



## SUD RAIL : DIURNA-AURA n°2

13 mai 2019



en PJ , le bulletin DIURNA-AURA n°2 et aussi une compilation de tract Sud Rail

### **Amiante !!! la direction continue à exposer les travailleurs.**

**SUD-Rail** a de nouveau été interpellé par les agents du terrain pour un problème d'amiante sur wagon fret non repéré. Dès ce signalement, nous avons déposé un droit d'alerte, afin de pouvoir protéger les travailleurs. Lors du CSE extraordinaire qui en a découlé, le directeur du Matériel AURA qui se trouvait face à l'inspecteur du travail faisait grise mine. Ses propos qui ne sont guère rassurants pour l'avenir de la traçabilité des pièces en amiante, il nous a annoncé l'abandon de la base MARGO pour la fin de l'année, n'avaient aucune forme de cohérence.

Aucune justification crédible sur l'envoi de personnel SNCF devant travailler sur wagons portant des pièces en amiante, ni sur le fait de n'avoir prévenu aucune entreprise pouvant travailler aux abords ou sur les wagons laissant ainsi des travailleurs s'exposer à un produit chimique dangereux.

Malgré l'enquête demandée par le CSE, la direction ne prend pas le sujet de l'amiante au sérieux. Elle a produit des modes opératoires, qui selon l'inspection du travail, ne correspondent pas à la réglementation du travail, et au lieu de les retravailler elle continue de les diffuser dans d'autres CSE.

**SUD-Rail** a réussi sur le périmètre du CSE AURA, à refaire faire, par la direction, les modes opératoires

et la stratégie d'échantillonnage (nombre de fibre amiante émis lors d'une opération de maintenance).

**SUD-Rail reste vigilant, afin que la protection des travailleurs ne soit pas une variable d'ajustement en fonction de la sacro-sainte économie, et que les mesures de protection collectives et individuelles soient étendues à l'ensemble des travailleurs du rail.**

## Réorganisation de l'Arbresle

Le DUO nous explique que la réorganisation a pour but de préparer l'augmentation de la charge. Il nous indique que la polyvalence est vitale, mais que pour certains métiers spécifiques, un retour en arrière est en train d'être fait afin que des agents ne réalisent pas une tâche une seule fois par an.

Il veut donc modifier le roulement et instaurer une réserve. Après consultation des documents, nous avons pu voir que les roulements étaient incorrects (115 RP au lieu de 118). Les fiches de postes ne sont pas présentes dans le dossier

Au vu de tous les éléments manquants, nous avons décidé que la réorganisation devait nous être représentée au prochain CSE

## Astreinte Vénissieux/Vaize

Pour la direction, un agent de réserve peut être commandé d'astreinte. Nous avons interpellé la direction sur le fait qu'un agent puisse faire 24 h d'amplitude au titre de l'article 50c : ils nous répondent qu'effectivement, dans certains cas, ils pourront aller jusqu'à 24 h, mais que cela sera très exceptionnel (continuité du service public, etc.).

Si un agent venait à faire plus de 12 h, il serait considéré « *hors normes* », et un taxi lui serait affrété afin de rentrer chez lui ou la réservation d'un hôtel le cas échéant.

Nous avons alors interpellé Monsieur Vaillant afin de lui demander si pour lui un agent tenant un poste de sécurité pouvait tenir son poste pendant 24 h au titre de l'article 50c : il nous a répondu qu'il était du même avis que Monsieur Petit (il a passé tout le dossier sur son téléphone portable).

Une astreinte-cadre est bel et bien prévue, mais rien n'est clair

## Réorganisation à Vaize

Nous avons demandé à la direction s'il était prévu de mettre un ADPX et un DPX qualification F. Dans un premier temps, ils nous ont répondu que le tableau présenté dans le dossier comprenait un ADPX qualification et un DPX qualification F, mais après quelques discussions, Monsieur Petit nous confirme que, dans un premier temps, il serait possible que l'ADPX soit qualification F.

Il nous explique donc que mettre une qualification supérieure, sur un poste prévu à la qualification E, n'est pas dérangeant.

— > Cela nous amène donc à réfléchir sur ce qu'il se passe entre les qualifications B et qualifications C

## FERMETURE DE L'AUTO-TRAIN

L'Auto-Train est une activité ferroviaire qui date de 1957. Ce service consiste à faire transporter sur de longues distances des voitures et des motos sur des trains. Appelé autrefois Train Auto-Couchettes (TAC), ce service public a sûrement évité des dizaines de milliers d'accidents de la route depuis sa création. Par ailleurs, l'empreinte carbone de ce mode de déplacement a prouvé son efficacité en termes de rejet de CO2.

