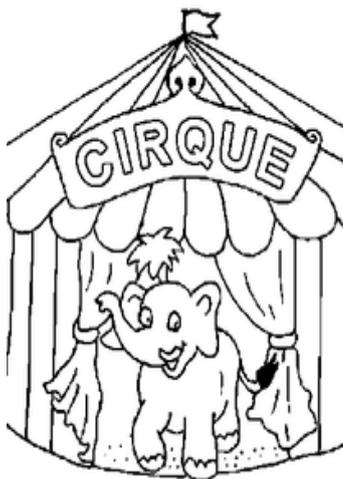


## Le grand cirque des Dp



C'est un endroit magique

1, 2, 3 en avant la musique

A l'abri du grand chapiteau

Chacun veut faire son numéro

Les représentants du personnel et leur cerceau

Les éléphants, les phoques et les chameaux

L'écuyère des relations sociales sur ses chevaux

Le clown gestion finance avec ses numéros

La magicienne des ressources humaines et son chapeau

Le directeur d'établissement perché très haut

Un à un, tous les artistes

Ont donné leur numéro sur la piste

Maintenant le triste spectacle est fini

Bravo! Tout le monde applaudi



### Sommaire

P2 à 5: nouvelles de l'EIC AN

P 6 et 7 : nouvelles du COP

P 8 à 11 : communiqués fédération SUD Rail

P 12 : déclaration EIC AN

## **l'art de la prestidigitation, le déshuntage**

Les déshuntages font leur grand retour comme les feuilles mortes de l'automne. Aussi on dénombre pas moins de 4 cas sur l'EIC depuis 1 mois :

- 19 octobre : entre Imphy et Nevers due à une pollution du rail par des opérations de débroussaillage
- 24 octobre : la zone 61 en gare d'Aigueperse due à l'absence de nettoyage par le train laveur sur la zone de l'aiguille elle-même
- 23 et 25 octobre : zone 41 et 45 en gare de Maurs dû aux feuilles tombées sur le rail
- 05 novembre : zone 81 entre Aigueperse et Riom dû vraisemblablement à un problème d'AGC
- 19 novembre : déshuntage d'un AGC en gare de Lapeyrouse



Encore une fois, malgré tout le programme préventif mis en place ( train laveur, augmentation des temporisation ), la délégation SUD Rail s'étonne que les déshuntages soient toujours d'actualité sur notre région.

Le DET tient à nous préciser que si une nouvelle expérimentation venait à être proposée sur le plan national pour palier ces déshuntages, l'EICAN serait le premier candidat.

La délégation SUD Rail prend bonne note des intentions de notre DET et veillera à ce que notre région ne reste pas l'éternelle bouc émissaire de ces incidents.

## **les contorsions magiques du DET, gestion des CPS**

La délégation SUD Rail avait déjà émis des doutes quand à la mise en place de qualifications E pour encadrer les opérateurs CPS de Nevers et de Clermont.

Pourtant, le DET s'entête dans cette direction et le moins que l'on puisse dire c'est que la réorganisation s'annonce houleuse. Les opérateurs sont en souffrance car la charge de travail explose et les effectifs s'amenuisent. Les conditions de travail s'en trouvent fortement dégradées et les agents CPS sont en souffrance.



Le DET annonce qu'il envisage d'optimiser et de professionnaliser la CPS (qualifications E sur les 2 sites, action diagnostic de compétences, accompagnement par le GU,...).

La délégation SUD Rail émet de sérieuses réserves sur l'efficacité de cette méthode. En effet, aucun des encadrants censés épauler les opérateurs CPS n'est formé au postes. Le DET s'engage à fiabiliser la situation au premier semestre 2018, nous veillerons à ce qu'il tienne ses engagements.



## **Cirque du soleil : la journée du froid**

La journée traditionnelle du froid à démarré en établissement à la SNCF le jeudi 09 novembre. Elle doit être déclinée dans les gares dans les plus brefs délais, auprès des agents concernés.

