



Conditions de Travail :
Dégradation rime avec productivité

Sommaire

Edito

Page 3

Actu

Pages 4 et 5

Dossier

Pages 6 à 9

L'actu sur nos lignes

Pages 10 et 11

Les élus CA

Page 12

Jeux et Solutions

Page 14

► Edito

Actu

Dossier

Infos

Droit

Interpro

Trimestriel du Syndicat des cheminots Cgt de Toulouse en direction des syndiqués
Entièrement financé par les cotisations des syndiqués
Commission paritaire :
ISSN1154-5119
Imprimé au Syndicat Cgt des cheminots de Toulouse
12, rue St Laurent
31500 Toulouse
Directeur de publication
Gaufrey Didier

Par Laurent Brun

Fidèle à ses pratiques, le Gouvernement a profité de l'été pour donner encore des mauvais coups aux salariés du pays.

Les exemples sont nombreux, déremboursements, service minimum à l'éducation, retraites, privatisation de la Poste, ...

Face aux revendications des salariés, toujours les mêmes réponses. Les caisses de l'état sont vides. Pourtant elles ne le sont pas pour envisager la suppression de l'ISF annoncée par la ministre de l'économie.

Quant à la direction de l'entreprise, elle n'est pas en reste. Malgré le conflit du mois de juin sur le Fret, les velléités de la direction pour casser le RH0077 sont fortes. Pire, elle accélère sa politique de réduction des coûts à tout prix en délocalisant une partie des activités Fret au Maroc.

Soutenue par une organisation catégorielle, la Direction met en oeuvre sa politique Fret. Ainsi dans de nombreux dépôts, les

projets de roulements hors RH0077 se multiplient. A coup sûr et à court terme, une telle politique va se traduire par une dégradation forte des conditions de travail.

Le Fret n'est pas la seule «activité» concernée. Dans tous les métiers, les restructurations sont légions et toutes ont pour point commun une recherche de productivité importante.

«Le Fret accélère sa politique en transférant une partie de ses activités au Maroc.»

Equipement, vente, contrôle, traction, infra: personne n'y échappe et les accords locaux existants et appréciés jusqu'alors sont dans la ligne de mire.

Face à cela, la Cgt a des revendications à mettre en avant à la fois pour remettre l'entreprise sur les rails du service public mais également pour améliorer les conditions de vie et de travail des cheminots. Le 7 Octobre, à l'appel de la CSI, une journée de mobilisation est décidée sur les questions d'emploi, de salaires et des conditions de travail.



Edito

11 Août 2008

Contre la criminalisation de l'Action Syndicale

Plus de 8 mois après la grève de Novembre, le secrétaire du Syndicat Cgt a été convoqué à titre personnel devant la justice suite à la levée de barrière du 16 Novembre...
La mobilisation du 11 Août a fait reculer la justice mais la vigilance s'impose...

Le 15 Novembre 2007, dans le cadre de la lutte contre la réforme des régimes spéciaux, les assemblées générales votaient la participation à une initiative «levée de barrière» au péage de Toulouse Nord. Ce jour là, le secrétaire de la Cgt a permis une médiation entre

la gendarmerie et les cheminots en lutte afin que tout se déroule dans le calme. 8 mois après il est convoqué individuellement devant la justice. La peine encourue est de 2 ans d'emprisonnement et 4500€ d'amende ainsi que 9800 euros pour ASF au titre du préjudice subi.

Des poursuites à titre individuel inacceptables

Pour la Cgt, il est inadmissible qu'un cheminot militant soit attaqué à titre personnel alors que les faits reprochés font suite à une initiative collective décidée en AG.

C'est d'ailleurs le message qu'a passé la centaine de cheminots, postiers, électriciens gaziers présents lors de ce rassemblement.

Grâce à cette mobilisation, le médiateur de la république n'a effectué, pour l'instant, qu'un simple rappel à la loi. Le procureur doit quant à lui envisager ou non la poursuite de la procédure judiciaire. La vigilance reste de mise.



