



Fédération des syndicats de travailleurs du rail
17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67
federation-sudrail@wanadoo.fr
www.sudrail.org



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 20 septembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration générale

Le 18 septembre, la gare de Tourcoing fêtait son centenaire. Le lendemain, 19 septembre, elle accueillait une locomotive affrétée par la compagnie ferroviaire britannique EWSI pour filmer la ligne entre Frethun et Tourcoing. Un film destiné à servir de connaissance de ligne aux futurs conducteurs d'EWSI !

Cela nous laisse présager du haut niveau de sécurité qu'il faut attendre de la concurrence. Pourquoi pas demain un memento en bande dessinée ?

Nous avons bloqué ce train qui nous montre la voie que prend l'ouverture à la concurrence: celle de la sécurité bradée au profit d'une économie libérale.

Ce rassemblement s'inscrit dans la suite de l'action du 17 septembre à Dugny sur Meuse, organisée par la fédération SUD-rail et au démontage de la voie du train privé de la CONNEX, (ce même opérateur qui est aujourd'hui privé de licence en Grande-Bretagne) !

Ces actions ne sont pas que symboliques et démontrent que nous n'accepterons jamais comme une fatalité la concurrence, la privatisation, la fin du service public ferroviaire. Face à une telle menace, la plus importante depuis la création de la SNCF en 1937, la fédération SUD-rail appelle les cheminot-e-s à rester unis et déterminés pour s'opposer à la désintégration programmée de l'entreprise.

Les trains privés fret ne sont qu'un pan de la privatisation, d'autres éléments y concourent. C'est le cas de la multiplication des filiales à qui sont confiées des activités jusque là exercées par des cheminot-e-s à statut.

Nous avons plusieurs fois cité le cas d'EFFIA, nous devons une nouvelle fois y faire référence, la direction s'entêtant à vouloir dénoncer l'application de la Convention Collective Nationale « manutention ferroviaire et travaux connexes » pour infliger aux salariés une convention qui n'apporte rien de plus que le Code du Travail, celle des « prestataires de services ».

On voit bien là quelle est la logique patronale : d'emplois à statut on passe à des emplois privés, mais ça ne suffit pas dans la recherche du profit ... alors on essaie de rogner encore plus sur les droits sociaux du personnel !

C'est aussi cela que nous dénoncerons avec l'ensemble des organisations syndicales interprofessionnelles et des millions de salarié-e-s, du public et du privé, le 4 octobre. Encore au statut ou déjà privatisé-e-s, les travailleurs/ses du rail participeront massivement à cette journée d'action.

La force de cette journée déterminera aussi notre capacité à y construire un prolongement. Car, bien sur, nous le savons, il faudra aller au-delà d'une journée d'actions pour renverser la vapeur, remettre l'être humain - et non les profits - au cœur du système.

Dans cette perspective, toutes les actions collectives de résistance comptent. La question des transports régionaux fédère ainsi nombre de citoyen-ne-s, de collectifs, d'organisations qui ouvrent ainsi publiquement le dossier de l'aménagement du territoire, du droit au transport pour toutes et tous, et au final, encore et toujours du service public !

La fédération SUD-rail rappelle son soutien au rassemblement unitaire du 21 septembre, par lequel, avec les fédérations CGT, UNSA, CFTD, FO, FGAAC, CGC, nous exigerons :

- Le maintien des lignes ferroviaires transversales et radiales ;
- La prolongation du moratoire sur l'avenir des TIR ;
- La tenue d'une table ronde nationale avec l'ensemble des acteurs concernés ;
- Un plan de relance et de développement des lignes d'intérêt national, d'aménagement du territoire ;
- Le développement du service public.

De même la fédération SUD-rail soutient la manifestation du samedi 24 septembre, en Ile De France.

Nous exigeons un droit aux transports pour tou-te-s :

- gratuité pour les chômeurs, les précaires et les jeunes,
- diminution du coût de la carte orange et une tarification permettant à tou-te-s d'accéder aux transports collectifs,
- amélioration du service public au quotidien par la rénovation du matériel (bus, trains, métros...) et l'acquisition de matériel neuf,
- établissement des dessertes, de correspondances répondant aux besoins des usagers, arrêt de toutes les réorganisations, restructurations porteuses de suppressions d'emplois dans les entreprises publiques de transports,
- un niveau d'investissement permettant une maintenance normale des réseaux ferrés,
- retrait des dispositions des conventions avec la SNCF et la RATP qui, de fait, remettent en cause le droit de droit de grève.

