

NOS DIRIGEANTS SONT-ILS FOUS OU VOYOUS ?

Alors qu'on ne compte plus les infractions à la législation, les entraves répétées au fonctionnement des instances CE/CHSCT/DP, que les discriminations sont quasiment assumées et que la machine patronale de répression tourne à plein ... les patrons de Fret SNCF, sans doute pris de folie dans leur bateau ivre, passent encore un nouveau stade en se refusant maintenant à appliquer les décisions de justice, pourtant incontestables !



RH0910 : Sol & Rail refuse de respecter la décision de justice !

Grâce au soutien de la fédération **SUD-Rail**, 3 jugements dont un en appel ont lourdement condamnée la direction de la DFCA sur la "proratisation" des effectifs lors des exercices de notation dans le cadre du RH 0910. Les juges ont été très clairs, il ne doit pas y avoir de proratisation d'effectif dans le calcul des PR lors de regroupement d'établissement. La DFCA et la DFAC ont respecté le jugement et se sont des centaines de cheminots qui ont vu leur salaire, ou leur retraite pour d'autres, augmenter durablement en récupérant ce que la direction leur avait volé, pour un coût pour les deux DF d'environ 500 000 euros.

Malgré des gages donnés dans un premier temps lors d'une DCI, les patrons de la DFSR refusent en dernière minute d'attribuer les PR de rémunération volés pour l'ensemble des agents concernés.

Au-delà du non-respect de la décision de justice de la Cour d'Appel de Douai, la direction crée parmi les cheminots du fret une discrimination qu'elle aura bien du mal à défendre de nouveau en justice.

Le but de la DFSR est de gagner du temps, les décisions de justice se comptant hélas en année. **SUD-Rail** n'a d'autre choix devant ces patrons voyous que de porter l'affaire de nouveau devant la justice, surs de notre bon droit, afin de récupérer votre dû.

Malgré une décision de justice, la DFCE cherche à sanctionner un délégué SUD-Rail !

Alors que les circonstances troubles de l'accident du Luxembourg n'étaient toujours élucidées, que le risque était toujours bien présent (*voir Page 2*) que la direction n'a pas contesté le droit d'alerte déposé sur cette ligne, notre camarade se voit « *mettre en demeure* » par sa hiérarchie de circuler.

Face au refus de celui-ci, la direction cherche

maintenant à le sanctionner alors même que le tribunal des Prud'hommes de Metz après plusieurs audiences devant la formation de référé et alors que l'affaire a été renvoyée en départage (*devant un juge professionnel*) a statué en légitimant le motif du droit de retrait et fait interdiction à la SNCF de sanctionner, d'opérer des retenues sur salaire et également fait interdiction à la SNCF de sanctionner disciplinairement l'agent pour avoir utilisé son droit de retrait... **Et les patrons continuent ! C'est honteux et illégal !**



Accidents les plus meurtriers (plus de 5 tués, hors incendies ou collisions avec piétons ou véhicules routiers) depuis 2000.

ALLEMAGNE
 Bad Aibling 9 février 2016 12
 Schrozberg 11 juin 2003 6
 Lathen 22 sept. 2006 23
 Hordorf 29 janvier 2011 10
 Brühl 6 février 2000 9

BELGIQUE
 Pécrot 27 mars 2001 8
 Buizingen 15 février 2010 19

FRANCE
 Zoufftgen 11 octobre 2006 6
 Brétigny-sur-Orge 12 juillet 2013 7
 Eckwersheim 14 novembre 2015 11

ESPAGNE
 Saint-Jacques de Compostelle 24 juillet 2013 79
 Villada 21 août 2006 6
 Albacete 3 juin 2003 19
 Valence 3 juillet 2006 (métro) 41

ITALIE
 Merano 12 avril 2010 9
 Rometta Marea 20 juillet 2002 8
 Crevalcore 7 janvier 2005 17

♦ Lieu
Date
☹ Morts
 Type d'accident
 Déraillement
 Collision



NORVÈGE
 Asta 4 janvier 2000 19

POLOGNE
 Szczekociny 3 mars 2012 16

R. TCHÈQUE
 Studénka 8 août 2008 8

CROATIE
 Rudine 24 juillet 2009 6

MONTENEGRO
 Bioco 23 janvier 2006 46

Andria / Corato
 12 juillet 2016 20*

* Provisoire



Encore un accident ferroviaire grave... Mais où va t'on s'arrêter ? !

Le 14 février 2017, soit 10 ans après le drame de Zoufftgen du 11 octobre 2006 qui avait fait 6 morts, l'accident mortel de Bettembourg nous replonge dans l'horreur. C'est une nouvelle fois l'ensemble de la famille cheminote qui est frappée, puisque le mécanicien Luxembourgeois est décédé. Le bilan aurait pu être encore plus lourd si cela avait été un train sur une tranche horaire de pointe.

