



LA VIE DERAILLE !

**VOS ELUS AU CE
PAS (DÉ) JEANTET !**



Bulletin d'information des représentants SUD Rail au Comité d'Etablissement Maintenance et Travaux
AVRIL 2017

PERMIS DE TUER !



Le vendredi 07 avril 2017 une personne du pôle RH de l'Infrapôle de PSL s'est ouvert les veines sur son lieu de travail. Elle a été découverte in-extremis par une collègue qui a aussitôt appelé les pompiers et secouristes qui l'ont sauvée.

Ce n'est jamais par hasard que l'on se suicide dans son entreprise, le travail devenant alors la cause principale du passage à l'acte. D'ailleurs le déni de la direction SNCF est systématique sur ce sujet et la conduit à ne pas communiquer aux représentants du personnel les cas qu'elle connaît.

Si la souffrance au travail et ses conséquences dramatiques est en très forte augmentation dans l'entreprise les causes en sont connues : individualisation, isolement, casse des collectifs de travail, valse compulsive permanente des organigrammes et des implantations géographiques, intensification du travail, évaluation individuelle quantitative des performances (alors qu'il est scientifiquement impossible de « mesurer le travail » compte tenu de l'investissement subjectif qu'il requiert), système de primes individualisées (qui placent les travailleurs

en concurrence les uns avec les autres), impossibilité de faire un travail correct au nom d'une logique gestionnaire qui ignore les métiers, injonctions paradoxales consistant à exiger le respect des règlements tout en incitant fortement les travailleurs à « se débrouiller » pour atteindre les objectifs de production dans des délais de plus en plus contraints...



Ces causes ne relèvent pas, contrairement aux allégations patronales, de fragilités individuelles ou de difficultés personnelles des salarié-e-s, mais de la violence mise en œuvre sciemment par des méthodes d'organisation du travail et de « management » pathogènes, voire mortifères, appliquées dans les grandes entreprises, publiques comme privées, comme à la SNCF.

La direction de la SNCF porte donc une responsabilité directe dans la survenue de ces drames et ces souffrances.

SUD-Rail a demandé à la direction de mettre un terme à cette politique de management agressif. Dans le cas contraire, SUD-Rail utilisera tous les moyens à sa disposition pour faire condamner les responsables de cette politique mortifère.

VIOLENCE PATRONALE !

Comme lors des drames similaires qui ont touché le groupe Orange, il est temps d'arrêter le massacre, de remplacer les dirigeants responsables de cette situation et de procéder à l'analyse des facteurs d'origine professionnels pour conduire à proposer des mesures pour réduire voire supprimer les facteurs de risques...

Pour Edouard, mais aussi pour Frédéric, militant syndical, sous le coup d'une procédure disciplinaire, pour Alain, agent de l'équipement en Aquitaine, pour Michel, agent de l'EIC de la région de Dijon et pour Mickael, agent du Technicentre de Saintes qui se sont donnés la mort au cours du mois de mars 2017.



SOUS-TRAITANCE

LES LIQUIDATEURS (1)

Le bilan 2016 sur la sous-traitance remis par la direction n'était qu'une présentation de saucissonnage qu'elle orchestre pour mieux liquider l'entreprise.

La direction a voulu nous faire avaler des couleuvres en tentant dans un premier temps de nous démontrer que l'entreprise fait des efforts en termes d'embauches, tout en voulant faire oublier le niveau d'emploi à l'équipement qui a fondu comme neige au soleil depuis les années 2000 et bien avant. Quant aux recrutements mis en avant dans ce rapport, la direction a juste oublié de mettre en avant le nombre de départs à la retraite (**11 500 agents sont prévus à partir en retraite dans les 10 ans à venir**). La balance globale des départs/arrivées est toujours négative, les effectifs fondent constamment, et les agents recrutés n'ont aucune garantie de continuer et encore moins de terminer leur carrière au sein de l'Infra équipement SNCF tel que nous le connaissons (reclassements, filialisation, passage au privé de pans entiers de nos métiers...).