Edito

▶ Actu

Dossier

Infos

Droit

Interpro

19 Août

Commémoration de la Libération

Comme tous les ans, est commémorée la libération de la Gare de Toulouse Matabiau. En ces temps de répression syndicale (Cf page précédente), il est important de se remémorer ces temps pour éviter de retomber dans des dérives graves du passé.



1944, le 19 Août, la Gare de Toulouse n'est plus aux mains des Allemands. Pour Robert Bedrede qui se souvient «de nombreux résistants cheminots ont participé au combat, après avoir débuté une grève insurrectionnelle qui paralysa l'ennemi.»

«Le fichier Edvige nous replonge dans les erreurs du passé...»

35 résistants ont perdu la vie au pont Raynal et en Gare Matabiau dans ce combat

contre l'occupant Nazi, pour la liberté et pour la construction d'un nouvel ordre social. Un monde qu'ils commencèrent de construire avec la mise en place du programme du CNR (Conseil National de la Résistance) en instaurant la retraite solidaire, la sécurité sociale...

Où en sommes nous ?

Aujourd'hui les souvenirs s'effacent et les démons du passé ressurgissent. Totalitarisme, privation de liberté, fichage et flicage sont mis en oeuvre par le pouvoir en place. Tous les acquis du CNR sont mis en pièces un

par un . L'objectif avoué de Sarkozy : «Démonter point par point les acquis de 1945 et 1968». Et on peut dire qu'il s'y emploie avec la plus grande fermeté.

La Naissance d'Edvige

Pour éviter toute contestation, il met en place Edvige. Non sans rappeler aux générations précédentes les méthodes pétainistes, «Edvige» est une base de données qui fiche tous les militants de syndicats, partis politiques d'opposition et d'associations, les considérant comme des délinquants. Nos enfants seront catalogués, eux aussi, comme fils de militants. La contestation sociale devient un délit.

Nous sommes bien loin des valeurs de ceux qui, au péril de leur vie, ont libéré la France.

Signez la pétition contre la création du fichier Edvige sur :

<http://nonaedvige.ras.eu.org/>

Actu

Conditions de travail

Faire monter la pression

Tous les métiers à la SnCF subissent aujourd'hui des dégradations importantes de leurs conditions de travail. A cela une seule raison, la politique de marge engagée par la SnCF. Son seul but : la productivité au détriment même de la santé des agents. Explications...

Depuis plusieurs années maintenant, la Direction SnCF a choisi de faire du «fric» plutôt que du service public. Et au delà des slogans ou des conceptions que cela engendre, tout le monde peut s'accorder sur le fait que la pression sur les cheminots est aujourd'hui plus importante qu'avant. Productivité rime avec dégradation des conditions de travail et baisse du coût du travail. Concrètement cela se traduit en fonction des métiers par la suppression de pauses au commercial, par des journées de plus en plus longues chez les roulants et par des charges de travail en augmentation au dépôt ou à l'équipement.

Les missions des Chsct.

Bien qu'au coeur des missions des Chsct, l'amélioration des conditions de travail se heurte aujourd'hui à

«Même la médecine du travail se rend compte des dérives qu'impose la productivité»

des positions de principe de la Direction. Les budgets et le nombre de suppression d'emplois sont non négociables et doivent obligatoirement s'appliquer.

Pour la Cgt, les Chsct devraient avoir les moyens d'améliorer les conditions de travail, réduire le stress et tendre à la suppression de tous les risques d'accident du travail.



Cela sous-entend bien évidemment des moyens pour répondre aux revendications des cheminots, mais aussi la possibilité de stopper une restructuration tant qu'elle n'obtient pas l'accord des cheminots.

Dans tous les Chsct, la direction refuse catégoriquement toute proposition d'amélioration des conditions de travail si elle nécessite plus d'emplois ou si elle empêche la direction d'en supprimer.