***Mais ça, c'était avant... Avant que la SNCF n'ait plus l'objectif du service public ou de l'écologie, mais seulement celui du business !***

En 1980, les TAC transportaient 200.000 véhicules, 62.000 en 2016 et enfin 33.500 en 2018. Cette baisse de trafic a été complètement orchestrée par la SNCF. En supprimant les trains couchettes, les voyages internationaux, en passant de 12 gares desservies à 5, et enfin en limitant les circulations aux seuls mois d'été, c'est bien le déclin qui a été organisé par les dirigeants.

***Autant dire que cette activité a été complètement sacrifiée sur l'autel de la rentabilité, au détriment du service public et écologique !***

***Pour remplacer un service public écologique et pratique, la SNCF met en place une start-up en vue d'uberiser ce service.***

**Résultat : un service plus cher et une catastrophe écologique !**

Histoire de dire que le service existe toujours, la SNCF propose de passer par une start-up : Expedicar. Une société type UBER qui utilise des auto-entrepreneurs pour... conduire leur voiture confiée ; c'est la pire solution écologique, car cela ne retire aucun véhicule des routes, mais également sociale, avec la mise en place d'un système à la UBER.

Il sera quand même possible de transporter sa voiture par camion, pour plus de... 700 Euros.

C'est donc l'inverse du bon sens écologique qui se développe sous nos yeux. En dehors du fait que le prix est plus élevé que celui que pratiquait la SNCF, le voyageur aura également moins de services. Pour des raisons de vols, plus question de laisser des bagages dans la voiture, sauf si c'est un conducteur routier professionnel, et l'usager devra trouver un autre moyen pour ses bagages... la SNCF ou une autre start-up maison par exemple.

## **Suppression d'emplois à l'auto-train**

**La suppression de l'Auto-Train, c'est la suppression de dizaines de postes pour la société City One et Itirémia, dont les salariés sont en charge de mettre/sortir les voitures sur les porte-autos.**

Pourtant, en 2018, cette activité était à l'équilibre malgré une volonté manifeste de la rendre déficitaire... c'était une activité qui ne perdait pas d'argent, à l'inverse de la filiale low-cost « *Ouigo* » qui accumule les pertes.

***Mais alors pourquoi fermer le service ?***

Sans parler du refus de SNCF Réseau de passer le prix du sillon de Voyageurs à Fret, ce qui aurait permis de faire baisser les coûts et d'être rentable, la fermeture d'Auto-Train va permettre à la SNCF de vendre 18 hectares de terrain en plein Paris... autant dire une belle opération immobilière chiffrée à plusieurs dizaines de millions d'euros en perspective.

Si cela ne suffit pas, elle se penchera sur le parking de 380 places de Bercy, dédié à ce service, en plein Paris et qui intéresse aussi de nombreux promoteurs immobiliers.

Nous sommes loin de toute ambition de transport écologique, loin des ambitions de service public, loin des considérations en termes de baisse du nombre d'accidents sur la route, ... la SNCF veut juste faire une grosse opération immobilière pour faire du fric et pas des trains !!

C'est ça aussi les conséquences de la réforme du ferroviaire, un report modal du train vers la route. Mais une fois Auto-Train fermé et les terrains vendus, cette activité que nous pourrions croire d'avenir, sera définitivement condamnée.

***SUD-Rail dénonce cette opération immobilière au détriment du service public et mettra tout en oeuvre afin de conserver ce service ferroviaire au sein de la SNCF et de ne pas condamner l'avenir d'un transport public et écologique.***

## **Scandale du CICE !, la SNCF n'est pas en reste**

Tout le monde peut constater qu'il y a plus de fermetures que d'ouverture de poste à la SNCF. Que le nombre de cheminots se réduit année après année. Sur le périmètre de notre CSE, pour l'année 2018, ***la SNCF a touché pratiquement 8 millions d'euros de Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi !*** Ce qui veut dire que pour l'état, la direction a créé de l'emploi sur notre périmètre.

Quand on voit la réalité, fermeture des gares, suppression des contrôleurs à bord des trains, bientôt la suppression des départs dans toutes les gares avec la suppression des postes qui vont avec. Si on ajoute à ça, le recours à l'intérim et aux CDD de plus en plus fréquents, cette énorme somme d'argent devient compliquée à justifier.

