

COMPTE RENDU REUNION DP JANVIER 2017

Le DET a pris le pli de ne plus siéger en DP. Il préfère désormais se faire remplacer par son adjoint. Il témoignait pourtant, avec une grande détermination, de l'importance qu'il portait à cette réunion bimensuelle, appuyant ses propos de sa présence, qu'il rappelait non obligatoire, mais indispensable à un dialogue social de qualité. SUD-Rail a désormais bien compris, à quel niveau se situe le dialogue social pour ce dirigeant. Point positif, la réunion n'était pas entachée systématiquement de langue de bois !

Aucune délégation n'a souhaité écrire de déclaration liminaire pour cette réunion du 10 janvier. Pas même nous. Il faut dire que lorsque nous nous adressons à la Direction, nous le faisons dans le but d'obtenir des réponses, des explications ou au moins une petite réaction. Depuis plusieurs réunions, le DET ne se fatigue même plus à répondre, appliquant sûrement les directives nationales, dans une obéissance apathique mais pathétique !

Le but de la Direction Nationale n'est pas de rendre notre belle entreprise plus compétitive en matière de sécurité et de régularité. Non, elle prépare le terrain à la concurrence, pas pour la contrer mais pour lui faciliter les choses.

Son seul but est d'y installer le climat nécessaire à la destruction (déjà bien entamée) de toute notion de service public, une baisse de la sécurité laissant place au risque calculé, ainsi que, bien sûr, la fin de nos droits de cheminots, ce Statut et ces règlements anachroniques dans une époque où le salarié n'est plus qu'un consommable que l'on jette après usage.



Les dirigeants de l'ESV TER RHENAN collaborent de bon cœur avec ces directives. Comme d'habitude ils sont les élèves zélés qui pour faire bonne mesure vont encore plus loin que les autres.

Dans ce cadre pour SUD-Rail il ne reste que deux choix :

- Nous laisser écraser de plus en plus fermement, comme l'ont fait les postiers, les France Télécoms, EDF et le privé avant nous.
- Ou ne plus faire confiance à ces dirigeants autodestructeurs et aiguiller à nouveau la SNCF dans la bonne direction.

Pour cela les cheminots devront cesser dès maintenant de se tourner vers ceux qui valident toutes ces réformes absurdes et dévastatrices et au contraire accorder leur confiance à ceux qui luttent au quotidien pour inverser la tendance, parvenir à sauver le chemin de fer Français, notre entreprise et nos conditions de travail.

La répression syndicale extrême dont nous avons été victimes prouve qu'ils nous craignent bien plus qu'ils ne le laissent penser. Il est encore possible de contrer ces orientations désastreuses. Mais seul le soutien que vous pouvez nous apporter nous donnera la force nécessaire.

Restez informés, vigilants et mobilisés autour de notre action syndicale contre la destruction de nos métiers.

Voici la teneur des réponses qui nous ont été données à l'écrit et à l'oral lors des débats.

Paiement des IMC

La prise en compte des IMC sera notée par la commande conformément au RH0677 suivant les précisions de la cour de Cassation.

Sauf que: Pour la direction les consignes données à la commande indiquent que la modification doit être entre la fin de service précédente et la prise de service suivante. **C'est faux** et ne correspond pas à l'ordonnance de la Cour de Cassation.

La Direction doit donc relire exactement le jugement pour clairement établir, une bonne fois pour toutes, que **toute modification affectant le tracé de la commande initiale doit faire l'objet d'une indemnité.**

Pour l'effet rétroactif (3 ans de rattrapage), les modalités sont à définir au niveau national (réponse officielle).

Il est probable qu'un **forfait indemnitaire soit attribué en fonction d'une moyenne de modifications par agent.**

Mais quid des agents qui ont noté précisément les modifications dans leur programmation (sur un carnet) ? Pour SUD-Rail un agent doit pouvoir être indemnisé à la hauteur de ses modifications réelles lorsqu'elles dépassent le forfait.

Dans le cas (certainement majoritaire) des agents qui n'ont pas gardé de traces écrites de leurs modifications, un forfait correctement calculé reste une option envisageable.

N'oublions pas que nous avons tout tenté depuis 5 ans pour faire appliquer la loi (cela aurait évité bien des soucis), la Direction n'a rien voulu entendre. Aujourd'hui c'est à eux d'assumer leurs torts. Désormais pour l'application et le rattrapage c'est zéro tolérance : Ils se débrouillent pour rembourser ce qu'ils nous doivent.