Emplois et conditions de travail.

Car le lien entre emplois et conditions de travail n'est plus à démontrer. Entre 2002 et 2008, la Direction Régionale SnCF a supprimé près de 3000 emplois. Le nombre de trains, et de voyageurs ont, quant à eux, très largement augmenté. Autant dire que la charge de



Ligne Directe :

En plusieurs mois, les offensives de la Direction se sont multipliées pour réduire le temps de pause des agents. Pour la Cgt les 60 minutes imposées par le Code du Travail sont un minimum. Les agents devraient pouvoir prendre des pauses dès qu'ils se sentent fatigués (Visuellement et nerveusement).

travail supplémentaire a été absorbée par une hausse de productivité. Les constantes réorganisations, les créations de «plaques interrégionales» servent cette logique de plus de travail pour moins de cheminots. En plusieurs années, l'impact de la baisse des effectifs se ressent dans tous les métiers. Les indicateurs sont au rouge, trains supprimés, accidents du travail, déprimes, maladies ect...

Des accidents du travail en hausse.

La Région Midi-Pyrénées se situe sur le podium des régions les plus touchées par les Accidents du travail. 21ème Région sur 23, la Région compte en 2007, 219 accidents du travail ayant entraîné 6026 jours d'arrêt. En

2006, ce sont 248 accidents pour 4885 jours d'arrêts. S'il est vrai que les accidents de personnes et traumatismes psychologiques tiennent une part non négligeable dans ces statistiques (18%), ils sont loin d'être les seuls en cause.

Nationalement, le nombre d'accidents du travail affiche une tendance à la baisse.

Régionalement par contre, les années de fortes restructurations ont été marquées par une hausse de ceux-ci. Les restructurations imposées à marche forcée influent inévitablement sur les méthodes et les conditions de travail des agents. Au Fret par exemple, en 2007, le taux de fréquence est supérieur au double du taux moyen natio-

nal ce qui illustre clairement cet état de fait.

Un autre exemple touche l'équipement qui, lors de la fusion des EVEN, a vu de nombreux référentiels métiers pas été réécrits à temps.

Il faut également ajouter à ces accidents du travail, les accidents de parcours. L'éloignement du lieu de travail imposé par la direction (restructuration des brigades par exemple) entraîne une augmentation du risque routier, une fatigue plus importante pour les agents.

Face à cette augmentation des accidents de travail, la Cgt demande un moratoire sur toutes les restructurations entraînant des hausses de producti-

Edito
Actu

► Dossier

Infos

Droit

Interpro

Dossier

tivité jusqu'à ce qu'une expertise traitant de leur impact sur la santé des agents soit menée. Tous les métiers sont concernés. En voici quelques exemples supplémentaires :

- ✓ Décades de 6 jours à l'Ect
- ✓ Augmentation des Km/train à la traction
- ✓ Suppression des pauses à ligne Directe
- ✓ Fermeture de brigades à l'équipement
- ✓ Contournement de la réglementation du travail au Fret (Article 49)
- ✓ Exemple matériel
- ✓ Exemple Suge

Tous ces exemples illustrent le changement global que subit l'entreprise SnCF et qui nous place dans le même contexte que les entreprises du privé.

Un contexte de dérèglementation.

Car l'enjeu pour la Direction est affiché depuis longtemps : «casser au coeur de la SnCF les vestiges du passé et faire de la SnCF une entreprise privée comme les autres» Tous cela dans un contexte de dérèglementation total du transport ferroviaire. Depuis l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire, l'UTP (Medef des transporteurs ferroviaires) refuse d'intégrer dans la convention collective du ferroviaire (CCN) un haut niveau social. Garantir des temps de repos minimum, garantir des conditions de travail pour les travailleurs du secteur ferroviaire est pourtant une nécessité pour préserver la Santé des agents et la sécurité des circulations.

