

Au revoir chef... Bonjour chef !

Dans le dernier Frétilant, nous vous parlions des départs de Messieurs Petitjean et Pierron, respectivement dirigeants de l'ULPRR et de l'UFBFC.

Leurs remplaçants ont posé leurs valises, il s'agit de M. Fournier pour l'UFBFC et de M. Salze pour ... l'ULPRRRM ?? En fait, on réfléchit toujours à ce qu'on nous a dit « ULPRR, ULRM, on va passer d'une double-direction à une simple-direction à 2... » bref, on a cru comprendre qu'il y avait un rapprochement des 2 Unités Lignes de la DFAC, à quel niveau ? Seulement les deux dirigeants, c'est promis... pour l'instant.

M. Salze affiche une farouche volonté d'agir pour l'entreprise qui l'a « abrité » pendant 36 ans, nous l'avons entendu dire que c'est « l'humain » qui compte, le cœur du système !

SUD-Rail comprend pleinement cette vision des choses qui devra se traduire sur le terrain. Nous souhaitons bon courage à M. Salze dans sa démarche. Les ADC de la DFAC n'acceptent pas le durcissement des horaires et des rythmes de travail, l'isolement « dû » au métier qui fait de notre téléphone le meilleur ami interdit, le manque de visibilité, tant au niveau de ce que sera mon établissement dans 3 ans qu'au niveau de ma programmation dans 6H. Voilà certaines des préoccupations de l'humain, M. le directeur, merci d'y prêter égard.

M. Fournier, qui lui aussi découvre le FRET, semble tenir à intégrer dans sa première prise de parole en DP qu'il est « conscient que le FRET a vécu beaucoup de ... réorganisations ?!... Mais que nous devons nous attendre à de nouvelles !! ». SIC ...

Nous avons aussi remarqué le fort investissement de M. Fournier dans une volonté d'agir, vite et concrètement, nous le saluons mais tenons à lui rappeler que les agents de l'UFBFC travaillent depuis de nombreuses années dans le cadre des réformes nationales du FRET qui nous laissent à croire que oui, le cœur du système, c'est assurément l'humain.

Mais « l'humain à l'UFBFC », on en reparle dans un autre article.



Changement de service

La charge de travail que la direction espérait stable s'annonce sensiblement en baisse. En cause, la perte ou la forte diminution de dessertes locales comme Tetra, porte-neuve ou Valti mais aussi l'impact plus général d'une campagne céréalière catastrophique. Même si certaines destinations comme Nevers semblent très menacées, l'entreprise dit ne pas connaître les conséquences précises à cette heure mais prévoit que les roulements TB, TA et AICR seront tous concernés.

Sans attendre le changement de service, l'effondrement du trafic Nevers laisse les roulement 172 et 272 vides ou quasiment, le changement de service s'annonce bien !

Ecoles conduite

L'entreprise ne respecte pas ses engagements et n'a aucun égard pour la carrière des CRML.

Il y a plusieurs années, elle décidait que les conducteurs devraient obligatoirement passer par le grade de TA et elle s'engageait à leur proposer une école TB dans les 3-4 ans.

Aujourd'hui, certains CRML de DPY patientent depuis 7 à 8 ans alors que l'établissement voyageur de Dijon nous annonce une école « TB initiale » composée de nouveaux embauchés au mois de décembre. La direction argumente que ces conducteurs seront affectés à Besançon et « qu'elle estime » qu'il n'y a plus de volontaires chez les CRML. Lorsqu'on remarque que l'ET BFC n'a pas 12 besoins sur le site de Besançon, elle l'accorde mais parle d'échecs possibles et surtout de détachements ultérieurs.

Serait-il possible qu'un agent qui n'est pas encore embauché à cette heure se retrouve dans un an, TB en détachement à Dijon, avec un salaire 2 fois supérieur à ceux qui conduisent depuis des années et attendent une école ? Pas de réponse...

Chacun appréciera le respect accordé à l'équité du déroulement de carrière des agents.

