

Les CHRONIQUES DES



SACOCHE



ÉTABLISSEMENT TRACTION DES PAYS DE LA LOIRE

AVRIL 2017

Sommaire

Page 1: Edito

Page 2: L'ETPL au cœur de la déclaration SUD Rail

Page 3: Montrouge, ETL, remisage, Sablé, ECR, formations

Page 4: Dans le fond des sacoches, le chiffre...

EDOUARD ET LES AUTRES !

C'était dans la soirée du vendredi 10 mars, après des mois et des années de harcèlement, notre collègue, ami, militant et délégué SUD Rail Edouard Postal s'est jeté sous un train dans sa gare, celle de Paris St Lazare, gare qu'il devait quitter par mesure disciplinaire. Une façon de se donner la mort lourde de sens pour les cheminots que nous sommes.

Qui était Edouard ? Pourquoi en est-on arrivé là ?

Edouard était un militant SUD-Rail à l'Etablissement Gares Transilien (EGT) de Paris St Lazare, délégué DP Maitrise (TC), longtemps membre du CHSCT de l'Escale, que de nombreux collègues connaissaient pour son engagement permanent aux côtés des cheminots, pour son engagement auprès des plus faibles contre toutes les injustices et les discriminations. Quels faits lui étaient reprochés pour que la direction s'acharne sur lui de la sorte ? Simplement son engagement syndical constant qu'il menait au quotidien avec force et vigueur.

Aujourd'hui, la direction SNCF donne donc les pleins pouvoirs à ses « managers » afin d'étouffer toute contestation et de poursuivre des politiques antisociales qui renforcent l'aliénation du salarié et lui font perdre toute envie de revendiquer ses droits. A la SNCF, le nombre de conseils de discipline explose ces dernières années avec des sanctions toujours plus dures prononcées par l'employeur. Aucune défense ni justice dans ces tribunaux patronaux où sont régulièrement prononcées des sanctions arbitraires, et anti-statutaires. D'ailleurs, un conseil de discipline est toujours à charge, puisque pour la Direction le but est de discuter du niveau de sanction et non de la culpabilité ou pas de l'agent. !



**MÉMOIRE À EDOUARD ET SOLIDARITÉ AUX AUTRES.
LA DÉLÉGATION SUD RAIL ETPL QUITTE LA DP**

La compétition acharnée entre tous, rend fou certains de nos dirigeants. Il n'y aurait plus d'argent pour les services public alors que l'accumulation des richesses par une minorité sur le dos des citoyen-nes est chaque année plus importante et indécente. Pendant ce temps, le travail tue, encore, au 21^e siècle. Le monde du travail est devenu un monde de souffrance psychologique, soigneusement entretenue par le dumping social induit par un taux de chômage élevé qui dissuade les salariés de faire valoir leur droit au respect.

Après Edouard, quelques jours plus tard, un autre cheminot syndiqué CGT, Frédéric Hein, également sous le coup d'une procédure disciplinaire se donnait également la mort à Mulhouse. Notre collègue Nathalie Pradelle, cadre horairiste, secrétaire de CHSCT, déléguée du personnel et militante SUD Rail à la DCS à Saint Lazare est sous la menace d'une radiation des cadres après avoir été pistée, épiée, accusée de déstabiliser les managers et même de ... marabouter son équipe.

En solidarité avec nos camarades qui subissent une répression syndicale indigne, en mémoire de notre ami Edouard, du camarade cégétiste Frédéric, mais aussi d'Alain de l'équipement en Aquitaine, de Michel de l'EIC de Dijon, de Mickaël du Matériel de Saintes et d'autres encore dans de nombreuses entreprises souvent passés sous silence et en soutien à notre déléguée SUD Rail Nathalie, la délégation SUD Rail de l'ETPL a quitté la réunion du personnel à la fin des différentes déclarations préliminaires.

MILITER N'EST PAS UN CRIME, MAIS POUR NOUS TOUS, UN DEVOIR.



L'ETPL au cœur de la déclaration DP de SUD Rail.

Monsieur le Directeur, messieurs les représentants de la direction, ne croyez surtout pas que la région des Pays de la Loire est préservée.