Manifestement, la prise en compte de l'intérêt général n'est pas la priorité du gouvernement qui a fait le choix de diminuer les dépenses publiques, de décentraliser la gestion des transports publics vers la région Ile-de-France, au 1^{er} juillet 2005, sans transférer les moyens financiers nécessaires. Si les choses restent en l'état, le service public des transports va se dégrader encore plus.

- - - - -

Autre domaine où les choses risquent de se dégrader, c'est celui de la sécurité ferroviaire à travers l'insuffisance des travaux de régénération et renouvellement de voies. La nouvelle convention entre RFF et la SNCF confirme l'insuffisance des moyens mis à disposition de la SNCF pour conduire l'ensemble des opérations qui seraient nécessaires.

En lien avec ce sujet, il serait bien que l'audit sur l'état du réseau soit officiellement communiqué aux fédérations syndicales puisqu'il est enfin sorti ... après quelques semaines de tractations sans doute sur sa version définitive !

- - - - -

Nous terminerons en mettant en garde la direction sur la multiplication des sujets de mécontentement au sein de l'entreprise :

- Il y a les grands dossiers, pour certains déjà évoqués : les trains régionaux, la privatisation, l'insuffisance des moyens pour le service public ferroviaire,
- d'autre dont nous avons parlé très récemment : les salaires, la volonté de mettre en œuvre un système d'intéressement qui est contraire aux intérêts des cheminot-e-s et mauvais pour le service public, l'emploi avec la situation qu'on connaît dans les gares, les dépôts, les bureaux, les brigades, etc., partout il manque du monde pour travailler correctement, avoir ses congés, ses repos, éviter les fermetures de gares et suppressions de trains,
- Il y a aussi les sujets conflictuels, spécifiques à une catégorie mais qui ont tous la même origine, la volonté de réduire toujours plus ce que la direction appelle « les coûts de personnel » : Projet EPOC, memento transilien pour les Agents De Conduite, Alliance dans les ECT, les milliers de suppressions d'emplois prévues au Commercial, la casse du fret avec ses conséquences dans les triages, à la CNC, dans les gares, les restructurations dans les secteurs administratifs, ...
- Il y a aussi les choix dits « managériaux », en fait les choix politiques patronaux qui renforcent la pression sur les salarié-e-s à travers les contrôles abusifs lors d'arrêts maladie, les chantages à la réforme auprès d'agents en situation de souffrance physique et morale, les tentatives de mise en compétition entre collègues par les « opérations d'intéressement qu'il ne faut plus appeler intéressement » dans les chantiers commerciaux, par les fameux « objectifs individuels » qu'on devrait atteindre fut-ce au détriment de ses collègues et au mépris de l'intérêt collectif, ...

Tout cela créé une situation sociale très tendue. Il est de notre responsabilité d'organisation syndicale de le dire à la direction, il est aussi de notre responsabilité d'organiser la riposte collective à cette politique puisque, bien évidemment, la direction entend poursuivre dans cette voie.



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 20 septembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Création des Délégations Immobilières

La direction consulte le CCE sur son projet de création de délégations immobilières. En résumé, il s'agit de supprimer les AIR et de créer 7 délégations immobilières sur des périmètres géographiques correspondant à plusieurs régions; à savoir :

- les 5 régions parisiennes sur le site de Paris-Est
- les régions de Tours, Rennes et Nantes sur celui de Tours
- les régions de Lille, Amiens et Rouen sur celui de Lille
- les régions de Limoges, Bordeaux, Toulouse sur celui de Limoges
- les régions de Marseille et Montpellier sur celui de Marseille
- les régions de Lyon, Clermont-Ferrand, Chambéry et Dijon sur celui de Lyon
- les régions de Reims, Metz-Nancy et Strasbourg sur le site de Reims.

Peut on parler de consultation du CCE alors que 2 des 7 délégations immobilières sont déjà créées: celle de Tours, Rennes et Nantes (janvier 2005) et celle des régions parisiennes (juillet 2005) ?