SUD-Rail a interpellé tous nos dirigeants qui n'ont assurément jamais connu une telle entrave à leur évolution professionnelle, alors que la direction de la DFAC se dit préoccupée par le sujet des écoles sur le bassin dijonnais, les dirigeants locaux minimisent. M. Fournier, le nouveau dirigeant de l'UFBFC, fraîchement arrivé, ne paraît pas opposé à ce système, se rattachant surtout à l'espoir d'une augmentation du nombre d'écoles dans l'avenir, il tente de légitimer ce qui nous apparaît comme un manquement.

Pour SUD-Rail, la décision de s'engager ou non dans une formation TA/TB est une démarche personnelle et individuelle, elle peut donc évoluer dans le temps au gré de la vie de chacun.



Le peu d'écoles confirmées, 0 au FRET, peu au VOY, le fait que cette école doit se tenir sur le site même de DPY (dans les locaux FRET...) sont encore d'autres éléments qui peuvent influencer nos décisions.

SUD-Rail demande qu'un questionnaire écrit et formalisé soit mis en place et redéployé à **chaque opportunité d'école TA/TB**.

Nous déplorons qu'il ait fallu que SUD-Rail dépose une DCI pour qu'une partie des CRML reçoivent un coup de fil pour un questionnement à l'arrache qualifié de « questionnement non officiel ».

Délocaliser pour mieux régner.

Ce n'est plus un secret, le projet de délocalisation de la desserte 21 est prêt. Il se fera à partir du 15 Décembre sur le site de Gevrey. Ce changement intègre aussi le roulement 475 qui sera lui aussi basé à Gevrey avec le 438S.

Les conducteurs changeront de local de PS qui se situera anciennement le local des visiteurs, les agents de desserte eux seront basés à côté de la lampisterie.

A ce jour la direction reste discrète quant aux roulements et journées de cette nouvelle organisation, qui impliquera forcément des changements dans la vie des agents.

Vos délégués SUD Rail resteront vigilants pendant le déroulé de cette réorganisation.



« L'humain » à l' UFBFC, ça ressemble à quoi ?

Un bureau de commande qui se permet régulièrement de modifier la programmation des agents en les sortant de leur roulement, sans motifs, sans explications et sans même demander à l'agent concerné. Comptant sur l'absence de réaction des agents, le bureau de commande ne s'interdira pas quelques mensonges malhonnêtes affirmant la validité réglementaire. L'humain à la commande, c'est aussi l'envoi d'un message sur PACIFIC qui « rappelle » une réglementation qui n'a jamais existé ailleurs que dans les rêves du programmeur (cf l'article « note PACIFIC »).

Pas d'inquiétude, quand ils vous appelleront pour vous demander un service, ils sembleront certainement « plus humains ».

Un encadrement de proximité avec beaucoup de proximité !

Nos DPX sont toujours volontaires pour avoir une « discussion informelle entre collègues » comme ils disent. Ils sont toujours à l'écoute de nos inquiétudes et de nos attentes... encore plus quand ils sont en train de faire un sondage pour fusionner 2 roulements dans le dos des agents qui n'en veulent pas. Pour la petite histoire, alors que les DPX questionnent les roulements 4385 et 475 depuis le mois de juin, un agent proche de SUD-Rail croise son chef fin août mais celui-ci lui dira « ne pas être au courant, il rentre de vacances... » Depuis juin ?

Messieurs, les CRML de l'UFBFC ne sont pas des idiots, ils ont compris que vos attitudes amicales ont pour but de masquer vos pêches à l'info qui serviront de base à la prochaine réorganisation pour augmenter la productivité du terrain.

Les voit-on réagir contre les programmations non réglementaires ? Contre les notes fantaisistes ? Quand le parcours pro des CRML est attaqué ? La réponse est toujours non.

Avoir de la considération pour le facteur humain commence par plus d'honnêteté, les CRML ne sont pas des pigeons.

MON ETAT :
Disponible pour mes amis
Occupé(e) pour certains
Absent(e) pour les menteurs
Invisible pour les faux-culs !!

festine

Protocoles congés ULPRR, attention aux modifications...

