



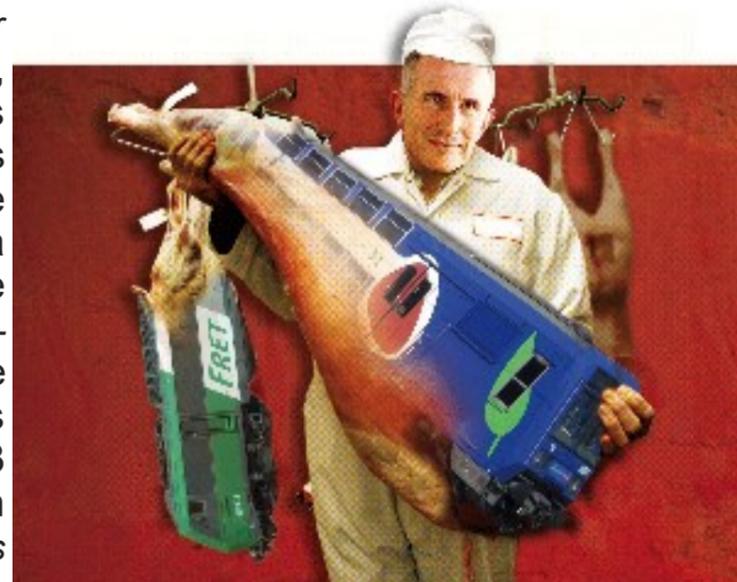
Un journal syndical régional au service (public) des cheminots

PEPY, 2 MANDATS DE TROP !

A l'heure du questionnement sur le renouvellement de la mandature du Président de la SNCF, à l'heure de l'énième exercice de communication de Guillaume Pépy, SUD-Rail juge bon de rétablir la vérité du bilan des années Pépy.

Le Président du démantèlement du système ferroviaire public. Ayant quitté une première fois la SNCF en 1995, il ne reviendra qu'en 1997, comme Directeur Général Exécutif, une fois que le principe de l'éclatement aura été posé avec la création de RFF... tout un symbole !

Sous ses deux mandats-de-trop, cette casse du système prendra la forme de la gestion par activités qui a mis fin à toutes les mutualisations, rigidifié le fonctionnement et fait perdre les compétences. C'est ce que les experts nommés en 2017 suite aux incidents à répétition Gare Montparnasse pointent dans leur rapport sur la "robustesse". C'est aussi le président de l'éclatement du système en 3 (SNCF/SNCF-Réseau/SNCF-Mobilités) en 2014, avec en parallèle une multiplication des externalisations par filiales et une sous-traitance massive. Puis, à peine 3 ans plus tard, en 2018, un nouvel éclatement en 4 entités (SNCF/SNCF-Réseau/SNCF-Mobilités/Gares & Connexions) et la filialisation annoncée du Fret.



Le Président des catastrophes : Dans sa tribune auto satisfécit, le président de la SNCF oublie de dire que ses deux mandats sont aussi marqués par des catastrophes. Il y a eu Brétigny en 2013, Denguin en 2014, Eckwersheim en 2015 et le train fou de Serqueux, toujours en 2015. A cela s'ajoutent de nombreux incidents marquants, comme par exemple la panne géante du RER B de novembre 2012 ou encore celles de la Gare Montparnasse en juillet et décembre 2017. La liste est longue...

Le Président de la destruction des organisations et des collectifs de travail : Tous ces accidents ou incidents illustrent que ces évolutions d'organisation se font au détriment de la qualité et de la sécurité des services ferroviaires. Fallait-il attendre autre chose d'un président qui a commencé son mandat en 2008 avec un grand forum de ses cadres au Palais des Expositions de Versailles, où il fera venir Didier Lombard, ex-PDG de France Télécom, en présentant l'entreprise et son patron comme modèle à suivre. Tout un symbole quand en mai 2019 le procès en correctionnelle de Didier Lombard et de deux de ses lieutenants, pour la responsabilité de leur management dans la vague de suicides à France Télécom, va commencer !

Le Président d'un bilan social désastreux : Au-delà d'un plan social continu sur dix ans, nous sommes passés d'une dizaine de suicides par an entre 2007 et 2011, à un rythme d'une cinquantaine de suicides par an en 2017, avec une véritable omerta sur tout ce qui permettrait d'analyser les liens avec les organisations du travail pour éventuellement les modifier...

Devant un tel bilan, les cheminots n'ont qu'un message à délivrer :

BON DÉBARRAS !

Le Fer Solidaire

PRODUITS PSYCHOACTIFS : La direction a-t-elle fumé ?

