



LIAISON NATIONALE GESTIONNAIRES DES MOYENS

Le 14 mai 2017, Emmanuel Macron a été investi à la Présidence de la République Française. « Ni de gauche, ni de droite » comme veulent bien nous le qualifier ses accointances médiatiques, sa présence à la tête de l'État annonce rien de bon pour les demandeurs d'emplois et les salariés du Privé et du Public.

Chantre de l'*uberisation* de la Société, il ne manquera pas une nouvelle fois de stigmatiser les chômeurs et les travailleurs par des réformes les plus violentes. La nouvelle « Loi Travail » va faciliter encore plus le licenciement et la flexibilité. Ancien banquier d'affaires chez « Rothchild & Cie », on ne se bercera pas d'illusion pour qu'il soit à l'initiative de lois qui interdrons les spéculations boursières (ex : la crise économique de 2011) et autres décrets qui empêcherons les plus riches de cacher leur argent dans les paradis fiscaux (ex : Panama Papers). Vous avez dit une nouvelle réforme des retraites, de la Sécurité Sociale ? **C'est annoncé ! Une riposte de l'ensemble du Monde du Travail est notre seule perspective pour ne pas faire un saut violent de 100 ans en arrière en droit du travail, et protéger ce qui nous reste d'acquis sociaux ! Après le 12 et le 21/9 des mouvements de tous les travailleurs et la convergence des luttes s'impose ! TOUS ENSEMBLE PUBLIC PRIVE LE 10 OCTOBRE**

Ne nous trompons pas ! Il y a fort à parier que ce quinquennat sera d'une grande souffrance sociale. Et que nous autres, cheminotes et cheminots, serons la cible de sa politique ultra-libérale. Politique déjà bien avancé par une Direction décomplexée qui travaille sans relâche à sa propre concurrence. Les effets sont déjà visibles car nous connaissons beaucoup de services et de chantiers (du Commercial à la Traction, en passant par la Manœuvre) qui on subit des réductions d'effectifs. Créant de la surcharge de travail, des cadences de production éreintantes et diverses autres répercussions qui dénaturent les conditions de travail.

Mais rien n'est inéluctable ! A la Liaison Nationale des Gestionnaires des Moyens de Sud Rail, nous sommes nombreuses et nombreux à vouloir nous battre pour nos conditions de travail. Et bien plus encore.

TOUT TRAVAIL MERITE SALAIRE MAIS UN VRAI SALAIRE !

Le Code Prime

Avec le dernier exercice de notations, nous avons pu constater (une nouvelle fois) un manque flagrant de volonté de notre Direction à améliorer le salaire de nos collègues. Avec un nombre de « Choix » discutable voir « Aucun » rattrapage en commission de notation, beaucoup d'agents sédentaires ont été lésés.

C'est pour cela que Sud-Rail demande un changement du « Code Prime 72 ». Nous réclamons le « Code Prime 9 », c'est 100€ de plus.

La Prime de Saisie

Depuis plus de quinze ans, le travail de Gestionnaire des Moyens a particulièrement changé. Parmi ces changements apportés, beaucoup ont été de la volonté de la Direction qui avait le souci de faire des économies de gestion et de production.

De ce fait, quotidiennement, les Gestionnaires des Moyens commandent un grand nombre de taxis, de chambres (et leur contraire pour éviter les No-Show et les Non-Charge). Si on ajoute à cela la manipulation de logiciels liées à nos missions (ex Pacific, BS Sirius...), nous passons beaucoup de temps à saisir derrière notre écran.

C'est pour cela que Sud-Rail demande une « Prime de Saisie » pour le travail accompli... Et des économies que l'on fait.

Le Temps de Relève

En terme d'économie de production, il y a un domaine qui rapporte à notre entreprise, c'est le temps consacré pour passer les consignes. Pour la majorité d'entre nous, certain(e)s arrivent en avance pour leur prise de services et d'autres partent bien après leur fin de service.

C'est pour cela que Sud-Rail demande le paiement de ce temps de travail.



DE LA PRIVATISATION DU RAIL AU SACRIFICE DE NOS METIERS

Restructurations & Réorganisations

Dans l'optique de l'ouverture du rail à la concurrence, la SNCF a déjà bien œuvré en ce domaine. Nous avons déjà constaté la suppression de poste dans les services commerciaux (ex : fermetures de guichets et réduction d'effectif de contrôleurs), les ateliers et autres postes de circulations subissent aussi de telles coupes.

Comme une très bonne élève de l'économie ultra-libérale, la Direction réalise des économies sur le dos de ses salarié(e)s tout déroulant le « tapis rouge » aux futures sociétés ferroviaires qui n'auront aucune difficultés à récupérer leurs parts de marchés.

Et la traction ne déroge pas à la règle... Donc notre métier de GM est en danger. Entre surcharge de travail, sous effectif,

C'est pour cela que Sud-Rail demande l'arrêt total de cette politique.

Management

Depuis un certains temps, nous constatons une multiplication de conseils de discipline, de demandes de sanctions et autres pressions hiérarchiques envers les salariés. Les conséquences sont terribles puisque nous voyons nos collègues tombés en grave maladie (ex : dépression nerveuse) et pire, se suicider.

Cette politique agressive n'est pas « sans rapport » avec les objectifs de production de la SNCF. C'est pour cela que nous voyons arriver de nouvelles techniques de gestion du personnel telles que le « Lean Management ».

C'est pour cela que Sud-Rail demande l'arrêt total de cette répression.

Le Parcours Professionnel

Si l'avenir de notre Entreprise peut paraître compromise avec l'ouverture à la concurrence, il en va de même pour notre filière. Le métier de Gestionnaire des Moyens existe depuis plus de quinze ans et rien n'a été vraiment réalisé pour faciliter le déroulement de carrière des agents.

C'est pour cela que Sud-Rail demande un vrai projet permettant aux GM de progresser dans la filière traction. Ou de changer de filière.





Nouvel Examen TGM

Parlons plutôt de concours. Les candidats pourront avoir la moyenne (12/20) mais les places en école seront limitées et donc, ne pas être assuré de partir dans un cursus de formation. Les candidats ayant devront-ils repasser le concours malgré tout ?

Kiosque ADC

Il y a quelques années, nous devions boycotter l'ipad car indirectement, il supprimerait des emplois. Et nous l'avons constaté chez les agents administratifs.

Avec des applications pour commander des chambres Orfea et des taxis, les mécanos pourront gérer eux-même leur « RHR ». Et donc prendre une partie de nos missions.

Notre métier de Gestionnaire des Moyens est en danger. Il est temps de réagir.

CONCLUSION

La Direction enchaîne les projets se traduisant par des restructurations et autres réorganisations. Elle est plus que motivée à faciliter l'ouverture à la concurrence (en bonne servante d'une politique européenne). Elle organise même sa propre concurrence en créant des filiales pour générer un « **Dumping Social** ». Le dernier exemple connu, le « T11 de Transkeo », filiale de « Keolis », elle même filiale de la SNCF.

Il n'est donc pas surprenant d'entendre, à des postes à responsabilités, des cadres tenir des discours ultra-libéraux que l'on entendrait dans n'importe société du « Cac 40 ». **Mais la SNCF est et doit rester une entreprise du « Service Public ».**

