

Tract-ctions

Sud Rail ETRA

L'information syndicale de l'ET Rhône-Alpes.

Le 01 juin 2017

Sud Rail

Solidaires

**NON À LA RÉPRESSION
ANTISYNDICALE !**

**MILITER
N'EST PAS
UN CRIME!**

**solidarité
avec Nathalie**

**6
JUIN**

**TOUS DEVANT LE CAMPUS RÉSEAU
À SAINT-DENIS À PARTIR DE 11H30**

*pour refuser la criminalisation
du mouvement social et syndical
et exiger l'annulation des sanctions*

SUD-Rail



Billet d'humeur...

... Ou ce qui n'aurait pas dû être dit.

Présidentiel : Le Combat Continu...

Le Front National n'a pas été élu et nous nous en réjouissons. Pour SUD-Rail il ne sera jamais un parti politique comme les autres. Nous rappelons que ses revendications sociales ont été reprises sur d'autres programmes que le sien, pour essayer d'endormir la France, alors que son vrai programme est axé sur la destruction des droits démocratiques, visant à renforcer en particulier les discriminations contre les personnes d'origine étrangère. Un programme de haine raciale qui vise à épargner les vrais responsables de la misère et du chômage.

Aussi il ne faut oublier l'ère Hollande où Macron s'était inscrit pleinement dans la politique de son prédécesseur. Ministre, il a fait des lois de régression sociale, comme celle qui porte son nom ou la « loi travail », contre laquelle la rue s'est massivement opposée il y a un an.

Monsieur Macron veut accroître le libéralisme et donc perpétuer sans arrêt une politique d'austérité, pour les catégories populaires, au nom de la liberté d'entreprendre, de la rigueur et de l'équilibre budgétaire... Son programme ? En finir avec les 35h, casser la Sécurité sociale, diminuer le nombre de fonctionnaires, aller encore plus loin dans la casse du Code du Travail et celle des retraites. Cette politique, c'est justement celle qui fait le lit du Front national en accentuant toujours plus la destruction de nos acquis sociaux.

Pour SUD-Rail, il faut nous préparer à mener de nouvelles batailles, préparer une résistance unitaire face à la machine infernale d'un Macron qui déclare vouloir gouverner par ordonnances pour imposer son programme antisocial.

Ces dernières années de nombreux cheminots ont mis fins à leurs vies. Les dirigeants impliqués dans ces tragédies continuent à exercer leur violence managériale, notamment en continuant à envoyer des Hommes et des Femmes en conseil de discipline. La SNCF est devenue le théâtre d'une série de suicides comme l'a été France-Télécom en pleine déstructuration... Aux mêmes causes les mêmes effets...

SUD-Rail a pourtant mis en garde la direction sur les conséquences d'une organisation du travail qui affecte les conditions de travail, vie et déroulement de carrière. Les nombreuses réorganisations mises en place à l'issue de la loi du 4 août 2014 le sont aujourd'hui dans le cadre du nouvel accord d'entreprise et de la politique du directoire SNCF. Elles ne font que prospérer les filiales et ne font qu'augmenter la souffrance au travail.

Aujourd'hui, la situation s'aggrave, les salariés sont constamment sous pression et cela les pousse parfois vers l'irréparable, et ceux qui tentent de remettre en cause la mauvaise politique managériale sont sanctionnés voire licenciés.

Il est temps de ne plus laisser faire ! SUD-Rail a interpellé le Président de la République et les ministres en charge de ces questions, pour que l'État, propriétaire de la SNCF, fasse cesser ces violences sociales dans l'entreprise.

Le 6 juin, à l'initiative de SUD Rail, un rassemblement national aura lieu devant le siège de la SNCF à St-Denis. Ceci afin d'exiger l'annulation des sanctions contre notre camarade Nathalie Pradelle, risquant à son tour la radiation. Aussi longtemps que les simulacres de tribunaux patronaux continueront leurs offices, nous continuerons à ne pas nous laisser faire et resterons unis pour vous faire face.

Militer n'est pas un crime !

L'entreprise a de plus en plus recours à la constitution d'instance de coordination, afin de gagner du temps, de l'argent, pour mettre en place ses projets de restructurations et de changement d'organisation du travail... L'ANI, signé en début d'année 2013 par la CFDT, la CFTC et la CFE-CGC et transposé par le parlement dans une loi, a des conséquences concrètes sur les CHSCT. Elle a amené des évolutions néfastes du Code du Travail.

En effet, en créant une instance temporaire de coordination des CHSCT, le MEDEF, avec la complicité des syndicats signataires et l'appui du gouvernement, poursuit deux objectifs essentiels :

- ⇒ Éloigner du terrain les représentants des CHSCT.
- ⇒ Effectuer des réorganisations importantes sans entrave.