Lors du dernier CHSCT, une simple présentation des nouveaux protocoles était proposée. Une vérification attentive nous a permis de remarquer que les dates proposées sur la zone BFC ne correspondaient pas du tout à l'esprit du protocole initial, à savoir que toutes les périodes devaient avoir au moins une semaine de vacances en juillet ou août. A l'initiative de SUD-Rail, nous sommes parvenus à réécrire le protocole afin que la première période commence le 3ème samedi de juin. Cela garantit une semaine en juillet. De plus, les 4 périodes des extrémités ont désormais la possibilité de demander, sur le cahier longue échéance, une semaine complète pendant les vacances scolaires au lieu des trois jours légaux. Cette ajout permet à ces mauvaises périodes d'avoir normalement une semaine de congé supplémentaire en vacances scolaires. Sur Chalindrey, du fait de la baisse des effectifs, le protocole qui dérangeait bien trop le bureau de commande a été revu, heureusement avec les agents eux-mêmes. Des modifications ont été négociées avec les militants SUD-Rail et les agents directement. Vos délégués ont fait le nécessaire pour vous informer et ne pas laisser passer des modifs qui auraient été à l'encontre des agents. Prenez contact avec Cédric Martin si vous n'avez pas toutes les infos...

Et nos AICR ?

Suite à une mauvaise campagne céréalière, la charge de travail assurée par les AICR est très compromise. Nous avons donc demandé à notre nouveau DU ce qu'il allait devenir des agents du roulement 272. Nous n'avons pas obtenu de réponse claire, juste qu'il faut revoir l'organisation de travail. Peut être proposer des détachements, ou d'autres postes Bref, rien de concret.

La perte des RHR va engendrer une baisse de salaire importante, SUD-Rail à demander à ce qu'une compensation financière soit mise en place afin de pallier à cette perte de trafic, qui, une fois de plus, est subite par les agents.

Message de la programmation sur PACIFIC

Le message avait beau parler d'un simple petit rappel, il nous a pourtant surpris. Petit rappel de quoi ? Aucun règlement ne parle de ça.

Renseignements pris, il apparaît que le bureau de commande souhaite s'appuyer sur l'article 24.3 du RH 0077.

Cet article a toujours existé mais n'a jamais été utilisé car le gain pour la production est ridicule.

Il ressort de cela que l'intention est bien d'essorer encore un peu plus les agents, il n'en ont jamais assez ! Emballé par cette « trouvaille », le programmeur s'est malheureusement un peu emballé pour finir par un message qui correspond à ses envies mais pas au RH0077. Sur notre intervention, la direction s'engage à rectifier ce message.

Et en vrai, il dit quoi, l'article 24.3 ?

Ce point dit que si une journée de votre roulement était supprimée suffisamment tôt, on peut programmer une autre journée en respectant le délai minimum de 10 jours avant.

En clair, pas de modification dans les 10 jours précédant, la journée intégrée ne peut pas être une journée fourchette mais une JS qui respecte tous les aspects réglementaires (durée du travail, durée des repos encadrants, etc...)

Quand on sait que le RH00677 dit que cette mesure doit rester exceptionnelle, on comprend que cette initiative est une mesure de gagne-petit si elle est appliquée comme prévu, à moins qu'ils aient eu l'intention de l'appliquer à leur sauce ?

Encore un bel exemple de travail d'équipe pour un service qui n'est jamais avare de demandes de services.

Ne vous contentez pas des affirmations aléatoires fournies par le bureau de commande, contactez vos délégués SUD-Rail à chaque fois que vous avez un doute.

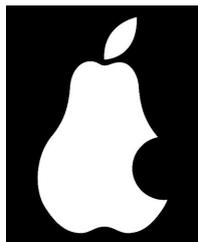


Psychodrame à Perrigny

Depuis quelques temps, certains agents doivent repasser la VAP (Visite d'Aptitude Psychologique), afin de répondre à la certification des conducteurs de trains sur le système ferroviaire Européen. Les modalités pour effectuer cette visite sont reprises dans la TT035. Extrait: « Pour la délivrance d'une première Licence, l'aptitude Psychologique n'a pas à être renouvelée si celle-ci peut être justifiée par une attestation d'aptitude conforme à l'arrêté d'aptitudes du 30 juillet 2003 ». Vos délégués SUD Rail ont décelé des pratiques inadmissibles de la part de la direction qui consistaient à renvoyer des agents à la VAP sans raison ni explication. **Pourquoi ? Simplement car l'entreprise a perdu leurs dossiers !** Nous avons aussitôt alerter la direction afin de rétablir au plus vite cette situation ubuesque. C'est à l'entreprise de faire le nécessaire pour retrouver ces dossiers. N'hésitez pas à vous rapprocher de vos délégués SUD Rail à propos de ce sujet.

