



Déclaration CGT DP ESV

Monsieur le directeur,

Macron a été élu il y a un peu plus de 5 mois et déjà son bilan est atterrant. En bon libéral qu'il est, le Président s'est immédiatement mis au service de sa classe, à savoir la haute bourgeoisie, tout en insultant régulièrement ceux de la classe ouvrière.

Les cadeaux en tous genres pleuvent abondamment que ce soit en matière de fiscalité ou de droit du travail, nous devrions dire de négation des droits des salariés.

Les mesures sont nombreuses et elles rapportent beaucoup à ceux qui en bénéficient :

- Instauration d'une taxe forfaitaire de 30 % sur les revenus du patrimoine
- Transformation de l'Impôt sur la fortune (ISF) en excluant la fortune financière ainsi que les objets de luxe (yachts, jets privés, voitures de luxe, oeuvres d'art, chevaux de course...);
- Augmentation de la CSG de 1,7 point, cela pour baisser les cotisations sociales salariales maladie et chômage. **Les cheminots ne verront pas ces cotisations baissées puisqu'elles sont différentes pour nous à travers notre CPR. C'est une perte sèche de salaire qui attend les cheminots ! A quel moment comptez-vous en informer les cheminots Monsieur le directeur ?**

Le fondé de pouvoir a derrière lui des fondus de pouvoir voulant imposer leur magistère sur une science économique galvaudée, au point de considérer que la cause du chômage est le droit du travail, comme si les accidents de la route seraient dus au code de la route, c'est bien connu.

Du coup, Macron réforme le code du travail par ordonnances. Le MEDEF jubile car ses revendications sont satisfaites :

- plafonnement des indemnités prud'homales pour licenciement illégal. Les indemnités sont plafonnées pour les patrons licenciant « sans cause sérieuse et réelle », mais elles diminuent pour les salariés licenciés. Le délai de recours est raccourci de deux ans à un an

- remise en cause de la hiérarchie des normes.

- négociation des salaires entre désormais dans le périmètre de la compétence de l'entreprise.

- contrat de chantier : nouvelle manière de contourner le CDI sans supprimer les défauts du CDD. La négociation des contrats précaires se fera dans l'entreprise.

- rupture conventionnelle collective pour éviter les plans « sociaux ».

- fusion des institutions représentatives du personnel avec diminution des moyens : en particulier ceux du CHSCT et donc création d'un unique Comité social et économique.

Au total, l'ensemble des mesures contenues dans les ordonnances et dans la loi qui les validera prochainement est compris comme une régression du droit du travail.

A la SNCF, la lutte des classes existe également. Nos dirigeants s'attribuent des rémunérations exorbitantes et dans le même temps, ils imposent aux « cheminots d'en bas » une austérité salariale jamais connue avec déjà 3 années consécutives de gel des salaires.

L'austérité n'est pas pour tout le monde, Florence Parly, devenue Ministre des Armées, a perçu pas moins de 52569€ net mensuels, soit 315418€ pour les 6 premiers mois de 2017, l'équivalent de 35 Smic. Et c'est cette même personne qui en 2016, lors de la table ronde salaires, justifiait le gel des salaires car les résultats de l'entreprise n'étaient, selon elle, pas bons. **Ecœurant.**

Écœurantes aussi les déclarations de Pépy, lors du séminaire des managers à Rotterdam à propos de la concurrence et du régime spécial de retraite des cheminots. Une nouvelle fois, il s'en est pris à nos retraites et à la cotisation T2 qui finance les spécificités de notre régime de retraite. A-t-on déjà vu un patron d'entreprise appeler de ses vœux que la concurrence vienne lui prendre des parts de marché ?

La réponse est bien évidemment non ! Or, Pépy le concurrent et non le conquérant ne se considère pas le patron de la SNCF, entreprise publique assurant le service public ferroviaire qu'il soit de voyageurs ou de marchandises. Lui, il est le patron du groupe SNCF, groupe de transport mondial quel que soit le mode. D'ailleurs ces récentes déclarations dans lesquelles il veut prouver au monde entier que les cars TER feraient mieux que le ferroviaire en est un exemple de plus !