Dans le document remis au CCE, la direction situe cette restructuration dans le contexte de l'évolution de la politique immobilière de la SNCF dont les principaux objectifs sont la diminution des coûts, l'accroissement de la vente du patrimoine immobilier.

A partir de là, la direction veut faire croire aux représentants du personnel que seule une analyse impartiale du fonctionnement des AIR l'a amené à la conclusion que la solution de progrès était la création de plaques multirégionales ! Chacun sait que la réalité est toute autre puisque nous savons tous que la direction générale a ordonné la mise en oeuvre de plaques multirégionales dans la plupart des domaines (Audit, Prévention des risques professionnels, RH, Achats, Infra, etc.) dans le cadre de la démarche appelée SFDR qui vise avant tout à faire des gains de productivité par suppression d'emplois... **C'est ainsi que les Cadres d'Organisation prévisionnel 2006 sont prévus en baisse de 11 unités soit plus de 3,5% de baisse par rapport aux CO 2005 alors que cette restructuration avait été anticipée dans de nombreuses AIR en 2004 et 2005.**

SUD-rail a déjà eu l'occasion de faire part de son opposition de fond tant sur l'évolution de la politique immobilière, dont le réel moteur est la vente à marche forcée du patrimoine immobilier que sur la démarche SFDR. Nous avons donc un désaccord politique de taille sur les fondements du projet de création de délégations immobilières. Nous contestons, en outre, un certain nombre d'orientations qui structurent ce projet. Nous citerons les principales:

- **Sur les principes: s'agissant de gestion immobilière, la définition des périmètres géographiques de ces délégations n'est pas neutre.** Découper le territoire national en 7 amène à des superficies géographiques considérables qui poseront de sérieux problèmes pratiques, dans les déplacements en particulier. En ce qui concerne le rattachement du personnel, comme pour d'autres plaques, le directeur de chaque délégation sera rattaché à la direction centrale (en l'occurrence la DIMO) alors que les agents sous ses ordres seront rattachés à la direction régionale qui héberge le siège de la délégation. **Il s'agit, par cet artifice, d'éviter de faire apparaître la recentralisation de fait de la SNCF et l'affaiblissement des directions régionales, qui en toute logique, devrait entraîner une augmentation des effectifs en central et une diminution des effectifs en régions.** Augmenter les effectifs en direction au moment où ils diminuent partout cela ferait désordre... La direction a donc opté pour la solution bâtarde rappelée précédemment. Dans son zèle tactique, la direction a oublié un petit problème: celui de la délégation

des pouvoirs qui est l'un des fondements de la responsabilité de l'employeur et de l'exploitant en matière de sécurité (la réflexion de la direction semblant s'être limitée à la délégation de pouvoirs concernant les ventes immobilières). **Comment un directeur de région, responsable de la prévention des risques pour les agents de sa région, pourra-t-il donner délégation de pouvoirs dans ce domaine au directeur de la délégation qui n'a pas de lien hiérarchique avec lui ???** La direction serait-elle en train de créer des directeurs d'entité irresponsables dans un domaine comme celui de la prévention des risques professionnels ?