À l'inverse de cet objectif, l'UTP propose des conditions de travail dignes du 19ème siècle. Plusieurs RHR successifs, seulement 20 repos doubles par an, une am-

plitude de 12h00 par journée de service, 10h maximum de travail la nuit...

Pour la Cgt, les règlements régissant les conditions de travail ne sont en aucun cas un frein au développement du ferroviaire. C'est pour cela que la Cgt revendique pour TOUS les salariés du ferroviaire une convention collective de haut niveau et basée sur les règlements SnCF. Au vu de la véhémence avec laquelle l'UTP s'attaque à nos propositions, on peut être sûr que la réglementation du travail est un frein à la recherche de profits pour les PDG de ces entreprises.

Les profits de quelques uns ne valent pas la santé des travailleurs. Lors des négociations de cette CCN, la Cgt n'a fait aucun compromis sur la santé des salariés. Le 3 septembre cette CCN passe en commission mixte du statut en vue de sa traduction dans les règlements SnCF.



En conclusion et pour la Cgt, il est primordial de construire sur le plan local des luttes en vue d'améliorer les conditions de vie et de travail pour les cheminots et gagner des déclinaisons favorables en terme d'emploi . Des ripostes tant régionales que nationales doivent nous faire gagner un changement de logique au sein de la SnCF et permettre de mettre en oeuvre les revendications de la Cgt.

Fret et article 49 (point de vue Chsct Traction)

Le Fret une réorganisation qui préfigure l'avenir de Tous...

L'article 49 au Fret c'est quoi exactement ?

C'est un article qui permet au plan local, sous certaines conditions, une dérogation au RH077. Cette dérogation, très encadrée à l'heure actuelle, doit correspondre à une demande du personnel concernant leurs conditions de travail, avoir l'accord des délégués du personnel et en aviser l'inspection du travail. Pour les ADC du Fret, la direction ne respecte pas l'esprit de cet article et l'utilise pour remettre en cause certains points réglementaires lui permettant de gagner en productivité. Elle remet en cause les taquets horaires pour et après repos.

Mais que compte gagner la direction ?

En modifiant les taquets de prise et fin de service avant repos, la direction va gagner en productivité et ainsi réduire ses effectifs. Le différentiel d'agents nécessaires pour assurer la charge de travail avec et sans les modifications de RH007 est très important. On ne vous fait pas de dessin sur ce que cela peut représenter au niveau national.

Pourquoi tous les cheminots sont ils concernés?

Tous, simplement car l'article 49 s'applique à tous les titres du RH 0077. Que ce soit pour le Titre I, II ou III, la direction peut remettre en cause tous les taquets du RH qui la dérangent pour gagner en productivité. Tous les cheminots sont concernés, il ne s'agit pas que d'une problématique FRET. L'activité VFE l'a annoncé. Si l'activité Fret arrive à ses fins, les autres activités ne se gêneront pas pour abaisser le coût du travail et aller plus loin dans la dérèglementation.



Revendications

Pour l'amélioration des conditions de travail des cheminots et des salariés du secteur ferroviaire, la Cgt revendique:

Emploi :

Le recrutement immédiat de cheminots au statut pour compenser les pertes d'emploi depuis 2002.

Restructurations :

Un moratoire sur les restructurations en cours, tant qu'une expertise sur leur influence sur la santé des agents n'a pas été faite. A l'issue de cette expertise, la Direction devra appliquer les préconisations qui en résultent.

Santé :

L'arrêt de la fermeture des cabinets médicaux et le maintien en interne de tout le périmètre de la médecine du travail et d'aptitude.

CCN :

La mise en oeuvre dans la CCN de l'équivalent des règlements SnCF concernant les conditions de travail.

Dossier

L'actu sur nos lignes...

ADC

Toujours plus vite vers la gestion par ligne

Avec le projet «performance Ter», la Direction envisage de mettre en place au sein de l'activité Ter des mini-Entreprises en séparant les agents par Zone.

