

Recrutement des ex-conducteurs ECR.

SUD-Rail a posé une audience concernant les conducteurs de l'entreprise ferroviaire ECR (Euro Cargo Rail) qui vont être recrutés à la SNCF suite à leurs licenciements. Le résultat de l'ouverture à la concurrence est sans équivoque: «Le FRET est sacrifié tout comme des milliers d'emplois dans l'entreprise public ». Après avoir rogné sur les prix pour s'enrichir en gagnant des marchés, les patrons d'ECR se débarrassent des travailleurs pour faire encore plus de profit.

Ces travailleurs n'ont rien demandé et il est logique qu'ils soient repris par la SNCF qui a un fort besoin de conducteurs. Le nombre de conducteur embauché par la SNCF sera déterminé par le plan de sauvegarde de l'emploi qui sera validé par

l'inspection du travail, il serait d'environ 100 ADC.

Ces agents feront une formation de 4 mois en CPFT, ils passeront un examen TB tel qu'on le connaît. Ils seront tous repris dans leur bassin d'emploi pour le voyageur et ils ne garderont pas leur ancienneté de conducteur.

Le recrutement de ces agents qui est nécessaire pour des raisons évidentes de solidarité, soulève néanmoins quelques problématiques. En effet, d'autres agents ECR qui avaient postulé volontairement à la SNCF se sont vus imposer l'affectation en Ile de France, ce qui n'est pas très équitable. De même, des agents attendent depuis des années des mutations. Pour ces 2 sujets, afin de ne péjorer personne, nous avons demandé un doublement du nombre de mutations vers la province, la réponse fut négative.

Un autre sujet concerne les TA, afin qu'ils ne soient pas sacrifiés pour leur évolution vers TB, SUD Rail a 2 revendications : Une garantie d'école TA/TB au moins équivalente à 2016 et l'obligation de proposer une école TB à chaque TA qui aurait 5 ans de conduite. La direction répond une nouvelle fois, qu'elle ne souhaite pas s'engager sur ce sujet.

LE FRET FERROVIAIRE EN PLAN



Le manque de transparence des compteurs RG.

Dans le cadre d'une audience, SUD-Rail a rencontré la Direction à propos de la modification des compteurs RG et de leur mode de calcul. En effet, suite à la réforme ferroviaire et le remplacement du RH0077 par un accord d'entreprise «qui ne devait rien changer », la compensation pour le travail de nuit n'est plus la même. Difficile d'expliquer cette usine à gaz mais pour faire simple, il y a 2 compensations, une nuit et une milieu de nuit, (2 % et 15 %), qui s'appliquent selon des seuils d'heures et du régime de repos. La direction a mis en place un nouvel état RG pour suivre les compteurs, mais celui-ci n'était pas distribué dans les casiers. Nous sommes donc intervenus pour que cela soit réalisé. Si vous avez des questions, sur le compteur RG, n'hésitez pas à vous rapprocher d'un militant SUD-Rail.

Droits de retrait : la SNCF condamnée

Sud Rail a obtenu la confirmation devant la justice la validité du motif du droit de retrait concernant l'accident ferroviaire de bettembourg du 14 février 2017 !!!!!

Le 14 février 2017 soit 10 ans après le drame de Zoufftgen du 11 octobre 2006 qui avait fait 6 morts, l'accident mortel de Bettembourg nous replonge dans l'horreur.

C'est une nouvelle fois l'ensemble de la famille cheminote qui est frappé, puisque le mécanicien Luxembourgeois est décédé. Le bilan aurait pu être encore plus lourd si cela avait été un train sur une tranche horaire de pointe.

SUD-Rail a tout de suite mis en œuvre les moyens nécessaires afin de faire la lumière et obtenir toutes les garanties en agissant sur tous les leviers existant CHSCT, CE, Inspection du travail... Afin de pouvoir reprendre les circulations en toute sécurité.

C'est donc en toute légitimité qu'un droit d'alerte, DGI est déposé et non contesté à ce jour par la SNCF. C'est dans ces conditions que des agents refusent toujours de monter au Luxembourg et usent légitimement de leur droit de retrait. Bien que l'entreprise ne conteste toujours pas le DGI celle-ci met en place une stratégie de la peur en mettant des mises en demeure aux agents qui sont récalcitrants !!!