Ce n'est pourtant pas très compliqué pour les patrons de contourner l'esprit de la loi, il suffit de prouver qu'ils créent des postes à un endroit dans l'entreprise pour en bénéficier, et comme l'état pour les dirigeants d'entreprises est plutôt laxiste, il ne contrôle pas si sur l'ensemble de celle-ci le solde d'emploi

est positif ou négatif. La direction va même jusqu'à nous expliquer que maintenant c'est une rentrée d'argent prévu dans son budget !

***SUD-Rail demande un vrai contrôle de cet argent public qui est donné beaucoup trop facilement et sans aucune contrepartie aux entreprises. Et nous, les salariées, les cheminots, on nous annonce qu'il va falloir travailler plus pour réduire le déficit de l'état. L'argent : on sait où la trouver !***

**la direction ne répond plus**

Alors qu'il n'y a toujours pas de Représentants de Proximité, nos patrons ont décidé de ne plus répondre aux questions et/ou d'essayer de trouver une solution aux problèmes que vous nous faites remonter. Il faut dire que le nouveau mode de représentation du personnel, qu'est le CSE, fonctionne tellement bien que la dernière réunion a duré 4 jours !

***SUD-Rail avait posé 78 questions et nous n'avons eu droit qu'à 37 réponses d'un niveau pas digne de l'attention qu'attendent les cheminots. La censure a donc bien commencé, mais rien ne musellera vos délégués SUD-Rail. Nous ferons entendre la voix des cheminots d'une manière ou d'une autre, nous avons juste une preuve de plus que le rapport de force n'aura pas lieu dans cette instance !***

## **L'hécatombe des guichets s'accélèrent**

La recette utilisée par la direction SNCF est exactement la même du côté des Alpes, de la vallée du Rhône qu'en Auvergne, les guichets sont en voie d'extinction et dans le même temps, l'absence de personnel SNCF amène la fermeture effective des gares. Au 1er mai 2019, c'est la gare de St-Priest qui a baissé rideau, et au 01 juin 2019, ce seront les gares de Moirans, de Rives, de St-Rambert d'Albon, de St Vallier/Rhône, de Goncelin et de Brignoud.

***SUD-Rail condamne la disparition de la présence cheminote dans les zones les plus diffuses de notre grande région administrative et alerte une énième fois sur l'abandon de service public de proximité pourtant dû aux usagers.***

## **DCI NATIONALE AMIANTE DU 5 AVRIL 2019**

Après un tour de table de présentation, nous avons commencé par stipuler que cette DCI ne se voulait pas pure Matériel et wagons, malgré le fait qu'il y ai effectivement beaucoup de questions sur ce sujet, et que nous voulions parler de l'amiante en général dans l'entreprise.

La direction eut un petit malaise, nous expliquant qu'ils n'avaient pas vraiment compris cela, qu'ils ne pourraient répondre que pour le Matériel, et que pour les sujets autres, nous n'avions qu'à demander une nouvelle réunion afin d'avoir les interlocuteurs adéquats. Ce qui est inédit en terme de dialogue social et sur des sujets aussi importants, mais que nous ne manquerons évidemment pas de faire.

Nous avons eu le droit à un beau discours de la Direction sur le fait que notre entreprise était géniale, et surtout au Matériel qui a des procédures impeccables, que les DPX, DUO, DET font respecter à la lettre ! Mais bien sûr ! Nous pouvons nous en rendre compte tous les jours, et les pièces en amiante qui se promènent sur nos matériels, malgré l'interdiction de 1997, et les déchets en amiante jetés dans les bennes à ferraille en témoignent aussi ! Mais évidemment, ils prennent le sujet de l'amiante très au sérieux et font tout pour protéger leurs agents.

D'après la RS, tous les agents, ayant été un jour potentiellement en contact avec l'amiante, ont eu un suivi médical adapté, une prise en charge si nécessaire, et que toutes les sécurités possibles sont prises dans les ateliers et les chantiers afin de protéger les agents.

Nous étions tellement subjugués par ce magnifique discours, digne des contes pour enfants, que nous n'avons pu arrêter ce récit merveilleux afin d'entendre la fin de l'histoire et la fameuse phrase « *ils eurent des enfants et vécurent heureux* »

À la fin du monologue, nous avons évidemment demandé où il fallait signer pour que ce monde merveilleux devienne notre quotidien. Nous avons rappelé la réalité du monde du travail, la sécurité des travailleurs toujours bafouée pour augmenter les profits, les DET, DUO, DPX, toujours de plus en plus

asservis pour baisser les coûts et augmenter la productivité sans être entravés par les protections des agents.

