

L'actualité en bref chez Schneider

DÉCEMBRE 2025

Schneider Electric

la cgt
GRENOBLE



Résultats des élections professionnelles :

Nous tenons à **remercier les salarié.e.s ayant voté pour nous** et, bien que nous soyons très minoritaires, nous restons présents dans les instances : CSE, CSSCT.

Nous continuerons à participer aux réunions, à **vous défendre et porter nos idées**. Il est à noter qu'avec notre faible représentativité et donc le faible nombre de bras, nous n'aurons qu'une participation mineure aux ASC (Activités Sociales et Culturelles) du CSE.

Les résultats permettent au syndicat CGT Schneider d'avoir des représentants auxquels vous pouvez vous adresser. Délégués Syndicaux (DS), Représentants Syndicaux (RS) et l'ensemble des élu.e.s sont joignables à l'adresse suivante : contact.grenoble@cgt-schneider.fr

Quand la direction de Schneider se prend pour Magritte :

Régulièrement, Schneider dit s'engager dans une démarche favorisant les déplacements plus durables, mais...

Depuis la rentrée de Septembre 2025, Le SMMAG a mis en place un nouvel abonnement plus flexible : l'usager/ère est facturé.e au trajet (1,70€) jusqu'à atteindre le prix d'un abonnement mensuel 30 jours ; l'usager/ère reçoit une facture tous les mois. Ce type d'abonnement est aujourd'hui présent dans de nombreuses grandes villes et répond incontestablement à un nouveau besoin de mobilité.

Bien que le SMMAG affiche sur son site que cet abonnement rentre dans le cadre de la Prime Transport Employeur (PTE), Schneider, confirme en CSE (voir réclamation ci-dessous) ne pas rembourser cet abonnement pour la bonne raison que... « ce n'est pas un abonnement ! », CQFD !

Réclamation 2025/11/459

Abonnement transport « sur-mesure »

- L'Abonnement Sur Mesure : n'est pas un abonnement.** Celui-ci permet d'obtenir des tickets à l'unité à tarif réduit. Il ne peut être pris en charge par l'employeur (contrairement à ce qu'il est indiqué).

Étonné.e.s par ce refus « officiel », nous avons informé une **conseillère de la SMMAG**, qui nous a orientés directement vers **l'Inspection du Travail**.

Nous avons donc décidé **d'interroger** préalablement **nos avocats**. Dans un courrier très détaillé et argumenté, ces derniers ont confirmé notre compréhension : « **Nous ne partageons pas cette analyse qui apparaît juridiquement infondée au regard du Code du Travail et de la doctrine administrative, et ce pour les raisons suivantes (sic)...** »

Nous transmettrons donc un courrier à la **direction de Schneider** demandant qu'elle mette en œuvre le **remboursement de cet abonnement** (et ce de manière rétroactive) ; si elle persiste dans son refus, nous saisirons alors l'Inspection du Travail pour l'informer de la méconnaissance d'une obligation légale de prise en charge des frais de transport domicile-travail. En espérant que le courrier suffira...



Dossier prestataires (suite) :

En décembre 2024, nous vous avons fait parvenir un **sondage** à destination des prestataires afin de recenser leurs conditions de travail. Nous avons d'abord tenté de **discuter avec la direction** et, suite à **trois refus successifs** nous avons contacté **l'Inspection du Travail**.

L'inspecteur du travail s'est rendu sur le site de **38EQI le 5 Juin 2025** ; d'autres inspections sont prévues sur les sites grenoblois.

Après un **premier retour informel**, nous attendons une discussion avec ce dernier afin de connaître les critères d'évaluation permettant de conclure ou non à un délit de marchandage. Toutefois, **il a déjà été constaté des écarts salariaux défavorables aux prestataires** entre salarié.e.s Schneider et ces derniers/ères.

Comme nous l'avons fait dans de précédentes communications, nous **dénonçons le recours excessif et injustifié à la prestation**. Nombre de prestataires ont des positions équivalentes aux salariés Schneider, même responsabilités, mais se trouvent dans une situation bien plus précaire. La gestion financière les considère comme des variables d'ajustement et ceci n'est humainement pas acceptable. Ce traitement inégalitaire et récusable a été particulièrement mis en évidence lors de la **coupe claire dans les effectifs de prestation en Novembre dernier**.

Suite au retour formel de l'inspecteur du travail, nous réfléchirons et reviendrons vers vous pour exposer les différentes possibilités d'action.