Nous rappelons à la direction que la mission de l'instance de coordination a pour seul objet d'organiser une expertise commune en cas de projet important modifiant les conditions de travail, de santé ou de sécurité prévue à l'article L. 4614-12 du Code du Travail.

Il faut donc bien comprendre que la consultation reste toujours de la compétence propre des CHSCT. En d'autres termes, l'existence d'une instance de coordination ne conduit pas à une consultation unique mais seulement à une expertise unique.

Un nouvel iPad va être déployé nationalement pour remplacer le SIRIUS actuel, dans le même temps beaucoup d'applications vont apparaître. Une pour paramétrer le KVB, une autre pour faire des Demandes De Secours, Wagon connecté, Form Traction TV pour n'en citer que quelques-unes.

Elles sont toutes plus inquiétantes les unes que les autres. De la formation sur le temps personnel, jusqu'au contrôle du serrage et desserrage en temps réel des wagons, cet outils va devenir un cadeau de plus en plus empoisonné, comme SUD-Rail le dénonçait depuis le début. Tout ça afin de déqualifier le métier de conducteur et continuer à supprimer toujours plus de postes. Avec sûrement comme prochaine étape les GM et les agents formation.

Comme il vous en faut toujours plus, vous refusez toujours de rembourser l'argent que vous nous avez volé en n'appliquant pas la loi sur les IMC, durant des années. Et pire, maintenant qu'il n'y a plus de doute sur la lecture de l'article 6.3 bis du RH00677, vous souhaitez le réécrire. SUD-Rail qui est la seule OS depuis le début sur ce dossier est bien évidemment contre. Nous allons même vous donner un truc pour ne plus payer l'IMC : ne modifiez plus nos journées !!!

Concernant la fusion des établissements traction. Nous restons très inquiets sur deux points. D'abord la création d'un établissement à périmètre inhumain, des instances qui seront forcément déconnectées de la réalité et moins représentative du personnel et enfin que cet établissement ne soit que estampillé "TER". C'est la main mise sur la Traction par l'activité, un rêve qui va donc devenir réalité. Au détriment de la sécurité que permettait l'indépendance de la traction, avec sa structure nationale. Il n'y a qu'à voir le manque de rigueur des notes de service régionale sur la sécurité, et ce n'est que le début.

Pouvez-vous nous dire jusqu'où vont aller les économies de structure dont vous parlez avec ce projet ? Suppression des GM ? Suppression des doublons des cellules MS, MP, du service RH ? Nous avons bien remarqué qu'aucun poste de fonctionnaire supérieur ne sera supprimé, on est jamais mieux servi que par soi-même !

Suite à la prise de conscience des CRML de Scaronne, un compromis a été trouvé afin qu'ils puissent rester sur le site de Scaronne et dans l'établissement traction.

SUD-Rail restera dans l'avenir très vigilant sur ces 2 points !

Ca chauffe A OuiBus

A seulement 50 mètres de la nouvelle LUP de Perrache, nous pouvons d'ores et déjà constater ce que notre nouveau président de la République et sa ligne politique nous réserve. Des conducteurs sont en grève. Ces conducteurs travaillent pour la filiale OuiBus, gérée par la SNCF et positionnée sur le marché du transport routier lowcost autrement surnommés « cars Macron » et concurrente directe de la SNCF par la SNCF. Enfin, s'ils conduisent des cars et non des trains, ils ne sont pas moins dès à présent que les victimes des mêmes attaques qui nous pendent au nez : le transfert de leur activité et de leur contrat de travail à un sous-traitant privé.

Poudre de perlimpinpin !

Tout d'abord, un petit rappel sur les « cars Macron », présentés comme prometteurs d'un marché créateur d'emplois : 22000 annoncés en grande pompe par le Ministre de l'Economie du même nom. Ils représentaient surtout un gâteau appétissant pour les entreprises de transport routier, dans lequel chacune voulait mordre sa part mais sur lequel nombre s'y sont, cassées les dents. Et après seulement 1400 emplois créés, l'indigestion se fait sentir et les premiers à trinquer sont, comme bien souvent les travailleurs.

Comment ça se passe ?

A l'époque des belles promesses, la SNCF débauchait de toutes régions, des conducteurs de car, leur faisant miroiter des salaires supérieurs à 2500 euros avec primes diverses : international, nuit, dimanche, découchés...

Aujourd'hui, la SNCF estime que les conducteurs de sa filiale OuiBus lui coûtent trop cher. Elle décide donc de transférer ses cars à une société sous-traitante. En l'occurrence, les cars Faure pour la plateforme de Lyon.

Ce que la « loi Macron » (encore lui !) autorise désormais dans un tel cas, c'est le transfert des contrats de travail des salariés d'une société à l'autre, **qui peut les modifier comme bon lui semble**. Et ici, si la société Faure doit maintenir le salaire « de base » des conducteurs (la loi l'y oblige), elle ne conserve pas les primes en l'état, abaissant la paie de 600€ en moyenne par mois et par agent !