La délégation SUD Rail suivra de près le bon déroulement de cette journée du froid qui pour rappel vise à vérifier le bon fonctionnement des installations hivernales et la présence du matériel nécessaire au déneigement dans les gares de l'EIC.



## La valse des postes sur l'EICAN

Quelques réajustements prévus sur l'EICAN en cette fin d'année (sous réserve de présentation aux Instances de Représentation du Personnel):

- côté Nord : \* 1 qualification C en plus à la réserve sur le secteur Nièvre Nord + Saincaize
  - \* requalification de C à D pour un poste de réserve sur le secteur Nièvre Est
  - \* prorogation des 2 Contrats Temporaires sur la Nièvre jusqu'au 30 novembre 2018
  - \* 1 qualification B en moins en gare de Louroux de Bouble
- côté Sud : \* 1 réserve supplémentaire qualification D au PRCI de Clermont Fd
  - \* requalification de C à D pour un poste de réserve au Puy

La délégation SUD Rail prend acte de ces mises en place mais s'interroge fortement sur l'utilité de supprimer un poste sur la ligne Gannat-Montluçon.

D'autre part, la délégation interpelle le DET sur la nécessité de créer un assistant DPX sur le secteur Nièvre Nord. Il s'engage à réfléchir à la question et à étudier la faisabilité d'une telle mise en place.

## D2i développement

La direction a enfin réussi son pari de museler l'ensemble de la chaîne de production de la circulation. Ainsi les derniers postes qui avaient échappé à la tyrannie des D2i se voient au partir du 01er novembre 2018 assujetti à leur tour.

Ainsi le poste de Coordonnateur Régional Circulation (chef régulateur en vieux cheminot) au sein du COGC est désormais soumis au dépôt de D2i en cas de mouvement de grève.

La délégation SUD Rail dénonce cette nouvelle attaque du droit fondamental de grève des cheminots mais veillera à ce que tous les documents et toutes les explications soient don-

nées aux CRC pour le dépôt de D2i. Nous resterons vigilant à ce qu'aucune sanction ne soit prise en cas d'erreur des agents.

Un petit mode d'emploi est à lire un peu plus loin dans le tract.



## Saincaize, c'est quoi le problème ?



Après la fameuse réorganisation de Saincaize, la délégation SUD Rail s'étonne de voir le 3X8 remis en place.

Le DET nous explique qu'il ne s'agit que d'une situation provisoire suite à une demande de prestation de l'infrapôle pour manœuvrer

le train meuleur du 31 octobre au 03 novembre.

Bien évidemment, il y a longtemps que nous ne croyons plus au père Noël et malgré l'inutilité de cette réorganisation, le DET persiste dans la mauvaise direction. La délégation souligne qu'il était idiot d'engager une telle réorganisation pour rappeler des renforts sans arrêts. Le DET nous dit que ce n'est que transitoire et que le reste du temps la fin du 3X8 sera palier par la création de la nouvelle réserve sur le secteur et sur la prolongation des 2 Contrats Temporaires.

## L'APO au secours des travaux

Dans un souci d'amélioration de l'organisation, le DET nous évoque la mise en place de la démarche d'Anticipation Pré Opérationnelle.

Cette démarche devrait voir le jour d'ici la fin de l'année pour permettre une meilleure anticipation des conséquences travaux en terme de circulation. Actuellement seule 80% des Consignes Temporaires Travaux arrivent dans les temps auprès des acteurs concernés.

Le DET a aussi insisté sur le fait que les Rptx ne font plus l'entente préalable auprès des AC et que c'était inacceptable. L'autre axe de cette démarche vise les travaux non programmés qui ont un engagement de train de travaux qui seront purement et simplement proscrits.