Les conditions de travail des ateliers et autres lieux où devaient intervenir les salariés de la SNCF sont loin d'être aussi confortable, aussi rutilant, aussi pratique que les bureaux qu'ils côtoient et que ça ne leur ferait pas de mal de retourner travailler auprès des agents du terrain pour qu'ils comprennent dans quelle crasse ils font travailler les opérateurs de maintenance, et notamment à Ambérieu. Après ce recadrage, le Directeur a tenu à nous expliquer comment ils ont « *appris* » qu'ils exposaient des travailleurs à l'amiante. Tout part de Nîmes en été 2018 où ils découvrent une fourrure de crapaudine en amiante lors d'une opération classique de levage. Le sujet sur l'amiante est donc « *lancé* » !

La première « *action immédiate* » n'est pas de mettre en protection les travailleurs, il ne faudrait pas gêner la production, mais de réfléchir, sur le pourquoi et sur le comment, elle a pu être là ? Une erreur humaine, c'est forcément un cas isolé ! En plus, le wagon avait un faible kilométrage, donc le remplacement n'a pas été fait malgré les mesures de protection de 1997 qui imposaient le retrait des pièces en amiante. Champagne !!! Nos sachants ont pu trouver une parade théorique !!!

Malheureusement, le réel est têtue. Comme les agents du terrain le savent, la désorganisation et la mauvaise gestion de l'activité Matériel ne pouvaient amener qu'à la deuxième découverte, toujours à Nîmes, ah oui ! ils n'avaient pas jugé bon de prévenir l'ensemble des travailleurs SNCF du territoire national, il ne fallait surtout pas pouvoir remettre en cause « *la théorie* ».

A ce moment, ne pouvant plus prétendre à un problème isolé, ils décidèrent de la deuxième action immédiate : étude et traçabilité ! Aucune mesure de protection des travailleurs, il est vrai que l'amiante n'est pas dangereuse, surtout pour ceux qui sont dans des bureaux loin, très loin des pièces en amiante.

Partant du principe, qu'une lettre de 1997, émanant du Matériel, indique qu'il n'y a plus de pièces en amiantes montés sur les wagons et que le retrait y est systématique, il faut cibler le matériel qui n'a pas effectué les visites prévues du fait du faible kilométrage parcouru.

La décision estampille tous les wagons à boggies INFRA, qui ont peu rouler, c'est l'apparition du code CAM PIR 099. Ne pouvant faire autrement, la direction décide de faire travailler l'atelier de Nîmes Courbessac en mode amiante. Pour les autres, une petite information aux DET régionaux. Ils sont avisés le 8 octobre 2018 de la situation de Nîmes et du sujet de l'amiante sur les crapaudines.

Un message urgent avec la note explicative du mode amiante est posté le 16 octobre 2018. Que font les DET ? Rien qui ne pourrait entraver la bonne marche de la production !

Groggy par le manque de pragmatisme de nos dirigeants, même si ce n'est pas une surprise, nous leur demandons si avec cette découverte, prouvant qu'ils ne maîtrisent pas la composition des pièces qu'il y a sur les wagons, mais aussi sur l'ensemble des matériels roulants, s'ils vont faire des recherches sur les autres parties des wagons pour savoir s'il n'y aurait pas potentiellement de l'amiante, comme la peinture, les semelles, etc. ? Une réponse très claire a été donnée. Non !

Pour la direction, tous les ateliers qui entretiennent les wagons sont en mode amiante pour les opérations de désolidarisation boggie/caisse sur les wagons CAM PIR105 et PIR99, afin d'effectuer un levé de doute (sinon la maintenance se fait hors mode amiante).

Nous sommes contre ce procédé qui repousse le problème, qui permet de faire rouler des wagons qui peuvent émettre des fibres potentielles d'amiante, et de louper des wagons porteurs de pièces en amiante qui pourront contaminer des travailleurs.

***SUD-Rail demande que chaque wagon soit rentré dans les ateliers, qu'une levée de doute systématique soit effectuée afin de voir s'il y a des pièces en amiante, que les boggies soient lavés entièrement afin que la poussière éventuellement porteuse d'amiante soit retirée et que soit analysé, selon une méthode de prélèvement, les autres pièces et la peinture afin de s'assurer qu'il n'y ai pas d'amiante dessus.***

Bien loin de satisfaire nos demandes, la direction nous garantit que le double contrôle en fonction du type de boggies par un logiciel (créé pour l'occasion), qui visualise le CAM et le numéro du boggie, assure la protection, car lorsqu'il n'y a pas de correspondance, le boggie passe en CAM PIR105 ou PIR099 et il y a une levée de doute de faite. ***Bref ! Faites-nous confiance, nous nous occupons de votre santé !***

## **Comme en 1997 ?**

Les entreprises ayant des wagons ont été avisées par courriers dès octobre 2018 du risque de l'amiante. Ce dernier exigerait (nous ne l'avons pas vu) une demande de preuve sérieuse de la non-présence d'amiante sur les wagons, afin qu'ils soient traités par nos ateliers, si tel n'était pas le cas, ils passeraient systématiquement en levée de doute et cela sera facturé.