Le service public et ses cheminots à Statut l'insupportent et il souhaite l'éclater au voyageur comme il l'a déjà fait avec le Fret.

Il structure la SNCF afin qu'elle soit incapable d'assurer ses missions. Pour ce faire, depuis plusieurs années, tout est mis en œuvre pour décrédibiliser les cheminots et leur entreprise en sabotant les plans de transport.

Même quand l'autorité organisatrice n'a pas la volonté par choix politique d'ouvrir à la concurrence son plan de transport et va même jusqu'à financer le maintien de certains Intercités ou trains de nuit, nos

dirigeants font tout pour les dégouter de la SNCF.

Pas mieux du côté de Voyages, le transfert de la charge TGV vers OUIGO va considérablement impacter les agents et leurs conditions de travail. D'ailleurs, l'annonce de la création d'une branche Voyage Ouigo en plus de la branche Voyage InOui pour 2018 nous interpelle grandement. Quel impact ? Est-ce, comme l'annonce certains dirigeant, le début de la filialisation ? Nous vous demandons des explications.

Pour la CGT, cette création entrainerait inévitablement la fin des parcours professionnels puisque, comme pour la séparation du Fret, ces parcours ne seront plus liés à un seul établissement mais en concerneront 2, chacun avec ses contraintes de production. La mutation sera donc de mise.

Sur l'ESV TGV Paris Sud Est les agents subissent ces mêmes désagréments. Les conditions de travail deviennent de plus en plus dur.

Les agents sont régulièrement en souffrance pâtissant des manques d'effectifs, du manque de reconnaissance mais également de la pression managériale qui se agit de plus en plus pressante.

Où sont vos beaux discours ? Où est la sécurité ? Où est la reconnaissance des agents faisant vivre l'entreprise ? Vous manquez profondément de respect envers les agents de l'ESV TGV PSE mais je peux vous assurer que nous saurons nous en souvenir !

Formations professionnelles : la grande braderie !

La formation est un droit fondamental de chaque salarié, lui permettant soit de développer ses compétences soit d'explorer d'autres horizons et ainsi pouvoir changer d'orientation professionnelle.

Ce droit se voit de plus en plus remis en cause à la SNCF.

Ainsi, notre DET adjoint nous annonce en réunion DP du 28 novembre que le volume de formation pour 2018 sera considérablement réduit.

La direction explique cela par la baisse des effectifs, mais après un rapide calcul nous constatons que la baisse du volume de formation n'est pas du tout proportionnelle à la baisse des effectifs, elle est bien supérieure !

Pour la CGT cette situation est inadmissible. La direction doit nous permettre de nous former sans contrainte de temps ni de moyens financiers. N'oublions pas que c'est un dû de la part de notre employeur, c'est la loi. S'il a tendance à l'oublier nous saurons lui rappeler.

Espace information:

La Direction nous fait remplir chaque jour une feuille avec des cases à remplir, pour savoir combien d'usagers nous recevons pour: les toilettes, les retards, l'achat / échange de billet, les remboursements, etc.

Le meilleur restant celui demandant combien de temps nous avons passé avec un PSH, combien on en a reçu, s'il s'agit d'un accès+ ou spontané...

Gare et Connexion jusque là faisait leurs sondage eux même... c'est dorénavant aux agents eux-mêmes de le remplir. Le même procédé a été utilisé il y a quelques temps ! Ce qui a valu d'ailleurs la fermeture du kiosque hall 3 puis le kiosque hall 1 et enfin, pour finir, cette année le kiosque hall 2.

Lors de la DP, la CGT est intervenue et a demandé des comptes à la Direction car nous ne sommes pas dupe. La direction va se servir de ces pseudos sondage pour scier la branche sur laquelle on est !

La Direction se réfugie derrière le fait qu'en réalité c'est afin d'évaluer Itirémia sur leur capacité d'assurer toutes les prestations qui ne sont pas garantis... Mais quand on leur pose la question du pourquoi des autres questionnements (les toilettes, les billets...), bizarrement... plus de réponses !