Ce rapport est ensuite d'une hypocrisie totale puisque la direction tente d'y défendre la transmission des savoirs et savoirs faire alors que le niveau de formation s'est extrêmement dégradé ces 10 dernières années compte-tenu de la politique menée par l'entreprise (fermeture des centres de formation, transfert des compétences mis en danger par la casse des équipes, missions



transférées au privé ect...)). De la même façon, la direction met en avant la connaissance des parcours et installations, alors que c'est elle qui met en place la destruction des parcours de proximité, les fusions d'équipes, la mobilité forcée des agents sur d'autres parcours, la fusion et l'agrandissement des parcours d'astreinte.

Derrière cet enfumage destiné à masquer les dangers pour la sécurité du personnel et des circulations de La privatisation de nos missions, la direction affiche clairement sa volonté de soustraire nos métiers, quitte à mettre en danger la vie des cheminots, comme on a pu le constater au travers de multiples situations (défauts de perchages, ratés d'annonces, malfaçons, etc....).

Côté informations données au Comité d'Etablissement, on nage en eaux troubles. En matière de sous-traitance la direction nous cache bien des choses, refusant toute transparence en matière d'appels d'offre, des commissions d'appels d'offres, sur l'utilisation des entreprises en amont de leurs interventions... De la même façon, aucune volonté d'être transparent sur les noms des entreprises sous-traitantes, ni sur les lieux précis des chantiers, ni savoir si les sous-traitants ont eux aussi sous-traités les chantiers (sous-traitance en cascade), ni sur les dates d'interventions...

Ce bilan servira sans doute à la direction pour tenter de diluer ses responsabilités juridiques face aux dégâts de sa politique d'externalisation.

EIV...vers le bradage du savoir-faire SNCF ?

La Direction de l'INFRA veut spécialiser les EIV à partir de 2018.

L'EIV de **Moulin Neuf** deviendrait l'atelier principal pour les appareils de voie.

L'EIV de **ST Dizier deviendrait** le site du magasin national et de la mécanique générale (l'usinage mécano soudé de petites longueurs).

L'EIV de **Bourgogne Saulon** celui des LRS (long rail soudé) et caténaires.

L'EIV **Quercy Corrèze** celui du créosotage des bois.



Dans cette nouvelle redistribution des EIV, la chaîne LRS (long rail soudé) de Moulin Neuf fermera en 2018. La production devrait partir à Saulon. Dans cette activité nous avons aussi la concurrence des trains soudeurs. La production des trains soudeurs va passer de 108 km en 2016 à 306 km en 2017. Les camions soudeurs se développent.

Au niveau des appareils de voie, l'INRA a investi dans des centres usinages fraiseuses sur Moulin Neuf et Chamiers et dans un bâtiment à Moulin Neuf pour monter les appareils afin de les expédier sur wagons pupitres avec une augmentation de la charge dans les prochaines années de 30%. Nos dirigeants vont augmenter aussi la charge de notre concurrent de 120 appareils en 2016. Celle-ci va passer à 274 appareils en 2017 en sachant qu'avec l'ouverture du marché VOEST (entreprise venant d'Autriche), cela va être un concurrent potentiel à partir de 2019.

De plus, lors des séances plénières des CER la Direction ne se cache pas. **Elle veut là aussi externaliser de plus en plus la production des EIV.**

En 2016 elle a sous-traité 223 appareils de voies, 463 demi ferrure, ADC 600 : 12 panneaux, pièces usinées 530 et 48 207 traverses créosotées.

Même si la SNCF va recevoir de l'Etat une aide financière de **47 milliards sur 10 ans** pour refaire le réseau, la direction de la SNCF s'affiche aujourd'hui clairement pour externaliser cette charge de travail. **Pour SUD-Rail, cette politique est faite pour privilégier les intérêts privés (des grands groupes de BTP notamment) au détriment de l'intérêt public.**



RESTRUCTURATIONS

JOUEURS DE PIPEAU FAÇON PEPY

Une information sur la restructuration en cours à l'Infralog Sud Atlantique était à l'ordre du jour de ce Comité d'Etablissement. Il s'agit pour le moment de transférer l'Agence travaux (Voie-SES) et les caténaires du train dérouleur de cet établissement aux Infrapôles environnants (avec les conséquences que cela aura sur la mobilité et les EVS des 120 agents concernés). Mais il y a fort à parier que la fusion des Infralogs Sud Atlantique avec Midi-Pyrénées voire même Limousin est déjà dans les cartons de la direction.