SUD-Rail a tout de suite mis en œuvre les moyens nécessaires afin de faire la lumière et obtenir toutes les garanties en agissant sur tous les leviers existants CHSCT, CE, Inspection du Travail...

Afin de pouvoir reprendre les circulations en toute sécurité. C'est donc en toute légitimité qu'un **Droit d'Alerte** « Danger Grave et Imminent » est déposé et non

contesté à ce jour par l'entreprise.

La communication ainsi que la gestion de la situation par nos dirigeants est paradoxale, alors que notre cœur de métier était autrefois la sécurité, voici qu'aujourd'hui, celle-ci repose sur la subjectivité !!!! En effet, le 21 Mars 2017 le parquet de Luxembourg dans un communiqué de presse expliquait que l'accident n'avait pas comme facteur unique l'erreur humaine mais pointait également des défaillances techniques. Ce qui est pour le moins surprenant dans la mesure où une note du 8 mars 2017 de l'entreprise soutenait que les CFL confirmaient que le système du sol MEMOR2+ avait fonctionné normalement !!?

Plus trouble encore, puisque dans une note intitulée « *point du 28 Mars 2017* », SNCF nous apprenait finalement qu'il y a eu une défaillance avant l'accident, puis l'accident mortel, puis à nouveau 4 non répétition de signal à bord en une semaine et cela ... après le drame !!!!

Tout cela alors que, sur place, la direction précise que la SNCF n'a eu aucun écrit des CFL. Ces faits confirment que la totalité du discours repose uniquement sur des garanties verbales non actées laissant la sécurité entièrement reposer sur la subjectivité...

Mais pour les dirigeants de Fret, peu importe, il faut rouler coûte que coûte !!

Bien que l'entreprise n'ait jamais contesté le DGI, la direction de la DFCE à mis en place une stratégie de la peur en exerçant une pression managériale intolérable et remettant des mises en demeure illégales aux agents qui se montrent récalcitrants !!!

Pour ces managers sans scrupules (*soutenus par le directeur de Fret SNCF*), prêts à tout, même au détriment de la sécurité des circulations et des agents, aucun état d'âmes... il faut rouler !

A **SUD-Rail**, nous avons refusé cette stratégie de la peur et avons assigné la SNCF en justice pour contester les mises en demeure et leurs conséquences et faire reconnaître le motif légitime dudit droit. Maintenant que c'est chose faite, nous allons étudier la possibilité de poursuivre cette direction pour mise en danger de la vie d'autrui ...

Qualité de Vie au Travail :

La direction Fret ne joue pas le jeu ! !

L'entreprise, afin de faire passer la pilule des restructurations successives auprès de ses agents, a mis en place le DQVT (Diagnostic Qualité de Vie au Travail). Celui-ci a pour but « d'améliorer les conditions de travail des cheminots (locaux, matériels...). Lors de sa mise en place, à grand renfort de « communication », la direction FRET faisait croire aux cheminots qu'elle prenait en compte leur mal-être. Mais la réalité est tout autre, depuis de nombreux mois, nous essayons dans différentes instances locales de connaître le fameux budget QVT du FRET voire de demander son utilisation mais à chaque fois les réponses ont été : « il n'y a pas de budget... » « On n'est pas au courant... »



Lors du dernier CE, une première réponse nous a été fournie par la Direction : « *il n'existe pas de suivi national sur l'utilisation du QVT... il s'agit d'une enveloppe globale pour FRET qui est reconduite tacitement...* ». Cette absence de réponse ne nous a pas satisfaits, nous avons insisté et enfin nous avons réussi à connaître ce fameux budget et les dépenses qui ont été faites...

Pour 2016, l'enveloppe était de 800 K€ et seul 100 K€ ont été utilisés... Mais avec les refus systématiques et l'absence d'informations sur sa mise en œuvre, pouvait-il en être autrement. Ensuite nous découvrirons que,

contrairement à ce qui nous a été répondu précédemment, le budget n'est plus de 800 000 € pour 2017 mais de 650 000 €.

Et pour 2016, les 100 000 € consommés n'ont servi qu'aux campagnes de pub et autres colloques organisés par l'entreprise, mais rien de concret pour les cheminot(es).

Pour **SUD Rail**, encore une fois, cela démontre bien le peu d'intérêt que FRET a pour ses agents...

2017-2018

Les années de disparition des Plateformes Fret !?

Alors que la direction nationale annonce qu'elle n'est au courant de rien lors du CE, dans le même temps sur la DFCA et la DFSR, les patrons annoncent une profonde restructuration, pâle copie de la mise en place des « *petits collectifs* » en Voyageurs Ile de France par la

suppression des plateformes telle qu'on les connaît pour mettre en place des gestions directes par client. Dédicace du personnel, augmentation des périmètres géographiques avec les risques associés, ces projets ne vont pas uniquement toucher les postes de structure et les cadres, loin de là !! Et les directions ne s'en cachent pas. Encore plus de postes exécutions et maîtrises sont sur la sellette. Pour les agents, ça voudra dire aussi précarisation de la production et des conditions de travail ! **Pour SUD-Rail, dans la continuité de la suppression de personnel de production, la direction Fret s'attaque maintenant aux pôles d'appuis et au management locaux et tout ça, sans aucune autre information globale sur les objectifs ou la mise en œuvre en CE...** Encore une entrave caractérisée et assumée aux missions des élus du C E ! **SUD-Rail** exigera dès la prochaine séance que ce dossier fasse l'objet d'une consultation dans les règles pour préserver les intérêts des salariés !