Après avoir trouvé tous les prétextes disciplinaires pour virer un maximum son personnel, la SNCF pousse les agents vers la sortie en proposant une prime de 6000 euros aux conducteurs qui accepteraient de quitter l'entreprise pour rentrer chez Faure renonçant à un quart de leur salaire mensuel. Quel cynisme !

Et nous dans tout ça ?

Nous, conducteurs de trains de la SNCF, devons être solidaires avec les conducteurs des cars OuiBus en lutte. Avec des paies mensuelles constituées d'un salaire de base et d'une forte proportion de primes diverses, nos conditions de travail et de salaire sont très similaires.

Leur lutte doit nous servir à être vigilants, car, avec l'ouverture prochaine à la

concurrence du marché ferroviaire, il semble écrit d'avance qu'on nous prépare le même sort.

Il n'y a pas si longtemps, le rapport Grignon évoquait les conditions similaires de transfert des salariés de la SNCF vers d'autres entreprises qui remporteraient un appel d'offre concurrentiel, et avec Messieurs Macron, président de la République et Wauquiez, Président de la Région Auvergne - Rhône - Alpes, « adversaires politiques » mais aspirant au même monde ultralibéral, soyons certains qu'aucun cadeau ne nous sera fait. La SNCF et ses concurrents sont certains de trouver les conditions légales idéales pour tirer un maximum des travailleurs du rail. Préparons nous, comme les OuiBus, à leur répondre avec nos armes!

Changement De Service

Le 12 mai c'est tenu la J-60 avant l'adaptation du service d'été. Comme tous les ans, la PCAS ne tient pas compte des roulements opérationnels et reprend ses bases à elles. Et comme tous les ans il est nécessaire de refaire tout le montage des journées qui avaient été actées lors des commissions précédentes. Une perte de temps pour tout le monde... et quelques montages favorables aux agents en moins !

À LPR, la fermeture de la ligne de PLM jusqu'à fin décembre 2017 entraîne une baisse d'environ 15 JS/semaine pour le post été. À LYD, la charge reste constante dans l'ensemble.

Pour le plein Été, il y a pour LPR et LOZ un figeage de 64 JS/semaine. À LYD seul un demi-tour ACY est figé.

La direction souhaite que les conducteurs de LYD acquièrent la connaissance du dépôt d'Avignon pour y rentrer les rames à l'arrivée du RHR. Elle se justifie en nous expliquant que c'est pour « relancer le dépôt d'Avignon ».

Il est prévu moins de temps pour faire la rentrer au dépôt et le retour en taxi que pour rentrer à Champfleuri alors qu'il en faudrait plus. Le tout sur un RHR déjà très cours... Encore une fois c'est aux ADC de prendre en charge les lubies de la direction.

À LPR, la PCAS a profité d'un des multiples rectifs pour essayer de nous remettre les EVO LN-SC/LV après le retour de Tours. C'est certain qu'après un RHR à 950 km le TB est la meilleure personne pour faire l'EVO...

Au Revoir Det

Notre cher DET, lors de ses dernières DP, c'est auto congratulé sur son bilan, notamment sur le maintien d'un haut niveau de sécurité. Il semblerait toutefois avoir omis le dossier EAS, où la direction a complètement oublié ses ADC et la sécurité, en les livrant à eux même à bord des trains.



Peint En Bleu Ou PAPIN En Bleu?

Suite à la non récente des béquets sur le site de LPR, la délégation SUD-Rail a interpellé la direction sur cette omission. Pour rappel, c'est le béquet qui fait foi pour la commande de l'agent. En regardant l'affaire de plus près, nous nous apercevons des différences qu'il existe entre dépôts :

⇒ UP LYS: béquet pour le mois et peint en bleu sur Pacific qui confère la commande effective de l'agent.

⇒ UP LYD: béquet, mais pas peint en bleu

⇒ UP LPR: ni béquet ni peint en bleu

Avec tout ce tohubohu, charivari, micmac, la direction va regarder, va

étudier, et peut-être enfin clarifier la mise en place de la commande effective des ADC.

SUD-Rail restera vigilant, et demande l'uniformisation des process de commande des conducteurs.



Accès Filtrage LYD

Des conducteurs nous ont fait remonter des soucis avec quelques agents qui effectuent les filtrages des TGV «Paris-Lyon» en gare de Part-Dieu. On leur a refusé l'accès au quai où ils devaient prendre leur EV (souvent pour LPR). La direction nous affirme que ça ne devrait pas être le cas. Qu'il faut présenter son Carmillon ainsi que son attestation complémentaire

pour prouver notre fonction.

Si ce cas vous arrive, SUD-Rail vous demande de ne pas insister, afin de ne pas vous retrouver dans une confrontation avec le filtreur zélé. Votre intégrité est beaucoup plus importante que la régularité.