Et si la somme leur paraît trop élevée, qu'ils réalisent enfin que les modifications dans une journée de services ne doivent intervenir qu'en cas de circonstances accidentelles ! La charge de travail est assurée, malgré un sous-effectif évident, grâce au numéro de jonglage quotidien de l'ensemble des agents. Cette situation mérite évidemment des compensations et doit cesser au plus vite, au risque d'en voir imploser certains !

Accompagnement en LAF

Le nombre élevé de questions des collègues de la LAF laissent penser à une dégradation des conditions de travail pour les brigades de contrôle. SUD-Rail augmente sa vigilance, faites nous remonter toutes les infos qui pourront nous permettre de faire respecter vos droits.

RHR dit Fictif : Les promesses de la direction sont en train de tourner en eau de boudin. Il y a un certain nombre de modifications de service qui transforment une tournée au terme de laquelle l'agent aurait pu rentrer dormir à la maison, en tournée qui ne le permettra finalement pas.

On imagine bien les difficultés d'organisation liées à ses modifications en cours de journée...

De plus vous êtes nombreux à la LAF à voir vos congés refusés. Pour le DUO Trains, lorsque le service le nécessite c'est normal. Sauf que l'on se rend compte (voir ci dessous) que l'UO Trains est le mauvais élève en matière de reliquats et que l'on peut s'attendre à ce que l'effectif soit suffisant pour que chacun puisse prendre ses congés dans les délais légaux !

Congés refusés

Certaines UO tiennent compte des congés refusés aux agents, d'autres non. Soit disant des limites techniques liées aux logiciels de commande utilisés pour gérer les congés volants. (Même réponse qu'en 2016)

Le chiffre du nombre de congés refusés est capital. Nous sommes persuadés que voir ses congés refusés génère du stress et un sentiment de non reconnaissance du travail accompli le reste de l'année. Il est techniquement parfaitement possible de tenir compte de ces chiffres. Nous demandons à la direction de cesser l'omerta et de nous donner les chiffres afin de nous permettre de remplir notre rôle.

Chiffre des reliquats:

UO TRACTION Autour de 4,9 CA/agents **UO TRAINS** Autour de 6,1 CA/agents

UO ESCALE 3,39 j/moyenne **UO VENTE** 0,72 j/moyenne

-----Sud-----

Solidaires, Unitaires, Démocratiques



Attribution des 52 Repos double en 2016

L'UO escale dénombre 38 agents à ne pas avoir bénéficié de l'attribution de 52 repos double en 2016. M. BENEDIC le DUO n'essaie même pas de nier que le sous-effectif de son UO est responsable de la situation.

Il affirme que les agents qui ont « fait un effort » auront une prime. Si vous estimez que vous en faites partie, mais que vous n'avez rien touché, rapprochez vous de vos délégués SUD-Rail.

Le DUO vente qui répond sur le projet de réponse que 60 agents n'ont pas bénéficié de leur repos double, n'a visiblement pas compris la question car il doit se renseigner sur la réponse qu'il a apporté, mais qu'à priori il n'est pas d'accord avec ce chiffre... Nous avons attendu avec impatience de voir sa réponse définitive (sur le Compte rendu reçu le 17 janvier), visiblement il s'est enfin mis d'accord avec lui même et confirme le chiffre (scandaleux) de 60 agents.



Quand à l'UO Traction on remarque que s'il y a un lissage mensuel dès le début de l'année pour être bien certain que personne ne bénéficie de plus de 116 repos, aucun lissage à l'année n'est fait pour s'assurer que tout le monde ait bien ses repos doubles.

Résidence BELFORT

L'avenir de la résidence Belfort se dessine plus précisément chaque jour.

Ligne 4 : Mr Richert a déclaré vouloir laisser l'exploitation de la ligne 4 à la Deutchbahn tant il était mécontent de la gestion de cette ligne par SNCF. On ne peut guère l'en blâmer, cette ligne a été laissée à l'abandon pendant des années.

Pour l'adjoint DET, le salut viendra des *Coradia Liner*, sorte de Regiolis version grande ligne.

Nous nous contenterons d'espérer que le regain d'intérêt politique pour les trains d'équilibre du territoire apportera son lot de décisions intelligentes pour un retour du service public au cœur de nos métiers.

A consulter sur internet, les quatre engagements de Pepy pour la ligne 4 :

<http://www.lest-eclair.fr/596680/article/2016-11-21/ligne-4-les-quatre-engagements-de-la-sncf>

Belfort-Delle

L'exploitation en navette de Belfort à Delle et de Belfort à Belfort-Montbéliard TGV (6km) est jugée difficile à placer dans un roulement TB. Une orientation vers une exploitation par des CRTT est envisagée...

