



UN JOURNAL SYNDICAL REGIONAL AU SERVICE (PUBLIC) DES CHEMINOTS

2 à 3 heures d'attente aux guichets ! La SNCF dans la tempête médiatique ! La direction fait des effets d'annonce !

Les grands départs font que les médias ont décidé de braquer leurs projecteurs sur les longues files d'attente de voyageurs excédés devant les guichets des gares.

Cette situation qui dure depuis plusieurs mois et qui n'est pas concentrée aux seules périodes de grands départs, est la conséquence des choix de la direction qui a décidé de fermer les guichets en expliquant que les usagers n'en ont plus besoin et qu'Internet suffit pour vendre des billets.

Ces derniers mois, SUD-Rail n'a eu de cesse de dénoncer ces fermetures de guichets ou de forte diminution de l'amplitude d'ouverture pour ceux qui restent encore !

Car la galère pour les usagers, c'est au quotidien qu'on la constate dans les gares depuis de nombreux mois et la situation se dégrade au fur et à mesure des fermetures de guichets.

Alors quand les médias s'affolent ; les dirigeants SNCF reconnaissent être allés un peu vite dans ces fermetures de guichets et annoncent des renforts temporaires !

Pourtant, encore une semaine plus tôt, ces mêmes dirigeants n'hésitaient pas à présenter les guichets comme quelque chose de « *has been* » ! Quelle direction... qui n'assume même pas ses positions !

Probablement qu'une fois la tempête médiatique passée, la direction SNCF continuera la fermeture des guichets restants !

Aujourd'hui, dans les grandes gares, on peut acheter des baskets, des magazines, des CD, à manger, mais on ne peut plus acheter un billet de train !

On marche sur la tête !

Les dirigeants SNCF mènent décidément tout le monde dans le mur ! Ce dossier vient encore le démontrer !

Pour SUD-Rail, c'est bien le redéploiement de guichets dans toutes les petites gares et la réouverture massive avec amplitude horaire très larges de guichets dans les grandes gares qu'il serait urgent de mettre en œuvre ! C'est le souhait de ceux qui vivent le rail au quotidien (cheminots comme usagers) !



Site
Internet
SUD-Rail
Lyon



Informez
vous au
quotidien !



Page
Facebook
SUD-Rail
Lyon



Le Fer Solidaire



Fermeture des guichets sur notre région AURA :

Le moratoire ne suffit pas !

Suite à la dernière séance du Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes, un moratoire est en cours de signature entre le Président du Conseil Régional et la direction SNCF concernant la fermeture des guichets et la suppression des petites gares.

Evidemment, cette annonce qui concerne en premier lieu les usagers et les cheminots se fait en catimini dans les « pouvoirs de décision » bien loin de la réalité du terrain. **Cela ressemble davantage à un coup de communication qu'à autre chose !**

Usagers et cheminots veulent bien plus qu'un moratoire !

SUD-Rail exige que des engagements concrets soient pris très rapidement par les pouvoirs publics et la direction SNCF :

- Réouverture de toutes les gares ayant fermées ces dernières années :
- Augmentation des amplitudes d'ouverture des guichets en répondant au besoin des citoyens
- Arrêt des restructurations prévues par la direction SNCF pour la fin de l'année (*suppressions des agents de quais, ...*)
- Réhumanisation des trains avec la présence au minimum d'un contrôleur par TER
- Arrêt des transferts des trains vers les autocars, quel que soit le jour de la semaine ou l'heure
- Lancement d'une vaste consultation, publique et transparente, afin de connaître réellement les attentes des citoyens

AUTORISATIONS DE DEPART DES TRAINS

Les raisons de la modification voulue par la direction SNCF !

La direction explique qu'elle doit modifier les règles d'autorisations de départ des trains pour respecter les préconisations de l'EPSF (*Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire*). Pourtant, c'est bien la direction SNCF qui a souhaité modifier ces règles et qui a saisi l'EPSF pour cela.