Faut-il installer des portiques de sécurité dans les gares ?

Rhâââ
 Mais y a beaucoup trop de monde devant ce portique ! Si quelqu'un fait un attentat, ce sera un carnage !

Il faut un autre portique en amont !



JFC

Le cahier des charges de chaque JFC comporte un point permettant l'expression des salariés.

Il faut désormais faire valoir ce droit et surtout le mettre en place en début de chaque journée de formation. Il doit être inscrit au programme un temps d'expression entre ADC.

Les conducteurs s'exprimeront entre eux sur leurs problèmes, leurs points de vue, sur divers sujets relatifs à leur travail à la SNCF. Un cahier d'expression où le CTT fera ensuite remonter le compte rendu de ce qui aura été exprimé.

Un temps de locution alloué nécessaire, qui donnerait un contenu intéressant aux JFC.

Droit D'alerte:

Les Salariés Gagnent En Justice

Après l'accident de Bettembourg (Luxembourg) en février, les équipes locales de SUD-Rail ont posé un droit d'alerte et ont appelé les cheminots à poser des droits de retrait pour ne pas se retrouver sur les lieux alors que rien de sérieux n'avait été fait par la direction.

Cette même direction, comme cela devient une habitude, a décidé de sanctionner financièrement les agents qui refusaient de se rouler sur cette ligne.

Et bien le tribunal vient de trancher et une fois de plus la justice a donné raison à SUD-Rail, estimant que le danger était réel. La SNCF est donc contrainte d'annuler les sanctions et retenues sur salaire.

Cela prouve une fois de plus que si vous estimez être en danger, n'hésitez pas à utiliser votre droit de retrait et contactez un délégué SUD-Rail.



Il Était Une Fois Dans L'ouest

Le fleuron de la SNCF, la fierté de l'entreprise, un reportage télévisuel qui vient ponctuer cette réussite. La direction clame haut et fort que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes à L'Arbresle. Qu'en est-il vraiment ?

Vu de loin, l'ambiance paraît plutôt très bonne entre les CRTT, les chefs de lignes, et la direction. Malgré une charge de travail éprouvante, monotone et stressante, les conducteurs font preuve d'un professionnalisme irréprochable. Mais lorsque l'on regarde de plus près, la réalité est tout autre.

Alors que SUD-Rail faisait une permanence, un fort besoin de s'exprimer c'est fait ressentir, et après quelques phrases, l'omerta est tombée et les langues se sont

déliées. Outre le fait de l'exploitation salariale, prouvant le peu de considération de la direction, la conflictualité entre agents de conduite occupant des fonctions différentes est palpable. La relation avec certains chefs de ligne, qui confondent l'intitulé de leurs postes et leur collège (exécution), laisse à désirer. Le flicage ainsi que donner des ordres ou conseils de grand frère, ne fait pas parti de leurs attributions. Pour rappel, un CRTT et un TB n'ont aucun lien de subordination, seul le CTT peut faire des rappels à l'ordre ou similaire.

SUD-Rail déplore l'attitude de ces TB qui se prennent pour des chefs et restera vigilant sur cette situation intolérable.

Les Chaises Musicales

C'est la saison de la valse des managers. Après le CUP de Portes remplacé par Thomas CHAMPENOIS il y a quelque mois, c'est au tour du CUP historique de Scaronne (Dominique CHAVANNE) d'être remplacé par Madame Emmanuelle FIORE.

D'ici 2 mois, notre DET partira à son tour avec une grosse promotion pour devenir le numéro 2 de la région des « Hauts de France ». Il aura eu le mérite d'être le premier DET à tenir toutes ses promesses vu qu'il n'en aura faite aucune !

Il sera remplacé par Madame Sandrine AZEMARD, actuelle chef de projet Régio2N pour Transilien... Ça commence bien !

Comme à chaque fois, l'adage : « on sait qui on perd, mais jamais ce qui on récupère » est de mise.

Dans tous les cas, SUD Rail restera vigilant et jugera sur les actes, même si on ne s'attend pas à des miracles...



Formation TGV

Les agents entrant en formation TGV ont de plus en plus de mal à avoir une rame. Comment dans une entreprise au bord de l'implosion il pourrait en être autrement !

SUD-Rail est intervenu afin que la direction cesse son amateurisme et planifie correctement les formations sur le terrain. Il n'est pas admissible que, lors d'une école, les stagiaires perdent du temps pour défaut

de matériel.

Afin de ne pas perdre la face, la direction nous annonce, fière d'elle, qu'une rame sud-Est sera prochainement conservée pour la formation.

Mais ne serait il pas plus judicieux qu'un exemplaire de chaque rame soit conservé pour la formation ? A c'est vrai le coût!