Sud-Rail informe la direction que le directeur de la traction Mr Driholle a d'ores et déjà écarté cette solution, refusée par les CFF (qui ont largement financé la ligne). Pour Sud-Rail une tournée uniquement composée d'aller-retour de 6 km n'est certes pas une solution. Pour autant d'autres possibilités sont envisageables si un panachage est intelligemment réalisé afin de ne pas créer de "tournée épouvantail".

L'ouverture de cette ligne est une bonne nouvelle car elle crée de la charge de travail, ne la gâchons pas.

Temps partiel

Les demandes de VT le week-end sont traitées comme les autres **sauf à l'UO Vente**, où l'on impose des congés à la place des VT sur les week-ends.

Nous avons insisté pour recevoir la note interdisant aux agents d'utiliser leur temps partiel aussi librement que dans les autres UO. La position du DUO est inacceptable.

Lorsqu'un temps partiel est pris pour s'occuper des enfants, est-il normal de se voir refuser le droit de poser sur les jours les plus difficiles pour assurer leur garde ? Les seuls pendant lesquels on peut profiter pleinement d'eux.

Le RH00662 dit : Le succès du temps partiel repose sur une réelle volonté d'adapter l'organisation du travail.(...)

Par ailleurs, le volume d'heures de travail dégagé par les salariés passés à temps partiel doit permettre un volume équivalent d'embauche au cadre permanent.

SUD-Rail rencontrera la Direction sur le sujet en DCI.

Sureté

Arrêt du train et ouverture portes sur ordre de l'ASCT :

Pas de procédure claire, notamment du côté conduite. Une plaquette a été éditée suite à l'événement survenu dans le THALYS. Elle définissait maladroitement la procédure à suivre pour les ASCT et a été finalement retirée.

Depuis plus rien... SUD-Rail renouvelle sa demande d'un CHSCT extra commun (Traction-Train) pour définir ensemble les modalités à mettre en œuvre lors d'événements similaires.

Difficulté d'intervention de la SUGE et de la police :

Les appels au 19 sont souvent l'occasion d'une classification des priorités qui dépassent la compréhension des agents. En effet un homme exhibant un couteau de 20 cm en gare de Mulhouse n'a pas été jugé comme prioritaire pour une intervention !!!

Il ne fait aucun doute que la SUGE doit connaître des difficultés de gestion liées à un nombre de plus en plus conséquent d'appels, à effectif constant, pour faire des choix aussi drastiques dans ses interventions.

La vidéo caméra vendue par la Direction comme solution à tous les problèmes ne semble pas efficace, pas plus que le partenariat étroit avec les forces de l'ordre.

Décès d'un voyageur dans une rame EAS :

L'agent de conduite est resté seul à quai pendant deux heures. La situation était visiblement très compliquée à gérer. Pour la Direction le COP aurait dû déclencher l'astreinte immédiatement.

L'agent n'a pas souhaité se mettre en arrêt suite à ce choc psychologique car la loi lui aurait imposé une VAS.

La Direction est tributaire de cette loi. Pour autant cette question de la VAS automatique peut pousser les agents à ne pas s'arrêter même quand c'est nécessaire.

Pour SUD-Rail il peut y avoir un risque ferroviaire. Nos dirigeants doivent s'en soucier et faire remonter au plus haut.

Outils connectés

Le futur téléphone des conducteurs sera un Samsung Xcover 3 (en photo) avec le même abonnement (sans data...).

Le SAV des anciens téléphones est toujours assuré. Le modèle Archos F28 est utilisé en dépannage pour les agents non GFU.

Outils SIRIUS

Malgré la disponibilité totale des cordons d'alimentation iPad dans tous les commerces, les livraisons sont dépendantes du stock fournisseur.

Il est impossible d'acheter puis de se faire rembourser un cordon.



Informations diverses

- Les deux lignes de la grille du 120M grisée temporairement seront à nouveau graphiquement matérialisées, afin que personne ne les oublie.

- Les agents qui souhaitent avoir accès au TCA (WC, café...) doivent se rapprocher de l'appui local pour mettre à jour leur Pass Carmillon.

Le compte rendu complet est disponible dans tous les dépôts et résidences.

Ainsi que sur le site internet : www.sudrailstrasbourg.fr

Pour toutes précisions rapprochez vous de vos délégués SUD-Rail.

Prochaine réunion DP : **le jeudi 16 mars**

Envoyez nous vos questions par mail ou téléphone au moins 3 jours avant.

sudrail.sg@gmail.com

-----**Sud**-----

Solidaires, Unitaires, Démocratiques