- **Sur les enjeux:** la direction affirme vouloir créer de la valeur d'actifs en sortant les terrains des zones ferroviaires des plans d'urbanisme alors qu'elle reconnaît que le classement en zone ferroviaire permet de faciliter les constructions nécessaires au service public ferroviaire. Par déduction, chacun comprend que sortir les terrains des zones ferroviaires rendra donc plus difficile les constructions nécessaires au service public ferroviaire... Si certains s'interrogeaient encore sur la réelle volonté de développer les moyens du service public ferroviaire, ils ont la réponse de la direction !!! **Dans le même esprit, l'objectif de doubler les cessions immobilières en 3 ans confirme une logique d'affaiblissement à terme de la SNCF/Service Public.** Enfin, si nous partageons le constat de la mauvaise maîtrise des investissements immobiliers de la SNCF, rien, dans le dossier présenté au CCE, n'était la thèse que la restructuration projetée aidera à un meilleur pilotage des investissements. Au contraire, on peut craindre que l'éloignement des acteurs du terrain et des directions régionales entraîne une plus faible prise en charge des réalités locales, des nécessités de l'exploitation ferroviaire dans les choix d'investissement.
- **Sur la maîtrise des coûts:** on peut convenir que la situation n'est pas satisfaisante en terme de connaissance des coûts réels en terme de consommation de fluides et d'énergie en particulier. Mais nous considérons que la direction a une lourde responsabilité par l'accumulation des restructurations non maîtrisées et des opérations de productivité à court terme, ces 10 dernières années, qui ont fait beaucoup de mal dans ce domaine. D'autre part, les connaisseurs du patrimoine SNCF savent également que l'absence de moyens humains et matériels pour mesurer les consommations réelles est un facteur important dans la dérive ou la non maîtrise des coûts. La suppression des AIR et la création de 7 énormes plaques immobilières ne régleront pas ce problème de moyens d'un coup de baguette magique...
- **Sur les modes de fonctionnement:** sur les relations avec les directions régionales, le document de la direction limite l'analyse aux relations institutionnelles, à la gestion du patrimoine au sens étroit du terme (projets et ventes) et fait l'impasse sur un certain nombre de sujets sensibles pour lesquels ils est pourtant nécessaire d'articuler au mieux les relations et responsabilités entre le propriétaire (représenté par la délégation immobilière) et l'exploitant (en l'occurrence le directeur de région qui peut ensuite déléguer). Parmi ces sujets sensibles, on peut citer la sécurité incendie, la conformité des bâtiments au sens du Code du travail ou du Code de l'Environnement... Cela ne nous semble pas un détail et pourtant on a du mal à y voir clair dans le projet de la direction... de même, la question des relations avec la maîtrise d'oeuvre mérite plus de précisions...

Pour conclure notre intervention, quelques remarques sur les retours d'expérience: il est trop tôt pour un véritable retour d'expérience en terme de fonctionnement des délégations (6 mois pour l'une quelques jours pour l'autre cela fait un peu léger...). Par contre, en terme de mise en place, on peut souligner certains points :

- **le gâchis humain et social** qui, dans les deux cas, a découlé des restructurations passées à marche forcée, malgré le désaccord majoritaire des personnels concernés...
- **l'étonnante impréparation dans la mise en oeuvre de ces restructurations** : on restructure et après on définit les procédures de travail... On restructure et après on se pose la question de la conservation des archives et des processus de fourniture des plans aux directions régionales alors qu'il s'agit d'un sujet important en terme de gestion du patrimoine.
- **le transfert de missions à l'Infra, sans aucun moyen.** Si la gestion des droits de furetage n'est pas la plus contraignante (quoique), celle des traversées de voie et des conventions travaux est lourde. Dans la plupart des cas, ce sont les EVEN qui vont récupérer ces missions, sans moyens supplémentaires, alors que tout le monde est déjà surchargé...

La politique immobilière de l'entreprise nécessite un réel débat : création de la D.I.M.O., création des Délégations Immobilières, projets de filialisation, ... les dossiers se succèdent, se croisent, sans que nous n'ayons jamais de vue d'ensemble. La délégation SUD-rail, opposée à ce morceau de projet présenté aujourd'hui, demande le report de la consultation pour une présentation globale.



Fédération des syndicats de travailleurs du rail
17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis
Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67
federacion-sudrail@wanadoo.fr
www.sudrail.org



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 20 septembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Information sur iDTGV

Le dossier nous propose un point d'étape sur l'expérimentation *iDTGV* depuis son lancement. Derrière le satisfecit habituel sur le bilan commercial, la direction présente les résultats d'enquêtes conduites en mars et en juillet 2005.

Dès la mise en place d'*iDTGV*, la fédération SUD Rail s'est insurgée contre ce projet et les cheminots ont exprimés leur mécontentement par leurs actions, notamment le 6 décembre lors de la première circulation, mais aussi lors de l'extension vers Montpellier.

iDTGV, c'est le train du privé, c'est la concurrence organisée par la direction SNCF elle-même, le train commercialisé en dehors du réseau des gares et de la tarification habituelle, c'est un pas de plus dans la filialisation, la précarisation des emplois, ... c'est tout ce contre quoi nous luttons et que nous refusons.

Tout a été fait pour différencier cette nouvelle offre commerciale du reste de la SNCF : tarification particulière et "innovante" en comparaison avec celle des TGV, accueil et embarquement dans les gares distincts des autres voyageurs, commercialisation impossible en gare et limitée au canal Internet, aménagement des rames TGV avec un "look" spécifique, etc.