(LE MALAISE)

... les réorganisations que vous mettez en place dans une recherche perpétuelle d'économie pour répondre notamment aux exigences de l'autorité organisatrice, créent beaucoup d'inquiétude chez les agents. La polyvalence accrue que vous voulez mettre en place, déstabilise profondément les repères des agents et les collectifs de travail. L'insuffisance des effectifs dans de nombreux services, la diminution des temps partiels, et la demande de productivité sont autant de critères qui font ressortir un malaise dans toutes les catégories de personnel. Vous ne mesurez certainement pas les conséquences de vos projets tant ils sont néfastes pour les conditions de vie et de travail des agents mais, ils n'apportent surtout rien de bon pour garantir un service public ferroviaire de qualité et en toute sécurité. Ces dernières années, sur l'ETPL, le climat s'est profondément dégradé entre les agents, l'encadrement et la direction. L'autoritarisme de certaines personnes de l'ETPL à l'abri du regard des délégués, n'est pas supportable. Vous n'imaginez pas combien sont pesantes vos orientations de politique d'entreprise. C'est l'accumulation de problématiques que vous nommez « irritants » qui impactent quotidiennement les conditions de vie et

de travail des agents qui en sont les causes, et la liste est longue : « La remise en cause des protocoles congés, de la grille de repos à l'année, le chantage à la charge, la flexibilité, les appels sur les téléphones portables de la commande ou au cours de la journée de travail, la non reconnaissance financière des agents pour service rendu tel que le non versement de l'IMC enfrenant le RH677, la pression insidieuse sur les agents pour limiter les études de lignes sur le terrain, l'augmentation des demandes d'explications.

(LES JOURNEES DE SERVICE)

SUD Rail s'interroge également sur la volonté de l'ETPL de vouloir améliorer la qualité de vie et de travail des agents dans les roulements. En effet, les remarques des agents et des CHSCT ne sont pas prises en compte. Est-ce que les concepteurs roulements s'attardent sur la pénibilité et la difficulté d'une journée de service, sur le type de train, les temps de RHR, le nombre d'arrêts, les risques d'hypovigilance, l'enchaînement et l'équilibrage des JS et des RHR, la conduite agent seul qui accentue le stress en cas de problèmes en ligne ? Non, les activités, sorte de fantômes, ne sont là que pour faire rentrer des JS dans des cases. La sécurité est relayée au second plan. Preuve en est, la suppression de l'autorisation de départ par le chef de service dans les gares de Rennes et Redon lundi prochain, alors qu'aucune information n'a été transmise aux agents et aux élus !

(LES RELATIONS HUMAINES)

Les relations humaines ne sont donc pas au beau fixe. Les remarques désobligeantes de certaines personnes dans les commandes ne sont pas tolérables et signe d'une mise sous pression de l'ensemble des salariés de l'entreprise. Si parfois les tords sont partagés, il est de votre ressort monsieur le directeur de trouver des solutions objectives avec les élus DP et membres CHSCT pour remédier à ses difficultés.

D'autres éléments viennent alimenter la crainte des agents sur leur avenir. L'intégration de l'ETPL dans un établissement unique. Jusqu'à maintenant, vos propos se veulent rassurant et à vous écouter, cette nouvelle organisation devrait régler pas mal de choses. Reste à savoir pour qui ? Nous aimerions tant vous croire, mais les expériences du passé telles-que la séparation du fret en lien avec l'ouverture à la concurrence démontre le contraire. On peut en faire un parallèle puisque dans la future convention TER l'expérimentation de la concurrence y est inscrite. Justement sur ce sujet, est ce que la SNCF ne voit-elle pas d'un bon œil la pression de la région pour imposer aux cheminots ce qu'elle n'a pas pu faire autant qu'elle le souhaitait ces dernières années grâce à la lutte des cheminot-es avec SUD Rail ? N'est-ce pas une occasion de faire du dumping social ? Que reproche réellement l'autorité organisatrice à la SNCF en termes de qualité de service ? La direction de la SNCF jouerait un double jeu pour placer une filiale avec un produit clé en main, d'où la raison d'être d'un l'Etablissement unique TER ? Tout cela est-il vraiment nécessaire, en quoi cela va améliorer le service aux usagers, quel intérêt collectif et individuel pour les agents ?...

**Les agents sont inquiets, entendez ce que l'on vous dit,
car la souffrance au travail ne se lit pas toujours sur les visages....**



EVO PMP-Montrouge , l'axe gratte encore !

Comme si les journées TGV n'étaient pas assez chargées, la Direction de l'axe a décidé que les TB devaient être formés pour faire des évolutions entre PMP et les ateliers de Montrouge. SUD Rail a rencontré le DET de l'ETPL dans le cadre d'une DCI. SUD Rail estime que l'apparition progressive des évolutions sur différents sites va dégrader les conditions de travail et engendrer une déqualification des roulements TGV qui sont généralement des « roulements de fin de carrière ». De plus, l'emploi CRML est menacé. Le DET explique que toutes les activités cherchent à diminuer leurs moyens. Le COS atlantique veut avoir sous la main des conducteurs TB3 en cas d'aléas de production suite aux nombreux travaux dans les grandes gares. Pour

nous rassurer, la Direction dit qu'il n'est pas question d'intégrer ces EVOS dans les roulements. Pour SUD Rail, les CRML sont les mieux placés pour répondre à la demande du COS. Il faut rappeler également que pour le site de Rennes, des évolutions Villebois sont en roulement et que les ADC ne peuvent plus se restaurer sur ces JS. Pour SUD Rail il est hors de question de faire des études de lignes autrement que sur le terrain. Les autres moyens ne devant servir que pour des compléments d'étude et par pour l'étude initiale. Des Agents ont eu des JS inadaptées pour bien étudier le site complexe de Montrouge. Sous couvert du DET, les agents peuvent redemander une étude si cela leur paraît insuffisant. Alors n'hésitez pas !