C'est le cheval de bataille de plusieurs DET. Certains veulent faire exécuter des contrôles inopinés. Cette démarche qui est nationale mais appliquée différemment en fonction des régions et établissements est issue de l'évolution du règlement RA00644. SUD-Rail déplore que la SNCF soit davantage sur de la répression que sur un véritable plan de prévention.

De plus, **la fiabilité des tests salivaires est une nouvelle fois remise en cause** : Très récemment sur la région de Lyon un ADC qui a eu un accident de personne a été contrôlé positif à deux tests salivaires (*un sur le lieu de l'accident, un autre au poste de police*). Une prise de sang a été faite et notre collègue a été mis en garde à vue !! Le lendemain les résultats de la prise de sang ont montré la présence d'aucun produit stupéfiant. Devant le manque de fiabilité de ces tests, **SUD-Rail demande que de véritables investigations soient menées et réclame que les tests soient suspendus**. Nous avons mis en garde la direction sur les tensions que pourraient créer des opérations de contrôle aux Prises de Service ou Fins de Services.

ENCORE UNE MAUVAISE NOUVELLE POUR LE FRET !

Les agents du fret, depuis plusieurs années, sont habitués aux mauvaises nouvelles dues à la politique de la direction SNCF et des différents gouvernements.

La direction a annoncé qu'elle allait procéder à la fusion de toutes les entités wagons en un seul Technicentre - le Techninat - avec un effectif de 400 agents.

Les sites matériels Wagon de Sibelin, d'Amberieu, de Portes les Valence, de Clermont et l'Organisation Centralisée des Wagons - OCW - vont quitter le Technicentre AURA pour rejoindre ce Techninat... **Tout cela sans aucune ressource supplémentaire.**

A terme ce sera le rattachement de tous ces agents à FRET pour créer une filiale avec l'ensemble de la chaîne de production en janvier 2020. La casse du FRET et de ses ateliers a permis la multiplication des acteurs qui réalisaient de la maintenance wagon. Les règles de circulation ferroviaire ont été modifiées ces dernières années en une multitude d'offres qui permet aux opérateurs FRET de choisir le niveau de maintenance souhaitée... et donc d'aller vers le moins disant.

La SNCF ne possède plus de wagons, ils ont tous été transférés dans la filiale ERMEWA.

ALORS QUE DE PLUS EN PLUS, ON ENTEND PARLER DE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE, DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE... C'EST UN BOULEVERSEMENT DE LA POLITIQUE DU FRET QU'IL EST NÉCESSAIRE DE METTRE EN OEUVRE ET CERTAINEMENT PAS CE PROJET LÀ !

AYEZ CONFIANCE EN VOS DIRIGEANTS !



A quoi jouent nos dirigeants ?

Les cheminots ont depuis longtemps constaté que Pepy et ses sbires ne les défendaient pas et souhaitaient liquider l'entreprise historique.

Tout dernièrement nous en avons eu à nouveau la preuve en découvrant qu'un cadre de SNCF Réseau a pour mission de démarcher nos propres concurrents !

Depuis sa nomination il y a un an à la tête de la branche «clients et services» de SNCF Réseau, Jean Ghédira fait lui-même la tournée des entreprises qui pourraient vouloir faire rouler des trains sur les rails de la SNCF !

Ainsi, SNCF Réseau semble jouer un rôle actif dans la privatisation du rail et donc dans la casse du service public ferroviaire qu'incarnait la SNCF.

Jean Ghédira a annoncé avoir trouvé deux pistes grâce à son travail de prospection.

Guillaume Pepy semble se moquer ouvertement des

usagers et des cheminots en jouant aux devinettes dans la presse quant aux entreprises qui auraient répondu à l'appel de SNCF Réseau. Il jure de ne pas savoir quelles entreprises sont concernées, évoquant tout de même Trenitalia, la société publique italienne. Les rumeurs courent également à propos de FlixTrain, la filiale ferroviaire de l'entreprise allemande FlixBus et pourquoi pas des filiales du groupe SNCF ?

Pour en rajouter une couche de cynisme, Pepy ajoute : « *Au fond, le fait que Jean Ghédira drague nos ennemis, va quand même à la fin apporter davantage de voyageurs au réseau ferroviaire français, donc le gâteau va grandir après. Après, la bataille entre les entreprises ferroviaires sur la part du gâteau, là c'est notre boulot* ».

Glorifiant la privatisation des grandes lignes, le patron de la SNCF assume cette orientation de la SNCF et son enterrement en tant que service public !