La direction prévoit donc pour la fin de l'année de sortir de la boucle de l'autorisation de départ des trains : Les contrôleurs et les agents d'escale !

Pour les contrôleurs, il s'agit de continuer à leur retirer une à une toutes leurs missions de sécurité ferroviaire.

Pour les agents d'escale, c'est purement et simplement leur suppression qui est visée.

Cette évolution va faire peser une responsabilité énorme sur les épaules des conducteurs !

SUD-Rail condamne cette évolution et constate que la direction avance à la voile sur ce dossier. Jugez plutôt :

Dans les instances, lorsque les représentants du personnel demandent le dossier GAME (*en effet lorsque l'employeur modifie son organisation sur des éléments liés à la sécurité ferroviaire, il doit démontrer que la nouvelle organisation sera Globalement Au-Moins Equivalente en terme de garantie de sécurité à celle existante*), la direction est incapable de répondre. Même chose quand on demande les conséquences concrètes sur l'emploi.

La direction semble comme sur de nombreux dossiers être déconnectée de la réalité.

Alors qu'à la SNCF, nous étions des cadors de la sécurité ferroviaire, il faudrait aujourd'hui appliquer tout l'inverse

de ce que nous avons appris il y a quelques années et se contenter d'appliquer la pseudo-recommandation de l'EPSF intitulée « Moyen acceptable de conformité », rien que le titre n'est pas rassurant !

Exemple : la direction dit dorénavant que les boucles de rattrapages et la communication entre partenaires sécurité est plus accidentogène que lorsqu'il n'y a qu'un agent présent (à savoir le conducteur).



Dans le projet de la direction, il sera donc seul et son unique interlocuteur sera le régulateur ou agent des postes. **C'est juste tout l'inverse des bases de la sécurité ferroviaire qui a fait ses preuves et que la SNCF enseignait aux nouvelles recrues !**

Côté formation, la direction compte former l'ensemble des ADC en seulement 2 mois et demi ! C'est évidemment inatteignable en respectant la réglementation du travail.

C'est clair, la direction joue avec le feu à tous les niveaux !

LA MÉDECINE À LA SNCF

REMISE EN CAUSE ???

La direction SNCF s'était bien gardé de le dire lors de la réforme ferroviaire il y a 1 an ou plus récemment lors des annonces du futur éclatement en 5 Sociétés Anonymes en 2020.

Pourtant ce n'est pas une mince affaire et la direction nationale vient de l'annoncer aux organisations syndicales : **La médecine à la SNCF telle qu'elle est en place doit être revue d'urgence suite à la création des 5 sociétés anonymes, sous peine de disparition !**

En effet, **le basculement en 5 SA imposerait d'évoluer vers un Service Médical Autonome de Groupe ; et cela implique de créer une Commission de Contrôle Social.** Ce qui n'existe pas actuellement à la SNCF. **Ces conditions sont à remplir pour obtenir l'agrément de la DIRECCTE... Oui mais il y a urgence et une nouvelle organisation fonctionnelle et juridique ne se met pas en place d'un claquement de doigts !**

La SNCF annonce avoir comme objectif de créer une « offre Santé-Travail complète » et de vendre ses services aux autres entreprises ferroviaires. La demande d'agrément est à poser à la DIRECCTE au plus tard le 24 janvier 2020 avec un agrément qui doit être délivré au plus tard en mai 2020. **Si le projet présenté ne recueille pas l'agrément, la direction annonce la fermeture du service de santé et de tous les cabinets médicaux SNCF !**



Et cette année... c'est encore 0% !

Pour la 5eme année consécutive, la direction accorde 0% d'augmentation... Dans sa communication interne (cf temps réel numéro 68 du 2 juillet 2019) elle n'a pas le courage de l'écrire ; en effet, nulle part dans ce temps réel elle ne parle d'augmentation de salaire, comme si cela était gravé dans le marbre que dorénavant il n'y aurait plus d'augmentation générale des salaires mais uniquement des primes.