Pas d'études de lignes au rabais.

Ces derniers mois, nombreux sont les agents ayant eu des difficultés sur l'organisation des études de lignes. Parfois même une autorisation ZTER et Autom 200 sur Le Mans faisait office d'étude de ligne. Si la TT035 (texte sous l'appli syspré) a été modifiée malgré la contestation de la fédération SUD Rail lors de son écriture, il n'en reste pas moins qu'il faut dissocier une autorisation d'une étude de ligne ou de site. En cette longue période de sous effectifs, tout est bon pour la Direction, même à rogner sur la sécurité. Elle admet d'ailleurs que les études sont montées en tenant compte des contraintes de la production. Sauf que ce n'est pas les responsables de la feuille ou d'autres cadres qui seront en tête de train. La délégation SUD Rail a alerté la Direction sur ce sujet.

Ne cédez pas à la pression, appelez un délégué SUD Rail.

Remisage ?

Notion inconnue il y a encore quelques mois, le remisage est constamment graphiqué dans les roulements. La délégation SUD Rail a demandé la référence précise de l'article de la TT009 concernant le remisage et comment sont primées ces tâches en lieu et place des EVO ou manœuvre (km, temps en tête du train etc...). La réponse incomplète de la direction comme à son habitude, clarifie tout de même certaines choses. Elle répond que toutes les évolutions supérieures à 2 km sont payées au km (prime de parcours + prime complémentaire). Les parcours inférieurs sont à graphiquer en temps de manœuvre au départ ou à l'arrivée du train, 10 mn de manœuvre sont payées comme 1 km de parcours, il est à noter qu'à l'arrivée et au départ du train une MAD est déjà prévue.

Donc à chacun d'ajouter la manœuvre ou l'évo pour ne pas travailler « gratos » Mais attention, nous avons des remontées comme quoi ces tâches ne seraient pas payées. **Les agents doivent nous signaler précisément les jours concernés.**



Sablé pas à SUD Rail !

Pour l'instant, toujours pas d'info concrète sur le montage des JS TER GV et la taille du roulement 160 de Nantes. Un changement salutaire est intervenu depuis la dernière DP. Une partie de la charge TER TVM (14 JS sur 60 environ) sera attribuée au Mans comme nous le demandons depuis un an. Compte tenu de l'urgence et des gros problèmes d'effectifs, tous les ADC du Roulement 100 du Mans seraient formés 21700 pour assurer de la charge sur la virgule de Sablé pendant l'été. Les JS FAC dans le roulement ne seront pas suffisantes, donc il faudra débricoler parfois les agents ! Pendant ce temps, les nouveaux formés TGV assureront en priorité des JS TGV pour parfaire leurs nouvelles connaissances. Plus tard un roulement R120 pourrait voir le jour. C'est une belle opération pour la Direction. D'un côté pas de pénétration et pas de prime TGV pour les agents du 100 du Mans soit : 22,89€ en moins par JS et de l'autre pas de pénétration pour les agents du TER de Nantes. Dans le même temps le DET donne 313€ par mois de prime aux supers Fac. Que donnera-t-il pour tous les autres ADC de L'ETPL qui rendent continuellement des services à la production l'IMC???????

SUD Rail va prendre ce sujet à bras le corps. La Direction devra sortir son porte monnaie à un moment ou un autre !

FORMATIONS

Nantes : 9 stagiaires au module 5 dont 1 moyen et 1 qui éprouve des difficultés.

8 sur 12 encore en formation au module 3 dont deux en difficulté et attente de revalidation.

Une mise en stage de 5 CRTT vers TB est envisagée à partir du 12 décembre.

Tours : 08/2016 de 6 stagiaires (5 NS et 1 LM), une autre 09/2016 de 12 stagiaires, reste 8 (6 LM, 2NS)

Rennes : 3 ATT TS (2 LM et 1 NS), 1 autre de 12 reste 11 stagiaires. (8 NS, 3 LM)

Lille : 5 CRTT sur TB (5 NS)

2 formations de 12 stagiaires sont programmées pour 2017 dont une doit débuter début juin. (les stagiaires sont en cours de recrutement.

TGV: avril 2017 de 6 ADC. (2NS 4LM)

Une troisième formation est programmée en septembre 2017 et validée.