La délégation SUD Rail insiste auprès du DET sur la complexité des travaux et sur le manque d'informations reçues par les AC. La démarche bien que louable devrait être plus profonde et rebattre les cartes de la réorganisation de notre système.



## **Télépathie, VISEO mode d'emploi**

Après diverses interventions auprès de la direction pour démontrer la complexité d'utilisation de VISEO, le DET s'engage à transmettre à l'ensemble des agents une notice d'utilisation du système.

La délégation SUD Rail dénonce l'utilisation massive de VISEO par l'encadrement pour les offres de postes ou les entretiens au détriment de la communication directe.

Nous avons demandé au DET de rappeler aux DPx qu'une communication était impérative auprès des agents n'ayant pas été retenus pour un poste



## **Monsieur Loyal, Mise en place des nouveaux régimes de travail**

SUD Rail avait averti bien en amont que la mise en place de ces nouveaux roulements était parfaitement inadaptée à Cergy la Tour. Nous dénonçons le fait que l'économie prenne, encore une fois, le pas sur le facteur humain.

La direction nous indique qu'il n'y aura aucune perte financière.

Foutaise ! La perte est réelle pour les postes de réserve et pour les congés.

SUD Rail met en cause la partialité du rapport du Docteur Dellatre. Nous aurions souhaité une intervention extérieure et indépendante pour traiter le sujet dans la plus grande transparence.

Pour conclure, nous voulons souligné que la ligne a subi plusieurs fermetures de gares : Luzy et Imphy, et que le secteur a déjà payé un lourd tribut dans un « éternel soucis d'économie ».

Et maintenant place  
aux nouveaux ré-  
gimes de travail



## **Le rideau se baisse : hors compétence**

La délégation SUD Rail ne traitera plus les questions hors compétence.

La délégation se demande où est la compétence du DET, et se déclare elle-même incompétente pour écouter ses réponses.

Il est inadmissible que le DET choisissent les questions auxquelles il souhaite répondre.

La délégation SUD Rail ne rentrera pas dans le jeu de certaines OS qui sont prêtes à écouter les plaintes du DET et décide de quitter la session après les questions officielles débattues en séance.

Est-il prévu une session particulière des DP pour traiter les questions hors compétence ?



### **Délivrance (courrier d'un lecteur)**

Tous les cheminots au charbon

Pour montrer à l'obscurité qui tient la flamme

Resserre les rangs et serre le poing

Redessignons l'horizon, des libertés qui font la vie des cheminots ...

Sous l'enclume, menacés mais libres toujours et contre tout que rien,

Ne mettra les cheminots à genoux.

A ceux qui plieront sous la tyrannie,

Ce n'est pas moi qu'on assassine mais mon métier.

Il est temps à la SNCF de redevenir.

Et si vient l'obscur, nous avons la lumière : « c'est la rue »

Il n'est rien de plus fort que le don de soi.

Aux CSV, aux contrôleurs, aux conducteurs, à tous les autres de mener ce combat.

Il est temps ma « SNCF » oui de redevenir.

Allez la CGT, allez la CFDT, allez mes frères de tout OS, de tout horizon.

Que jamais ne plient nos genoux devant la suppression de postes.

Si nous luttons, puis si nous lutterons encore pour la liberté des cheminots.

Ami ce n'est pas fini, il reste des luttes.

Dans nos sanglots qui viennent, retournons à la mine,

Dans la rue contre leurs suppressions en tout genre,

Mort aux cons !

Ils peuvent assassiner nos métiers mais pas nos âmes

Le souffle du néant n'éteindra pas la flamme

Tous les cheminots au charbon pour les combats à venir.

### **Prime : quinte floche royale**

Suite à la demande de SUD Rail, le DET a respecté son engagement et redistribuer une prime à l'ensemble des agents concernés par les travaux de la GOP.

Ainsi les agents de Saincaize ont été inclus dans la distribution de cette prime.

La délégation se félicite que tous les agents aient pu percevoir cette prime.