Sans vouloir être un oiseau de mauvaise augure, nous avons pu voir ce que pouvaient amener les certificats et autres procédés de traçabilité !

Tous les CSE sauf TER AURA et le matériel industriel (mais d'après la direction ça devrait suivre) auraient validé les modes opératoires pour les levées de doutes. En ce qui concerne les autres entreprises qui effectuent l'entretien des wagons, nous savons par la bouche de la direction qu'INVEO, qui travaille pour ERMEWA, serait également en mode amiante, et s'appuierait sur les modes opératoires SNCF.

Nous avons fait part de notre étonnement, car si les CSE ont effectivement donner un avis sur la levée de doute, en positif ou négatif, une lettre de l'inspection du travail invalide les modes opératoires du CSE TER AURA. Sachant, comme la direction nous l'a confirmé, que les modes opératoires sont identiques n'aurait-elle pas dû suspendre toutes les activités touchant de près ou de loin aux wagons à boggie ?

N'aurait-elle pas dû revoir ces modes opératoires en fonction des remarques de l'inspection du travail et en attendant protéger comme il se doit les travailleurs ?

Une réponse assez originale et attendue arrive enfin : ils ont vu avec le service juridique et ils sont bons ! Et, oui ! la santé au travail s'arrête lorsque nos dirigeants sont en protection, mais par rapport à la loi !

### **Ayez confiance qu'ils nous disent !**

Contrairement à ce que monsieur Petit (DET Technicentre AURA) a pu nous raconter au CSE TER AURA, l'inventaire des stocks n'a pas été fait sur la totalité des pièces se trouvant dans les ateliers ou dans les équipes mobiles, mais uniquement sur les pièces identifiées potentiellement en amiantes (glissoir et crapaudine). Il n'est pas prévu à ce jour, de faire un recensement des matériaux utilisés sur les wagons. Il ne faudrait tout de même pas trop chercher, ils risqueraient de trouver, et ça pour eux ce n'est pas bon pour la production ! En supposant que l'inventaire ait été demandé aux DET régionaux, via une vidéoconférence, cela n'a pas été forcément effectué par des agents ayant eu une formation amiante, ou par des agents sachant ce qu'était une crapaudine en amiante ou un glissoir en amiante, et le pire c'est que chaque DET a fait remonter ses résultats de la même façon. Non seulement ce n'est pas très crédible, mais nous avons vraiment l'impression qu'ils prennent le sujet de l'amiante à la légère.

***SUD-Rail demande, l'arrêt immédiat des travaux sur wagons à boggies, hors mode amiante, que chaque wagon passe en levée de doute, qu'un recensement fait par des experts amiante soit fait sur les stocks, mais aussi sur le matériel. Ce n'est pas aux agents de payer la facture de l'amiante avec leur santé, c'est la direction nationale qui a pris des mesures contre toutes logiques, c'est la direction nationale qui n'a pas fait retirer les pièces en amiante, c'est la direction nationale qui ne prend pas les mesures dès octobre 2018 pour préserver la santé des travailleurs, c'est encore la direction nationale qui préfère demander conseil aux experts juridiques plutôt que de demander à plusieurs experts de l'amiante pour éradiquer ce fléau.***

Face à ce problème de santé publique, **SUD-Rail** mettra tout en oeuvre pour faire arrêter cette exposition de tous les travailleurs du rail à l'amiante. Nous ferons en sorte que la direction SNCF soit faite à ses responsabilités.

## **réorganisation des secteurs vente sur ESTV Auvergne**

ETSV AUVERGNE : les réorganisations des secteurs vente des gares de VICHY, GANNAT (fermeture), SAINT-GERMAIN DES FOSSES (fermeture) et MONTLUCON avec COMMENTRY (fermeture) dans le département de l'Allier (03) ont été mises en place sans l'avis du CSE TER AURA .

Ces projets ont été initiés par la direction de l'ETSV Auvergne au printemps 2018 avec une consultation en 2 points du CHSCT Ventes - UO Voyageurs en date du 28 septembre 2018. Ce dernier, par le biais de 2 délibérations votées en séance, a formulé une demande d'expertise afin de les assister dans l'analyse des impacts sur la santé, la sécurité et les conditions de travail de la mise en oeuvre de ces deux projets.

