



LA VIE DERAILLE !



Bulletin d'information des représentants SUD Rail au Comité d'Établissement Maintenance et Travaux
DÉCEMBRE 2017



COCKTAIL EXPLOSIF !

Une recette de la direction SNCF:

- ♦ Beaucoup d'ingrédients qui accélèrent la perte de technicité dans nos métiers (départ d'une génération de techniciens sans transmission des savoirs, formation en berne, agents qui ne pratiquent plus leurs missions du fait de l'externalisation, agents sans expérience placés dans des postes à responsabilités...).
- ♦ Une forte dose d'externalisation, avec son lot de sous-traitance en cascade, alors que les entreprises privées ne sont pas au niveau et sont là avant tout pour faire du profit (mais pas pour leurs salariés évidemment). La situation est alarmante, comme le montre la recrudescence des accidents et quasi-accidents liée aux chantiers confiés au privé.
- ♦ La perte des connaissances de parcours et des installations (effectifs de parcours en baisse, mobilité, externalisation et mécanisation des missions de surveillance des installations...)



**Si nos décideurs
persistent dans cette
optique libérale,
ON VA AU CRASH !**

- ♦ L'adaptation dangereuse des règles de sécurité aux moyens insuffisants donnés aux établissements (comme par exemple le récent texte réglementaire MT 40014 «marge de manœuvre applicables à la maintenance de la voie et appareils de voie »).
- ♦ Quelques « règles qui sauvent », une nouvelle campagne de communication de plus de la direction pour se déresponsabiliser des conséquences sur la sécurité de ce qu'elle met en place.

LES "STRATÉGÈS"

SONT



DE SORTIE !

STRATÉGIE CASSE DE L'INGÉNIÉRIE:

La stratégie Nouvel'R vise notamment à réorganiser les services de l'Ingénierie. Selon la direction cette réorganisation viserait à distinguer prescription et production et séparer la MOA de la MOE afin de mettre en place une MOA portant les projets de A à Z. En clair c'est la fin de l'ingénierie intégrée telle que nous la connaissons. Comment cela va-t-il s'articuler ? Que deviennent les pôles étude dans cette nouvelle organisation ? L'externalisation de la MOE deviendra-t-elle systématique ?

À VENDRE

Nous avons posé la question à M. Chabanel, président de ce comité d'établissement pour éclairer notre lanterne puisque c'est à lui que la direction de l'entreprise a confié la mission de mener cette réorganisation.

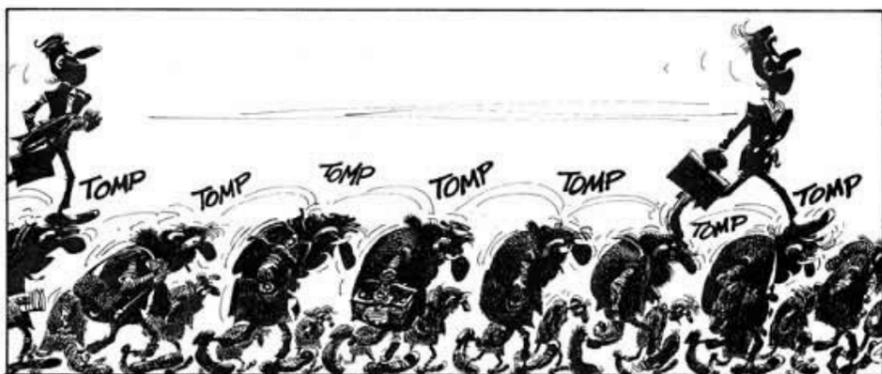
Pas de commentaires de sa part, mais comme c'est présenté, il nous semble évident que les ordres sont de casser du cheminot !

SUD-Rail demande le maintien d'Ingénierie et projet dans toutes ses prérogatives : études, projets, MOA, MOE, développement etc....pour une ingénierie qui reste intégrée sans séparation entre études et expertises et présente sur tout le territoire avec des cheminots au statut ou en CDI selon les règles statutaires ainsi que l'embauche des personnels prestataires actuellement en poste.

Les « stratégies » présentées récemment par l'entreprise sont plus qu'inquiétantes pour l'avenir des cheminots de l'équipement.

L'accent est mis clairement sur l'accompagnement de la libéralisation du rail. Une de ces « stratégies », dénommée pompeusement Nouvel' R, se présente comme une politique de long terme, à l'horizon 2030. Cela fait 13 ans...pour du long terme et compte-tenu notamment des enjeux environnementaux à venir, c'est peu...par contre c'est sans doute suffisant pour mettre en place un projet agressif, libéral et antisocial...en clair la loi du marché comme norme et le passage d'un groupe public ferroviaire à un groupe privé financier.

Avec les conséquences sur nos conditions de travail et sur la sécurité qui accompagneront inévitablement ce type de politique.



STRATÉGIE SIGNALISATION...ET LES AGENTS DU SERVICE ÉLECTRIQUE DANS TOUT ÇÀ ?