Après une expérience peu concluante en terme de qualité de production lors de la mise en place de la résidence Rodez, la Direction Régionale se prépare à mettre en place un projet nommé «Performance Ter». Il se base sur les mêmes recettes à savoir : gestion par ligne pour mettre les cheminots en compétition et assez vite gagner en productivité.

La situation actuelle

Aujourd'hui, les Agents de conduite de Toulouse assurent la conduite des trains sur les lignes de la région en fonction de leur mode de traction avec, pour chaque roulement de service, une diversité de mission.

Le projet de la direction va

tout changer pour cantonner les agents de conduite dans une des 3 zones géographiques créées (Zone Sud Ouest, Nord Est et Transverse pour l'axe Bordeaux Marseille.)

Qu'est ce qui va changer ?

Pour les agents de conduite, au delà de l'abandon des diversités des missions, ce projet va créer des problèmes de déroulement de carrière. Plus grave et dénoncée depuis le début par la Cgt, cette hyper spécialisation qui, à terme, se conclura en une autonomie complète des zones, va entraîner une réduction des connaissances de lignes des agents. En cas de problème, le nombre d'agents capables

de remplacer un ADC malade sera beaucoup plus faible. Autant dire que le nombre de trains supprimés n'est pas prêt de baisser.

Pour l'égalité entre les cheminots et pour un meilleur service public, nous devons conserver une cohérence régionale pour le Ter et refuser la mise en place d'agence Ter par zone. Pour la Cgt nous continuerons de débattre avec tous les cheminots pour améliorer nos conditions de vie et de travail et répondre aux exigences du service public.

Edito

Actu

Dossier

▶ Infos

Droit

Interpro

Plan Rail

La Région finance à la place de l'Etat

Le vendredi 05 septembre, à Bagnac, le Conseil Régional, la Sncf et Rff ont lancé en grande pompe les travaux du plan rail. L'occasion pour la Cgt de s'exprimer sur le plan rail, son financement et sur le désengagement de l'état.



Si pour l'ensemble des cheminots, l'état vieillissant du réseau n'était pas une nouveauté, il aura fallu pour la direction attendre les conclusions de 2 audits : celui national de Lausanne et un audit commandé par le Conseil Régional.

Tous deux ont signalé un réseau dans un état de vétusté important qui remettait en cause la volonté d'augmenter le nombre de trains (PRT)

«Le réseau vétuste remet en cause le Plan Régional des Transports...»

Le Conseil Régional a donc décidé d'investir 500 Millions d'euros pour moderniser le réseau.

Un renouvellement complet

Le renouvellement complet du réseau se fera sur plusieurs années jusqu'en 2012. Seront concernées les lignes TE-Auch en 2008, TE-Figeac en 2008, TE-MZT et TE-RDZ en 2009, TE-LTL ... soit environ la moitié du réseau.

Une fois ce renouvellement effectué, les pas d'entretien et de maintenance du réseau seront bien plus espacés en raison du type de rail (Long Rail Soudé) qui nécessite moins d'entretien.

La direction de la Sncf saute sur l'occasion pour diminuer fortement l'emploi à l'équipement. Pourtant, au vu des incidents caténaires à répétition et des problèmes rencontrés sur nos voies, les effectifs dans les brigades doivent être maintenus.

La question du financement.

Si l'on peut juger bénéfique ce plan rail du point de vue du renouvellement des voies, il se pose tout de

même des questions quant à son financement. Est-ce au Conseil Régional de financer les infrastructures ? L'égalité entre les citoyens est elle respectée que l'on soit en Midi-pyrénées ou en Auvergne ? D'autant que ce plan rail est financé par une taxe supplémentaire régionale sur les produits pétroliers.

Récemment le Conseil Régional d'Aquitaine a déclaré engager lui aussi un plan rail pour le réseau ferré.