En date du 11 Octobre 2018, SNCF Mobilités a saisi le TGI de Clermont-Ferrand pour obtenir l'annulation de ces expertises. Dans son ordonnance rendue le 28 Décembre 2018, le TGI a reconnu le caractère important de ces organisations projetées et le bien fondé de recours à ces expertises.

L'expertise jumelée s'est donc déroulée entre Janvier et Février 2019 alors que le CHSCT demandant a été dissous au 31 Décembre 2018.

En complément, au sein de cet établissement, depuis 2015 et à de multiples reprises lors des instances représentatives du personnel DP, CHSCT, CER, les élus et représentants du personnel du périmètre ont interpellé la direction de l'entreprise concernant l'état sanitaire aggravé du personnel, sans parler de l'absurdité de fermer des points de ventes au sein des zones diffuses de la région auvergnate.

Une précédente expertise votée par le CHSCT Ventes - UO Voyageurs en novembre 2017 liée à la déstabilisation des conditions et de la santé au travail des agents apportait déjà des conclusions alarmantes. Cette expertise avait déjà été contestée par SNCF Mobilités devant le TGI.

Ce rapport d'expertise n'a pas été communiqué à la délégation du personnel au CSE alors que le cabinet d'expertise l'a recommandé. Cela nous démontre le peu de considération du directoire pour ses agents. La campagne de restriction budgétaire instaurée depuis de trop nombreux mois se place au-dessus de toute tentative d'amélioration des conditions et de la santé au travail des agents.

**La délégation SUD-Rail** a également relevé l'absence au sein de ce projet de la non pris en compte de la baisse significative du nombre de trains circulant quotidiennement sur ces lignes régionales. Prendre en compte uniquement le nombre de billets délivrés ou les nouvelles habitudes des usagers en matière d'achat pour agrandir le désert ferroviaire dans nos campagnes est inacceptable, sachant que depuis près de 5 ans, les postes prévus au fonctionnement quotidien de ces guichets sont loin d'être tenus.

Le sous-effectif chronique maintenu par la direction est aussi responsable des chiffres. Faire disparaître le service public de proximité cher aux agents de terrain et aux usagers est devenu l'unique préoccupation de la direction TER SNCF.

Le constat alarmant que fait la médecine du travail chargée des agents du secteur et qui alerte depuis de nombreuses années sur la santé mentale critique est un indicateur majeur sur la situation que vivent ces derniers.

En l'espèce, avec la création du CSE TER AURA au 1er janvier 2019, le président a l'obligation de sécurité de résultat qui lui impose de prendre les mesures nécessaires à l'égard de chaque salarié-e pour lui assurer sa sécurité et protéger sa santé. Il doit en assurer l'effectivité. Or, avec la mise en place effective de ces 2 projets au 1er avril 2019, il a adopté des mesures d'organisation du travail qui auront pour effet de compromettre la santé et la sécurité des travailleurs.

Le plan d'action de l'entreprise proposé suite au rapport d'expertise ne rattrapera pas les effets déjà occasionnés et les manquements en matière de risques psychosociaux sont encore d'actualité. Cette nouvelle organisation amène donc des difficultés supplémentaires pour les salariés restant sur les sites impactés, même s'ils n'appartiennent pas à notre périmètre du personnel.

**Le maintien de cette nouvelle organisation nous fait craindre pour les agents concernés :**

- ☐ **Mal-être au travail,**
- ☐ **Souffrance au travail,**
- ☐ **Perte de repère,**
- ☐ **Incertitude dans leur avenir professionnel,**
- ☐ **Impact sur l'équilibre vie privée-vie professionnelle,**
- ☐ **Impact sur les modalités de rémunération,**
- ☐ **Impact sur la sécurité du personnel et sur la sécurité des circulations ferroviaires.**

En conséquence, **la délégation SUD-Rail et l'ensemble des élus au CSE TER AURA** ont voté une suspicion d'entrave et alerté la DIRRECTE de ce fait. Le retour de l'inspection du travail quant à notre requête n'est pas encore connu à l'heure où nous bouclons ce numéro.

## **Déclaration liminaire CSE TER AURA**

M le président,



Depuis la mise en oeuvre des lois de 2014 et 2018 portant réforme du système ferroviaire, nous faisons le constat que les dérives managériales à l'oeuvre dans l'entreprise publique se portent à un niveau jamais atteint.

