



**Monsieur le président du CHSCT UC
Zone Lyon-Chalon-Ambérieu
2, cour de la gare
71100 Chalon sur Saône**

Le lundi 28 Novembre 2016

AVIS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 49 DE L'ACCORD D'ENTREPRISE SUR LE TEMPS DE TRAVAIL...

La Fédération SUD-Rail s'oppose et dénonce la mise en œuvre et le passage en force de « dérogations » par décision unilatérale de la direction. Pour SUD-Rail, la mise en œuvre de l'article 49 de l'accord d'entreprise pour « tenir compte des spécificités de production » est inacceptable. Mais même si cela n'avait pas été le cas, nous nous refusons également à cette mascarade du jour parce qu'en premier lieu la commission de validation n'est pas constituée à ce jour, ce qui interdit déjà que la direction envisage de respecter les délais qu'elle a elle-même fixés pour une éventuelle validation. Nous réfutons donc la légitimité de la convocation prématurée de ce CHSCT Extraordinaire, qui est assimilable une entrave à son fonctionnement normal.

En accord avec les positions de la fédération SUD-Rail, nous, les membres SUD-Rail au CHSCT UC, refusons de laisser la validation de dérogations à des OS n'étant quasi pas représentatives dans les unités concernées, et c'est pourquoi nous refusons de donner un quelconque pouvoir de décision à une instance créée de toutes pièces, sans existence légale et complètement déconnectée de la réalité. Appliquer de telles modalités, c'est entériner un déni de démocratie qui ne respecte pas le vote des cheminots lors des élections de Novembre 2015.

La commission de validation, qui sera constituée uniquement de l'UNSA et de la CFDT, n'aura d'autre mission que de valider des dérogations, mais ne se substitue pas à vos obligations d'informations et de consultations des IRP. Comme le précisent les articles L4612-8-1 et L2323-1 du Code du Travail, avant d'envisager une quelconque validation possible par une quelconque commission, il est nécessaire d'opérer en respectant la loi. La pseudo commission ne vous désengagera pas de la responsabilité de l'employeur sur les conséquences. Pour la Fédération SUD-Rail, la mise en œuvre de la commission de validation ne doit pas priver les cheminots du terrain du pouvoir de leurs votes, le faire à l'issue d'un processus qui rendrait un avis défavorable, démontrerait toute l'ampleur de la supercherie.

Concernant vos velléités d'application de l'art 49 de l'accord d'entreprise, nous entamerons systématiquement toutes les démarches visant à inscrire et souligner les conséquences physiologiques des mises en robustesse des journées de service et/ou de leurs enchaînements.

Pour SUD-Rail, l'idée est de bien faire comprendre que chaque modification, surtout les « dérogations », auront forcément des conséquences « graves » sur les organismes des agents. Lorsque l'on augmente la charge de travail d'une journée, on augmente la charge mentale, mais également la sollicitation physique pour le conducteur.

Une des premières conséquences de ce type d'évolution est l'augmentation des événements conduits, du fait des risques accrus d'hypovigilance. En effet, lorsque le cerveau est très sollicité sur une période continue ou sans de vraies pauses mentales, celui-ci impose ces pauses, et donc il décroche... ainsi la personne est moins vigilante... donc durcir des journées sans plus de réflexion que la rentabilité, c'est fragiliser la chaîne de sécurité.

A cela s'ajoute la fatigue physique. Ce raisonnement ne se borne pas à la charge journalière, il est valable pour l'enchaînement sur une GPT (charge hebdomadaire) et même entre deux périodes de congés.

Ainsi, lorsqu'on durcit une journée, un enchaînement, la logique de prévention voudrait que l'on compense cela par de la récupération... récupération immédiate et/ou différée pour les enchaînements. Le fait d'attribuer une prime ne permettra pas d'obtenir la récupération escomptée.

Par exemple, augmenter le nombre de trains sur une journée, ou augmenter le temps en tête des trains, impliquerait que l'on organise des périodes de décrochement mental ; ou encore, augmenter l'amplitude surtout sur des horaires non naturels pour l'activité (nuit ou extrême journée), résulterait d'une compensation dans le repos journalier etc...

Avant d'engager des modifications à l'aveugle, il faudrait entreprendre des mesures relatives aux indices de robustesse et de pénibilité des roulements de services ; c'est-à-dire, mesurer les temps de repos (ajout des repos périodiques et des repos journaliers d'un service), le travail effectif (ajout des temps à effectuer des charges) et la présence (ajout des amplitudes de JS).

