

La vilénie est de retour !

Sur la région de Clermont-Ferrand, mais certainement ailleurs, les cheminots sont victimes de dénonciations anonymes lorsqu'ils sont, au sens de notre réglementation, en dehors des clous (*traversées de voies, présence en cabine de conduite, port des EPI, ...*).

Ces délations sont perpétrées soit par un cheminot, soit par un voyageur !

Parfois, c'est l'entreprise qui entretient ce type de pratique par la mise en place d'un système d'enquêtes anonymes (*ex : client mystère, enquêtes TER, ...*) à l'issue desquelles des « *enquêteurs* » dénoncent anonymement nos collègues !

Il est tout à fait regrettable que des DPX sanctionnent hâtivement le préjudicié sans prendre la peine d'analyser la situation !

Au-delà de l'éthique, ces comportements sont totalement répréhensibles par la loi qui crédibilise les propos d'un délateur uniquement dans le cadre d'un crime.

La CNIL (*Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés*) recommande aux entreprises certaines règles pour protéger les salariés exposés à tous types de dénonciations. La principale d'entre elles est sans équivoque : les entreprises doivent décourager les dénonciations anonymes !

Force Ouvrière condamne ces pratiques passésistes et invite les cheminots qui en sont victimes à contacter leur représentant FO.

SIRIUS en perd son GPS !

En attendant le résultat de l'expertise nationale sur l'outil SIRIUS, nous sommes déjà en possession de l'expertise effectuée à la demande du CHSCT de l'UP Traction de Lyon Part Dieu.

Les recommandations et conclusions opérées par le cabinet ERETRA sont somme toute explicites :

« *L'étude de cet outil donne l'impression que cet appareil, en l'état, n'a aucune plus-value pour les salariés, et aurait même tendance à dégrader les conditions de travail des salariés. Or, rappelons que l'entreprise ne doit pas dégrader les conditions de travail des salariés suite à un projet (L4121 du Code du travail).*

La Direction, si elle veut l'adhésion des salariés, doit améliorer cet outil en travaillant sur divers aspects comme : la taille de l'écran, la présentation des informations, la limitations des manipulations pour obtenir une information, la gêne liée à la luminosité de l'écran, l'opérationnalité immédiate de l'outil, la réflexion à l'intégration des RT à terme, l'option GPS si elle n'est pas fiable doit être levée, les risques d'erreur doivent être réduits (notamment pour le BS). »

Alors, quel avenir pour SIRIUS ?



unacfo@orange.fr
http://unacfo.free.fr

Tractionnaire Syndicaliste

Mars 2010 - N°103

NOS RETRAITES ENCORE MENACÉES !

Dans la plus grande discrétion, le gouvernement vient de publier un décret dans lequel l'âge maximal pour exercer une fonction à la SNCF a été repoussé de 60 à 65 ans !

Ce recul de l'âge limite concerne tous les personnels, y compris les agents de conduite ! Effectivement, le législateur est bien conscient que les bonifications de traction ne sont plus qu'une illusion pour les nouveaux embauchés à partir de janvier 2009, et ce malgré les tentatives désespérées de la CFDTFGAAC pour nous convaincre du contraire !

La Cour des Comptes dénonce le vieillissement de la population cheminote depuis l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur les retraites. **La contre réforme des retraites aurait pour conséquence d'augmenter les charges salariales et sociales avec l'instauration de mesures d'accompagnement pour le moins incitatives à l'égard des agents les moins pénalisés par la réforme !**

À partir du 1^{er} juillet 2010, l'âge pivot auquel la décote s'annule va faire son apparition sur la base de 40 ans de cotisation. **Cet âge pivot évoluera dans le temps au même rythme que l'allongement de la durée de cotisation.** À l'issue du calendrier de mise en place de la contre réforme, les agents de conduite qui ne justifieront pas de 41 ans de cotisations, tous régimes confondus, devront partir à la retraite à 53 ans et demi !

Cette situation pourrait rapidement évoluer négativement dans les prochains mois. Effectivement, **la nouvelle réforme envisagée par le gouvernement laisse à penser que la durée de cotisation pourrait être significativement allongée et le mode de calcul des pensions sérieusement revisité !** Mécaniquement, l'âge pivot serait alors prolongé d'autant !

