



Déclaration CER Lorraine du 30 novembre 2017

Monsieur le Président

Après avoir privé les ASCT Lorrains de la majorité de leurs missions sécurité, après avoir généralisé l'EAS et le recours au CDD, après avoir fait appel à un retraité, voilà que l'ESV TER veut aller encore plus loin dans la provocation et la démotivation des agents en confiant à Manpower le recrutement d'une dizaine de CDD seniors pour début 2018.

Quel plaisir et source de fierté que de découvrir son métier en petite annonce sur le bon coin !

Comment aller travailler sereinement dans ce contexte d'autant que l'on constate à travers le relevé individuel salarial que l'on a perdu de l'argent malgré une hausse de 18% de productivité entre 2016 et 2015. Enfin, pas pour tout le monde. Alors que l'exécution dans sa totalité, et la maîtrise en partie à perdu, nos chers cadres ont vu leur rémunérations moyenne augmenter de plus de 3000 euros.

Et ce n'est pas le projet de service TER présenté ici même, il y a quelques mois qui va rassurer quiconque même si le démarrage timide des ECS en janvier nous conforte quant au réel rôle sécurité des ASCT dans la région.

En même temps que les ECS vont commencer les embarquements TGV à Metz et Nancy à raison de 3 ou 4 Tgv par jour dans un premier temps, ce projet génère des inquiétudes à double titre.

D'abord celui-ci va accentuer la souffrance des agents de vente qui vont être sollicités pour ce dispositif alors qu'ils sont déjà débordés au guichet.

Ensuite, SUD Rail dénonce l'absence de présence SUGE systématique nécessaire au bon déroulement de ce type d'opérations source de conflits. A quoi bon vanter l'augmentation des prérogatives de la SUGE pour en limiter la portée. Rappelons que les débuts parisiens des « accueil embarquement » se sont déroulés dans un climat chaotique avec de nombreuses agressions dans différentes gares et des voyageurs réagissant très violemment à l'annonce de l'interdiction de l'accès au train.

Par ailleurs quelles garanties apportez-vous sur la pérennité de ce dispositif au sein de l'ESV TGV dans la mesure où ces tâches de contrôle avant l'accès sont externalisées à Montparnasse ?

Du côté des lignes ferroviaires lorraines, pouvez-vous Mr le directeur nous garantir l'exploitation des lignes Épinal Saint-Dié, Épinal Belfort, et Sarreguemines Sarre-Union et si oui jusqu'à quelle date. En effet les orientations de SNCF réseau et les rumeurs persistantes sur un éventuel conseil aux Autorités Organisatrices en vue l'abandon de l'exploitation ferroviaire de ces lignes nous inquiète. Alors que le TER se doit d'être au service des citoyens et alors que des investissements conséquents ont été réalisés ces deux dernières années sur ces lignes (changement de traverses, de barres de rail et de bois d'appareil), nous n'accepterons pas que ce soit l'entreprise qui soit à l'initiative de la fermeture de ces lignes.

Pouvez-vous également nous parler du service public rendu aux usagers du TER en Lorraine depuis ces derniers mois ? Alors que vous vantez les bienfaits de vos mesures, les cheminots du terrain ne peuvent que constater le désastre quotidien ponctué de retards, de suppressions, d'absences d'informations, d'usagers errants dans les gares désespérément à la recherche de quelqu'un qui pourrait les aider. C'est avec cet exemple que vous comptez convaincre la région Grand Est de ne pas passer à la concurrence. Faites- nous rire ?