La CGT a également exigé de la part de la direction, d'afficher aux yeux de tous " les réglementations" Accès+ et Itirémia étant donnés leurs évolutions en matière d'obligation et de procédures.

La Direction a d'ailleurs découvert lors de cette DP qu'ltirémia laissé les PSH tout seul venir du taxi à l'espace information et idem pour ceux venant du hall 2, car il semblerait que leur réglementation les obligent à prendre en charge les PSH qu'à l'espace information.

Cela devient de plus en plus dur de voir des situations inhumaines pour ces agents car de voir des PSH se trainer voir même se faire trainer par leur enfant jusqu'à l'espace information c'est épouvantable. On perçoit toute leur souffrance et le manque de dignité qu'on leur inflige en les obligeant d'eux même à se déplacer jusqu'à l'espace info.

La CGT ne lâchera rien et invite tous les agents à ne pas répondre à ces sondages qui ne servent en réalité à rien si ce n'est à argumenter leurs motivations pour supprimer des postes et du personnel. Qu'ils viennent plutôt sur le terrain voir la réalité !

Jour de carence : **le retour !**

La direction de SNCF avec l'appui du gouvernement va annoncer d'ici quelques semaines, la remise en place d'un jour de carence pour tout les arrêts maladie pour les cheminots !

Cette nouvelle attaque est intolérable et absolument pas fondé. Ce jour de carence existe déjà chez les cheminots mais de manière différente. Le jour de carence est effectif au bout de 3 jours d'arrêts puisque l'on retire 1/3 du salaire sur les 3 premiers jours de la durée de l'arrêt (1/3 pour un jour d'arrêts, 2/3 pour deux jours d'arrêts et 3/3 pour une durée supérieur ou égale à 3 jours)

Sous couvert d'égalité le gouvernement cherche uniquement à réduire le nombre de petit arrêt maladie et ainsi inciter très fortement les agents à ne pas se mettre en arrêt et les pousser à venir au travail même souffrant.

De plus n'oublions pas que dans le privé, la plupart des mutuelles prennent en charge ce jour de carence et le remboursent intégralement !

CONTRACTUELS (RH 0254 - Ex PS 25)

ET MAINTENANT, ILS VEULENT NOUS LICENCIER !

Ce courrier fait l'effet d'une bombe. La Direction envisage sérieusement de licencier « économiquement » les RH 0254 (ex-PS 25) dont le poste serait supprimé et qui n'accepteraient pas les propositions de mutation qui leur seraient faites ! Cela leur permettrait en outre de déclencher un Plan de Sauvegarde de l'Emploi (ex plan social) si le nombre de licenciements était important ! Un palier est donc franchi !

Nous ne sommes pas des kleenex !

La CGT affirme qu'il n'est PAS QUESTION d'accepter que des collègues soient licenciés à cause des réorganisations en cours !

Laisser nos collègues contractuels se faire licencier, c'est accepter, à terme, le licenciement des cheminots dans leur totalité.

Guillaume PEPY a déjà fait référence dans un colloque à la modification du Statut pour autoriser les licenciements économiques de cheminots en cas de perte d'appel d'offres. La proposition de loi des Sénateurs NEGRE et MAUREY sur l'ouverture à la concurrence fait également référence à cette nouvelle règle.

La solidarité et la mobilisation doivent imposer la sécurité de l'emploi obligatoire pour tous !

Face à ce scandale, la Fédération CGT des Cheminots a déposé une DCI ce jour sur les points suivants :

- la politique de l'emploi au sein du GPF et particulièrement la création d'emplois au Statut ;
- le rythme effréné des réorganisations ;
- les attaques contre les droits des cheminots ;
- la préfiguration de l'application des ordonnances gouvernementales à la SNCF.

Alors que les plans sociaux s'enchaînent depuis 3 ans dans les établissements, ils étaient jusqu'alors masqués par les systèmes de reclassements internes. Désormais, cela ne suffit plus pour absorber la casse de l'emploi. Il faut pouvoir briser des familles, fabriquer des chômeurs, pour atteindre les objectifs financiers délirants fixés par la Direction. C'est inacceptable !