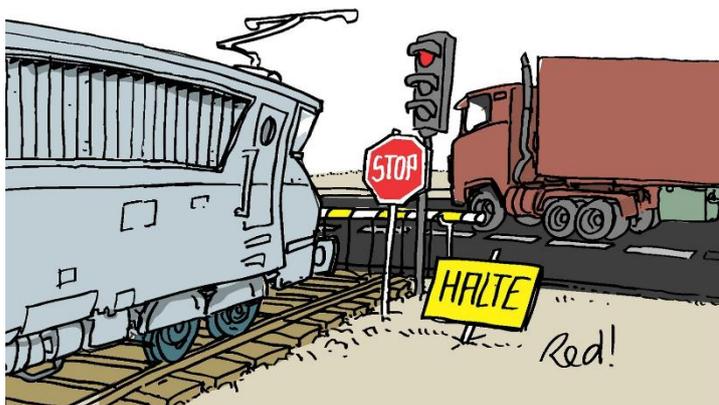
COMPTE 2016 et BUDGET 2017 de Fret SNCF

On prend les mêmes recettes qui ne fonctionnent pas ... et on recommence !

L'année 2016 fut une année exécrable en tous points. Encore une fois la direction s'est plaint que les résultats de FRET SNCF étaient mauvais à cause, principalement, des mouvements sociaux du printemps... C'est sans doute oublié l'augmentation des péages, la fin programmée de la compensation Fret, le montant grandissant des intérêts de la dette... et le poids de la masse salariale de l'encadrement !

La direction, fidèle à sa méthode Coué, espère que 2017 sera meilleure car celle-ci parie sur une année sans mouvement sociaux et une reprise des trafics. Alors que les annonces sur les contrats perdus s'empilent, on peut légitimement penser que cela ne sera pas le cas.

LE FRET FERROVIAIRE EN PLAN



En l'absence d'engagement sur le report modal ou pour favoriser le fret ferroviaire de notre nouveau président de la république dans sa campagne, côté **SUD-Rail**, nous pensons plutôt que, sans une réelle prise de conscience politique et une volonté de relance, la lente agonie programmée du fret ferroviaire va continuer.

Quant à la hausse des trafics, cela fait plusieurs années que la SNCF l'annonce mais au final, chaque fois c'est pareil, cette relance n'est pas au rendez-vous.

Par contre, ce qui n'est malheureusement pas un fantasme, ce sont les suppressions d'emplois à FRET, qui restent le levier d'économie préféré de nos dirigeants. Encore – **486 cheminot(e)s**, ce qui signifie que nous serons moins de 6 000 cheminots à Fret fin 2017. Ses baisses de personnel et de charges, en général, devraient permettre à FRET SNCF d'augmenter le Chiffre d'Affaires de 61,5 Millions € tout en augmentant la productivité des cheminot(e)s de 10% par rapport à 2015, ce qui fait une augmentation de 40% par agent depuis 2011.

Comme toujours, ce sont encore les emplois de cheminot(e)s qui payent les politiques inconséquentes et les stratégies inefficaces de la direction. Et si cela ne suffisait pas, pour finir de tuer le FRET Ferroviaire, rien de tel que la dette. Celle de Fret SNCF représentera, à la fin de l'année, plus de 55% de la dette de MOBILITE. Elle pénalise plus que les pertes d'exploitation, avec une hausse estimée de 295 millions d'euros, les comptes de FRET ... **Ce qui veut dire que la productivité exponentielle obtenue sur le dos des cheminot(e)s ne sert en fait qu'à rembourser les frais financiers, créés par une dette imputée à la SNCF par les gouvernements successifs.**

Pour **SUD-Rail**, les cheminots ne sont pas des statistiques ou des variables d'ajustement, ce sont des femmes et des hommes qui méritent d'être mieux considérés. Aujourd'hui, la direction de FRET peine à trouver un seul de nos collègues qui ne soit pas inquiet de la tournure des événements et qui ne s'inquiète pas pour son emploi et ses conditions de travail. Mais de cela, ils s'en moquent, trop intéressés à rechercher la productivité et la rentabilité, quitte, parfois à briser des vies.

SUD-Rail continuera à dénoncer les politiques antisociales menées par la direction du Fret et, avec des associations, des acteurs de la société civile, nous allons interpeller les nouveaux parlementaires avec la remise d'un manifeste pour le développement du Fret Ferroviaire Public !