Concernant le plan de modernisation des installations électrique (blocks, postes d'aiguillage, PN...) que veut mettre en place M.Jeantet, président de SNCF Réseau, nous avons appris que dans le cadre du « partenariat industriel », ce sont des entreprises privées qui s'occuperaient de mettre en place ces nouvelles installations.

Question : qui les entretiendra et les surveillera ?

Réponse de la direction: ce seraient des équipes SNCF !

Mais rien de garanti pour l'instant. En l'état des choses, c'est DANGER pour l'avenir des équipes SE !



STRATÉGIE FORMATION...TOUS AUX ABRIS !

La direction nous a présenté son plan formation pour 2018. Alors que la direction semble prendre conscience de la perte de technicité qu'elle a elle-même organisée (politique d'embauche très insuffisante, externalisation...) et alors que se retrouve à des postes de responsabilité technique et sécurité toute une jeune



génération d'agents, tout collègues confondus, la direction applique une politique de formation par le bas et tournée une fois de plus vers l'externalisation (que ce soit les agents formés dans des centres de formation privés ou les agents du privé formés par la SNCF). **C'est totalement incohérent et irresponsable !**

Ce qui est prévu par rapport à 2017:

- **Suppression des centres de formation régionaux pour n'en garder que 3 (Paris, Lyon, Bordeaux).**
- **Moins d'heures de formation en centres de formation SNCF mais plus d'heures de formation externe.**
- **La baisse des heures de formation est plus importante pour les collègues exécution et maîtrise.**

La direction nous a assuré par ailleurs qu'il n'y aurait pas de formations « cœur de métier » en centres de formation privés. Pas de chance. **Un des élus SUD-Rail présents a aussitôt donné l'exemple d'agents de son établissement qui ont été envoyés en formation dans le privé pour les missions d'annonceur, agent sécurité et RSO !** Et ce ne sont assurément pas les seuls.

La direction compte sur des mesures « palliatives » pour compenser ces problèmes d'offre de formation: recourt aux formations en établissement, recours aux retraités, formation

continue (?), auto-formation sur informatique (e-Learning)...Et pour pallier au manque de formateurs, la direction nous a même dit qu'elle prévoyait d'intégrer d'anciens pilotes de l'armée de l'air comme formateurs (ils vont nous former à la norme « trou d'air » sans doute) ?!

C'est la misère...Tout ça n'est assurément pas bon pour le maintien de nos savoir-faire !

Le constat est donc alarmant :

- Formations initiales rabotées et donc vision globale du métier qui tend à disparaître
- auto-formation mais sans accompagnement sur le tas (effectifs des équipes insuffisants, missions externalisées qui ne sont plus pratiquées...)
- offre de formation dégradée (centre de formation qui ferment, moins de places, plus d'éloignement...)

Et comment avoir confiance dans une direction qui vous met dans des conditions de travail difficile mais sanctionne à tour de bras quand des incidents surviennent ? C'est pourtant ce qui se passe actuellement...lamentable !

CHERCHEZ L'ERREUR...un exemple parmi d'autres de l'inconséquence de nos décideurs !

La direction fait aujourd'hui le constat que les agents ne maîtrisent plus correctement les missions de prises de côtes de sécurité !

Et pendant ce temps, elle ferme les centres de formation régionaux et réduit petit à petit la formation professionnelle à peau de chagrin. Ces dernières années, les formations de perfectionnement ont fondu comme neige au soleil.

Quand des dirigeants ont conscience des problèmes et mettent en place des politiques qui aggravent ces problèmes, on peut à juste titre se demander quels jeux ils jouent !



VOTES ET INFOS DU CE

Consultation pour la nomination d'un médecin du travail au cabinet médical de Strasbourg: La délégation SUD-Rail a voté POUR

Consultation pour la nomination d'un médecin du travail au cabinet médical de Paris Budapest: La délégation SUD-Rail a voté POUR

Consultation sur le plan de formation Maintenance et Travaux pour 2018:

La délégation SUD-Rail a voté évidemment CONTRE

Restitution des centres de vacance des sites de La Joux et Lausanne:

La délégation SUD-Rail a voté POUR

Votes concernant le versement de la contribution du CE Maintenance et Travaux vers les CER Mobilités pour la gestion des activités sociales et culturelles (par région) pour 2018: La délégation SUD-Rail a voté POUR

Les dotations de l'entreprise sont désormais reversées aux CE régionaux Mobilités en fonction du Lieu Principal d'Affectation (LPA) de l'agent et non plus en fonction de l'adresse du siège de son établissement. Donc, pour les grands établissements (ESTI par exemple), les différents agents peuvent dépendre de CE régionaux différents.