Nous avons refusé cette stratégie de la peur et avons assigné la SNCF en justice pour contester les mises en demeure et ses conséquences et faire reconnaître le motif légitime dudit droit.

Après introduction d'un dossier d'un agent SNCF mobilités plusieurs audiences devant la formation de référé de Metz, l'affaire a été renvoyé en départage c'est-à-dire devant un juge professionnel qui a statuer dans notre sens puisque le 5 mai 2017 le magistrat constate que le motif du droit de retrait est raisonnable, fait interdiction à la SNCF de sanctionner d'opérer des retenues sur salaire, fait interdiction à la SNCF de sanctionner disciplinairement pour avoir utilisé le droit de retrait.

Celui qui combat peut perdre, mais celui qui ne combat pas a déjà perdu.

DEFIT

DEFIT est le nom barbare de l'application qui remplacera le FLASH et le FLH sur la tablette. Normalement, le déploiement pour l'ensemble des ADC devrait avoir lieu fin 2017. Après de nombreux retards, il semblerait que le plateau Sirius de la direction traction, qui gère et développe les applications purement métier, soit confiant pour une mise en service pour la fin de cette année. Dès septembre, les sites « pilote » qui testent habituellement, pourraient être

sollicités pour réaliser les essais grandeur nature. La direction a prévu une formation d'une demi-journée en JFC, ce qui nous semble bien peu compte tenu de l'importance de cette application entièrement liée à la sécurité des circulations, et 6 mois de marche en double avant de supprimer totalement le FLASH et FLH papier. Avec le déploiement de cette application, la direction franchit encore un pas vers la PS délocalisée qui semble être son graal et la mort de notre métier comme nous le pratiquons actuellement.

Bien que la direction nous promette uniquement une adaptation des missions de la cellule MS, il est fortement probable, qu'au final, cela débouche sur la suppression de postes de sédentaires.

Nous ne sommes pas forcément contre la technologie si elle sert à l'amélioration de nos conditions de travail, mais ce n'est pas dans ce but que notre entreprise dépense tant d'argent dans le digital. Son unique obsession est d'augmenter notre productivité même si cela engendre des suppressions de postes, et par conséquent, accroît encore davantage notre isolement au travail.



Projet d'Applications, KVB, DVL, DDS et Rappel d'Arrêt.

Décidément, l'Ipad inspire notre direction traction qui propose encore et toujours de nouvelles applications. Devant les craintes que suscitait le nom d'une application intitulée « **Mémento dématérialisé** », la direction vient d'annoncer qu'elle se nommerait plutôt « **KVB, DVL, DDS** ». Si la direction dit ne pas vouloir remplacer le mémento papier nous sentons bien que la boîte en meurt d'envie.

Cette application, non finalisée et présentée en GT Sirius, est une sorte de tableau dynamique qui remplacerait les tableaux, soient disant complexes des pages 985 (paramètres KVB), page 981 (Détermination de la vitesse limite) et 460 (Demande de secours) du mémento papier.

Par exemple, pour les paramètres KVB, il suffira de rentrer l'indice de compo, la longueur, la masse, la MFR pour que l'application sorte le coefficient KVB exact à afficher et sans les arrondis obligatoires d'un tableau papier. Du coup, impossible de comparer avec le coef du tableau du mémento papier indiquant les valeurs par encadrement. C'est un peu le même principe pour la partie « **DVL, Détermination de la Vitesse limite** ».

Pour la partie DDS de l'application, il faudra entrer le matériel secouru, le matériel secourant ainsi

que d'autres paramètres pour que soient données les conditions de reprises de marche.

Le risque de ce type d'application est de tenter l'ADC, dans une situation exceptionnelle et complexe, de shunter tout le cheminement nécessaire dans le mémento à une bonne application de la réglementation. Cette rigueur dans l'application du mémento est la seule garantie de la sécurité des circulations notamment d'un mode dégradé.

Nous avons exprimé vigoureusement ces craintes à la Direction Traction. Elle a semblé sensible à nos arguments mais ne compte pas pour autant renoncer à ces joujoux.