Chef de service: **reconnaissez notre métier !**

Les chefs de service sont la clé de voûte de la sécurité et de la production en gare. Ces agents sédentaires sont des interlocuteurs déterminants dans les mesures de sécurité liées à la préparation technique et commerciale du train ainsi que les opérations de départ.

De plus, ils apportent, de par leur rôle central, une plus-value sur l'aspect régularité.

TOUS CONCERNÉS ! TOUS MOBILISÉS !

Pour rappel, dans une procédure normale d'une séquence de départ, le chef de service, après s'être assuré que toutes les conditions sont réunies (montée/descente de voyageurs, heure de départ, fermeture des portes assurée,..) transmet l'autorisation de départ au contrôleur, qui la retransmet à l'agent de conduite.

C'est cette complémentarité qui assure un haut niveau de sécurité dans la procédure de départ. Pour la CGT, ces trois maillons (chef de service, contrôleur et agent de conduite) ne peuvent être dissociés.

UN MÉTIER TRANSVERSE POUR UNE SÉCURITÉ SYSTÈME !

Afin de garantir un haut niveau de sécurité, le chef de service doit avoir une formation permettant d'avoir une approche transverse et globale de la sécurité.

Ainsi, il est nécessaire que les chefs de service bénéficient de la formation complète de la filière Transport Mouvement, AMV et/ou TTMV selon le cas.

La Direction, pour achever son fonctionnement par « branche », tente de faire disparaître les agents de la filière Transport Mouvement dans les activités voyageurs quels qu'en soient le coût pour la sécurité, les conditions de travail des cheminots et leur parcours professionnel.

Enfin, la disparition des passerelles métiers amène à des difficultés croissantes pour les cheminots dans la satisfaction de leurs demandes de mutation.

Pour la CGT, le chef de service, au-delà de l'autorisation de départ, est un élément indispensable à une sécurité système (surveillance des trains en marche, surveillance au défilé, remise d'ordre et d'avis...).

La CGT revendique :

- **Que les opérations de sécurité, telles que le départ des trains dans les gares, soient réalisées exclusivement par des agents relevant de la filière Transport Mouvement avec une formation complète d'AMV ou TTMV**



Portes d'embarquement : en avant les galères

Concernant les portes d'embarquement, la délégation CGT a interpellé la direction sur des problèmes graves de sécurité pour les agents.

En effet, aucune réflexion n'a été menée sur la mise en place d'agents de sécurité au niveau des portes de servitude (portes permettant le passages des chariots d'avitaillement). La réponse de la direction est d'ailleurs sans équivoque... : « on ne sait pas ».

Lors de la mise en place du premier palier des tests des portes d'embarquement (début octobre) l'ensemble des membres des deux CHSCT (vente et escale) ont été invités par la direction afin de constater la manière dont cela se déroulé.

Le but déclaré, la main sur le coeur de la part de la direction, était de co-construire la mise en place et la montée en puissance du projet en garantissant la sécurité des agents.

Tout au long de ces test, les membres du CHSCT ont rédigé des observations et préconisations objectives et constructives. **La direction a perdu toute trace de ces préconisations. Bel exemple de co construction!!!**

Aujourd'hui nous en sommes au maximum du palier 2, voir 2 et demi car la direction donne autorisation à ses acm de mettre en place des filtrage aux portes de leur propre initiative.

La délégation CGT a également alerté sur les problèmes inévitables auxquels nous seront confrontés dans quelques semaines voir quelques jours avec les clients des compagnies non sncf (Lyria, filiale pur sncf ou autre compagnie concurrentes et notamment low cost).

Ces compagnies comme Lyria aujourd'hui ne souhaitent pas que leurs clients soient embarqués et surtout ne pas payer la prestation, mais le plan de transports et le positionnement des trains à quais le rendra obligatoire de fait !

Un geste d'altruisme entre grands patrons qui ne se font pas payer la note alors que tous les agents doivent pointer chaque prestation effectuée pour une soit disant gestion précise des facturations pour que l'on puisse encore leur verser un salaire...