Sud Rail a dénoncé les parodies de concertation mises en place par la direction quand il y a des restructurations puisqu'à chaque fois les agents sont mis au pied du mur, **au mépris de leur vie privée et de leurs conditions de travail.**

Quand on a demandé Mr Chabanel, président de ce Comité d'Etablissement, si il y avait d'autres restructurations d'établissement à l'étude, celui-ci nous a répondu que non, il n'y avait pas à l'heure actuelle d'autres restructurations à l'étude... mais que la situation pouvait évoluer compte-tenu notamment du fait de l'externalisation croissante voulue par la direction. **Cela s'appelle prendre les gens pour des imbéciles...**

Toujours est-il que ces restructurations ne sont pas anodines et apportent de la souffrance au travail.

**Aux hommes qui pilotent ces restructurations
d'assumer les dégâts humains qu'ils**



LES LIQUIDATEURS (2) !

Si côté professionnel, la direction fait un peu tout et n'importe quoi et casse notre outil de travail, par contre, dans les projet de restructuration en cours, l'externalisation des métiers de l'équipement est parfaitement **cadrée et programmée !**

Des postes d'assistants externalisation sont même maintenant prévus dans les organigrammes des établissements restructurés (voir par exemple la fusion en cours des Infralog Bretagne et Pays de la Loire), en pôle et en unité, afin d'accompagner au mieux cette externalisation **et de « démarcher » les entreprises privées pour trouver d'autres missions à externaliser, c'est la direction qui le dit!**

Il nous paraît évident, à travers l'exemple de ces restructuration, que la direction est en train d'aider à calibrer les entreprises privées pour qu'elles absorbent la charge de travail qui reste aujourd'hui aux agents de l'Infra V. **Au mépris de l'humain, du professionnalisme, et de la sécurité.**

ACCORD MOBILITÉ RH 910

Tous les agents qui subissent des changements d'affectation ou de structure dans le cadre de ces restructurations sont soumis au RH 910.

Si vous êtes concernés, contactez vos délégués SUD-Rail pour tout renseignement et pour être accompagné lors des entretiens avec la direction dans le cadre de cette procédure.

Et si nous ne sommes pas encore concernés... nous le serons bientôt !!!...

Alors rejoignez-nous pour créer le rapport de force qui stoppera net cette spirale infernale...

Et relevons la tête pour chasser toutes ces résignations qui nous détruisent...

VOTES ET INFOS DU CE



CONSULTATION SUR LA MISE EN PLACE D'UN MEDECIN DU TRAVAIL AU CABINET MEDICAL D'HELLEMMES:

SUD Rail a voté POUR cette mise en place compte-tenu des éléments qui nous ont été fournis.

CONSULTATION SUR LE REPORT DES AGECIFS:

Encore plusieurs dossiers de congés individuels de formation ont été refusés par la direction ce mois-ci. SUD Rail a voté CONTRE ces reports puisque ce n'est pas aux agents qui demandent ces formations de subir la politique désastreuse de la direction en matière d'effectifs et de restructurations.

Ce bulletin d'information est financé grâce aux cotisations des adhérents SUD RAIL et réalisé par toute l'équipe ...