Cela illustre bien le désengagement total de l'état qui fait reporter, sans financement supplémentaire, sa responsabilité du réseau aux Régions. On s'achemine clairement vers un réseau à 2 vitesses.

L'actu sur la toile

www.cgt.fr

Le Site de la Cgt, l'actualité interpro

www.cheminotscgt.fr

L'actu de la fédération Cgt des cheminots

<http://cheminots.cgt.tlse.free.fr>

Le Site du Syndicat Cgt des cheminots de Toulouse

Sec-tech

Prud'hommes L'heure est au déploiement

Le 3 Décembre 2008, l'ensemble des salariés va élire ses juges au Conseil des prud'hommes. Au delà de l'aspect juridique de cette institution, ce sera pour le Gouvernement le moment de mesurer les rapports de force en présence.

Étant le seul scrutin ouvert à l'ensemble des salariés français, celui-ci, au delà du vote pour les conseillers prud'hommes, sert de référence pour définir le niveau de représentativité de chaque organisation syndicale au niveau national. En 2009, comme depuis plusieurs années maintenant, le Gouvernement en place se féliciterait sans aucune hésitation si la Cgt reculait au profit d'Organisations Syndicales plus clémentes avec le Medef et le patronat. D'autant que la nouvelle loi sur le dialogue social réduit le poids des organisations minoritaires.

Après la loi sur le Dialogue Social

En effet, si depuis toujours un accord était valable dans une entreprise était valable avec la signature d'une Organisation Syndicale aussi

«Pour une majorité de français, la Cgt est le syndicat le plus à même de les défendre.»

Donnons-nous les moyens de le faire efficacement»

peu représentative soit elle, aujourd'hui les choses sont différentes. Seules les organisations syndicales jugées représentatives (+ de 10%)

par les salariés lors des élections professionnelles pourront signer un accord.

Un regard attentif sur la Cgt

Suite à cette loi, le Patronat craint de ne plus pouvoir valider d'accord grâce à l'appui d'organisation complice mais minoritaire. Le score de cette élection sera donc passé à la loupe par le Gouvernement et le patronat pour savoir s'ils ont ou non un feu vert à leur politique anti-sociale.

Le 3 Décembre voter Cgt au prud'hommes c'est dire Non lors du référendum contre la politique du gouvernement.



Edito
Actu
Dossier
Infos
Droit

▶ Interpro

Jeux...

Grille 1 Niveau Moyen

	4	6						
2	9		3					
				2	7		9	
	6	4		1	8		3	
5		3	2		6	1		9
	7		5	9		4	6	
	3		9	7				
					2		5	4
						7	8	

Solution Grille 1

4	2	9	8	5	1	7	8	3
6	1	7	8	3	2	9	5	4
8	3	5	9	7	4	2	1	6
1	7	2	5	9	3	4	6	8
5	8	3	2	4	6	1	7	9
9	6	4	7	1	8	5	3	2
3	5	8	4	2	7	6	9	1
2	9	1	3	6	5	8	4	7
7	4	6	1	8	9	3	2	5

Grille Niveau Difficile

			4			2		
	8					7	5	
5			2		8			
9				8				
1	6		7		5		3	
			1					9
		4		1				6
3	2						4	
	9			3				

