



# Compte rendu CPC VA du 1<sup>er</sup> décembre 2010

*Dans sa déclaration liminaire, la CGT est revenue sur le conflit des retraites et notamment sur les propos formulés par la Direction annonçant les pertes suite aux grèves. Nous avons rappelé que celles-ci devaient être comparées avec les pertes de l'Infra du fait des TO et renoncements en 2010 pour manque de moyens humains et matériels.*

## La CGT est intervenue sur plusieurs points :

- ➔ **Le dossier « Planification Stratégique d'axe »**, l'entreprise souhaite segmenter le réseau et adapter ainsi la maintenance en fonction des moyens financiers et des niveaux de trafics. Nous avons clairement indiqué notre opposition à cela et revendiqué un grand débat national démocratique pour définir les choix précisant la consistance du réseau, car les infrastructures ferroviaires relèvent de l'intérêt général.
- ➔ **La baisse d'effectifs** : - 487 postes dont -263 à la voie pour les 8 premiers mois de l'année, qui a entraîné un recours au détachement, à la sous-traitance.
- ➔ **L'accroissement massif de la mobilité**. Le delta 2009 - 2010 des montants d'EVS payés à fin septembre sur la mobilité, représente une augmentation de 41,2% du jamais vu dans notre fonction.
- ➔ **La progression de près de 20% des heures de travail de Dimanche et fêtes** et le montant payé d'EVS pour le travail de nuit progresse de 17,9%.
- ➔ **La reconnaissance individuelle et collective (GIR, GEXCI...)** qui là encore représente une augmentation en situation comparée 2009/2010 de 41,8%. Ces 2 items représentent l'équivalent de 525 emplois.
- ➔ **La mise en place de structures qui visent à casser le statut** et remettre en cause la réglementation. Ainsi, en expérimentant des pseudos CPS, les limites des unités d'affectation sont repoussées et les conditions de demandes de congés et autres absences révisées, pour ainsi assurer une programmation de la production comme on tient une boîte d'intérim. Avec les frontières régionales des établissements passées au forceps, cet outil managérial devient le chaînon manquant RH pour mettre en place une mobilité de plus en plus imposée aux cheminots.

## **Les conditions de sécurité et de travail dignes du temps de GERMINAL dans lesquelles sont réalisés les travaux sous domaine fermé en prenant comme exemple :**

- Un très grand nombre d'incidents et d'accidents de travail, pour exemple plus de **45 accidents** de travail avec arrêt sur le chantier lot C du plan rail Midi Pyrénées dont 7 concernent des cheminots !
- Un manque flagrant de personnel sur ces chantiers pour exemple, un seul coordonnateur sécurité du personnel sur le lot C du plan rail Midi Pyrénées, pour un chantier de renouvellement de voies simultanées de 220 km avec plus de 40 entreprises intervenantes !
- Des retards importants sur la réouverture des voies pénalisant les usagers, suite à des méthodes de travail inadaptées !
- La productivité demandée, les délais d'exécution trop courts et les méthodes managériales dignes d'un autre temps, imposent aux salariés de ne pas respecter les règles de sécurité élémentaires ainsi que la réglementation du travail !
- Une sous-traitance des travaux exagérée avec des salariés non formés qui ne connaissent pas les particularités des travaux ferroviaires. D'autant plus que ces sous-traitants font de plus en plus appel au travail par intérim !
- Des lignes restituées avec des limitations de vitesse temporaires dans un 1<sup>er</sup> temps devenant finalement limitation permanente !
- Une qualité de travail insuffisante obligeant les cheminots à reprendre certains travaux !

- Des documents de recollement concernant la géométrie de la voie transmis à nos services, non conformes à la réalité du terrain. Les cheminots doivent contrôler sur plusieurs endroits toutes ces données !

Le décès de notre collègue de travail Ghislaine ENRICO décédée en service le 16 juin 2010. Car en réponse à une question à l'ODJ de cette CPCVA, la Direction a fait le raccourci en ne ramenant cela qu'au simple fait des retards livraisons sur les chantiers. Cela est plus qu'insupportable voire du domaine de la provocation. De plus, nous ne savons rien sur l'application des mesures conservatoires et immédiates annoncées par la Direction.

### **Concernant les salariés d'entreprises privées qui ont trouvé la mort sur nos chantiers.**

Le dernier accident mortel est survenu le 22 novembre 2010 sur la région de Marseille. Ce dernier a démontré, si besoin est, que nous avons à faire à des entreprises de « négriers ».

Le salarié est décédé à 10 h 20, les secours sont arrivés à 10 h 45 et le dirigeant de l'entreprise à 11 h 10, a obligé les salariés à reprendre le travail sous la sacro-sainte rentabilité financière.

Tout ceci s'est passé en présence du secrétaire du CHSCT de l'ELOG PACA qui, le soir même malgré la pression faite par sa hiérarchie, a diligenté une enquête. Il en ressort que ce salarié précaire avait été utilisé auparavant pendant 3 semaines sans repos et que sur ce chantier, celui-ci a été employé durant les dernières 48 heures avec seulement 4 h de repos.

### **A l'issue des déclarations liminaires de l'ensemble des OS, la CGT a lu une déclaration unitaire demandant :**

- Le retrait des points :
  - ➔ « Évolutions des compétences des opérateurs de maintenance ». Ce dossier s'avère en réalité n'être ni plus ni moins que la mise en place de la polyvalence des métiers sur des opérations de sécurité.
  - ➔ La pré information concernant l'arrêté conduite. Ce document nous annonce purement et simplement la disparition de l'Arrêté Aptitude au profit d'un document interne à chaque EF et ce, pour l'ensemble des cheminots affectés à des tâches essentielles de sécurité autres que conduite.
- La non-utilisation pour assurer des postes d'annonceurs, sentinelles et agents sécurité d'entreprises privées comme Safety fer, Securail, etc...
- L'arrêt immédiat de toutes pratiques visant à l'utilisation d'intérimaires.

**Après une suspension de séance demandée par la Direction, seul le retrait de la pré-information concernant l'arrêté conduite a été accepté. S'en est alors suivi un débat sur l'emploi et l'utilisation d'intérimaires qui dépassent les limites fixées par le code du travail.**

**Devant le mutisme de la Direction de l'Infra et après une nouvelle suspension de séance demandée par les O.S, la CGT, SUD-Rail et la CFDT ont quitté la séance de cette CPCVA, l'UNSA, quant à elle, a continué de siéger, alors que lors de l'interfédérale du 24 novembre, elle s'était positionnée pour que TOUTES les fédérations quittent la réunion.**

**C'est ce que l'on peut appeler un véritable accompagnement de la politique de la Direction !!!! Que s'est-il négocié depuis le 24 novembre entre la Direction et l'UNSA ?**