Il n'y aura donc qu'une prime (revalorisation de la gratification annuelle d'exploitation) qui sera versée aux salariés sur la paie de juillet... Et celle-ci sera hiérarchisée. C'est-à-dire qu'un agent position 4 nouvellement embauché va toucher environ 80 € net, alors que pour un cadre position 35, ce sera de l'ordre de 250€ net !

La direction crée également une PR supplémentaire pour les conducteurs. A travers cela, elle reconnaît que la grille des salaires est désuète puisque avec les différentes réformes de retraites, les salariés sont obligés de partir plus tard, suite au recul de l'âge d'ouverture des droits et aussi parce qu'il y a des décotes énormes. D'ailleurs dès la première réforme des retraites, la direction SNCF avait dit qu'elle changerait la grille des salaires... Ca fait 11 ans que cette promesse n'est pas tenue. A la différence d'autres, SUD-Rail avait dit et écrit à l'époque qu'elle ne croyait pas cette promesse et qu'il ne fallait pas être dupe, l'avenir nous a donné raison encore une fois !

Des primes, la direction en attribue de plus en plus (prime de 7€ par jour travaillés pour les agents du matériel en ile de France, prime de 9,77€ par nuit travaillées pour ceux qui font plus de 120 nuits à l'atelier TGV, GIR, La Prime, Gratex, etc...).

La direction individualise les salaires suivant dans quel Business Unit (ce sont les mots à la mode à la SNCF sauce Macron) on est affecté. Si on est au TER, au TGV, à Réseau ou à OUIGO, les primes sont plus ou moins importantes.

La SNCF l'a annoncé, à terme, les salaires seront négociés par Société Anonyme...et on sait que certaines SA (notamment le fret) seront les parents pauvres. Comme on sait très bien que les dirigeants de la SNCF, veulent diminuer les coûts pour être compétitif vis-à-vis de la concurrence, et pour eux les coûts ce sont les salaires et les emplois... enfin pas les leurs !!!

Y'en a marre de prendre des coups !

Un salaire à 1800€ net à l'embauche !

Des augmentations des salaires en sommes uniformes !

C'est ce que SUD-Rail revendique !



Le Travail de nuit... ...nuit à la santé !

Le travail en horaire décalé, particulièrement de nuit se développe à la SNCF.

Toutes les médecins sont d'accord pour dire qu'il y a des effets néfastes sur la santé. **Les risques avérés sont notamment les troubles du sommeil et du métabolisme (entraînant notamment irritabilité, surpoids, diabète).**

Mais il y a une foultitude d'autres conséquences et les études démontrent qu'il y a **une augmentation des cancers chez les salariés travaillant de nuit.**

LE TRAVAIL DE NUIT DANGEREUX POUR LA SANTE

Z...Z...ZZZZ...

Zut, et mon capital qui travaille même quand je dors !



Les dirigeants lorsqu'ils imposent des horaires de travail atypiques devraient penser un peu plus à la santé des salariés. Mais il est bien plus facile de faire travailler de nuit que de chercher d'autres solutions qui nuiraient moins aux travailleurs.

Les ordonnances Macron, approuvées par la CFDT et l'UNSA, ont supprimé les CHSCT, pourtant c'était une instance importante qui pouvait imposer de meilleures conditions de travail afin de limiter les risques du travail de nuit !

La direction se contente de primes ... en échange de notre santé !

A l'atelier TGV de Lyon Gerland, mais comme à l'atelier TGV de Paris Sud-Est, la direction Voyages a décidé d'octroyer une prime de 9,77€ brut par nuit pour ceux qui font 120 nuits et plus dans l'année.

Le travail de nuit n'est pas suffisamment reconnu comme étant une pénibilité avérée ; Pour SUD-Rail, il devrait y avoir des compensations beaucoup plus importantes notamment prises en compte pour la retraite !