Ensuite, il faudrait comparer d'un service à l'autre... et là, on ne pourrait constater qu'un durcissement des conditions de travail et donc une fragilisation des organismes, entraînant l'accroissement des risques de sécurité... et là, on en fait le constat en CHSCT, le bilan et on prend des mesures correctives. Même ces mesures de bon sens ne semblent pas effleurer l'esprit de la direction qui n'envisage, bien sûr, aucun retour de cette sorte. Cela démontre bien le peu d'intérêt pour la santé de ces agents.

Pour les membres SUD-Rail au CHSCT UC, la mise en œuvre par anticipation de l'article 49 entraînera donc une augmentation de la dégradation des conditions de travail ainsi qu'une augmentation de la souffrance au travail des agents du terrain. Ainsi, dans le cas précis que vous souhaitez passer en force aujourd'hui :

1- Art 49 pour partir après 19H en repos. Si cette règle existe, c'est aussi pour permettre aux personnes qui bossent en horaires décalés de commencer à retrouver un cycle d'activité normal (heure des repas, du repos, de la détente, etc...) le plus tôt possible, car l'organisme ne se règle pas en un claquement de doigt, et permet donc d'avoir des repos périodiques les plus récupérateurs possible.

Partir plus tard, sous-entend retarder ce retour à la normale..., mais induit également que la durée totale du repos périodique est imputé si ce temps imposé (là 51 min) n'est pas répercuté en fin de RP. En gros, maintenir le repos initialement prévu au roulement serait un minimum pour garantir une récupération au moins équivalente. Dans le cas contraire, c'est risquer de fragiliser les organismes suite à l'enchaînement des JS et des GPT.

2- Sur la remise en cause du 2/5/7. La direction fait clairement le choix de s'affranchir de la sécurité. En effet, là on touche clairement aux risques d'hypovigilance, car augmenter le travail effectif sur une période de nuit, donc non naturelle pour le cerveau, c'est risquer que ce dernier se coupe régulièrement et même de plus en plus fréquemment au fur et à mesure que la JS avancera dans le temps, surtout si aucune pause n'est prévue....

La direction aurait pu prévoir un AICR ou une conduite à deux pour permettre des décrochements, voire des arrêts en gare pour une pause-café, etc...

Concernant les « éventuelles journées », elles présentent également un souci puisqu'en début aucun temps de PS n'est prévu... C'est contraire à la TT00023...

Pour les membres SUD-Rail du CHSCT UC, un élément est important à rappeler à la direction, à la médecine, mais également aux agents : en cas de souci dont la justice se saisirait, les personnes avisées qui ne prendraient pas de mesures seraient à 100% responsables, mais également pour les deuxièmes journées, et même au-delà.

Si des agents acceptent d'exécuter une tâche non conforme (genre pas de respect de la TT0023 et surtout des tâches à effectuer), ils ne seront bien entendu pas couverts par l'employeur... L'employeur à 100 % et l'agent à également 100 %. Il n'y aura pas de partage des responsabilités.

Les réorganisations permanentes, la perte de repères, la course effrénée aux économies et la productivité impliquant une détérioration constante des conditions de travail et de la santé des salarié(e)s...

Les dégradations des conditions de travail et la souffrance au travail sont évidentes ; reconnaître les faits, en parler et commencer à se questionner sur les causes ainsi que réfléchir à des solutions constitueraient incontestablement un progrès dans notre entreprise.

Toutes ces « souffrances » liées au travail, tout ce mal-être qui se traduit par une violence contre les autres mais aussi contre soi-même, sont aujourd'hui à la SNCF, la conséquence de l'organisation mise en place par le directoire de l'entreprise.

SI, A LA LUMIERE DES ELEMENTS AINSI EXPOSES, VOUS PERSÉVÉREZ DANS VOTRE TENTATIVE, LES MEMBRES SUD-Rail DEMANDERONS A CE QUE LE CHSCT MANDATE LE SECRETAIRE POUR AGIR EN JUSTICE AU TITRE DE DELIT D'ENTRAVE DE L'INSTANCE ET NON-RESPECT DES ARTICLES L.4612-8-1 ET L2323-1 DU CODE DU TRAVAIL ET METTRONT AU VOTE UNE DEMANDE D'EXPERTISE SUR L'ENSEMBLE DES CONSÉQUENCES DE CETTE DISPOSITION SUR LES AGENTS DE NOTRE PÉRIMÈTRE.