



Union Fédérale des Cadres et agents de Maîtrise CGT
Cheminots

Syndicat de Lille
37, rue de Tournai 59800 Lille
Tel : 221633 — 03 28 55 76 33

Octobre 2014

OBJECTION

Bulletin d'information du syndicat UFCM-CGT
des Cheminots de Lille

Professionnellement engagés et socialement responsables

RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE : LES MASQUES N'ONT PAS FINI DE TOMBER !

Édito

« Des comptes du groupe ou de l'EPIC SNCF dans le vert, une dette maîtrisée ! » si l'on en croit notre bon Président Pépy.

Mais à quel prix ?

Celui du sacrifice pour les cheminots, de la dégradation des conditions de transport pour les usagers, du développement du groupe SNCF à l'international, de la diminution de l'offre voyageurs et marchandises sur le territoire national.

La réforme du système ferroviaire validée par les parlementaires aurait pu être l'occasion de traiter la question de la dette du système ferroviaire qui freine son développement.

La loi renvoie la question à un rapport remis par le Gouvernement dans les deux ans suivant la mise en œuvre de la réforme sans réels engagements.

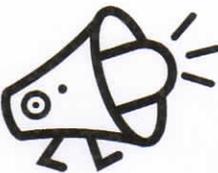
Autant dire que la question du désendettement n'est pas à l'ordre du jour, que les cheminots et les usagers vont encore faire les frais de plans d'économies et de gains de productivité !

En ce qui concerne notre région du Nord Pas De Calais, notre syndicat s'interroge sur la réelle volonté de la direction de créer les conditions d'aboutir à une signature pour 10 ans de la convention TER d'ici la fin de l'année.

Est-ce le cahier des charge du Conseil Régional préconisant, par exemple, des gares ouvertes et humanisées, des contrôleurs dans chaque train ou le développement de l'offre TER qui posent problèmes à la direction de l'entreprise ?

Affaire à suivre ...

P. GUELUY



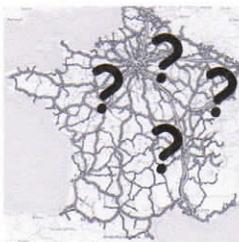
Lecture de la loi du 4 août 2014, ça déraile !

En préambule, la délégation CGT a demandé de quel droit le Président de la SNCF se permet-il de ne pas respecter les lois de la République? En effet, le Président de SNCF Mobilité et du Directoire du Groupe Public Ferroviaire (GFP) doit être proposé par le gouvernement, auditionné par les Parlements et élu par le CA de SNCF Mobilité. De plus, c'est par décret, dans l'écriture duquel les fédérations entendent être consultées, que doivent être définis le contenu et les missions précises des 3 EPIC. Or, avant toute réalisation de cette procédure, G.Pépy se permet de présenter au CA de la SNCF et aux cheminots dans une brochure de 60 pages ce que seraient le Groupe Public Ferroviaire et le contenu des 3 EPIC. Il va même jusqu'à laisser diffuser dans la presse les noms des futurs dirigeants selon un schéma que lui seul a déterminé.

La direction veut faire son propre calendrier

Pour elle, la loi n'est applicable que 6 mois après la date prévue dans le texte. La direction entend retarder d'autant l'échéance de répartition des agents dans les différents EPIC, idem pour les élections des CA et du conseil de surveillance mais elle s'exempterait de cette logique pour les élections CE/DP. La CGT l'a contrainte d'admettre que cette lecture de l'agenda n'est pas conforme au texte de loi.

Sur la partie financement, la Direction affirmait que l'Etat renonçait aux dividendes versés par SNCF Mobilité pour alimenter financièrement les travaux d'infrastructures. Après l'intervention de la délégation CGT, elle reconnaît que rien n'est prévu dans la loi, donc ce sera au bon vouloir du gouvernement. Il en va de même du versement transport pour les Régions, aujourd'hui l'URSSAF et Bercy disent que cette clause est inapplicable en l'état.



Ceux qui prétendaient que la loi allait régler le financement du système ferroviaire sont obligés d'admettre que celui-ci va reposer exclusivement sur les cheminots, les usagers via les tarifs et les péages. De même, ils reconnaissent que la « règle d'or » inscrite dans la loi risque de remettre en question l'avenir de milliers de Km de ligne par défaut d'investissement sur le réseau.

Enfin, sur le volet social la Direction affirme que par sa lecture les RH 0077 et 0677 comme l'accord 35h tomberaient de fait dès le mois de juillet 2016. Pour la CGT, l'accord 35h de 1999 est un accord d'entreprise qui ne tombera que si la Direction ou des OS représentant plus de 50% des cheminots le dénoncent. La loi précise que les accords non dénoncés subsistent. Sur ce sujet et dans la période, la Direction ne veut pas assumer son intention de dénoncer les accords, car le lien évident avec une loi non financée, si ce n'est par la productivité, pourrait nuire à tous ceux qui l'ont soutenue.



VOUS AVEZ DIT DIALOGUE SOCIAL? (Echos de la Table Ronde du 15 septembre)

A l'issue du conflit du mois de juin, G. Pépy disait: « Il n'y a ni vainqueurs, ni vaincus, l'heure est à l'apaisement et au dialogue social ».

Pourtant dans les faits, nous vivons une période d'acharnement contre certains délégués syndicaux et cheminots engagés dans la grève.

Ces méthodes se sont confirmées à l'encontre des agents faisant valoir leur droit de retrait pour combattre l'Équipement Agent Seul (EAS) sur l'axe Paris-Beauvais. La CGT a requis la tenue d'une réunion immédiate sur cette question avec les dirigeants RH de la SNCF. D'abord parce que nombre d'accusations ne sont pas avérées, ensuite parce que les actes délictueux ne sont pas uniquement du fait des cheminots en lutte. La délégation UNSA a refusé de participer à cet échange. La CFDT est restée en délégation réduite et en simple observatrice.

La délégation CGT a exigé de la justice et une égalité des droits. Nous avons porté avec insistance la nécessité d'un apaisement du climat social. Enfin, notre fédération a aussi des éléments prouvant que dans ces périodes conflictuelles, de nombreux dirigeants de l'entreprise pourraient passer en conseil de discipline voire en justice pour ne pas avoir respecté des textes réglementaires qui sont force de loi.



ECHOS DU CNHSCT DU 04 SEPTEMBRE 2014

FORMATION MANAGERS

C'est en partant du constat de l'état sanitaire dans l'entreprise (augmentation des Accidents de Travail, des indices de fréquence et de gravité,... depuis des années) que la Direction présentait, le projet de formation qui sera dispensée auprès de 10 000 « managers » sur le sujet de la santé et la sécurité au travail. L'objectif est de permettre l'acquisition des 8h de formation et les compétences minimales nécessaires en santé et sécurité pour le management au quotidien.

Les résultats en santé au travail ne sont pas à la hauteur des investissements dans la prévention. Le manque de langage commun et la posture managériale sont les deux thèmes de cette formation afin d'intégrer la dimension SST dans le quotidien de travail des « managers ».

Pour la CGT, si nous partageons le constat, nous observons qu'il y a un décalage entre la prescription (DUER,...), notre réglementation spécifique et le travail réel.

Depuis 6 ans, la CGT a alerté la Direction sur l'état sanitaire à la SNCF qui l'a contrainte à la tenue d'un CNHSCT Extraordinaire et des CFHSCT Extraordinaires; La Direction refuse tout dialogue avec les Organisations Syndicales et les cheminots sur l'organisation du travail.



RECONNAISSANCE DE LA PENIBILITE

La CGT est de nouveau intervenue sur les évolutions attendues quant aux 23 Emplois Repères supplémentaires reconnus en interne mais pas par le Ministère. Le décret retraite imposant de nouveaux reculs sociaux pour le calcul de la pension a été combattu par la CGT en 2012. Cependant, la parution aurait été l'occasion de mettre à jour l'annexe 4 (liste des Emplois Repères). Pourquoi la Direction et le Ministère ne l'ont pas fait ?

La Direction dit vouloir « se balayer » les Emplois Repères avec les activités, branches et domaines du fait de la création de nouveaux Emplois Repères avant de solliciter le Ministère.

La CGT met en garde la Direction car si elle touche aux Emplois Repères, elle touche inévitablement au périmètre des métiers, donc au travail. La CGT a également rappelé son opposition à la mise en place des seuils sur les critères de pénibilité.

Ce refus a d'ailleurs été rappelé au Ministère par la CGT, lors des discussions issues de la conférence sociale de juillet 2014.

LA QUALITE DE VIE AU TRAVAIL

Ce qui ressort le plus de ce CNHSCT c'est incontestablement l'agacement du Président concernant la non signature de la CGT de l'accord QVT et sa dénonciation avec SUD-Rail.

A maintes reprises, le DRH dit ne pas comprendre le soi-disant côté machiavélique de cet accord, malgré les références d'experts comme Yves CLOT. « On est passé à côté d'une occasion unique » dit-il.

De là à penser que la Direction a besoin de la CGT pour dire aux Directions d'Activités, Branches et Domaines, ce qu'elles doivent mettre en place sur l'amélioration des conditions de vie au travail !

Pour la CGT, cet accord c'était la caution sociale de la Direction pour modifier en profondeur le métier cheminot. En premier lieu, la question du sens du travail, point central de la négociation, portée par la CGT, marque la divergence fondamentale entre la Direction et la CGT.

La CGT, seule, porte les valeurs du Service Public.



PROTECTION SOCIALE

Montreuil, le 22 septembre 2014

Dossier : agrément de la médecine du travail

SERVICE MÉDICAL : UNE NOUVELLE ATTAQUE CONTRE LA SANTÉ DES CHEMINOTS

La direction va déposer sa demande d'Agrément du Service de Santé au Travail auprès des services ministériels. Cette démarche est rendue obligatoire par la réforme de la médecine du travail de 2012, confirmée par l'arrêté du 2 mai 2012.