Plus d'arrêt de travail après les accidents de personne, une vérité que les médecins ne nient plus.

Lors du dernier CHSCT, sollicité par SUD-Rail, le médecin du travail a confirmé, que lors des visites médicales qui font suite aux accidents de travail, il ne préconisait plus d'arrêt de travail car il est conscient que cela engendre, pour les titulaires de la licence, une VAS et donc un nouveau stress pour l'agent. Bien entendu, nous ne sommes pas là pour dire si tel ou tel agent a besoin ou non d'un arrêt suite à un tel événement, mais le constat est clair, depuis la mise en place de la VAS, plus aucun agent ne s'arrête. Pour rappel, la VAS dans ce cas, ne consiste pas à une visite complète.



NAN MAIS ALLO

Les nouvelles radios de desserte ATEX sont arrivées depuis plusieurs mois, ces radios étant obligatoires pour manœuvrer dans les EP pétroliers ne sont néanmoins pas équipées de « micro poire ». Vos délégués SUD Rail ont alerté plusieurs fois la direction sur la nécessité de ces micros déportés en phase de manœuvre.

Mais peut être devrions nous plutôt utiliser nos téléphones, plus légers et moins encombrants lors des refoulements..?

1+1=3 y aurait-il des « sous-agents » ?

Même si SUD-Rail demande ces sommes en augmentation de salaire et non en primes éphémères, nous savons tout de même compter.

La **PRIME** (exécution et maîtrise) 2,187 Millions d'euros pour 5261 agents soit 415 Euros en moyenne par personne.

La **GIR** (cadres et manageurs) 2,036 Millions d'euros pour 1422 agents soit 1431 Euros en moyenne par personne.

La **prime d'intéressement** (tout le monde) 2,825 Millions d'euros pour 6683 agents soit 422 euros par personne

Pour SUD-Rail le calcul devrait être fait ainsi:

$2,187+2,036+2,825=7,048$ Millions d'euros divisés par 6683 agents FRET SNCF

$7\ 048\ 000/6683= 1054$ euros par agent FRET

Si vous n'avez pas touché cette somme, demandez le complément à votre DPX, si vous êtes manager ou cadre et que vous avez touché plus, pensez à redonner le trop perçu.



Téléphone portable, la chasse aux sorcières est ouverte...

Il y a quelques années l'entreprise nous dotait de téléphone, au départ pour la commande, les appels au secours des PAC, puis celui-ci s'est rapidement transformé en compagnon de tournée afin de donner des infos, des modifications de commande, des demandes de services, des SMS olympiques ! etc... Habitué à être souvent sollicité et fait de société indéniable, nous avons tous pris le pli de laisser le téléphone à notre portée, avec les conséquences évidentes sur notre comportement... Récemment, des incidents majeurs ont eu lieu à l'ULPRR, ce qui a poussé nos dirigeants à mettre les bouchées doubles pour éradiquer le phénomène... notes, sujet de J et affichage sans retenu du comportement d'un agent à titre d'exemple et en envisageant une sanction contre lui. En CHSCT, les dirigeants nous demandent de réaliser une note CH sur le sujet. Afin que tous les acteurs soient bien conscients du problème, nous proposons aux agents de couper leurs téléphones après leur prise de service et de le rallumer en fin de service ou lors des arrêts. Nous pensons que cette méthode permet de limiter les tentations et également de ne plus être sans arrêt sollicité... Comme SUD-Rail l'avait signalé au président de CHSCT, il y avait fort à parier que cette préconisation ne plaise pas à tout le monde, et cela n'a pas manqué, puisque certains cadres estiment que c'est un besoin de pouvoir nous contacter et que cette préconisation va au delà du règlement. Sur quel pied doit-on danser? On ne joue pas avec la sécurité, soit les portables sont allumés, soit ils sont éteints, Il est évident que laisser le portable allumé en silencieux mais loin de nous en restant joignable n'est pas une position tenable ! SUD-Rail est intervenu dans toutes les instances pour rappeler que nous n'accepterons aucunement des contrôles inopinés hors des cas d'incidents de sécurité sur l'utilisation du téléphone d'entreprise. Les dirigeants de l'ULPRR et de l'UFBFC se sont engagés à respecter cela.