Plus que jamais, pour avoir un maximum d'infos en temps réel, un réflexe :

www.sudraillyon.org



TRAM-TRAINS...Et la sécurité ferroviaire bordel !

SUD-Rail avait raison d'affirmer que ce type de matériels n'était pas fait pour rouler sur des lignes RFF, encore une preuve.... en mars, il a été découvert que des boitards (*pièces essentiels au niveau de l'essieu*) des tram-trains avaient des « défauts ».

Les élus du CSE ont déposé un droit d'alerte. Suite à l'enquête immédiate, aucune réponse sur les causes de cette défaillance n'a été apportée puisque c'est la 2ème fois en 6 mois que cela se produit, il y a donc eu un CSE extraordinaire.

Lors de ce CSE extra, les élus découvrent qu'une autre rame a aussi des boitards défectueux. Il y a une usure anormale des boitards !

⇒ **Il est urgent que la direction joue la transparence vis-à-vis des conducteurs et des représentants du personnel !**

⇒ **Il n'est pas possible de faire courir le risque de déraillements aux usagers.**

Les élus du CSE ont demandé la dépose immédiate des 19 boitards incriminés, la direction refuse, arguant que ces boitards sont sous garantie d'ALSTOM...

Le temps où le mot d'ordre à la SNCF était « sécurité a tout prix » semble bel et bien révolu... C'est le résultat de l'évolution vers la nouvelle SNCF tant voulue par les dirigeants et les politiques.

SUD-Rail continuera de lancer des procédures pour que la sécurité ferroviaire ne soit pas bradée sur l'autel du profit !

DE L'AMIANTE SUR LES WAGONS !

Il est de notoriété publique que l'amiante avait été utilisée abondamment sur le matériel ferroviaire, locomotives et automoteurs, mais la direction vient de découvrir de nombreuses pièces amiantées sur les wagons à bogie.

La direction semble plus zélée pour vérifier si les agents respectent bien le port du gilet orange que de préserver leur santé !

Devant cette situation, **SUD-Rail a donc déposé un droit d'alerte sur les sites de Sibelin et d'Ambérieu et a réussi à faire voter une expertise indépendante au CSE TER AURA !**

Le cabinet d'expertise va essayer de répondre notamment à ces questions :

- Pourquoi retrouve-t-on des pièces neuves amiantées dans les stocks alors que l'amiante est interdite depuis 1997 ?
- Pourquoi nous ne découvrons que maintenant que ces pièces sont amiantées ?
- Pourquoi seulement 65 agents sur tout le périmètre du CSE TER AURA (5 800 cheminots) sont en suivi amiante... alors que nous découvrons régulièrement des pièces amiantées ?

La direction semble cacher la vérité aux élus et aux cheminots alors que **la santé des agents devrait être la priorité de la direction !**

SUD-Rail a déposé nationalement une DCI sur le sujet. La fédération SUD-Rail va faire une demande d'audience auprès de la CPRP et de la direction afin que les agents qui ont dépassé l'âge de 55 ans et qui sont reconnus en maladie professionnelle amiante puissent bénéficier d'une cessation d'activité anticipée d'amiante.



Préjudice d'anxiété d'exposition à l'amiante : REVIREMENT POSITIF DE LA JURISPRUDENCE !

Le 5 avril 2019, l'assemblée plénière de la Cour de Cassation a rendu une décision très attendue par les salariés exposés à l'amiante sur la possibilité de faire reconnaître un préjudice d'anxiété.

La Cour de Cassation revient sur le déni de justice que constituait la jurisprudence de 2010. Cette jurisprudence prévoyait que seuls les salariés ayant travaillé dans un établissement classé par arrêté ministériel sur la liste ouvrant droit à l'Allocation de Cessation Anticipée d'Activité des Travailleurs de l'Amiante (ACAATA) pouvaient avoir droit à la reconnaissance d'un préjudice d'anxiété.

Ce préjudice est lié à l'inquiétude permanente générée par le risque de développer à tout moment une maladie liée à l'exposition à l'amiante. L'injustice tenait donc au simple fait que les salariés, pourtant exposés à l'amiante, ne pouvaient prétendre à la reconnaissance du préjudice d'anxiété pour la seule raison de la non-inscription de l'entreprise dans laquelle ils avaient travaillé sur cette liste.