Formation TVM au TER: Une première formation a débuté le 3 avril dernier. C'est une première en France. Cette formation est similaire au TGV avec des adaptations dues à la vitesse et à l'EM.

Des salariés d'ECR bientôt sur l'ETPL.

Suite aux licenciements de 300 personnes chez ECR (filiale fret en France de la DB), la SNCF avait annoncé qu'elle serait prête à reprendre près de 120 conducteurs d'ECR. La Direction de l'ETPL va en bénéficier. Une formation d'agents d'ECR devrait être lancée courant juillet, pilotée par la direction de la traction et réalisée en CPFT. Ce serait une formation de 4 mois. Ces agents sont les bienvenus mais quelques questions restent en suspens, comme le type de contrat.

DANS LE FOND DES SACOCHES



- ♦ **Titre de transport** : SUD Rail a interpellé la direction concernant les titres de transport nécessaires dans une JS. En effet il est inacceptable que la direction ne sache pas à quel taux elle rembourse les titres de transport puisqu'elle a été alertée à plusieurs reprises en réunion de DP et qu'elle a escroqué par ignorance (ou pas), les ADC en remboursant les titres de transport achetés individuellement au tarif des titres de transport achetés par carnet et ramené à l'unité. Depuis une communication par mail pro a été diffusée aux agents. Les tickets de métro sont remboursés aux taux de l'unité soit 1,90€.
- ♦ **Etude de ligne LGV BPL** : pour les Tégévistes, début le 20 avril. Un aller-retour LM-RES sous le régime des essais. Une partie sera faite via vidéo pour les entrées et sorties Connérré !! Pour le TER, des trains d'essais se feront les 4 et 25 avril.
- ♦ **Retour des détachés**. Les deux agents détachés de l'ET PACA et ET Rhône Alpes reviennent au 1/06. Celui de l'ET PRG au 1/07.
- ♦ **Sécurité sacrifiée en Bretagne** : le 3 Avril, la Direction a supprimé les autorisations de départ en gares de Redon et Rennes. SUD Rail a poussé son coup de gueule, car encore une fois l'information s'est faite au dernier moment ! Ce qui compte c'est de supprimer du personnel et transférer le maximum de tâches au conducteur. Jusqu'où la Direction de la SNCF ira-t-elle?
- ♦ **Temps partiels**. Une légère lueur d'espoir pour les demandeurs. La direction travaillerait sur les critères pour en redonner.
- ♦ **Visites médicales du travail**. Le retard au jour de la DP est de 81 agents. « Mais pourquoi tu tousses tonton ? »
- ♦ **Il faudra près de 12 agents supplémentaires**, hors sortie de stagiaires, pour assurer la charge de la virgule et le cadencement sur la région. Sinon? Un plan de transport adapté est possible pendant l'été. Ça sent mauvais quand même !!!!!

VOS ÉLUS SUD RAIL ETPL DP:

Didier GUIBERT NS
06 19 05 43 55

Pascal BARBIN LM
06 24 59 46 80

Mickaël BOURRASSEAU NS
06 12 47 82 01

David DENIS NS
06 79 46 52 13

Vincent BOUDAUD LM
06.49.42.40.44

William BREARD LM
06.14.20.09.51

Nicolas MALLET LM
06.21.31.22.91

Gaël BRIGAND NS
06 23 34 40 06

Prochaine DP : 9 Mai

Vos questions
par écrit ou par mail

sudrail.etpl@gmail.com



sudrail.etpl

Pourquoi adhérer à SUD Rail ?

Si vous voulez avoir une réduction sur une mutuelle, ou sur un abonnement internet, ne venez pas à SUD Rail, ce n'est pas notre créneau. A SUD Rail on y adhère pour des valeurs sociales et par conviction. Se syndiquer à SUD Rail c'est aussi faire partie de Solidaires pour partager des idées avec les copains et copines du privé et du public au travers l'interprofessionnel. C'est aussi aider les militants à trouver des solutions pour obtenir des revendications. Puis, au fil du temps, l'adhérent peut devenir militant car le délégué ou représentant du personnel n'est pas éternel. Les acquis sociaux ne sont pas tombés du ciel mais obtenus par les combats de nos aînés.

Renseigne-toi auprès d'un délégué SUD Rail.



ET SI ON BLAGUAIT !

« Technocrates, c'est les mecs que, quand tu leur poses une question, une fois qu'ils ont fini de répondre, tu comprends plus la question que t'as posée ! » Coluche



C'est la prime promise aux ADC sollicités par la Direction de l'ETPL pour prolonger leur activité. Ce processus est demandé par la Direction de la traction. 2 ADC sur l'ETPL seraient pour l'instant concernés.

Par contre, la direction n'a même pas un Kopeck à filer pour ce qui est de la prime de pénétration sur la LGV en ZTER entre Sablé et Laval !