Message D'un Conducteur

TER Du Futur (fiction)

« J'étais au Fret il y a quelque temps. J'en suis parti, car je ne supportais plus d'être seul toutes les nuits au travail. Car on était arrivé à un point tel que je n'avais plus un seul contact humain lors de ma journée de service.

J'ai donc décidé de venir au TER pour « voir du monde ». Et petit à petit, on est arrivé à la même situation d'isolement. Ma journée commence par ma PS. Je dois appeler la commande centralisée, car il n'y a plus de GM à l'UP : il fallait que l'Activité fasse plus d'économie !

Puis je prends le tram pour aller chercher ma rame au dépôt. Là aussi, plus personne, juste cet ordinateur avec E/S LOCO. Je me demande si ça n'a pas été la première étape pendant que j'y pense !

Pour la sortie, il n'y a plus personne depuis longtemps puisqu'il y a des TLC et TIP partout maintenant. J'arrive à Perrache pour faire mon premier train commercial. J'ai juste à « pader » depuis que les agents d'escale ont été supprimés récemment.

Inutiles de vous préciser que 90 % de mon travail consiste à conduire des trains en EAS, même les trains rapides sont sans contrôleurs à cause des portiques installés en gare.

Puis, à la fin de ma journée, une fois garé la plupart du temps en évo, commandé depuis la radio par le poste, je vais prendre ma chambre dans un foyer ORFEA où la machine qui distribue les clés a remplacé l'agent d'accueil. Là aussi, il est rare de voir du monde avec les RHR réduits au minimum, la fatigue accumulée et la TV sur les tablettes. Tout le monde reste dans sa chambre.

Évidemment, le lendemain se passe rarement différemment. Du coup, à part le travail en journée et non dans la nuit, je ne me sens pas moins seul au TER qu'à l'époque au Fret.

Je me sentais aussi à l'abri de la concurrence, mais ça c'est une autre histoire... »

Effectifs LYS

Depuis maintenant plusieurs mois, nous avons des détachés sur notre UP. Lorsque leur détachement était terminé, chacun repartait dans son UP. Or, nous venons d'apprendre qu'un détaché de l'ETA aurait dû être muté dans notre UP le 1 juin 2017. Bien sûr, en s'asseyant ostensiblement sur l'accord régional gérant le parcours pro et l'accord régional d'accès TGV.

SUD-Rail est intervenu afin que la direction respecte l'ART 4.2 de l'accord « accès TGV ». Indiquant que la direction doit, avant d'accepter une mutation sur LYS, réunir les représentants du personnel.

Ayant suivi un stage de décomplexion, la direction annonce qu'un agent, ayant demandé sa retraite viendra en prolongation d'activité à LYS. Nous ne pouvons accepter cette pratique, alors que de nombreux ADC de LYD attendent leur tour!!!

La direction nous promet une réunion rapide sur ces dossiers. Affaire à suivre.

Afin d'éviter ces dérives, SUD-Rail demande au minimum 3 écoles en 2018, afin d'arrêter de travailler en sous-effectif et d'anticiper les départs en retraite.

Sirius

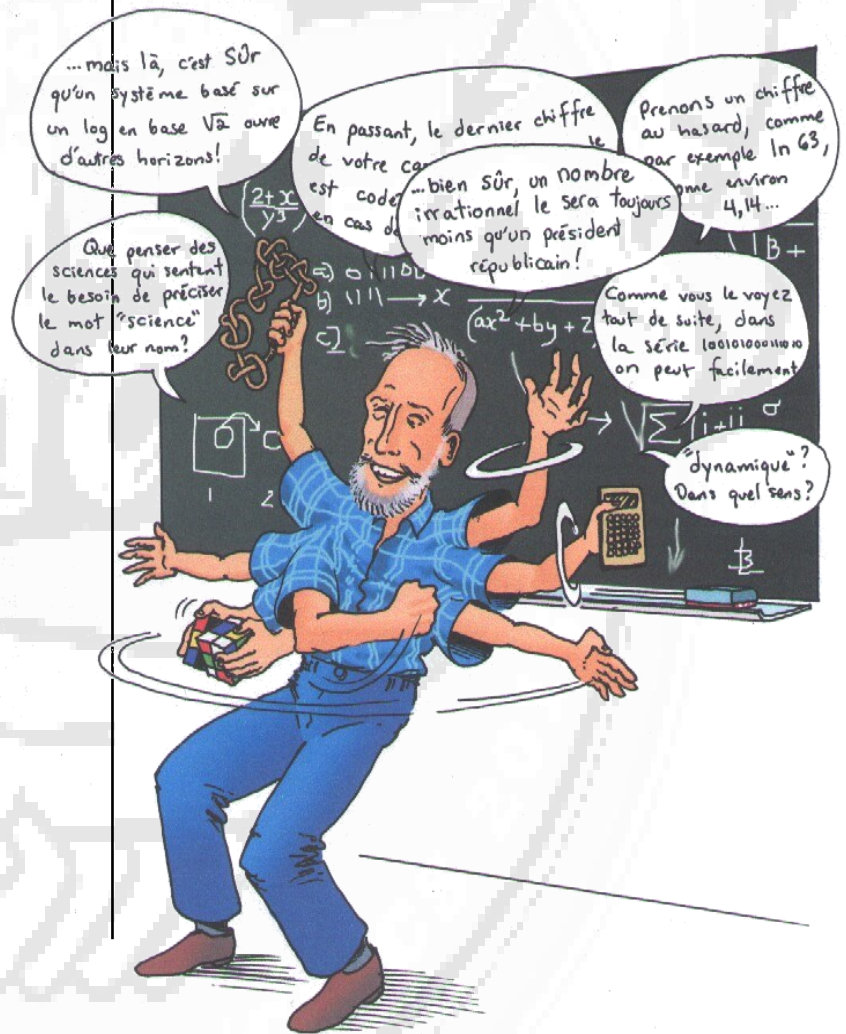
Un nouvel iPad va commencer à remplacer le nôtre, car les produits Apple doivent être remplacés rapidement à cause de l'obsolescence programmée. Chaque mise à jour est faite pour ralentir un peu plus les appareils les plus vieux...

Le renouvellement sera fait dans le même ordre que la première fois. C'est-à-dire que notre établissement sera un des derniers à l'avoir (sauf le PNI qui reste une UP teste, pour eux, le déploiement commencera en septembre). Ne vous attendez donc pas à l'avoir avant une bonne année. Il n'est pas prévu un renouvellement des abonnements et donc les 5 Go devraient rester en place. Par contre ce nouvel appareil ne va pas arriver seul, mais avec beaucoup d'applications sensées simplifier la vie du conducteur et accessoirement supprimer toujours plus de postes de sédentaires. Mais Chuuut. Ça, il ne faut pas trop le dire !

Un tract national va rapidement arriver sur le sujet...

Il est aussi question que nos téléphones soient remplacés par un smartphone : le Samsung X-cover 3. La direction ne peut nous donner aucune date pour le déploiement, car les applis qui seront dessus ne fonctionnent toujours pas. Ce qui peut être gênant, notamment pour le GSM-GFU.

SUD-Rail se demande quand est-ce que la sécurité va être de nouveau prise au sérieux .



La Prime

Comme chaque année, « La Prime » a été distribuée et comme chaque année c'est à la tête du client ! Car la direction nous l'a confirmé : il n'y a aucune grille, chaque CTT fait ce qu'il veut. Les seules informations que l'on a pu obtenir sont celles-ci. Le CUP de l'UP TER a décidé de donner une partie de l'enveloppe des TB aux CRTT, ce qui fait que la prime moyenne pour un CRTT est de 450 €, pour un TB de l'ETRA 385 € et pour les

autres UP : 400 € par agent.

Si vous êtes loin de ces chiffres, rapprochez-vous de vos représentants SUD Rail. Même si nous apprécions le geste de donner plus aux petits tractionnaires, nous continuerons à dénoncer cette prime au pseudo mérite et demandons une réelle hausse de salaire pour les CRTT !!!

Aménagement De LPR

Des modifications du bureau MS font enfin être apportées. Un filmage des parties vitrées va être effectué ainsi qu'une modification de l'éclairage afin d'apporter un peu plus de confort aux agents qui y travaillent.

Les plans de la cuisine sont avancés et la machine à café devrait, enfin, arriver rapidement. Nous continuons à relayer vos idées pour l'amélioration des locaux de LPR.

Rappel Sur Le Périmètre RAD Infra

Sur ligne classique : le nœud ferroviaire lyonnais, Lyon-Ambérieux, Lyon-Macon, Lyon-St Étienne, Lyon-Valence, Lyon-SAG.

Ainsi que Sathonay pour l'accès LGV Montanay et Heyrieux pour accès Grenay.

Sur LGV elle s'étant de Mâcon à Allan.

Etat 31 / 32 & DAD

Attention: des erreurs ont de nouveau été trouvées !

La direction doit faire le nécessaire, mais en attendant vérifiez et faites les remonter au CUP.

Dorénavant la DAD est primée dès la première minute toujours au tiers temps.

Local De Brignais Des CRTT

En plus du point d'eau installé récemment dans le local de Brignais, les CRTT souhaitent pouvoir avoir le nécessaire pour pouvoir y manger (table, chaise, micro-ondes...) quand le temps le permet.

Le CUP s'est engagé à faire les aménagements nécessaires dans les mois à venir.

RG

Vous êtes nombreux à nous dire que vous aviez l'impression que les RG ne se déclenchaient plus comme avant. Et bien c'est vrai.

Le calcul des RG est une usine à gaz et pour en rajouter une couche, le calcul vient de changer un peu.

SUD-Rail a donc demandé à ce qu'un état RG soit distribué à tous les ADC.