### **Dernière minute : nouvelle attaque sur l'emploi du bassin clermontois**

Et voilà à nouveau le bassin clermontois cheminots menacé puisque le COP est à son tour visé par un programme de restructuration

Evidemment cette restructuration se fera au détriment de Clermont puisqu'une délocalisation sur la capitale lyonnaise est envisagée.

SUD Rail a déposé rapidement une DCI pour connaître les contours de ce projet néfaste que nous combattons ardemment.

## COP, CGOP, permanences ASCT et ADC, CMGA

### La Mort de nos emplois AUVERGNAT

Dans la droite ligne de la stratégie de notre entreprise pratiquée depuis plusieurs années, ce sont deux nouveaux services qui vont être touchés par leur fermeture sur notre région, le COP et la permanence ASCT de Clermont Ferrand. Une nouvelle fois ce sont les cheminots et cheminotes qui vont payer les économies demandées par la convention TER AURA récemment signée et qui met à mal le mode de transport ferroviaire et l'avenir des agents qui composent ces services. De même le CGMA ou l'APF se retrouvent dans l'incertitude; on a déjà vu la fermeture de la CPR. Autant de services de proximité qui s'éloignent de la région.

D'ores et déjà SUD-Rail n'a pas attendu et a déposé une DCI sur le sujet afin de ne pas subir cette nouvelle attaque de la direction et d'agir le plus tôt possible afin de contre-carrer cette nouvelle attaque envers nos emplois.



Il est même surprenant de voir les réformistes qui ont vendu les cheminots sur l'autel du productivisme en signant les accords sur la réorganisation du temps de travail, s'offusquer devant cette nouvelle réorganisation. SUD-Rail avait prévenu depuis fort longtemps des conséquences de la réforme et des accords qu'ils ont signés.

Toujours est-il que le projet décime le bassin d'emploi et met à mal l'avenir des cheminots ainsi que leur équilibre familial. Que dire des conditions de travail et de leur santé qui vont eux aussi passer à la trappe. Ce n'est que le début de ce que l'on pourrait appeler le plan social Pépy.



## **Petit descriptif du dépeçage de nos emplois:**

### Un plateau unique COP sur le bassin lyonnais:

C'est le cœur du projet. Créer une seule entité sur le périmètre régional. Dans la même lignée que les ESV et ETSV c'est vers une convergence des effectifs dans un même établissement que ce projet s'inscrit afin de faciliter le transfert de personnel en cas de perte de marché lors de l'ouverture à la concurrence. Non content de faire encore de la productivité la direction se prépare déjà à se débarrasser des agents en cas d'échec lors des appels d'offres, en faisant des établissements clé en main pour les opérateurs privés. Cela entraînerait la fermeture du COP de Clermont Ferrand avec les conséquences sociales qui vont avec.

### Rattachement de la permanence ASCT au plateau unique:

C'est la fin de la commande de proximité, bienvenue dans le monde digital et de la commande à distance. Tout se fera de Lyon avec les difficultés dans l'organisation du travail qui vont avec. Là aussi la permanence ASCT de Clermont disparaîtra des radars et mettra des agents sur le carreau mais ça la direction s'en moque!

### Mobilité des agents au rendez-vous:

Bien entendu un tel projet ne se fait pas sans la mobilité qui avec. La vie de famille ne fait pas partie des prérogatives de la direction. Les agents devront être mobiles à souhait et gare à ceux qui refuseront comme d'habitude. Le RH0910 sévira comme à l'accoutumé à faire avaler un peu la couleuvre.

### Le CGMA et l'Agence Paie et Famille dans le brouillard:

Ces services eux aussi n'éviteront pas les conséquences de sa restructuration. Chaque réorganisation a eu son lot de suppression de poste et de destruction sociale. Signe inquiétant de la situation de ces services la direction ne communique et n'informe pas sur le sujet. Quel avenir pour ces cheminots doivent avoir des réponses.