Mais comme si cela ne suffisait pas, parlons de la dernière ânerie du DET du Technicentre. Alors que les engins moteurs sortent régulièrement défaillants, alors que les dépanneurs n'ont plus d'huile pour faire les compléments des EM, alors que les AGC ont depuis plus d'un an une fiche du carnet de bord rappelant qu'en cas de panne, il faut appliquer le guide de dépannage papier car le guide informatisé sur lequel il faut mémoriser les pannes est faux, alors que le Technicentre n'est pas capable de déplacer le boîtier de commande du PZB sur les 73900, ce dernier ne trouve rien mieux, ni de plus urgent, que de sortir une note de service sur la pratique du bisou. Sans doute fan du chanteur Carlos, voulait-il lui rendre hommage ? Heureusement que le ridicule ne tue pas, car il serait mort plusieurs fois. Mais qu'il soit ridicule, à SUD Rail, on s'en moque. On n'a l'habitude que des dirigeants zélés se rabaissent à essayer de nous faire croire qu'ils se battent pour le bien des cheminots.

Ce qui nous dérange, c'est qu'il ridiculise l'ensemble des cheminots dans cette affaire. A chaque image écornée, ce sont les travailleurs du rail d'en bas qui en paient les pots cassés. Ce sont eux qui affrontent le regard des usagers qui nous moquent, qui nous raillent tel un sport national que vous ne dénoncez jamais. N'ont-ils pas encore assez souffert de toutes les restructurations ? Faut-il rajouter la honte au matraquage ? Une fois pour toute, demandez-lui de se faire tout petit, ou carrément de partir ; c'est le meilleur service qu'il pourra nous rendre.

Car malgré un nouveau mail diffusé quelques heures plus tard les dégâts sont là. Des agents refusent désormais de faire la bise provoquant l'incompréhension de nombreuses personnes. Les manières de saluer qui étaient naturelles deviennent compliquées, les agents se méfient les uns des autres, tout le monde cherche à connaître le fait à l'origine de ce mail entretenant les rumeurs néfastes et nauséabondes.

Cet email de ce DET n'a rien d'étonnant de la part de ce personnage outrecuidant qui verse régulièrement dans la provocation. Celui-ci se permettant, par exemple de quitter fâché les DP après avoir lu une déclaration. Laissant ses assesseurs en situation périlleuse face à une vingtaine de délégués du personnel échaudés par le comportement inacceptable du DET. Approuvez-vous ce comportement ?

Depuis ce mail, le DET se place en grand défenseur de la lutte contre le sexisme. Toute personne osant s'opposer à lui devient sexiste selon ses dires. Le sexisme est une forme de discrimination. Vu le mail que ce DET a été capable d'envoyer nul doute qu'il s'y connaît en discrimination. Le DET organise un Girl Day pour se rattraper mais y'aura-t-il également un sous-traitant's day, un alternant's day et un intérimaire's day catégories de personnel également visées par les agissements ségrégationnistes du DET.

Pour ne pas entretenir cette nouvelle polémique, SUD Rail a refusé toutes les interviews proposées par différents médias sur le sujet, car la défense des cheminots, c'est aussi ne pas en rajouter, et donner de l'eau au moulin de nos détracteurs... A bon entendeur.

Pour revenir sur les intérimaires SUD-Rail dénonce les agissements de la SNCF qui fait tout pour bénéficier de la flexibilité de ce mode d'emploi sans en assumer le surcoût financier. Ainsi, la SNCF négocie des contrats cadre avec des boîtes d'intérim visant à faire baisser les indemnités de précarité payées par SNCF. Dans un second temps la SNCF complotte avec les boîtes d'intérim afin d'empêcher les agents de toucher les indemnités auxquelles ils pourraient prétendre en fin de mission. Dernier exemple en date, le refus de la direction du TCLOR de décaler de 15 jours seulement l'embauche d'un intérimaire présent depuis 2 ans dans l'entreprise et apportant entière satisfaction privant ainsi l'agent en question d'une somme de près de 5000 euros. L'agent en question refusera finalement l'embauche et, dégoûté par le comportement de l'entreprise envisage désormais de poursuivre ses activités chez nos concurrents. La RH revancharde confie qu'elle fera tout pour qu'il ne touche pas cette indemnité malgré le refus de l'embauche. L'investissement en formation réalisé sur cet agent 2 ans durant vaut sans doute bien plus que les quelques centaines d'euros économisés par la SNCF. Quel gâchis !!!

La délégation SUD-Rail.