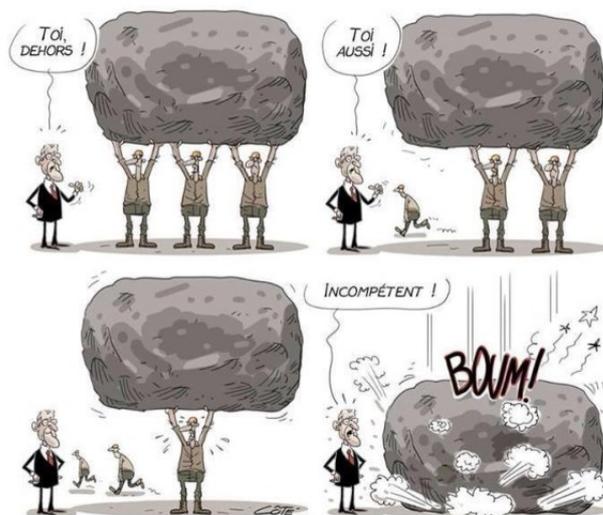


Qui veut la peau du 473 ?

Le roulement 473, à juste titre réputé difficile de par ses horaires et ses multiples compétences, s'est vu commander des études lignes Chalon. Nous ne connaissons pas l'impact que cela va avoir sur les JS et sur la grille du roulement, mais apparemment, cette manœuvre est réalisée pour réduire le budget « loc ».

Malgré les alertes de SUD-Rail à la direction quant aux conditions de travail de ce roulement, certains agents ayant intégré un autre roulement, et ceux qui réfléchissent à partir, la direction persiste et s'enfonce dans la même voie.

Nous pouvons, une fois de plus, constater que les coûts des « locs » prime sur « l'humain ».



Contrairement aux promesses annoncées en 2014 comme lors du conflit de juin, l'Etat ne reprendra pas la dette de la SNCF: Quelle surprise !!!

Rappelez-vous, c'était en pleine grève des cheminots, le premier ministre annonçait la potentielle reprise d'une partie de la dette du ferroviaire. Depuis un rapport parlementaire a été remis au gouvernement et conclu qu'il ne faut pas reprendre la dette du ferroviaire. Ce rapport nous explique que la dette du ferroviaire est passée de 20 milliards d'euros en 1997 à 39 milliards d'euros en 2015.



La dette s'est envolée à partir de 2010 de 7% par an, suite à la construction de 4 LGV simultanément. Mais en quoi les cheminots seraient responsables des investissements faits par Mr Sarkozy après le grenelle de l'environnement ?

Le rapport nous explique également que « la reprise de la dette provoquerait un signal négatif aux marchés financiers » et comme Mr Hollande n'est plus l'ennemi de la finance, il ne s'agirait pas de se fâcher avec eux. Ce serait également un signe « entraînant une contagion à d'autres entités publiques ».

Mais alors qui va payer la dette ?! Et bien ce seront les cheminots qui devront faire encore plus d'efforts et...les usagers qui payeront plus cher le train pour avoir moins de personnel SNCF à leur disposition.

VFLI abandonne Laroche

Il y a 4 ans, nos dirigeants nous annonçaient la larme à l'œil que FRET SCNF avait perdu sa pertinence sur le site de Laroche au bénéfice de VFLI.

VFLI, filiale SNCF, qui a déjà été condamnée à une lourde amende pour avoir joué d'une fausse concurrence au détriment de FRET. VFLI, seule entreprise ferroviaire affichant une croissance à 2 chiffres, mais comment font-ils ?