**C'est bien un plan social déguisé qui est en train d'être réalisé sur notre région et aucun service n'est épargné.**

**SUD-Rail ne laisserait pas faire et à déjà enclenché la contre offensive pour sauvegarder nos emplois !!**



## Classification des métiers : Les agents des métiers circulation sont-ils prêts à tout perdre ?

Après la réglementation du travail, c'est un autre chapitre de la convention collective qui doit maintenant être rédigé: celui de la «classification des métiers» du ferroviaire. L'objectif patronal est de «peser» les compétences minimums des métiers et en déduire la rémunération de base !

### Où veulent-ils en venir ?

Les patrons veulent indexer la base de rémunération sur les compétences déterminées lors de la formation initiale. Leur volonté est de limiter les compétences initiales et d'indexer le pesage (donc la rémunération) aux seules compétences utiles à l'exploitation et non pas à celles acquises globalement. **Dans ce schéma une perte de technologie ou de connaissance de postes pourrait entraîner une baisse de rémunération. La mobilité géographique, ou le transfert d'une entreprise à l'autre comme en rêve Pepy and co, pèserait également sur la rémunération.**



### Que devient notre Statut (Cadre Permanent et Contractuel) ? Vers l'incertitude des carrières !

Le statut des cheminots embauchés avant les réformes n'est plus garanti puisque les ordonnances Macron reviennent aussi sur la validité du contrat de travail.

**En effet, le contrat de travail ne tiendrait pas face à un accord d'entreprise qui serait inférieur en cas de transfert de personnel. Et à l'image de ce qu'elle fait déjà, la SNCF s'apprête à se positionner avec des filiales sur l'ensemble des marchés qui seront ouverts à la concurrence...**

Les cheminots SNCF affectés dans une société n'appliquant pas le Statut mais la convention pourraient même ne pas garder les droits des RH comme le logement, les primes, les FC...

**D'autres part pour les embauchés après réforme, il y a fort à parier que les « CDI de projet » soient le nouveau mode de recrutement puisque les charges de production ne sont pas pérennes avec la création des CCR et sont remises en cause à chaque renégociation de contrat avec les chargeurs ou les Autorités Organisatrices...**

**Le CDI de projet est clairement une aubaine pour les patrons du rail.**

### **Pour quel avenir ?!!!**

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence, de portabilité de contrat de travail, voir de CDI de 3 ans, quel est l'avenir de notre filière ?

Fin du statut, fragilisation et isolement des individus, incertitude des carrières et des rémunérations, concurrence entre travailleurs, pénibilité, allongement des carrières, etc... Voilà ce qu'on nous promet !

### **Vous avez dit rémunération...?**

La classification promet une base de rémunération plus basse et donc une vraie fragilisation de nos vies, avec une rémunération à la carte, en fonction du type de poste, de technologie, de la charge de production etc..., mais aussi en fonction des passations de marchés.

**Car avec les ordonnances, qui, aujourd'hui au sein des métiers circulation, a la garantie de faire une carrière complète au sein de la DMC (direction métiers circulation) dans l'EPIC RESEAU ?**

Regardons du côté des « ports maritimes » où nos postes circulation sont déjà ouverts à la concurrence, une baisse de la rémunération de base pourrait nous faire perdre ces marchés et les salariés SNCF basculés du côté de l'entreprise privée. Quelle garantie pour les postes de circulation des voies de service ? Quelle garantie pour les métiers de graisseurs ? Quelle garantie pour les postes de circulation dit « d'installation simple » ?

### **A SUD-Rail, nous ne laisserons pas faire !**



Il est plus que temps de revendiquer et d'exiger une véritable évolution de carrière dans le métier et une rémunération garantie pour l'ensemble de la filière !

Il est plus que temps de se mobiliser contre le dumping social organisé par les ordonnances Macron !