Ce n'est donc pas pour le plaisir de légiférer que le gouvernement a pris la décision de débrider l'âge limite à la SNCF. Bientôt, si nous n'y prenons pas garde, il nous faudra maintenir notre activité à la SNCF au-delà de 60 ans pour jouir d'une retraite décente.

L'alignement des régimes spéciaux et du régime de la fonction publique sur le privé est bien évidemment le but ultime recherché !

Comme en 1995, 2003, 2007, la Fédération Force Ouvrière s'opposera à toute remise en cause du régime spécial de retraite des cheminots.

LA COUR DES COMPTES PROCÈDE À UN VÉRITABLE LYNCHAGE DU STATUT !

La Cour des Comptes vient de rendre public son rapport intitulé « *SNCF : Réformes sociales et rigidités de gestion* ».

Elle a passé en revue un certain nombre d'aspects du Statut, au sens large, des Cheminots de la SNCF qu'elle qualifie « **de contraintes statutaires qui pèsent sur la productivité du travail, le régime de retraite des personnels et l'évolution des relations sociales au sein de l'entreprise** ».

Les items parcourus dans le rapport de la Cour des Comptes sont :

- ◆ La durée et l'organisation du travail.
- ◆ Les effectifs et les rémunérations.
- ◆ La réforme des retraites.
- ◆ Les relations sociales au travers de la loi sur le service minimum.
- ◆ Les facilités de circulation.

DURÉE ET ORGANISATION DU TRAVAIL

Nous nous en tiendrons à la durée et l'organisation du travail qui concernent tout particulièrement les agents de conduite.

Bien qu'il ait entraîné une hausse des effectifs de près de 7500 cheminots, l'effet 35 heures n'aura pas duré aussi longtemps que le gel des salaires (3 ans) accepté en 1999 par certaines organisations syndicales soi-disant en contrepartie d'une amélioration de nos conditions de travail (*accroissement des moyennes journalières de travail, modification de l'attribution des repos compensateurs, acceptation de l'embauche de cheminots à temps partiel imposé, ... ne constituent pas un plaidoyer des 35 heures !*).

Effectivement, dès 2001, après l'embellie des 35 heures, les effectifs de la SNCF ont continué de chuter de façon spectaculaire.

Cette baisse atteint quasiment 9 % entre 2002 et 2008, soit 15600 emplois à Statut !

La déliquescence du transport de marchandises fait que c'est bien évidemment cette activité qui a contribué activement à la baisse drastique des effectifs.

Pour autant, Force Ouvrière ne saurait passer sous silence la véritable politique de filialisation mise en place depuis des années par la SNCF.

La création d'une multitude d'entreprises parallèles siphonne une partie des effectifs

même si, dans un premier temps, les cheminots qui y sont détachés préservent une partie de leurs droits.

Cette politique de filialisation permet à la SNCF de modifier essentiellement les conditions de travail des cheminots déjà largement assouplies avec la mise en place des 35 heures.

Les conducteurs conduisent, mais pas assez !

La Cour des Comptes déplore que les agents de conduite de la SNCF ne soient pas aussi productifs que les personnels d'autres grandes entreprises ferroviaires historiques.

C'est ce que l'on peut appeler une analyse comparative simpliste du monde ferroviaire **d'où sont exclus tous les paramètres liés à la fatigue, au stress, à la structure des réseaux, ... mais également les servitudes du service public !**

Afin de mieux appréhender l'ouverture à la concurrence des trafics voyageurs, la Cour des Comptes préconise une harmonisation du cadre social de la SNCF avec celui du cadre conventionnel (*accord de branche du 14 octobre 2008 à l'attention des personnels Fret*) afin de réduire les écarts de productivité qui oscilleraient entre 20 et 30 % par rapport aux opérateurs privés.

Le prochain rapport du Sénateur Grignon, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des TER, ne manquera certainement pas de mettre l'accent sur cet aspect.

L'accord de branche du 14 octobre 2008 ne peut constituer un socle satisfaisant pour les salariés du privé, à plus forte raison pour ceux de la SNCF.

Il est regrettable que la Cour des Comptes ne relève pas les disparités de réglementation du travail en vigueur à la SNCF entre des personnels effectuant la conduite des trains sur le Réseau Ferré National (*CRL/CRML/CRTT*).

La SNCF n'est donc pas un parangon de vertu en termes de conditions de travail !

Pour Force Ouvrière, il est urgentissime de remettre de l'ordre dans les prescriptions applicables à la SNCF avant de parler d'un cadre social harmonisé pour l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire.