



MISE EN DANGER DES CHEMINOTS

Montreuil, novembre 2018

RÉALITÉ OU FICTION ?

LES HISTOIRES DE CHEMINOTS CITÉES MÊLENT RÉALITÉ ET FICTION



© Pascale Lalys



ET SI C'ÉTAIT

Francisco vit à Madrid.

Il a 47 ans, il est père de 3 enfants.
Francisco travaille dans une entreprise de BTP sous-traitante d'une entreprise française elle-même sous-traitante de SNCF Réseau.
L'employeur de Francisco l'envoie travailler 3 jours en France pour renouveler une partie de voie ferrée avec un autre de ses collègues.



A son arrivée sur le chantier, et lors du briefing sur les consignes de sécurité, Francisco constate que les autres travailleurs ne parlent pas sa langue.
Francisco ne s'en inquiète pas, le chantier ne durera que 3 jours.
Francisco n'a jamais travaillé en milieu ferroviaire.
Alors qu'ils interviennent dans la zone dangereuse, Francisco et son collègue sont heurtés par un engin de travaux sur voie.
Francisco et son collègue ne survivront pas à l'accident.

Stéphanie est agent commercial gare depuis 1994.

Suite à la fermeture des guichets sur sa zone d'emploi, Stéphanie a été placée en EIM et effectue ponctuellement des missions depuis 2 ans sur des postes parfois très éloignés de son domicile.
Stéphanie est contrainte de faire garder ses enfants plus fréquemment, ce qui occasionne des frais importants.



Après 2 années de déplacements incessants, de changements permanents de collectif de travail et sans visibilité sur son avenir professionnel, Stéphanie se voit refuser un poste auquel elle postule.
Stéphanie, excédée, tente d'obtenir des explications auprès du responsable de l'EIM.
La discussion se tend et vire à l'altercation verbale.
La direction engage une procédure disciplinaire à l'encontre de Stéphanie et prononce sa radiation des cadres.
Depuis son licenciement, Stéphanie est plongée dans un profond syndrome dépressif. Ses proches sont inquiets de la voir commettre l'irréparable.

Bertrand est cadre, qualification G.

Depuis 3 ans, il est affecté dans un Centre Régional des Opérations en province.
Bertrand suit un roulement 7j/7.
Il sait que cette forme d'organisation du travail n'est pas réglementaire et qu'elle pèse sur sa vie personnelle et son état de santé, mais Bertrand pense que c'est la seule manière de tenir ce poste sans devoir embaucher d'agents supplémentaires.



Depuis 5 mois, Bertrand travaille 70 heures par semaine, il ne rentre chez lui que tous les 7 jours et reste connecté en permanence, y compris à son domicile.
Cette situation, cumulée avec la fatigue de Bertrand, dégrade le climat familial.
Quand il apprend que sa femme le quitte, Bertrand met fin à ses jours.

Fatima travaillait au Fret en tant qu'agent de desserte jusqu'à la suppression de son poste en 2013.

Depuis lors, après une reconversion contrainte, elle a été mutée en Agence Paie et Famille à 1h30 de trajet de son domicile.
Fatima travaille depuis en open-space avec une quarantaine de collègues.



Chaque jour de travail, Fatima est confrontée aux reproches des cheminots dont elle est la seule interlocutrice, par téléphone de surcroît.
Ces reproches sont accentués par les problématiques techniques que rencontre Fatima avec un logiciel inadapté à la réponse aux besoins des cheminots.
Sa hiérarchie la met sous pression permanente et lui fixe des objectifs comptables qui l'éloignent de la qualité de service qu'elle tient à fournir aux cheminots.
Fatima a le sentiment que son travail n'a plus de sens.
Fatima a fini par sombrer dans la dépression nerveuse. Après s'être plusieurs fois effondrée en larmes sur son poste de travail, son médecin la placera finalement en arrêt de travail pour une durée de 2 mois.
Fatima a sollicité l'intervention à domicile d'une Assistante Sociale SNCF, mais la suppression de 10% des effectifs de travailleurs sociaux l'empêche d'obtenir une réponse rapide.
La direction de l'entreprise contestera le caractère professionnel de sa pathologie, renvoyant à de prétendus problèmes personnels.

AIT VRAI ?

Alain est agent Voie à l'équipement.

Depuis la suppression de sa brigade en province suite à la sous-traitance de la maintenance, il a été muté d'office dans un établissement infra IDF.

Alain travaille sur les chantiers la nuit et assure l'astreinte en dehors de sa présence sur le chantier.



Jusqu'en juillet, un accord collectif gagné par la CGT limitait le nombre de nuits consécutives à 4 pour préserver la santé et la sécurité des agents.

En juillet dernier, la direction dénonçait cet accord dans le cadre du « Pacte d'entreprise ».

Au cours de sa semaine de travail, Alain aura été sollicité 13 fois par téléphone au titre de l'astreinte, il sera intervenu 2 fois sur le terrain et aura travaillé 5 nuits consécutives.

A la fin de cette lourde semaine, Alain reprend le volant en sortie de nuit pour regagner le foyer familial.

Il s'endormira et sa voiture ira percuter un arbre. Heureusement, Alain s'en sortira avec des blessures légères.

Nadia est agent de conduite à la SNCF depuis 18 ans.

Elle assure des dessertes TER entre Paris et la province.



Depuis la mise en place de l'EAS, Nadia est seule à bord du train.

Depuis la suppression des autorisations de départ par un agent expéditeur, Nadia doit se mettre en marche d'elle-même à l'heure du départ « si rien ne s'y oppose ». Ce jour-là, il est l'heure, Nadia a fermé les portes du train et se met en marche. Les caméras embarquées s'éteignent.

30 secondes plus tard, Nadia reçoit un appel du poste qui lui demande de s'arrêter d'urgence.

Le train vient de traîner sur plusieurs dizaines de mètres une usagère qui tentait de monter en marche. Depuis lors, chaque jour Nadia repense à cet accident, y compris lorsqu'elle conduit en ligne.

Sébastien est agent de maîtrise.

Il est DPX à l'équipement.

Depuis la signature de l'accord collectif par l'UNSA et la CFDT, Sébastien est au forfait en jours sur l'année. Depuis la suppression du second poste de DPX sur sa zone il y a 3 mois, Sébastien travaille jours et nuits.



Ce matin-là à 5h50, Sébastien reçoit un appel urgent. Les travaux du chantier de nuit qu'il a quitté il y a 2h ont pris du retard et l'une des voies de la ligne ne pourra pas être restituée pour les premiers trains du matin. Sébastien n'a d'autre choix que de se rendre sur place.

Fatigué par ses horaires de travail, Sébastien aura un moment d'inattention.

Il sera percuté par une circulation sur l'autre voie en traversant pour rejoindre le chantier.

William dirige une grande entreprise de transport ferroviaire depuis une dizaine d'années.

William a de grandes ambitions.

Depuis son arrivée, plusieurs dizaines de milliers d'emplois ont été supprimés dans l'entreprise.

Afin de générer de la marge opérationnelle, chaque poste de dépense est réduit, qu'il s'agisse des effectifs, de la formation, des salaires ou de la masse salariale au travers un recours accru à la sous-traitance. William se réjouit que sa responsabilité n'ait jamais été engagée malgré plusieurs catastrophes ferroviaires graves, occasionnant plusieurs centaines de victimes.



Il a mis en place les Règles Qui Sauvent. Si ces règles ne sauvent d'évidence pas les vies, elles ont une autre utilité. Elles s'adaptent au fil des accidents et permettent donc de reporter systématiquement la responsabilité sur le cheminot victime en pointant un manquement à l'une des règles.

Il a développé les Challenges Sécurité par lesquels les cheminots peuvent gagner des pizzas, des bons d'achats, des petits-déjeuners, s'ils ne déclarent pas leur accident de travail. Dans ce système, le cheminot qui empêche d'atteindre l'objectif est responsable de la perte du challenge pour tout le collectif de travail.

Grâce à ces mesures, William préserve l'image de l'entreprise, sa responsabilité, et peut sereinement poursuivre les politiques engagées.

LES RESPONSABLES SONT LES PREMIERS DIRIGEANTS DE L'ENTREPRISE !

La prévention des risques et la protection des cheminots nécessitent des mesures immédiates !

| DES POLITIQUES DANGEREUSES POUR LES CHEMINOTS | | LA CGT REVENDIQUE | |
|---|---|-------------------|---|
| ✗ | Le passage d'une entreprise de Service Public fondée sur la sécurité et la réponse aux besoins, à une entreprise du tout business bouleverse la culture cheminote et place l'humain au second plan. | ✓ | Un très haut niveau de sécurité comme pilier central du Service Public de transport ferroviaire, en lieu et place de la stratégie du tout business. |
| ✗ | L'explosion des externalisations et de la sous-traitance qui ne visent que des économies de court-terme sur la masse salariale et non le haut niveau de qualification requis en termes de sécurité. | ✓ | La ré-internalisation des charges de travail au sein de l'entreprise publique SNCF avec des cheminots à Statut formés tout au long de leur carrière. |
| ✗ | La réduction massive des effectifs qui fait reposer les charges de travail sur un nombre réduit de cheminots | ✓ | Des emplois en nombre suffisant, dans les trains, les gares, pour la maintenance et les fonctions transverses. |
| ✗ | Le cloisonnement par activités qui ajoute des interfaces nocives en matière de sécurité du personnel et des circulations. | ✓ | Que les choix stratégiques de la SNCF, outil de la Nation, ne soient plus décidés par le patronat mais que soit renforcé le pouvoir d'intervention des usagers, des cheminots, de la représentation nationale et des AOT tout en maintenant la cohérence nationale du système. |
| ✗ | La mise à mal des métiers qui abaisse le niveau de qualification et rompt les complémentarités sécuritaires entre métiers. | ✓ | Des contours de métiers garantissant un haut niveau de qualification par un haut niveau de formation. |
| ✗ | La déstructuration de l'outil de production qui expose les collectifs de travail, isole chaque jour davantage les cheminots et engendre une perte générale de repères. | ✓ | L'abrogation des dispositions régressives des lois de 2014 et 2018 portant de mauvaises réformes du ferroviaire. |
| ✗ | Le management par objectifs inatteignables qui soumet les cheminots à des injonctions contradictoires, y compris en termes de sécurité. | ✓ | Des rythmes de travail adaptés aux rythmes biologiques, permettant d'éliminer les contraintes inutiles et de compenser en repos les contraintes résiduelles liées au Service Public, afin de préserver la santé et la sécurité des cheminots. |
| ✗ | La politique du bâton pour celles et ceux qui ne suivraient pas les stratégies de déstructurations décidées aveuglément par les hauts dirigeants. | ✓ | Un droit de veto des représentants du personnel face aux projets de restructurations présentant un danger pour les cheminots. |
| ✗ | La réduction des moyens d'intervention des outils intégrés de prévention tels que la médecine du travail, les cabinets de médecine de soins, l'Action sociale SNCF. | ✓ | Le retour aux visites annuelles avec le médecin du travail, un meilleur maillage territorial et davantage de moyens alloués à la médecine de soins et à l'Action sociale, la mise en œuvre d'un véritable plan de santé en lien avec la médecine de soins et suivi d'effet en termes d'organisation du travail. |
| ✗ | La généralisation des challenges sécurité qui incitent les cheminots à ne pas déclarer les accidents de travail dont ils sont victimes. | ✓ | De revenir à une politique salariale basée sur le salaire reconnaissant la qualification et non sur des primes sur objectifs, sources de mal-être. |
| ✗ | La suppression des instances représentatives du personnel en proximité... | ✓ | Des représentants syndicaux en proximité pour intervenir rapidement et efficacement sur les questions de santé, de sécurité et de conditions de travail. |

**POUR FAIRE ABOUTIR CES REVENDICATIONS,
LE SEUL GESTE EFFICACE C'EST LE VOTE CGT !**

VOTER CGT C'EST AUSSI VOTER POUR TOI !

DU 16 AU 22 NOVEMBRE 2018