Imposons nos revendications pour les négociations sur la classification et la rémunération des métiers circulation dans la convention collective!

**SUD-Rail vous alerte sur les enjeux des attaques ordonnances, classification des métiers, etc.) et appelle à la mobilisation.**

**Nous invitons l'ensemble des agents métiers circulation à s'informer et débattre pour refuser une précarisation de leur avenir !**

### **VERS LA FIN DU RÉGIME SPÉCIAL DES CHEMINOTS ?**

Notons qu'à ce stade des réformes, le « CDI de projet » ne figure pas dans les protocoles de la Caisse de Prévoyance et ce n'est pas prévu. Le salarié sous contrat serait donc cotisant au régime général, y compris s'il est employé dans la « SNCF » historique...

Le nombre de retraités augmente, mais il y a moins de recettes car pas de nouveau cotisant. C'est donc la fin orchestrée du régime spécial des cheminots. Macron n'en demandait pas tant pour déclarer la fin de notre régime..



## SUD-Rail fait condamner la SNCF pour entrave au droit de grève

Les juges ont rappelé une nouvelle fois en quelques semaines à une entreprise de transports que le droit de grève ne saurait être bafoué.

Après le rétablissement dans leur droit des salariés d'AIR FRANCE, c'est au tour de la SNCF d'être condamnée pour avoir détourné les principes du « service garanti » en utilisant les informations des déclarations individuelles d'intention (DII), dans le but de limiter, voire d'empêcher, aux salariés de débiter librement la grève.

### « C'EST UN TROUBLE MANIFESTE ET ILLICITE ».

Par un arrêt du 27 octobre 2017, la Cour d'appel de PARIS affirme que d'intenter volontairement au droit de grève est un trouble contre une liberté fondamentale et qu'il est manifestement illicite à la SNCF.

Elle ne peut affecter les agents ayant déposé une DII dans le plan de transport adapté, au seul motif que leur repos journalier expire avant l'heure de leur prise de service initialement connue, sur laquelle ils se sont basés pour indiquer l'heure de début de « leur » grève.

Ainsi tout agent ayant fait une DII, doit être considéré comme « gréviste » et ne peut donc être ni disponible, ni réaffectable (loi « service garanti » du 21 août 2007)

S'il retire sa DII, au plus tard 24h avant l'heure de grève qu'il avait indiqué sur celle-ci, l'entreprise peut alors l'utiliser et donc le réaffecter (loi « Diard » du 19 mars 2012).

### AU DOS : MODE D'EMPLOI DE LA DII ...

### Malgré de nombreux rappels à l'ordre de SUD-Rail :

La direction SNCF se refusait d'appliquer toutes les dispositions qui constituent les principes fondamentaux de la loi sur le « service garanti » dans les transports.

Ainsi, les personnels SNCF qui sont soumis à une DII **doivent être considérés « grévistes »**. En connaissance de cause, la SNCF a détourné l'article 1222-7 du Code des Transports, qui souligne qu'« **En cas de grève, les personnels disponibles sont les personnels de l'entreprise non-grévistes** ».

Les agents ayant déposé une DII **ne sont donc légalement ni disponibles et ni réaffectables**. Ce principe réaffirmé dans les propres textes de l'entreprise (*sur lesquels elle se base pourtant pour sanctionner des agents...*) ne l'empêchait pas de réaffecter un agent « gréviste », une fois qu'elle avait connaissance de l'heure déclarée de son début de grève, en avançant par exemple sa prise de service et en lui interdisant par la suite de rejoindre un mouvement.

La SNCF a donc délibérément entravé le droit de grève de milliers de cheminot-e-s et a usé de sa machine de communication afin d'afficher de faibles participations des salariés et ainsi masquer l'opposition réelle à ses réformes et à ses réorganisations.

Cela a aussi été pour elle un moyen d'appliquer des retraits sur salaire plus importants, en augmentant artificiellement la durée décomptée de grève, afin de peser encore plus sur les grévistes !