Forfait En Jours : Une Mascarade

Le neuf mai s'est tenu l'IC CHSCT sur le forfait jour. La direction a convoqué l'ensemble des membres désignés par les CHSCT de la région TER AURA pour rendre un avis de consultation. Si pour la direction le forfait jour est le paradis des régimes de travail, pour SUD-Rail, il en est tout autre.

Deux forfaits en jours vont coexister. L'un pour les établissements de production (205 jours travaillés) pour les cadres et maitrises de la qualification E. L'autre pour la Direction régionale TER (210 jours travaillés) pour les cadres hors centre opérationnels.

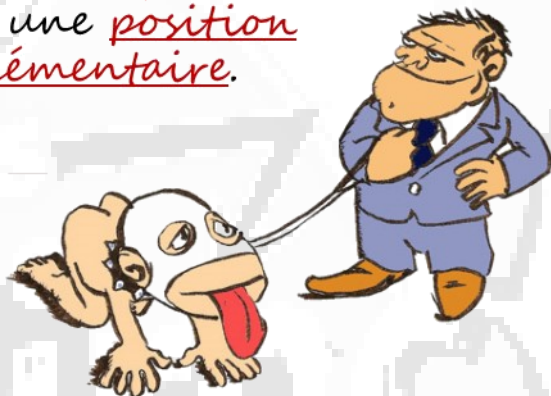
En ce qui concerne la vie en dehors du travail les contours sont plus flous, si le repos journalier doit être de 12 h consécutives minimum et de 14 h en cas de travail de nuit, il n'y a pas d'horaire qui encadre la journée de travail, n'y a de contrôle sur le nombre d'heures effectuées. Le repos hebdomadaire devient « en principe le dimanche », auquel est accolées une journée de repos, avant ou après. Bien entendu, ils ont ajouté le « Droit à la déconnexion hors temps de travail ». Cela n'engage aucune responsabilité de l'employeur, mais rassure les crédules sur le souci de l'employeur pour la santé de ses agents.

La « soi-disant » contrepartie financière qui compenserait l'implosion de la journée de travail et là aussi une farce, qui favorise toujours les mêmes. Car l'indemnité est fixée à 3,1 % de la valeur du traitement (hors indemnité de résidence), de l'échelon 1 de la première PR de la qualification de l'emploi tenu.

Comme chacun d'entre nous le vit au quotidien, il n'y a pas de relation d'égal à égal dans le monde du travail, mais des liens de subordination. C'est pour cela que l'article protégeant le travailleur sur la surcharge de travail ou sur des journées qui auraient des heures de travail excessives serait risible s'il n'avait pas de conséquence sur la santé et sur la vie sociale. Car le salarié peut émettre un signalement sur le respect de repos et la charge de travail via l'outil de gestion du temps. Le supérieur hiérarchique devant alors organiser un entretien dans les

CHEFS D'ENTREPRISES

Le cadre est flexible, peu onéreux et prêt à tout pour une position supplémentaire.



PROFITEZ-EN !



CECI EST UN MESSAGE
 DU MINISTÈRE DU TRAVAIL
 ET DU
 MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

plus brefs délais (10 jours). Le chef peut organiser un échange lorsqu'il constate lui-même des difficultés. Comment pouvons-nous croire que celui qui nous donne le travail va se désavouer lui-même devant nous, et surtout devant ses supérieurs hiérarchiques qui ont sa carrière entre leurs mains ?!

Les agents à la qualification D n'étant pas concernés par le forfait jour, ce qui pourrait être une bonne nouvelle, la direction a trouvé la parade pour les exploiter. À cause de la destruction du RH0077 que nous avons essayé de contrer lors des grèves de 2016, le chef d'établissement qui jugera que le Titre 2 ne correspond pas à la « liberté que procurait l'ancien Titre 3 » fera appel à l'article 49, modification du régime de travail, de l'accord GPF sur le temps de travail. Bien évidemment il n'y aura aucune compensation du forfait jour pour cette catégorie de personnel.

Travail Posté Ou Atypique: Un Cancer

15% des salariés travaillent la nuit (habituellement ou occasionnellement). En vingt ans, le nombre de femmes travaillant la nuit a doublé, alors que le nombre d'hommes a augmenté de 25% seulement. C'est la conséquence directe de la loi de 2001 qui généralise le travail de nuit pour les femmes.

Les conséquences en matière de santé sont très importantes avec des risques particuliers chez les femmes.

Les effets sur la santé

Les horaires atypiques, et tout particulièrement le travail de nuit, peuvent constituer un facteur de risque pour les travailleurs. En effet, l'organisme est soumis à un rythme dit circadien, programmé par une **horloge interne**, et qui agit sur de nombreuses activités physiologiques dont la prise alimentaire, les sécrétions hormonales et l'alternance de la veille et du sommeil.