Les résultats annoncés en matière d'accroissement de trafic sont significatifs d'après la direction mais ces chiffres sont le reflet des politiques de prix cassés associés à *iDTGV*, politiques qui ont créé une concurrence par rapport à la gamme tarifaire SNCF.

La direction essaie de nous persuader que le succès commercial de l'expérimentation *iDTGV* ne se réalise pas au détriment de l'offre TGV. Sur l'axe Paris/Marseille, elle estime que la "locomotive" *iDTGV* a fait progresser le marché de + 0,8 point. C'est vite oublié que de décembre 2004 à juin 2005, le prix de l'essence a augmenté de 30% (ceci explique aussi cela) et que dans le même temps le faillite programmé de certains transporteurs aériens "low cost" a accentué le transfert de voyageur.

De même, affirmer dans ce dossier, que l'impact sur la vente de cartes commerciales de la gamme tarifaire est dérisoire ne traduit pas la réalité de ce que vive les vendeurs/ses sur le terrain.

D'autres questions restent en suspens sur l'adaptation des niveaux de prix et des contingentements associés, au jour le jour. Sur les deux axes concernés sur cette expérimentation, il est très difficile pour les vendeurs/ses SNCF, de trouver des places au meilleurs tarifs (50% cartes commerciales, Prem's), même deux mois jour pour jour avant le voyage, alors que l'offre *iDTGV* des trains encadrants est au maximum.

Quant aux résultats des enquêtes voyageurs, encore aurait-il fallu poser les bonnes questions ! Demander, par exemple, si la préparation au voyage, 100 % Internet donne satisfaction, alors que de toutes façons, ce produit n'est vendu que sur Internet, relève de l'escroquerie intellectuelle. C'est la même chose pour la réservation à plus de quatre mois, alors que les autres canaux de vente ne peuvent éditer des billets que 60 jours avant les départs.

Pour SUD-rail, montrer que la circulation de trains privés en France est possible, s'avère bien être le fondement de cette organisation. Il s'agit donc d'une attaque frontale contre le service public ferroviaire.

La direction avait annoncé que cette « expérimentation » n'était prévue que pour trois ans, c'est-à-dire en gros, jusqu'à la "libéralisation du trafic voyageurs" prévue par la commission Européenne pour 2008. En choisissant de « contrer la concurrence » par la mise en concurrence au sein de l'entreprise publique elle-même, par l'appel au privé, la direction SNCF anticipe, encore une fois, les désirs des celles et ceux qui veulent l'éclatement du service public ferroviaire. « L'expérimentation » que le président Gallois s'engageait à limiter à Paris/Toulon, a ensuite été élargie à Paris/Montpellier ... aujourd'hui, la direction annonce son intention d'y ajouter Paris/Bordeaux/Toulouse et dit réfléchir sur le trafic international !

Ces choix sont à l'opposé de ce que nous défendons, de ce dont les cheminot-e-s et les usagers ont besoin. SUD-rail redit son opposition à la privatisation, sous quelque forme que ce soit.



Fédération des syndicats de travailleurs du rail

17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis

Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67

federation-sudrail@wanadoo.fr

www.sudrail.org



Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 20 septembre 2005.

Déclaration SUD-rail :

Bilan 2004 et programme 2006 HSCT

Concernant les principaux indicateurs relatifs à la sécurité du personnel en 2004, nous constatons une baisse du taux de fréquence des accidents avec arrêts alors que le taux des accidents sans arrêt remonte sensiblement. La délégation SUD-rail considère que ces résultats, au delà des apparences, recouvrent une situation dégradée pour les cheminots et les travailleurs du rail.

Un calcul mathématique de probabilité peut démontrer que pour des conditions de travail égales, la diminution des effectifs influence statistiquement à la baisse la fréquence des accidents en dehors de la pondération pour 1000 agents. A contrario, un taux de fréquence sensiblement égal d'une année sur l'autre pour une population en nette diminution témoigne d'une détérioration des conditions de travail, une augmentation des risques d'accident et, par conséquence, des accidents.