**Ayant également décidé d'étendre la DII à la quasi-totalité des agents de la production à MOBILITÉS et à RÉSEAU, la SNCF fait l'objet d'une autre assignation de la part de SUD-Rail devant le Tribunal Administratif !**



17 BOULEVARD DE LA LIBÉRATION 93200 ST DENIS

TEL : 01 42 43 35 75  
FAX : 01 42 43 36 67

@ : sud-rail.federation@gmail.com  
INTERNET : www.sudrail.fr

FACEBOOK : @sudrailofficiel  
TWITTER : @Fede\_SUD\_Rail

**Loin des interprétations et des tentatives d'entraves de la direction,  
voici le véritable MODE D'EMPLOI de la DII  
(la décision de la cour d'appel de Paris confirme les positions tenues par SUD-Rail)**

- ☺ Déclarer votre intention de faire grève à votre établissement par une DII au moins 48h avant l'heure de la Prise de Service où vous débuterez la grève.
  - ☑ Cet horaire est figé et devient le point de départ de votre décompte de grève.
  - ☑ Il est donc illégal de modifier cet horaire de PS une fois la DII déposée.
- ☺ Si vous changez d'avis (« renoncement »), vous devez alors prévenir votre établissement au moins 24h avant l'heure de PS indiquée sur votre DII.
  - ☑ **A défaut vous êtes grévistes !**
  - ☑ Si vous faites le choix du « renoncement », votre établissement peut vous commander sur une journée de service commençant dès la fin de votre repos journalier, car vous redevenez « disponible et réaffectable ».

**Les services de commandes ont donc aujourd'hui des contraintes juridiques :**

**Les agents en FAC et les agents de réserve du Titre II doivent recevoir une commande au plus tard lors du dépôt de la DII. Il y a obligation légale à définir une heure de Prise de Service !**

*Réaffectation : Commande sur un poste qui n'est pas celui tenu habituellement (le respect des habilitations et certifications métiers reste obligatoire) ou changement des horaires du service prévu (roulement ou tableau de service) ou commandé (FAC ou agent de réserve du Titre II).*

**Ce qui n'a pas changé (garanti par la loi et notifié dans les textes SNCF) :**

- Vous n'êtes pas soumis au délai de 48h minimum, si vous n'aviez pas connaissance du préavis à votre PS. Vous pouvez donc vous mettre en grève en déposant toutefois une DII et en indiquant l'heure de votre PS comme horaire de début de grève.

**Il y a aujourd'hui une jurisprudence qui apporte des précisions qui s'imposent immédiatement à toute l'entreprise**



Les juges de la Cour d'appel de PARIS confirment :

- Que s'il n'y a pas de renoncement, alors l'agent gréviste n'est ni disponible, ni réaffectable et son établissement ne peut donc pas l'utiliser sur l'ensemble de la journée calendaire considérée !

Journée calendaire : de 00h00 à 24h00.

- Qu'une grève doit impérativement débuter à une Prise de Service. Cela a donc pour conséquence que le décompte de grève (Cf : Art 195 du RH00131 - Absences non rémunérées de type E) doit exclusivement débuter à cette Prise de Service !

**Les cheminots, avec SUD-Rail, gagnent le droit de s'exprimer et de se défendre en exerçant librement la grève sans entrave ni contrainte. Les sanctions illégitimes doivent par conséquent être annulées par l'entreprise !**

**La Fédération SUD-Rail  
répondra à toute tentative de  
limitation du droit de grève !**

**SUD  
Rail**  
CONSTRUCTEUR D'UNITÉ

## **Déclaration d'ouverture de la réunion des délégués du personnel de l'EIC Auvergne-Nivernais du jeudi 09 novembre 2017**

Monsieur le Directeur,

La morne saison d'automne reprend ses droits et son lot de soucis pour les cheminots avec : déshuntages, patinages ou encore nouveau service. Pensez vous que nous puissions en attendre de bonnes nouvelles ? Vous connaissez bien évidemment la réponse à cette question Monsieur le Directeur et ceux ne sont pas les ordonnances du docteur roi des français qui vont guérir le mal qui ronge le ferroviaire de notre région.

