

## Discontinuité : un ministre de droite succède à un ministre de droite...

Alors que les discussions n'avancent pas avec la direction sur le cadre social des futures entreprises, la Commission Européenne poursuit son enquête et n'a pas pris de position officielle. Le rapport d'enquête parlementaire était clair dans sa demande de moratoire sur la discontinuité, le ministre des transports, François Durovray, maintient pourtant la position de ses prédécesseurs, en particulier Clément Beaune et maintient la volonté macroniste de liquider Fret SNCF. Le « plan Delorme » aura bien lieu et son acteur principal, président de RLE, veut conserver le calendrier du 1<sup>er</sup> janvier 2025 contre vents et marées.



***Rien n'est prêt mais tout doit s'arrêter le 31 décembre 2024 !***

Le rapport de SECAFI le montre bien, le plan d'affaires des futures entreprises est extrêmement optimiste et la viabilité très fragile. Comment se projeter sans connaître ses futures conditions de travail, à deux mois de l'échéance ? Comment se projeter dans des entreprises dont le capital pourrait être ouvert très vite à des investisseurs, ce qui signifierait une sortie définitive du groupe SNCF et une privatisation qui ne dit pas son nom ? Comment imaginer le futur d'une entreprise suspendue à des subventions d'un gouvernement toujours plus libéral, qui veut la casse des services publics ?

***Nous réclamons toujours l'arrêt de la discontinuité, nous ne nous résignons pas !  
Toujours combatifs, nous défendons vos droits, pour vous, avec vous !***

### Produits Phytosanitaires...

#### ...ou comment ajouter des problèmes aux problèmes.

C'est maintenant devenu une fâcheuse habitude, dans notre entreprise, nous ne sommes plus capables de faire ce que nous ne savions faire auparavant.

Nous constatons régulièrement l'état des chantiers et des pistes rendu catastrophique par une végétation laissée à l'abandon. Pour autant, Réseau n'est apparemment plus en mesure d'établir une programmation solide du traitement de la végétation par produits phytosanitaires. Les passages des trains se font de manière désorganisée, passant parfois sans prévenance et parfois sur des voies non prévues.

Conséquences directes et prévisibles de ces errances, 2 accidents du travail ont eu lieu, les suites ont été lourdes d'impacts sur ces agents, elles auraient pu être encore plus graves.

Devant les risques réels de la situation, la direction nationale s'est saisie du sujet mais voilà, plutôt que de se tourner sur sa propre organisation ou désorganisation, nos dirigeants préfèrent innover quitte à inventer des mesures hors-sols totalement inapplicables sur le terrain. Après avoir ajouté la consultation des fiches DEFIT dans les prises de service déjà bien remplies des ADC, notre direction veut maintenant imposer un kit vêtement phytosanitaire dans le sac des ADC. Vos représentants SUD-Rail n'ont eu de cesse que de rappeler que les sacs sont déjà bien remplis, que cet équipement ne va faire que les encombrer et les alourdir, nos dirigeants persistent dans ce sens. Nous exigeons donc par bon sens et sens pratique que les EM soient dotés, pas les ADC ! Nous verrons bien si quelques dirigeants sont encore capables de rester connectés aux réalités du terrain et des agents.



### Un accord Maurienne qui préserve l'essentiel.

Lors de la dernière table ronde du 24/10/2024, nous avons réussi avec la CGT à faire retirer une petite phrase qui nous posait problème. En effet la Direction avait glissé dans le texte soumis à signature l'exclusion des ADC en sureffectif de l'ensemble des mesures de l'accord « Maurienne » ! Ces ADC (mais lesquels ?!) étaient sous la menace des calculs de points du chapitre 8 du statut pour être sortis des effectifs du Fret !

En poussant la Direction à nous expliquer ses calculs d'effectifs, nous sommes tombés dans le vide intersidéral de l'absence de réponse de l'Etablissement Lignes et Services (ELS, ex-ULN) !

La Directrice de Production a bien été embêtée de ne pouvoir s'appuyer sur des chiffres sérieux pour présenter son prétendu sureffectif TB. Depuis l'éboulement d'août 2023, il y a au moins 8 TB d'Ambérieu et de Modane qui ne roulent plus, soit en retraite soit en CPA fin d'activité. Pour la Direction Nationale, ils n'étaient que 4 ! Ce manque de sérieux de l'ELS et notre insistance a conduit la Directrice de Production à revoir sa copie et à supprimer cette mesure discriminatoire.

L'ensemble des mesures d'accompagnement sera reconduit jusqu'au 31/03/2025 sauf le complément de l'allocation complète de détachement qui s'arrêtera le 30/11/2024. En conservant le maintien du régime de RP et de l'ITT pour les sédentaires ainsi que la poursuite du figeage des PMJR et des modalités d'utilisation des ADC, SUD-Rail atteint son objectif principal : sécuriser les collègues qui ne peuvent pas partir en détachement.

Dans ces conditions nous avons décidé d'apposer la signature de notre fédération à cet accord.

### L'ELS en PLS !

Dans toutes les Commissions Locales, le nouvel Etablissement Lignes et Services (ELS) brille par son inconséquence : aucune réponse complète (et encore quand il y en a...) à des questions pourtant toutes simples. Combien d'ADC dans tel roulement ? Taux d'affectation de chacun ? Nombres de départs en retraite et de mise en fin d'activité par résidence ? On l'a vu sur l'accord « Maurienne », cette désinvolture n'est pas sans conséquence pour les agents et peut avoir des répercussions lourdes comme des mutations obligatoires !

Autant vous dire que le traitement des dysfonctionnements via les BS est également traité par-dessus la jambe : aucune prise en compte des bugs et des modifications intempestives de commande, aucun retour sur des montages de JS délirants où les ADC font plus de taxis que de train, aucune considération à rien, ça suffit !

Le changement de service s'annonce musclé dans les résidences Traction si l'ELS persiste dans sa désinvolture à ne pas prendre en compte les remontées des collègues !