La direction emploie volontairement une échelle qui met visuellement en valeur une diminution importante du taux de fréquence des accidents, en réalité, ce taux diminue de 3.69 pour 1000 alors que des milliers de postes ont été supprimés durant l'année.

La fédération SUD-rail dénonce la distorsion utilisée en terme de communication afin de tenter de cacher la triste réalité : les résultats sont mauvais, ils sont significatifs de la politique de réduction des coûts et de risque calculé que vous conduisez.

Dans le même ordre d'idée, nous remarquons qu'une partie toujours plus importante du travail est réalisé par des entreprises privées pour lesquelles les accidents du travail ne sont pas repris dans les statistiques.

Nous pensons également que les notations au mérite, les gratifications individuelles, la pression exercée par la direction sur les agents à propos des arrêts de travail sont autant d'éléments qui ont pour effet pervers d'entraîner une baisse des déclarations d'accidents du travail.

Les résultats font également apparaître une augmentation du taux de gravité des accidents pour les activités dont les effectifs ont fortement diminués en 2004, notamment au fret et, par déclinaison, à la traction. Ces données mettent en évidence le fait que les restructurations, les baisses d'effectifs, les bouleversements opérés dans les organisations du travail ont des conséquences graves voir catastrophiques pour les cheminots qui les subissent.

Les accidents mortels survenus au cours de l'année 2004 (11 agents tués, 8 au travail, 3 dans des accidents de trajet) témoignent d'une réalité dramatique, les mesures prises par la direction suite à ces accidents étaient demandées par les organisations syndicales et les cheminots avant qu'ils ne surviennent. En 2005, quatre accidents ont endeuillés des familles, en un mois. Cette réalité doit conduire la direction à revoir sa politique en prenant en compte les facteurs aggravant tel le travail de nuit, le travail à agent seul et les risques routiers en lien avec l'augmentation du champ d'intervention des agents.

Le chapitre « moyens et actions » du bilan HSCT 2004 fait apparaître :

- une baisse des acteurs de la prévention (CARST, ergonomes, ARP)
- une diminution du nombre de recours à un expert.

- Une diminution de plus de 13 millions d'euros par rapport à 2003, des dépenses consacrées à l'amélioration des conditions de travail.
- Une augmentation du nombre de droit d'alerte.

Pour la fédération SUD-rail, l'ensemble de ces éléments traduit l'absence d'une véritable politique de prévention.

Concernant le programme de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail, la direction semble se satisfaire des résultats de l'année 2004 :

- « Baisse importante du taux de fréquence des accidents de travail avec arrêt » : pourtant, il s'agit d'une baisse de 3.75 pour 1000 soit 0.37% avec 5000 cheminots en moins.
- « Baisse du taux de fréquence des accidents de trajet avec et sans arrêt » : en réalité la baisse est de 0.62 pour 1000 soit 0.06% avec 5000 cheminots en moins.

Pour la fédération SUD-rail une telle présentation du choix des risques s'appuie sur une interprétation de certains résultats 2004 qui ne nous semble pas objective et que nous ne partageons pas.

Ainsi, nous déplorons :

- L'absence de fiche relative au travail de nuit alors que des accidents mortels survenus en 2004 mettent en cause le travail de nuit en tant que facteur aggravant.
- L'absence de fiche liée au stress et aux psychopathologies qui augmentent considérablement dans une entreprise dont la direction procède à des restructurations qui altèrent les conditions de travail.
- Risque amiante : aucune mesure concrète visant à éliminer le risque à la source.
- Risque routier : aucune action destinée à sensibiliser la hiérarchie sur la prise en compte réglementaire du temps de trajet dans le temps de service.
- Risque chimique : aucune prise en compte du risque lié au transport de matières radioactives.
- Risque lié aux déplacements : aucune prise en compte de la montée et descente d'engins en marche alors qu'un règlement le prévoit désormais.

Pour la délégation SUD-rail, l'épaisseur de ce document est à comparer à celle des documents relatifs aux nombreuses restructurations dans cette entreprise. Son efficacité pour les cheminots sera vraisemblablement dans les mêmes proportions. Sauf à respecter la loi et à se donner bonne conscience, nous ne pensons pas que ces quelques fiches puissent modifier fondamentalement le bilan HSCT 2006 en regard des énormes dégradations des conditions de travail relatives aux transformations conduites.