L'AXE TGV SUD-EST (CONTINUE À INGURGITER LES SITES TGV !

Fidèle à ses ambitions de regrouper les cheminots par activités, l'axe TGV SUD-EST continue à dévoiler des rattachements.

La direction a annoncé le prochain rattachement à l'axe TGV SE des **stations de maintenance Matériel** TGV de Montpellier, Marseille et Nice.

Coté ESV, les équipes services (*ASCT, Escalé, Vente TGV*) de Bourgogne-Franche-Comté devraient rejoindre l'axe avant la fin de l'année.

Coté traction, les rattachements sont nombreux : Après les roulements TGV de Chambéry, Grenoble, St Etienne, Mulhouse, c'est au tour des UP de Paris Charolais, Bercy et Nice.

A l'inverse la direction souhaite séparer les conducteurs de manœuvre (*CRML*) de Lyon Scaronne afin de les spécialiser par activités et rattacher ceux de TER à la future direction de Ligne « CITI » à Lyon Perrache. SUD-Rail déplore cette séparation qui va éloigner les CRML des lieux de stationnements des rames et enlève la polyvalence qui a pourtant largement démontré son efficacité. SUD-Rail considère qu'aucune garantie n'est donnée sur la pérennité des parcours professionnels !

D'ici la fin de l'année ce sont donc plus de 800 cheminots qui vont rejoindre le CSE axe TGV Sud-Est. Il est surprenant que quelques mois seulement après les élections, la direction se livre à de tels réorganisations et rattachements à l'axe. **Ces évolutions posent de réelles questions sur le futur fonctionnement de ces entités, mais aussi la future représentation du personnel pour les agents de ces sites ! Quid des élus de ces sites sur d'autres CSE ? Quid des représentants de proximité sur ces sites ? Manque d'élus CSE suite à ces rattachements !**

87 % DE GRÉVISTES AU CENTRE D'AIGUILLAGE DE LYON JEAN MACÉ !

SUD-Rail appelait, avec CFDT et CGT, les agents du centre d'aiguillage de Jean Macé à faire grève du 11 juillet 19h au 13 juillet 8h00.

Les agents avaient pourtant prévenu leur hiérarchie depuis de longs mois sur la dégradation de leurs conditions de travail. **La direction étant incapable de respecter le Cadre d'Organisation (pourtant au rabais), ce qui entraîne des surcharges de travail avec des postes non-tenus et des entorses à la réglementation du travail. Cela engendre une souffrance de plus en plus importante.**

Actuellement, il ne manque pas moins de 9 agents pour pouvoir tenir de manière normale le poste d'aiguillage stratégique de Jean Macé qui gère tout le nœud ferroviaire lyonnais !!!

Les conséquences pourraient également s'avérer désastreuses en termes de sécurité des circulations ferroviaires.

Les revendications des agents n'avaient pourtant rien d'extravagantes :

- **Respect des effectifs prévus par l'entreprise afin d'exercer correctement et dignement leur travail.**
- **Respect de la réglementation du travail.**

La seule réponse de la direction a été de faire appel à des retraités afin de tenir des postes de sécurité au sein du poste d'aiguillage !!! Cette solution, symptomatique d'une société malade et en crise, est tout simplement inacceptable pour les agents mais aussi pour SUD-Rail. La Direction a confirmé que les retraités contactés avaient tous refusé de revenir.

La DET était présente au matin du 12/07 pour rencontrer les agents en grève et, ô miracle, ce qui était impossible à faire lors des réunions de conciliation est tombé du ciel : Comblement des effectifs d'ici septembre et renforts notamment via l'ELOG National... il aura donc fallu une grève massive (près de 90% des agents) pour que notre DET trouve enfin des réponses aux revendications.

La DET a donc donné rendez-vous aux OS en septembre afin de constater les avancées proposées.... SUD-rail sera présent et surtout attentif à la tenue des engagements !