La décision du 5 avril met donc fin à cette situation. **Les juges ont ainsi admis qu' « il y a lieu d'admettre, en application des règles de droit commun régissant l'obligation de sécurité de l'employeur, que le salarié qui justifie d'une exposition à l'amiante, générant un risque élevé de développer une pathologie grave, peut agir contre son employeur, pour manquement de ce dernier à son obligation de sécurité, quand bien même il n'aurait pas travaillé dans l'un des établissements mentionnés à l'article 41 de la loi du 23 décembre 1998 modifiée ».**

Cette décision de la Cour de Cassation, quand bien même celle-ci prévoit que « l'employeur peut s'exonérer de sa responsabilité s'il démontre avoir tout mis en œuvre pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleuses et des travailleurs », est une victoire pour celles et ceux qui se battent pour obtenir réparation de leur exposition à l'amiante.

Vous pouvez aussi trouver de nombreuses informations sur la page Facebook du syndicat régional :

Syndicat Régional SUD Rail LYON



LES PERSONNELS DE LA RESTAURATION FERROVIAIRE EN GRÈVE LES 24 ET 25 AVRIL !

La menace de basculer les salariés de la restauration ferroviaire dans la convention nationale de la restauration collective met le feu aux poudres ! Cela entraînerait une forte dégradation de leurs conditions de travail.

Un appel à la grève unitaire a donc été lancé pour les 24 et 25 avril et celle-ci devrait être très suivie !

A quoi servent les dirigeants de l'EIC Rhône-Alpes ???

Comme chaque année, la direction de l'EIC (*Etablissement Infra-Circulation*) invite les Délégués Syndicaux à une réunion portant sur un bilan de l'année écoulée et les perspectives pour la suivante.

L'Etablissement ayant changé de capitaine (bye-bye Tata Carole !!!), il y avait une certaine attente de notre part... et bien nous n'avons pas été déçus car le capitaine est finalement le même, avec un sourire en plus !!!

Le plus marquant a été les chiffres des embauches sur les années 2017 et 2018. Sur les deux années, **76 embauches « autorisées »** et seulement 58 réalisées et fin mars 2019, **plus que 50 de ces jeunes embauchés étaient toujours dans l'entreprise !!!!**

Selon la DET, cela est probablement dû au manque d'attractivité des salaires... Ah bon ???? Vous êtes sûre ??? Il est vrai que 5 ans sans augmentation de salaire, ça joue un peu dans la balance, de même que la non-revalorisation des EVS (pour ceux qui en touchent !!!).

Ajouté à cela, un management discutable, le dénigrement des postes de production et les différentes réformes anti-cheminots appliquées avec zèle par la direction... Il est clair que nos métiers ne font plus rêver grand monde !

Aussi, quand nous avons mis la DET devant ses contradictions et réclamé des gestes concrets pour les agents nous avons eu droit à une réponse rugbystique : le coup de botte loin en touche !!!

Tout se décide au niveau national, l'EIC n'a pas la main....

En résumé, nous avons donc un état-major à l'EIC de la qualif G jusqu'au Fonctionnaire Supérieur qui n'a pas plus de latitude que l'agent d'exécution en bas de l'échelle....ça promet pour la suite...

3 jours de grève massive au CCO Opérationnel Fret de Lyon !

Les agents Fret du CCO installé dans l'immeuble Plaza se sont mis en grève les 9, 10 et 11 avril avec un taux de mobilisation oscillant entre 90 et 100 % de grévistes.

Une grève que la direction n'a pas vu venir... alors que la colère et l'inquiétude pour l'avenir du site sont bien présentes.

La direction devra assurément apporter des réponses si elle ne veut pas que le scénario se répète !



LA DIRECTION ENVOIE LES CONTROLEURS AU CASSE PIPE AVEC LES NOUVELLES REGLES DE REGULARISATION !

Concernant les nouvelles règles de régularisation décidées par les têtes pensantes de la direction, SUD-Rail a multiplié les DCI locales et nationales car ces nouvelles règles de régularisations vont exposer les contrôleurs et faire fuir les usagers.

Certains Conseils Régionaux ont d'ailleurs imposé à la direction SNCF de revoir leur copie au niveau des TER.

Mais la question d'une manière générale reste posée et SUD-rail continue de mettre en garde les patrons de la SNCF contre les conséquences de leurs choix !

La direction attend-t-elle que les outrages et agressions se multiplient pour enfin nous entendre ?



RENFORCEZ SUD RAIL...



Nom : Prénom :

Adresse SNCF :

N° de Tel SNCF : Portable :

Mail :

Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires :

Je veux adhérer à Sud Rail.



Sud Rail Lyon - 41 quai Fulchiron Lyon 69005
Tél. SNCF : 405405 Tél. PTT : 04 78 38 15 08

Mail : sudraillyon@gmail.com - Site internet : www.sudraillyon.org