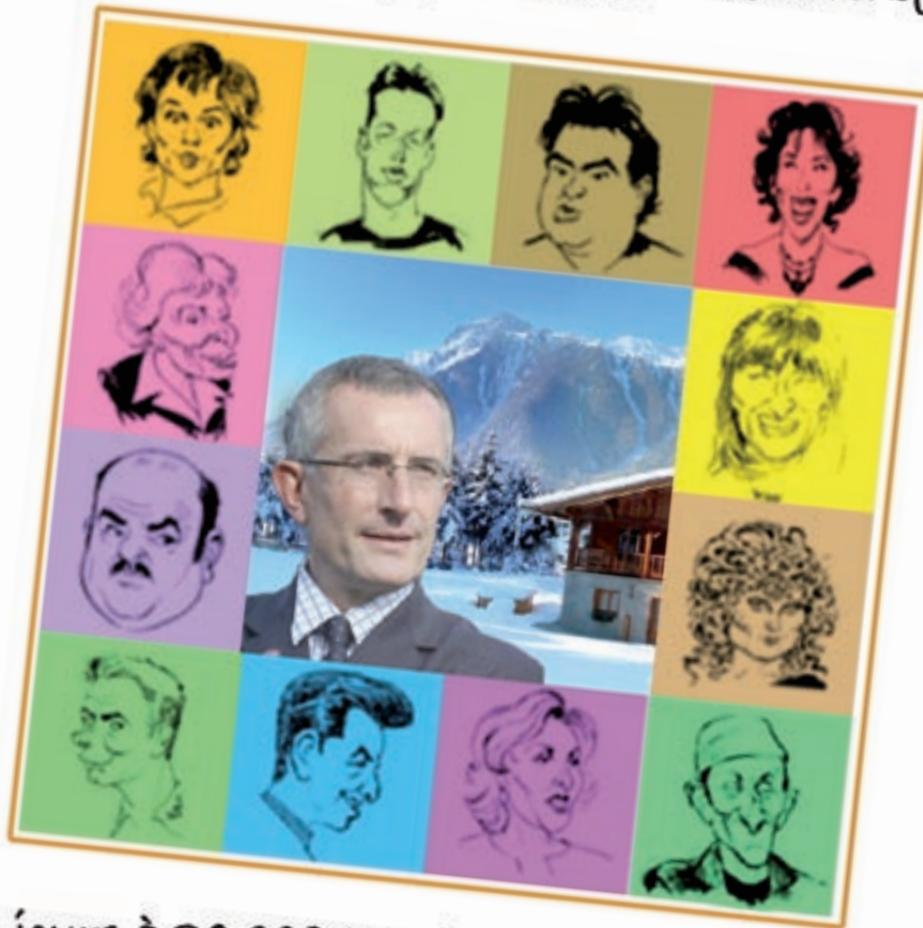
Solution Grille 1

6	9	7	2	3	4	1	5	8
3	2	1	5	8	9	4	7	6
8	5	4	7	1	9	2	3	6
9	6	9	3	4	5	1	8	7
1	4	6	9	7	2	5	8	3
9	8	4	6	8	7	1	2	5
5	1	8	6	2	7	8	9	4
4	8	2	3	9	1	6	7	5
7	6	1	8	9	3	2	1	5

Infos Diverses...

Il a tout essayé

Même sans Laurent Ruquier



2 jours à 20 000 euros
aux frais des cheminots

Extrait du
Journal le
Point
(internet)

Publié le 17/07/2008 | N°1870 | Le Point

Pépy mène grand train

Séverine Cazes et Mélanie Delattre



Pour son premier comité de direction générale, les 15 et 16 juillet, le président de la SNCF, Guillaume Pépy, a convié les sept membres de son équipe dans un cadre luxueux : Les Chalets de Philippe, à Chamonix. Très prisée du gotha des affaires et de la jet-set, cette résidence accueille

régulièrement les diamantaires de la De Beers, le magnat australien Rupert Murdoch, de grands banquiers et des oligarques russes. Pour un séminaire haut de gamme de deux jours, la facture se monte à 20 000 euros. Accueil en limousine, chalet « hammam », spas extérieurs et salle à manger du XVIIIe compris. Pépy a envoyé à l'avance deux goûteurs pour tester la cuisine du chef Denis Flota, ancien de L'Auberge de l'III, table alsacienne triplement étoilée.

Diabol-idix

Il découpe tout sur son passage....

ARRETONS LE
VITE

Performance



Emploi ● **Conditions de travail** ● **Salaires**