Ces dérives, excès de pouvoir ou autre autoritarisme, poussent aujourd'hui les femmes et les hommes qui font le transport ferroviaire public, qu'ils soient salarié-e-s de CE, cheminot-e-s ou délégué-e-s syndical-e-s, à souffrir, à être discriminé-e-s, harcelé-e-s... et à mourir du travail !

Le travail n'est pas une finalité dans une vie, c'est juste un moyen de subvenir à ses besoins et non pas à ceux de la Direction et autres décisionnaires.

Dans une république où le combat contre tous les extrémismes est plus que jamais d'actualité, **SUD-Rail** demande de prendre la mesure de la situation vécue par les salarié-e-s et syndicalistes de l'entreprise publique SNCF, et, alors que l'État est aujourd'hui le seul propriétaire de cette entreprise, de donner les directives nécessaires pour faire cesser cette politique de violence sociale.

***Il est urgent de prendre les mesures pour rendre public, enquêter et faire stopper les organisations du travail pathogènes qui font souffrir les salarié-e-s et les poussent aux dernières extrémités.***

Il est temps d'arrêter le massacre, de remplacer les dirigeants responsables de cette situation et de procéder à l'analyse des facteurs d'origine professionnelle et ainsi proposer des mesures afin de réduire voire supprimer ces risques.

**Alors que l'urgence écologique devrait plaider pour un vrai développement des trafics ferroviaires en général, on assiste à la préparation du dumping social entre les travailleurs du rail et à la concurrence sauvage en mode CAC40.**

Notre président continue son plan « *performance* » à tous les étages avec d'une part la productivité des agents, c'est-à-dire la poursuite de l'intensification du travail, pour compenser les coûts financiers de la dette.

Surfant sur cette vague, la direction SNCF multiplie les annonces de fermetures de gares, de boutiques, de lignes, de chantiers malgré l'intérêt public, les mobilisations locales et le soutien des usagers en faveur du service public ferroviaire. Cela crée « *à l'insu de leur plein gré* » un grand nombre de fraudeurs sur tout le territoire.

Il accepte l'« *assouplissement* » des exigences de sécurité, pour compenser la rigidification des procédures et pour finir d'atrophier le système ferroviaire en rejetant les trafics ferroviaires à faible valeur ajoutée comme c'est le cas pour le transport de marchandises depuis maintenant une bonne dizaine d'années et comme on commence à le vivre avec le reste des trafics... TET, Trains de nuits, TGV et même TER.

La suppression régulière et croissante des postes de travail à la production, qui accompagne toujours les « *efforts de productivité* », ont affecté tous les services, y compris ceux au contact direct des usagers (pardon, des clients !).

La digitalisation, mot magique censé exprimer le salut de l'humanité, a été pensée avec l'obsession de supprimer ces métiers. Tout doit passer par Internet, et pour les ploucs qui ne s'adaptent pas, on va voir c'qu'on peut faire avec les buralistes ou les postiers...

L'attente des usagers, que PEPY se targue d'avoir toujours voulu satisfaire, est pourtant fort visible : c'est le spectacle désolant des lignes de guichets fermés, et des files d'attente de clients excédés qui s'allongent de 7h à 20h.

Presque à chaque fois, c'est à l'agent de terrain de subir et de gérer les colères des usagers quand des dysfonctionnements surviennent, de plus en plus fréquemment à cause d'une politique managériale axée sur le « *faire plus avec moins* ».

Selon une étude récente de l'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité), en présence du public, la survenue des agressions à l'égard des salariés coïncide très souvent avec une organisation du travail rigide ou défectueuse.

La Direction a aussi favorisé le recours massif à l'externalisation de toute une série de métiers au prétexte qu'ils n'étaient pas « *coeur de métier* ». Il y a ainsi beaucoup de salariés qui seraient encore au sein des «

services communs » et qui se retrouvent actuellement dans des entreprises privées : ONET, H.REIGNER, LANCRY, LASER, ITIREMIA...

C'est ce modèle que vous voulez développer au sein de notre région avec cette fois, les coeurs de métiers des gares, comme à Grenoble, où les agents sortiront de notre périmètre CSE et de notre entreprise. Ce n'est pas comme si vous n'aviez pas touché 8 M d'Euros en 2018 au titre du CICE sur la région AURA afin de maintenir et développer l'emploi.

Là aussi, **SUD-Rail** conteste cette vision patronale qui tend à faire croire que ces personnels ne contribuent pas à un service public de qualité que nos concitoyens sont en droit d'attendre.

La culture de la sécurité ferroviaire est la grande oubliée de cette volonté patronale du profit « *coûte que coûte* ».