Il y a 4 ans donc, nous vous partagions nos interrogations sur la manipulation qui voyait VFLI retirer ses équipes du trafic de bois d'Autun, abandonnant ainsi un trafic moribond qui a disparu depuis à FRET SCNF pour les installer à Laroche. FRET délocalisait alors courtoisement ses agents pour laisser « la concurrence » s'installer sur ce trafic plus lucratif.

Aujourd'hui, VFLI souhaite quitter le site, sans doute dans une perspective arrangée de nouveaux profits. Avec toujours autant d'abnégation, nos dirigeants vont donc chercher à combler la désertion de la « concurrence », on pourra toujours dire qu'on a repris un trafic !

Les ADC de la DFAC seront donc sollicités, en revanche, FRET a demandé à VFLI de conserver les « prestations sol », rien d'étonnant quand on sait que l'UFBFC n'a pas réussi à faire les embauches qui lui revenaient... Embauches aujourd'hui gelées par un nouveau plan national de « redressement du FRET ».

Décidément, ça bouge à Laroche, voir l'article suivant...

Quelques nouvelles de ce qui se passe juste à côté,
chez nos collègues du voyageur de l'ETBFC



Projet de rattachement de l'UP Laroche à l'ET BFC

L'UP Laroche sera rattachée à l'ET BFC (Bourgogne Franche comté) au 1 novembre 2016. Ce projet comporte de nombreux reculs pour les 109 agents de cette UP. Les ASCT de Laroche suivront le 1 janvier 2017.

Tout d'abord il a pour seul but idéologique de regrouper dans une seule région l'ensemble de l'activité TER de la région BFC et ce à l'encontre de toute logique ferroviaire. La direction va mettre en difficulté le service rendu aux voyageurs de cette ligne. Alors elle peut bien changer le nom de la gare de Bercy et faire de grands discours sur l'impérieuse nécessité d'y améliorer le service, avec le rattachement de l'UP Laroche à la région BFC, elle va s'y mettre dedans toute seule.

Car si nous avons bien compris que la région veut garder la main, tant sur le matériel TER que sur les agents qui l'utilisent et ce afin de préparer la mise en concurrence de l'activité TER dans les années à venir. Nous ne comprenons pas l'intérêt que cela apportera aux usagers. **Car à n'en pas douter une fois que l'UP sera rattachée à la région BFC, la charge TER du roulement 160 de Paris ne tardera pas à la suivre.** Ce qui aura pour conséquence que plus aucun ADC et ASCT de Paris ne sera formé TER BFC. La direction va se priver d'une flexibilité indéniable qu'offre ces parisiens formés au matériel TER. Des trains seront calés à coup sûr, faute de conducteur ou d'ASCT.

Muté à l'ET BFC ou à l'ESV (Etablissement service Voyageurs) TER BFC ?

Nous entendons déjà des bruits de couloir sur la création d'un ESV sur la région BFC. Sans même nous confirmer le périmètre de cet établissement, à savoir regroupera-t-il les agents commerciaux, les ASCT et les ADC, autant de questions qui pourraient aider les agents à faire leur choix dans l'avenir professionnel qui s'ouvre à eux. **Car être dans un établissement traction ce n'est pas tout à fait la même chose que d'être dans un ESV TER, regroupant l'ensemble des métiers TER.**

Les IRP (Instances Représentatives du Personnels)

Il y a aujourd'hui 19 représentants du personnel de Laroche dans les instances, il n'y en aura plus que 5 demain. En effet 4 élus DP de l'ECT risquent de perdre leur mandat, 2 membres du CHSCT de l'ECT Laroche, 3 élus du CER PSE, et enfin 5 élus DP de l'ET PSE. Il ne restera plus que les 5 membres CHSCT de l'UP Laroche. **C'est donc une perte sèche de 14 représentants du personnel sur ces deux UP/UO.**

Les accords locaux

Si visiblement la direction maintient le parcours professionnel TGV sur Paris pour les ADC qu'en est-il des autres accords? Le maintien de la grille de RP à l'année, les protocoles congés.

Les notations

Qui siègera aux notations : à priori aucun élus du périmètre de Laroche, comment feront-ils afin d'être sûr que les positions récupérées par l'application du RH910 iront bien à qui de droit.

Les temps partiels

Quelle politique des temps partiels a le DET de l'ET BFC ?