La délégation a demandé comment gérer un client Lyria ne voulant pas présenter son billet La direction répond... on n'y avait pas pensé.

Pas besoin de boule de cristal pour anticiper les conflits avec les clients et surtout, les agressions à venir !!!

Breaking news :

les portes embarquement hall 1 ne seront pas installées avant plusieurs mois ! En effet, la dalle du hall 1 étant trop fine celle-ci ne pourrait pas supporter le poid des portes embarquement !

Bravo messieurs les dirigeants, une telle incompétence mérite un joli carton rouge de la part de notre délégation !



Gares et connexions : le début de la fin...

Que dire de gares et connexions qui préfère remplacer l'humain par des commerces qui sont pour eux, bien plus fructueux que des bulles accueils et des guichets.

Lorsque l'on aborde avec la direction le sujet de la suppression du personnel qui provoque un profond manque de visibilité des agents en gare (suppression des kiosques informations, fermeture de guichets, etc) on nous répond : c'est gares et connexions qui décide et qui place ses billes...

Doit on rappeler qu'aux lieux de billes il s'agit de cheminots avec toute l'expertise de leur métier qui sont supprimés (1 poste de cheminot disparaît toute les deux heures et ce jusqu'en 2023) ! Cet écart de langage marque le profond mépris de gares et connexions.

A l'heure où la direction nous demande d'appliquer la nouvelle relation clientèle (NRC) n'est il pas complètement incohérent de supprimer autant de personnel et n'est ce pas aux antipodes des ambitions de l'entreprise en agissant ainsi ?

En tout cas le résultat est là : les prestataires se retrouvent à renseigner et orienter les voyageurs (Onet, Relais, Lancry, etc) là où un cheminot devrait avoir sa place et pourrait amplement le faire !

De la censure jusqu'aux Instances Représentatives du Personnel :

Voilà que la direction a décidé d'intégrer la DP formation à la DP classique ! Du jamais vu !

Ce qu'il y a quelques mois à peine se faisait encore sur deux dates distinctes afin de traiter au mieux chaque sujet est désormais réuni en une seule journée .

Cela ne laisse bien entendu pas suffisamment de temps pour s'occuper comme il se doit de chaque situations et surtout de traiter avec sérieux l'ensemble des questions posées pour ces réunions. Les questions sont bien entendu, pour la CGT, toutes importantes mais encore faudrait il que la direction les prennent au sérieux !!!

Nous avons donc, tous les délégués présents lors de cette DP, proposé à la direction de fixer une autre date afin de finaliser le travail et afin de pouvoir traiter toutes les questions posées de manière sereine.

REFUS CATEGORIQUE DE LA DIRECTION !

Plutôt que de faire profil bas et d'essayer d'arrondir les angles, la direction reporte la faute sur les délégués qui posent, soit disant, trop de questions !

La CGT rappelle à la direction que nous faisons que notre travail et que s'il n'y avait pas autant de problèmes il n'y aurait pas autant de questions ! Les délégués du personnel représentent les agents et nous nous attachons à porter leur voix avec sérieux et avec toute l'application nécessaire !

La CGT répond clairement à la direction : il y a autant de questions que de problématiques.
A bon entendeur...

LISTE DES ELUS CGT

Mehdi **BEN M'BAREK** - Exécution vente -
06.23.64.52.05

Vanessa **MARTINEZ** - Exécution escale -
06.79.63.20.47

Melody **CORDIER** - Exécution escale -
06.19.69.47.88

Patricia **GUITTEAUD** - Exécution vente -
06.21.44.02.16

Kevin **KEMMAT** - Exécution escale -
06.69.34.06.52

Sami **KOUDSI** - Exécution escale -
07.69.63.93.09

Christophe **CANDAT** - Exécution escale -
06.70.77.07.36

Serge **BRUNDET** - Maitrise vente -
06.80.94.99.66

Philippe **DIEP** - Maitrise vente -
06.06.69.64.26

Contacts : 40 allée de Bercy - 75012 PARIS Tél : 01 43 46 83 50

Email : cheminotscgtparislyon@hotmail.fr

Site internet : cheminotscgtparislyon.fr