MENTION SPÉCIALE au Dr Reiser, le grand chef de la médecine du travail à la SNCF. En bon auxiliaire de la direction, il nous a annoncé que le nombre de médecin du travail allait continuer à baisser et que chaque médecin aurait donc inévitablement plus d'agents à s'occuper...et donc moins de temps pour ses missions de prévention au sein des CHSCT. Mais pour lui, ce n'était apparemment pas si grave que cela, il fallait s'adapter.

Pourtant en termes de prévention et de santé au travail la situation va encore se dégrader pour tous les agents soumis à des conditions de travail déjà difficiles (nuits, mobilité, souffrance au travail...).



Mr Reiser est certainement un adepte du serment d'hypocrite mais sûrement pas de celui d'Hippocrate !

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



STRATÉGIE EXTERNALISATION: L'INFRALOG NATIONAL

Concernant l'InfraLog national, la situation devient plus que préoccupante et la grogne des agents monte. La casse du savoir-faire des cheminots de cet établissement est enclenchée et le rythme de sa mise en œuvre s'accélère. Nombre de missions sont aujourd'hui externalisées partiellement ou totalement et d'autres à venir (manœuvre, CREQ, missions de sécurité, agents SE, bases arrières des suites rapides, engins spéciaux...). Pourtant des événements majeurs de sécurité ne cessent de survenir avec les entreprises privées (dernièrement passage barrière ouvertes d'un TTX, franchissement de carré...!). Alors **que la direction ne nous parle pas de sécurité et de qualité de service puisque c'est elle qui organise les dérives en externalisant.**

Et c'est d'une façon hypocrite que la direction prend prétexte aujourd'hui du manque d'effectifs dans les équipes de l'InfraLog national pour externaliser sur des gros chantiers des missions qui auraient dû être effectués par des agents de l'InfraLog. Ces gros chantiers sont pourtant prévus longtemps à l'avance. Mais la direction n'embauche pas pour autant le personnel nécessaire. La ficelle est grosse et la volonté d'externaliser évidente.

Nous avons demandé à la direction si sa volonté était ferme à terme purement et simplement l'InfraLog national et d'externaliser en totalité les missions qui y sont effectuées.

La direction nous a dit que non mais fait pourtant tout pour ça actuellement.



STRATÉGIE EXTERNALISATION: LES EIV

Concernant les Établissements Industriels, là aussi la politique de la direction semble axée sur le recours à la sous-traitance. Lors du dernier CE de novembre 2017 la direction nous avait répondu que la charge de Moulin Neuf au niveau des rails mixtes (environ 2000 soudures à l'année) serait externalisée vu que l'atelier de Saulon est dans l'incapacité de faire cette production.



Nous avons demandé à la direction pourquoi elle externalisait cette charge? Pourquoi cette charge de travail ne reste-elle pas sur l'EIV de Moulin Neuf? La direction n'a pas argumenté. C'est donc malheureusement une volonté délibérée d'externaliser. Et cela donne aujourd'hui un aperçu de la politique sur les prochains mois et années dans les EIV.

La délégation SUD-Rail a fait par ailleurs remarquer à la direction qu'investir dans de nouveaux matériels c'est une chose, mais qu'elle ferait bien de commencer par **remplacer les machines outils vétustes des EIV** qui pourraient amener à d'autres accidents graves et mortels du travail comme cela s'est déjà produit.

Autres interrogations: dans le cadre du **rattachement de l'UMV du Mans à l'EIV de St Dizier**, quel sera l'impact sur les agents de cette restructuration et quelle sera la pérennité de ces établissements? Pas de réponses pour le moment. SUD-Rail suivra ce dossier dans les semaines qui viennent.



VOS ELUS CE

SUD-Rail:

Pascal PIGNAL
INFRAPOLE ALPES
06.19.41.46.94.
pignalpascal@free.fr

Alain LECLERCQ-POLVECHE
INFRAPOLE Nord Pas De Calais
06.48.97.32.01
leclercqpolveche@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
EUROPEEN
06.48.97.27.16
pierrefovelle@free.fr

Rémy ASTIER
INFRAPOLE RHODANIEN
06.29.46.75.86
astierremi38@gmail.com

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

EN 2018, PRÉPARONS LA RESISTANCE !

Cette année 2018 sera charnière et si nous n'arrivons pas à relever la tête, à ce rythme, le socle de notre contrat social, à savoir la caisse de prévoyance et nos conditions de travail, risque bien d'être un vieux souvenir pour tous. Parce que nous refusons le fatalisme, à SUD-Rail, nous mettrons toute notre énergie afin de défendre l'unité de la SNCF, son statut, sa caisse de prévoyance et nos conditions de travail.



Solidaires
Sud
Rail

PREAVIS 2017/2018: Des préavis de grève nationaux SUD Rail ont été posés. Ils couvrent tous les agents de l'Équipement (province et Ile de France).

Du jeudi 14 décembre 2017 à 8h00

jusqu'au mercredi 14 février 2018 à 23h59



Dans le cadre de ce 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

Solidaires
Sud
Rail

Union
syndicale
Solidaires