Un des autres risques de cette application est la pression temporelle d'un régulateur ou d'un Centre d'Opérationnelle quelconque dès qu'ils seront informés qu'on a, sur nos Ipad, des applications pour soit disant nous aider.



Des applications en veux tu en voilà !

« Rappel d'arrêt »

Chaque conducteur pourra demander à l'Ipad de lui rappeler qu'il faut s'arrêter à la prochaine gare. Une fois sélectionnée par l'ADC et en fonction de la vitesse du train, une alarme plus ou moins forte retentira de l'Ipad. Comme si nous n'avions déjà pas assez de bruit stressant en cabine !

Plutôt que de construire nos roulements pour être attentif sur l'ensemble de la journée, la direction préfère nous réveiller avant chaque arrêt. Nous avons insisté pour que cette application ne soit surtout pas utilisée dans le cadre du management du DPX qui pourrait être pressé d'en finir avec la rédaction d'un PAP.

Nous sommes tous d'accord, notre métier est complexe et rigoureux. Sous prétexte de nous aider, à travers une multitude d'applications, la direction cherche surtout à le dévaloriser. Pour SUD Rail, si la direction veut améliorer nos conditions de travail elle devrait plutôt se pencher sur l'amélioration de nos roulements.

Kpro attention scandale.

La direction utilise le contrat de professionnalisation pour sous payer des agents et retarder leur évolution de carrière. C'est une nouveauté, la direction recrute en école TB des KPRO. Sauf que le contrat de professionnalisation, c'est la formation TB, ils ont juste un mois de remise à niveau technique. Problème, ces agents ne sont pas TA 1/5 comme les agents embauchés quand ils sont en école, de plus ils perçoivent un salaire d'environ seulement 950 euros durant la formation et n'ont pas le droit aux avantages des agents recrutés, car ils ne sont pas vraiment salariés de l'entreprise. À l'issue de l'examen qu'ils ont obtenu, ils sont enfin TB 1/10 et embauchés réellement, sauf que c'est seulement à partir de ce moment-là qu'ils commencent leur année de commissionnement.

On comprend facilement qu'ils sont sous-payés pendant 1 an, à l'essai pendant 2 ans et perdent 1 an d'ancienneté pour l'échelon et les notations. Nos patrons n'ont vraiment plus rien à envier aux voyous du privé. SUD-Rail agit sur ce sujet et n'hésitera pas à saisir la justice si nécessaire.

IMC

La direction persiste et signe, elle ne donnera que 160 euros (Versés sur le salaire de mai) et fait preuve d'une mauvaise foi sans nom pour justifier ses choix.

Pour en rajouter, elle compte modifier la règle de l'IMC de manière unilatérale car celle-ci ne lui convient pas. Par contre, quand il s'agit de faire cesser les modifications de commande permanentes, silence radio. La direction se moque de la vie familiale et sociale des agents, elle ne pense qu'à son portefeuille.

Nouveaux téléphones.

La distribution des téléphones Xcover a pris du retard car l'application GSM GFU ne fonctionne pas correctement. Quand il s'agit d'application inutile, la direction est trop forte, pour la sécurité, c'est plus compliqué.

SIRIUS

Après avoir bloqué le débit internet, la direction vient d'annoncer le passage de 5 à 10 GO. Cette décision fait sûrement suite au mécontentement de nombreux d'ADC dont certains qui ont rendu leur tablette. Cette annonce est par contre peut-être un peu prématuré car les remontés prouvent que les débits sont encore largement bridés à 5GO.

Sud Rail
NON À LA RÉPRESSION ANTISYNDICALE !
MILITER N'EST PAS UN CRIME!
solidarité avec **Nathalie**
6 JUIN TOUS DEVANT LE CAMPUS RÉSEAU À SAINT-DENIS À PARTIR DE 11H30
pour refuser la criminalisation du mouvement social et syndical et exiger l'annulation des sanctions
Fédération des syndicats de travailleurs du rail 17 boulevard de la libération 93200 Saint-Denis
Tel. : 01 42 43 35 75 / Fax : 01 42 43 36 67 / federation-sudrail@wanadoo.fr www.sudrail.fr

FEDERATION SUD-Rail - 17 BOULEVARD DE LA LIBERATION 93200 ST DENIS

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

sud.rail.federation@gmail.com

www.sudrail.fr