VOS ELUS CE SUD-Rail:

Pascal PIGNAL
INFRAPOLE ALPES
06.19.41.46.94.
pignalpascal@free.fr

Alain LECLERQ-POLVECHE
INFRAPOLE Nord Pas De
Calais
07.81.97.31.85
alainlerouge62@gmail.com

Philippe LALOU
EIV MOULIN NEUF
07.87.31.50.75
P.lalouphilippe@gmail.com

Angel GONZALEZ
INFRAPOLE PACA
06.20.60.23.65
angelgonzalez@free.fr

Pierre FOVELLE
INFRAPOLE NORD EURO-
PEEN
06.48.97.27.16
pierrefovelle@free.fr

Jocelyn VAILLANT
INFRAPOLE PAYS DE LOIRE
06.48.09.87.14.
jos.vaillant66@gmail.com



SAUVE QUI PEUT !

Sur la question de la sécurité, on assiste depuis le début de l'année à une recrudescence des accidents du travail graves ou mortels.

La délégation SUD-Rail a fait savoir à la direction que c'était d'autant plus révoltant quand ces accidents peuvent être évités. Alors que la direction dépense sans compter dans ses campagnes d'enfumage sur la sécurité, elle ne prend pas les mesures nécessaires quand des risques avérés lui sont remontés du terrain.

Le 4 avril dernier, un salarié de l'entreprise Colas Rail a été heurté mortellement par une circulation commerciale sur un chantier de ballastage de nuit.

Ce drame aurait pu être évité si la direction avait réellement le souci de placer la sécurité avant la production et la productivité.

En effet, le 29 mars 2012, un agent de l'équipement était heurté mortellement dans des circonstances similaires en gare de Lyon Part-Dieu. Suite à une action en justice dont SUD-Rail était partie civile, la direction de la SNCF avait été condamnée pour homicide

involontaire compte-tenu des manquements d'organisation et de sécurité des directions locales.

Ce drame aurait dû interpeller la direction. SUD Rail était intervenu pour que des mesures soient prises afin d'éviter de tels accidents. L'une de ces mesures étant, en double voie, d'imposer que les travaux de ballastage s'effectuent avec simultanée.

Nos demandent sont restées lettre morte. Aujourd'hui les mêmes causes produisent malheureusement les mêmes effets et la direction, alors qu'elle a connaissance des risques, ne met pas en place les boucles de rattrapage qui peuvent éviter ces accidents.

Les conséquences désastreuses de la politique menée par la direction SNCF avec comme objectif affiché l'externalisation des missions des agents de l'équipement, sème son lot d'accidents ; ceux qui surviennent en faisant des victimes et ceux évités de justesse, et ils sont nombreux.

Le nombre de défauts d'annonce et surtout d'électrifications depuis le début de l'année est sur ce point très inquiétant. Après le décès d'un



agent caténaire début mars à Amiens, un incident grave de perchage caténaire sous-traité en cascade dans la nuit du 14 au 15 mars 2017 à Dunkerque et plusieurs accidents de travail suite à électrification depuis le début de l'année, c'est un agent caténaire qui a été électrisé tout récemment entre Orly et Rungis et un agent SEG à l'Infrapôle Languedoc-Roussillon.

Début mai, ce sont 2 agents qui ont été blessés sur l'Infralog Languedoc-Roussillon, dont un très gravement, suite à la collision d'un Lorry caténaire avec un camion rail-route.

Et face à cela que fait la direction ?

Un plan de communication de plus intitulé « les règles qui sauvent ». C'est plutôt sauve qui peut pour les agents de l'équipement. Et cette situation est bien de la responsabilité des dirigeants de la SNCF.

PREAVIS ÉQUIPEMENT: Des préavis de grève nationaux SUD Rail sont en cours. Il couvrent tous les agents de l'Équipement (province et Ile de France).



Du Vendredi 14 avril 2017 à 8h00
jusqu'au Mercredi 14 juin 2017 à 23h59

Dans le cadre de ces préavis, chaque agent peut faire :

59mn de grève en début de service
ou une demi DJS (3h59) de grève en début de service,
ou la Durée Journalière de Service complète.

Contactez vos délégués SUD Rail pour plus d'informations.



FEDERATION SUD RAIL - 17, boulevard de la libération - 93200 SAINT DENIS

Tel: 01 42 43 35 75

Fax: 01 42 43 36 67

E-mail: federation-sudrail@wanadoo.fr