L'actualité en bref chez Schneider

DÉCEMBRE 2025

Schneider Electric

la cgt
GRENOBLE

Recharge voitures électriques :

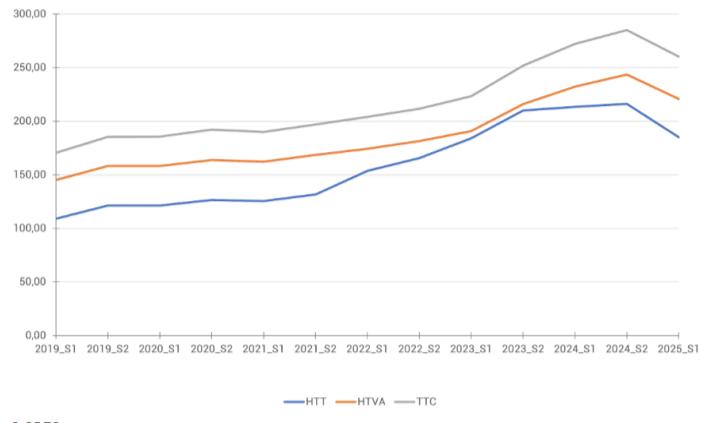
Le **prix de l'électricité en France** est fixé par les fournisseurs qui, dans les faits, s'alignent sur les **tarifs dit « réglementés »**. Ces tarifs sont fixés par le ministère de l'économie et des finances et se déclinent de la façon suivante en 2025 :

0.1952 €/kWh en option Base	0.2081 €/kWh en Heures Pleines	0.1635 €/kWh en Heures Creuses
-----------------------------	--------------------------------	--------------------------------

Ainsi, lorsque **Schneider** propose de facturer la recharge des véhicules électriques à **0.40€/kWh** et bien que nous comprenions que Schneider ne puisse plus proposer ce service gratuitement, il **est inacceptable de proposer quasiment deux fois le tarif**.

Ceci n'incitera personne à utiliser les bornes Schneider et nous trouvons cela incohérent en particulier avec la présence d'une installation de panneaux photovoltaïques sur le parking.

Évolution du prix de l'électricité pour les ménages En €/MWh (euros courants)



Note : HTT = prix hors toutes taxes ; HTVA = prix hors TVA ; TTC = prix toutes taxes comprises.
Champ : France.
Source : SDES, enquête Transparence des prix du gaz et de l'électricité



Point information :

Accidents de Travail (AT)

Un accident du travail est un évènement soudain survenu par le fait ou à l'occasion du travail entraînant une lésion physique et/ou psychologique.

Vous devez informer dans les 24h (ou faire informer) **votre employeur** de votre accident de travail, par tout moyen (mail, téléphone, sms, etc...).

Le salarié pourra toujours déclarer à la CPAM son accident jusqu'à 2 ans après l'évènement (article N.431-2).

Transport à vélo intersites : Le sophisme de fausse cause

Prémissse implicite : « **Le vélo est dangereux car le cycliste peut être heurté par une voiture.** »

Conclusion : « Pour protéger la santé des salariés, **on interdit le vélo intersites.** »

En sous-titre nous pensons que cette **interdiction** n'est **motivée** que par le fait de **ne pas avoir à payer les accidents de travail** éventuels et leurs conséquences survenant lors de ces trajets.

Toutefois, la raison avancée est la dangerosité du transport, mais même là, nous notons des incohérences. Ci-dessous, une liste non-exhaustive des bénéfices et de la dangerosité relative de ce type de transport (s'appliquant, imaginez-bien, sur tous les trajets à vélo, même intersites) :

1. Impact sur les tiers

Une étude du MRC Epidemiology Unit révèle que **la conduite automobile tue trois fois plus d'autres usagers** (piétons, cyclistes...) par kilomètre parcouru que le vélo, et qu'un transfert de 9 % des trajets motorisés vers le vélo pourrait éviter 56 décès par an uniquement sur les autres usagers.

2. Baisse de la létalité du vélo en Europe

En Flandres, entre 2017 et 2024 :

Le risque d'accident grave à vélo a diminué de 23 %,

Le risque de décès lié au vélo a reculé de 40 %.

Cela montre **l'effet positif des politiques d'infrastructures cyclables** (le fameux phénomène de la sécurité par le nombre).

3. Bénéfices santé et climat en France

Une étude nationale (Lancet Regional Health – Europe, 2024) sur la France montre que :

Chaque année, **1 919 décès prématuress sont évités grâce au vélo**,

Près de **6 000 cas de maladies chroniques** (diabète, cancers, AVC...) sont évités,

Gain économique estimé à 191 M€ de coûts médicaux, auxquels s'ajoutent **4,8 Mds€ d'avantages sociaux**,

Un passage de **25 % de petits trajets voitures vers le vélo** doublerait ces bénéfices et **réduirait les émissions CO₂ de 257 000 tonnes**.