L'existence de ces rythmes biologiques traduit la nécessité pour certaines activités physiologiques de se produire à un moment précis de la journée et pas à d'autres. La période du rythme circadien est proche de 24 heures mais sa phase peut se décaler. En effet, il est influencé par des facteurs extérieurs comme la lumière, l'exercice, les contacts sociaux, les prises alimentaires qui peuvent provoquer des états de désynchronisation. **Cette perturbation des rythmes biologiques peut se manifester par l'apparition d'effets sur la santé.**

En 2016, l'ANSES a produit un rapport d'expertise collective qui fait état des connaissances scientifiques actuelles sur ces

effets. Ils y sont catégorisés selon leurs risques en 3 groupes : avérés, probables et possibles.

Les risques avérés

Ils correspondent aux **troubles du sommeil**, et aux **troubles métaboliques**.

Le travail posté et/ou de nuit est souvent associé à une diminution de la durée du sommeil ce qui aboutit à un déficit chronique de sommeil (réduction de 1 à 2 heures de sommeil par jour.) Le sommeil en journée est de moins bonne qualité (plus court, morcelé, perturbé par des éléments extérieurs comme le bruit par exemple) et donc moins réparateur. Les troubles du sommeil se traduisent par une somnolence, et une diminution de la vigilance pouvant être à l'origine d'**accidents** survenant la nuit. Leur fréquence et leur gravité sont augmentées. Il y a une multiplication par deux du risque d'accident et de « presque-accident » de trajet. Ce risque d'accident de trajet semble plus élevé en début de nuit, il augmente avec les durées du poste (au-delà de 10 heures) et est plus important lors du « trajet aller » avant un poste du matin et lors du « trajet retour » après un poste de nuit.

Le syndrome métabolique, qui est défini comme la présence chez un même individu d'une augmentation d'au moins 3 paramètres parmi les 5 suivants (le tour de taille, la pression artérielle, les triglycérides, le cholestérol et la glycémie) est un effet avéré sur la santé des travailleurs de nuit par rapport à ceux « de jour », et ce d'autant plus que les paramètres associés sont nombreux.

Les risques probables

Ils sont représentés par les effets sur la **santé psychique**, sur les **performances cognitives**, sur **l'obésité** et la **prise de poids**, ainsi que le **diabète de type 2** et les **maladies coronariennes** (ischémie coronaire et infarctus du myocarde).

Les troubles de l'humeur, l'augmentation de la dépression, de l'anxiété, de l'irritabilité, ainsi que des troubles de la personnalité sont fréquemment rapportés par les travailleurs de nuit. Leur origine, pourraient être dans l'altération du système circadien, le manque de sommeil et aussi les facteurs de risques psychosociaux liés à cette organisation du travail. La baisse des performances cognitives (mémoire, langage) serait surtout affectée à la privation de sommeil durant la période précédant la prise du poste de nuit.

Lors du travail de nuit, la désynchronisation de l'horloge circadienne associée au manque de sommeil seraient à l'origine de la prise de poids et de l'obésité. Quant au diabète de type 2, son apparition serait fonction de la durée d'exposition au travail de nuit.

Le travail de nuit exposerait à un **risque cancérogène** que l'expertise a considéré comme probable. Le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC) avait classé en 2007 le travail de nuit dans le groupe des **cancérogènes probables** pour l'homme (catégorie 2A). De nombreuses études montrent que le travail posté et/ou de nuit peut augmenter le risque de cancer du sein chez la femme, cancer du sein qui serait dû aux perturbations des rythmes biologiques. D'autres études envisageraient d'éventuelles relations entre les horaires atypiques et

d'autres types de cancers (prostate, ovaire, pancréas, colon, rectum) mais qui ne permettent pas de conclure à l'heure actuelle.

Une étude publiée en juin 2012 par l'IRSEM montre que le risque de survenue d'un cancer du sein chez la femme est multiplié par 30. Le risque est plus élevé lorsque les femmes ont travaillé jeunes en horaire posté, en particulier avant leur première grossesse.

Les risques possibles

Les **dyslipidémies**, l'**hypertension artérielle** et les **accidents vasculaires cérébraux** représentent des effets possibles sur la santé liés au travail de nuit. En effet, il existe de nombreuses imprécisions et limites méthodologiques concernant les études scientifiques à leur sujet et qui ne permettent donc pas de conclure de façon plus affirmative quant à l'existence d'un lien avec le travail de nuit.

Pour SUD-Rail, il est important de respecter au maximum les rythmes biologiques:

- ⇒ **En limitant les postes qui ne respectent pas la santé des agents.**
- ⇒ **En proposant des postes de journée à tous ceux qui le demandent sans perte de salaire.**
- ⇒ **En revalorisant les appointements pour que les EVS ne soient plus une obligation de complément de salaire permettant, grâce à cela, de vivre dignement.**



La vie de l'homme moderne