La direction de la SNCF utilise cette obligation pour imposer de nouveaux reculs sociaux en lien direct avec la santé des cheminots. De plus, elle tente d'organiser sa médecine dans le cadre de sa politique développement des filiales au détriment du service public.

La CGT défend la place de la médecine dans l'entreprise. Elle est essentielle à une véritable politique de prévention pour la santé des cheminots. La CGT revendique une médecine unifiée pour les soins, le travail et la sécurité. Une médecine intégrée dans l'entreprise accessible aux retraités et ayants droit.

La direction souhaite espacer les visites médicales !

Les cheminots ne seraient plus examinés par leur médecin du travail que tous les 4 ans au lieu de 2, sous couvert d'Entretien en Santé au Travail Infirmier (ESTI). Il y a peu, le rendez-vous médical était annuel.

A la place de la visite médicale, les cheminots seraient reçus par un infirmier avec lequel ils rempliraient un « Questionnaire à Choix Multiple ». Il n'y aurait ni auscultation, ni prescription d'examens complémentaires. L'agent repartirait seulement avec une attestation de suivi infirmier sans aucune autre mention.

Cette décision constitue un non-sens en termes de santé publique. C'est un danger pour le niveau de sécurité exigé par la production ferroviaire.

Les infirmiers des Cabinets Médicaux SNCF sont compétents dans un rôle qui leur est propre : campagne de prévention, soins, consultation hygiène alimentaire, anti-tabac... mais quelles seraient les conséquences pour les cheminots, pour eux-mêmes, si malgré leurs qualifications, ils ne détectaient pas un éventuel problème de santé sous-jacent ? 4 ans, c'est très long ! La santé des cheminots aura largement le temps de se dégrader entre 2 visites.

Le médecin, acteur essentiel de la protection des salariés.

Prévenir les risques ferroviaires exige une proximité vis-à-vis des cheminots et une grande connaissance du terrain. Le médecin vérifie l'aptitude au poste de travail, propose l'adaptation des postes pour protéger les cheminots, dépiste les maladies professionnelles, les risques psycho-sociaux ainsi que les affections dangereuses. Il répond de façon adaptée aux questions des cheminots, etc...

Les économies visées par la Direction (Excellence et Réseau 2020) se font au détriment de la santé des cheminots. Actuellement, il n'y a pas, à la SNCF, de pénurie de Médecins du Travail malgré un « numerus clausus » (nombre annuel de formations de médecin) insuffisant. Il suffirait de le modifier. De plus, sous couvert de formations qualifiantes qui pourraient être prises en charge par l'entreprise, tout médecin peut devenir médecin du travail.

La santé des cheminots est un droit, la direction se doit de la préserver, gage de qualité du Service Public, de sécurité au travail et de la santé des cheminots.

Si la CGT ne s'oppose pas à ce que les Infirmiers réalisent des entretiens avec les agents, elle revendique une visite médicale de Santé au Travail ANNUELLE et tous les 6 mois pour les cheminots soumis aux horaires décalés.





PETITION NATIONALE

SALARIÉS DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

ENSEMBLE, SIGNONS POUR :

- exiger des augmentations générales de salaires,
- stopper les suppressions et la précarisation des emplois,
- gagner des embauches pérennes dans tous les secteurs et améliorer les conditions de travail et de vie,
- mettre un frein à la sous-traitance, mettre fin au dumping social et à la politique du bas coût (low cost), stopper l'abandon des missions publiques, les privatisations et mises en concessions,
- gagner une véritable complémentarité entre les modes de transports dans un concept de multimodalité, un renforcement de la maîtrise publique et du service public,
- Exiger des moyens de financements publics pour la régénération, la modernisation et le développement des infrastructures,
- Exiger le retrait des lois limitant le droit de grève et combattre toutes les atteintes aux libertés syndicales.

Sans oublier d'exiger un grand débat public sur la réforme des territoires voulue par le gouvernement, les transports et les infrastructures risquant d'être fortement impactés.

L'heure est au rassemblement et à la mobilisation pour ancrer un mouvement interprofessionnel dans le temps.

Nom	Prénom	Entreprise	Signature

Pétition à remettre à un militant CGT ou à faxer au 221816

BULLETIN D'ADHESION



Nord Pas de Calais



Actifs et retraités

Nom : _____ Prénom : _____
 Adresse : _____
 _____ Fonction : _____
 Tél : _____ Courriel : _____ @ _____
 Grade : _____ Établissement : _____

ensemble, plus forts pour gagner

Syndicat UFCM-CGT de Lille
37, rue de Tournai 59800 Lille
Tel : 221633 — 03 28 55 76 33 — ufcm-cgt-lille@wanadoo.fr