Rail, nous nous la posons.

Cette situation, même si la direction botte en touche et vous renvoie vers les Organisations Syndicales, devient un réel problème de santé. Par exemple, le réfectoire du site de l'AEF n'est pas dimensionné pour 200 personnes, et le code du travail dans ce domaine est très clair : « Ce local doit être pourvu de sièges et de tables en nombre suffisant ... », on en est bien loin.

En conséquence, les cheminotes et cheminots de ce site, se retrouvent à manger sur un coin de bureau, voire même sur un bout d'établi... bravo l'hygiène ! Sans compter les risques accrus pris pour aller chercher à manger à l'extérieur des établissements. On est bien loin des principes d'éliminations des risques tant vantés dans les divers plans de communication de la direction.

Lorsque SUD Rail cherche à avoir des informations, ou a minima un point sur la situation, l'ensemble des parties prenantes de cette situation (Direction, CGT, UNSA) font la sourde oreille ou bottent en touche.

La dévolution d'origine du CE Siège Mobilités vers le CSE-Matériel Industriel n'a pas été faite dans les règles de l'art et n'a surtout pas été anticipée par la précédente mandature, c'est le moins que l'on puisse dire. Dans un premier temps, le personnel de l'ex CE Siège Mobilités qui n'était plus payé, s'était mis en grève, puis cela a entraîné logiquement la fermeture des cantines.

Et pourtant, une réunion s'était tenue le 5 juillet afin de trouver une solution entre la direction et deux organisations syndicales (la CGT et l'UNSA). **SUD Rail n'avait pas été convié... qu'y avait-il donc à ce moment-là à cacher ?** Il avait été acté entre les parties prenantes (Direction, CGT, UNSA,...) la dénonciation du contrat avec le prestataire ELIOR et qu'une visite contradictoire devait être organisée par la Direction, pour les restaurants de CAMPRA et VITRY, avec le CSE-MI et CSE C&NU (Le CSE des Lignes Transilien C,N et U), ainsi que le nouveau prestataire. Et là patatras... de retour au point de départ, le personnel de l'ex CE-Siège Mobilités ont porté l'affaire en justice, stoppant net le transfert des restaurants qui sont revenus dans le giron du CSE-MI. L'ex CE-Siège Mobilités a été contraint de payer les salaires jusqu'au mois d'août, mais depuis plus rien... Pour SUD Rail, il est hors de questions d'opposer les salariés de l'ex CE Siège Mobilités aux cheminotes et cheminots du CSE-MI. Ils subissent comme pour les cheminotes et cheminots du CSE-MI cette situation intolérable qui résulte de la mise en place improvisée des CSE suite à la désastreuse réforme du ferroviaire du printemps 2018 tant voulue par la direction.

Pour SUD Rail, les cheminotes et cheminots de ces sites qui cotisent pour les activités sociales et la restauration ont le droit légitime de percevoir ces prestations et d'avoir un minimum d'information pour savoir où passent les versements des activités sociales. SUD Rail n'étant pas convié aux tractations entre la direction et les parties prenantes ne peut que déplorer cette situation intolérable qui ne trouve pas d'issue... Il est plus qu'urgent que les décideurs prennent enfin leurs responsabilités et rendent des comptes aux cheminotes et cheminots concernés.



POINT SUR LE SITE DE MULHOUSE (TECHNINAT)

Plusieurs questions concernant le site de Mulhouse étaient à l'ordre du jour, en effet le Techninat n'ayant toujours pas de Commission Locale pour traiter les revendications individuelles et collectives (RIC via la tablette), celles-ci arrivent en CSE. Que dire sur la prise en compte de ces questions ! Entre le Directeur du Techninat qui n'est plus présent lorsqu'on les aborde alors qu'il était là, le matin même, pour nous présenter la phase 2 de ce Techninat, et la présidente qui évacue ces questions où refuse de les traiter parce que la question sur l'amiante a été traitée. D'autres points que l'amiante étaient évoqués dans ces questions. Les réponses apportées par écrit ne pouvaient nous satisfaire et la présidente refusant de les traiter. Voilà comment sont considérés les agents du Techninat (rappel sur le point précédent).

Après plus de 9 heures de réunion, pour n'avoir à peine traité la moitié de l'ordre du jour (23 questions/points sur 48), la présidente désire ou veut imposer à l'ensemble des élus le fait de ne traiter que les 2-3 points les plus importants à ses yeux et de zapper le reste.

Ceci était tout simplement inacceptable voir intolérable. Comment la présidente a-t-elle pu penser, imaginer que nous laisserions faire ce procédé et ne pas traiter tous ces points. Il nous a fallu presque $\frac{3}{4}$ d'heure pour lui faire entendre raison.

Et là aussi, la solution trouvée est à la limite du tolérable mais il a bien fallu trouver quelque chose. La présidente refusant catégoriquement de reprendre cette réunion le lendemain pour finir de traiter les points à l'ordre du jour prétextant des calendriers archibondés ! Nous nous sommes mis d'accord sur le principe de reprendre tous ces points à la réunion d'octobre, afin de pouvoir toutes les traiter, et en n'autorisant la Direction à n'y rajouter qu'un seul sujet afin de réussir à tenir cette réunion sur une journée.

Le problème pour nous est qu'il n'est pas tolérable de traiter les doléances des agents avec 1 mois de retard. De plus, la solution nous impose de ne pas remettre de nouvelles questions pour le CSE du mois d'octobre sinon celui-ci ne pourra à nouveau ne pas être terminé en temps et en heure.

La mise en place des CSE est la volonté que de l'entreprise et en aucun cas des cheminots ou des organisations syndicales. C'est à la Direction de mettre tous les moyens en œuvre pour réussir à répondre aux doléances de tous. Nous avons prévenu dès le mois de mars que les réunions CSE axés sur la CSSCT comme celle de septembre (ainsi que celle de décembre prochain) devait avoir lieu sur 2 jours pour pouvoir traiter l'ensemble des points. La Direction, sur ce point comme tant d'autres n'en fait qu'à sa tête au lieu de nous écouter. Agenda trop chargé, volonté de ne pas répondre, volonté de passer en force ce qui les intéresse etc etc ...

Vos élus prennent le temps d'assister à toutes ces réunions, à lire tous les documents qui s'y affaire, à préparer ces réunions et à débattre pour défendre les cheminots. Certes du temps nous est alloué, mais soyons franc, si nous ne débordions pas sur notre vie privée (soir, week-end, vacances) pour être prêt en temps et en heure, beaucoup plus de choses passeraient à la trappe. Et si nous les élus prenons ce temps de vie privée pour faire face à toutes nos obligations, il serait quand même bien que la Direction en fasse autant. Donc de caler le temps nécessaire pour traiter tous les points à l'ordre du jour correctement, de déclencher le nombre de réunion suffisante pour tous les sujets affairant à notre CSE. Si cela ne leur est pas possible, qu'ils passent la main ou demandent des moyens supplémentaires, voir qu'ils aillent se plaindre au président de la SNCF vu que nous en sommes là à cause de lui.