La question des déshuntages revient une nouvelle fois sur le tapis pourtant nous sommes prévenu chaque année! Quel beau prétexte tout trouvé pour encore réduire comme peau de chagrin le nombre de nos trains! (...)Monsieur le Directeur, vous pouvez vous convaincre contre vents et marées de la bonne santé des cheminots d'Auvergne Nivernais, nous vous laissons seul maître de votre point de vue. Il va falloir pourtant que vous preniez réellement la mesure de la déchéance de notre réseau régional et de l'indifférence politique qui achève notre région ferroviaire. La venue de M Larrieu en terre Nivernaise n'était certainement pas une visite de courtoisie et nous le savons tous ici.

(...)Cette libéralisation qui commence d'ailleurs à poindre le bout de son nez. En effet, dernièrement, le regroupement des activités ferroviaires de Siemens et d'Alstom va donner naissance à un géant mondial, le numéro un en matière de signalisation et le deuxième constructeur ferroviaire mondial. A Paris comme à Berlin, les gouvernements se sont félicités hier mercredi de cette union pour créer le «futur Airbus du ferroviaire». Les deux PDG mettent en avant la concurrence féroce de l'acteur chinois CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation), premier fabricant de trains au monde, et low-coaster proclamé pour justifier ce mariage.

(...)Allons nous devenir un nouveau France Telecom? Les restructurations de la SNCF, en vue de la fin du monopole ferroviaire, suscitent de la souffrance chez les cheminots dépossédés de leur métier et provoquent une augmentation du nombre de suicide dans notre entreprise. La SNCF n'est plus dirigée par des ingénieurs mais par des gestionnaires qui ignorent la réalité du travail. Pour preuve l'an passé, le président Pépy se flattait d'un gain annuel de productivité de 2% alors que la SNCF supprimait jusqu'à 2500 postes de cheminots tous les ans : cherchez l'erreur! Si les cheminots éprouvent aujourd'hui un mal être, c'est que l'altération de leurs conditions de travail se traduit par une dégradation du service rendu à l'usager et de la sécurité. Oui Monsieur le Directeur, les cheminots ne peuvent plus faire leur travail dans les conditions optimum : le manque de trains, le mauvais état de notre réseau, la grogne des usagers font que le quotidien est dur pour bon nombre d'entre nous. Que l'on soit cheminot dans une gare, dans un guichet, sur la voie ou dans un bureau, le constat est le même : il est amer car nous sommes dépouillés de notre outil de travail! Pourtant le directeur général de Danone Emmanuel Faber dans un discours devant les diplômés de HEC a déclaré que « sans justice sociale il n'y aura plus d'économie ». Une vraie notion de justice sociale existe donc même dans les plus haute sphères du CAC 40.

En plus de notre outil de travail, la direction SNCF continue son massacre du droit de grève. En élargissant les Déclarations Individuelles d'Intentions (obligation de se déclarer en grève 48h avant) à plus de 26.000 cheminots, la direction s'attaque à nouveau au droit fondamental des salariés . A partir du 1er Novembre 2017, 58.000 cheminot-es seront soumis aux DII soit 1/3 des effectifs de la SNCF. Il est clair qu'avec de telles mesures, on peut douter de vos belles paroles Monsieur le Directeur sur le bien fondé d'un dialogue social harmonieux.

(..)Monsieur le Directeur, un vieux proverbe russe disait : « *Mieux vaut une amère vérité qu'un doux mensonge* », la délégation SUD Rail espère qu'aujourd'hui, vous nous donnerait des réponses franches et précises à toutes les interrogations des cheminots.