Que ce soient nos métiers, tels que définis aujourd'hui à SNCF, ou que ce soient les garanties sociales du Statut, tout découle d'une histoire faite d'incidents, d'accidents, d'accidents, de morts, qui ont façonné une culture de la sécurité qui devrait concerner tous les travailleurs du rail.

L'actuel Président de la République 2.0 veut s'attribuer le trophée de la mort du Statut des cheminots. Mais c'est usurper à PEPY la gloire de cette destruction-là, tant ses deux mandats de trop ont été ceux de toute une série de contournements de ce qui faisait le Statut : depuis l'obligation d'embauche sous ce régime, jusqu'à la dévitalisation de toutes les instances prévues qui permettaient de parler des questions du travail (Commissions Professionnelles), en passant par les règles d'avancement (que ce soit les comités de carrière tenus en catimini qui priment sur les commissions de notations sous contrôle des délégués, ou encore l'instauration des entretiens d'évaluation annuels et la prime associée qui instaure la déloyauté de chacun envers tous), ou encore les obligations en terme de reclassement.

Toutes ces évolutions culminent aujourd'hui avec les dernières modifications du Statut, appliquées avant même leur validation, dès le 1er janvier 2019. Pour couronner le tout, au 01 Janvier 2020, SNCF devrait devenir un groupe à 7 sociétés anonymes avec comme schéma de fonctionnement : la SA holding SNCF, la SA Réseau, la SA « Gares et Connexions » qui sera filiale de Réseau, la SA FRET, la SA Geodis, la SA Mobilités Voyageurs et la SA Keolis qui sera filiale de Mobilités. Ce qui revient à légitimer 2 sous-filiales majeures du Groupe Public Ferroviaire comme futur employeur majoritaire d'ex-cheminots.

À **SUD-Rail**, nous revendiquons depuis le début que nous sommes attachés à une entreprise publique unique et intégrée où chaque salarié dispose des mêmes droits, où chaque salarié puisse commencer sa carrière dans une filière et ensuite faire évoluer son déroulement professionnel tel qu'il le souhaite, peu importe son activité originelle !

Le bazar ambiant que nous vivons sur notre périmètre avec des agents au bout du rouleau, d'autres qui perdent leur emploi, n'est que de la faute ou presque de notre employeur, dont vous êtes le représentant aujourd'hui M le président du TER AURA, qui a oublié son obligation de service public aux usagers tout en garantissant l'épanouissement au travail de ses salariés. OUI ! La majorité des cheminots de notre périmètre n'a plus confiance en SNCF.

### **Service Public et rentabilité sont incompatibles.**

L'argent public doit servir à construire un système de transports qui réponde aux particularités géographiques de notre pays afin de réduire les fractures territoriales et sociales. Il apparaît donc indispensable et urgent de dépasser l'idée d'un modèle de développement unique sur un territoire, comme si la population y était homogène et avait les mêmes besoins.

L'enjeu est bien davantage de redonner le pouvoir de choisir leur parcours de vie aux habitants de ce pays qui l'ont perdu, afin que chacun puisse choisir de partir comme de rester pour réaliser son projet de vie sur le territoire qu'il souhaite.

En dernier point et de manière urgente, concernant les suites du droit d'alerte amiante déposé le 21 Janvier 2019, nous attirons votre attention sur le peu de considération que vous maintenez sur ce risque auxquels les agents sont soumis.

Les difficultés de mise en oeuvre des procédures de levée de doute, dont le mode opératoire est très contraignant, prouvent à quel point l'entreprise n'a jamais pris en compte le risque amiante et encore moins la santé de ces agents !

Les précautions nécessaires ne se devinent par personne et les élus du CSE ne sont ni experts ni formés amiante, c'est d'ailleurs pour cela que nous avons mandaté un cabinet d'expertise et que nous demandons avis à des experts amiante, seuls habilités à connaître les obligations légales et les risques encourus par les agents en terme d'exercice de leur métier et d'analyse de résultats.

En tant que Direction vous êtes seul responsable de la santé de vos agents et vous le savez, nous ne vous ferons pas l'offense de vous rappeler votre obligation de résultat, ah ben si alors tant pis..., mais sachez que pour **SUD-Rail, notre principale préoccupation est bel et bien la santé des travailleurs, car pour rappel, sans travailleurs, pas de production !**

*La délégation SUD-Rail.*

- Emplacement : ré-agir ensemble > Mobilisations et actualités > Actualités >
- Adresse de cet article :  
<https://solidaires.org/SUD-RAIL-DIURNA-AURA-no2>