

Tract-ctions Sud Rail ET-RA

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

**ADC de tous les dépôts :
unissons-nous !** page 4 et 5

**Sirius à Perrache,
où en est-on ?**

page 10 et 11

**Référés :
Le quotidien du
CHSCT de LPR**

DOSSIER pages 6 à 9

**Echos Lyon
Part-Dieu** page 14

Caisse de solidarité page 12

**C'est arrivé près de
chez vous...**

page 12

**L'ATESS n'atteste
pas tout**

page 13



**ADC de tous les dépôts :
unissons-nous !**

pages 4 et 5

Union
syndicale
Solidaires

Vos délégués du personnel :

Fred MALLET
Bernard BORGIALLI
Sylvain NOIRET
Stéphane RONIN
Maîtrise : Philippe MAILLET

Denis CURT
Bernard CHANUT
Stéphane CHAUSSY
Laurent RABEYRIN

Vos représentants CHSCT

Mathilde GARIOUD
Guillaume MOUSIN
Maximilien PETITJEAN
Jérôme SONJON
Damien LESPINASSE
Sébastien ZANOLO

Sud
Rail

2 rue Claudius Collonges
69002 Lyon
Tél SNCF : 542028
PTT : 04 78 38 15 08
Fax : 04 72 40 39 17



Billet d'humeur...

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

« Ceux qui vivent, ce sont ceux qui luttent »

Victor Hugo

Nos collègues de St Etienne essouffés par 79 jours de conflit pour défendre leur avenir et déjà, le lendemain pour la première réunion DP de l'année 2012, on comptait coté direction le nouvel « assesseur » du DET, nouveau directeur de l'Établissement Multifonction de St Etienne. Aussitôt aperçu, aussitôt envolé ! Pschitt ! Un coup de vent lui aura suffi pour traiter les questions et sujets propres à son établissement. Toutefois, cela aura suffi aussi aux DP concernés, assurément stéphanois, eux, pour le tacler d'une expression du pays pourtant innocente mais laissant le pauvre penaud dans le flou le plus total quant à ce qui venait de lui être demandé ! Ça laisse perplexe pour la suite du dialogue entre les agents et leur nouvelle direction...



Celle-ci aura tout intérêt à s'adapter au folklore local quand on sait que les cheminots de St Etienne, attachés à leur région et à son patrimoine, défendent, outre leur condition de travailleurs du rail, également le bassin d'emploi stéphanois !

Nos collègues stéphanois ont eu raison de se battre ! Ils sauront rester attentifs et réactifs face à une direction qui ne tiendrait pas ses engagements. Ils pourront comme toujours compter sur les délégués et militants Sud Rail pour les y aider !

A Lyon, les agents de conduite de Perrache et plus particulièrement du « petit roulement » (173P) continuent à lutter pour défendre leur sécurité remise en cause par la mise en place de l'EAS. Lors de l'AG du 27.01.12, des conducteurs de différents dépôts de la région sont venus les soutenir. Ceci montre que tous se sentent concernés par ce problème et que dans l'intérêt collectif, il est primordial de continuer à informer dans nos dépôts et à amplifier le mouvement dans l'unité des métiers et des syndicats. Sud Rail ne fermera la porte à aucune personne désireuse de se battre contre ce projet !

ADC de tous les dépôts : unissons-

En lutte depuis des mois contre la suppression du contrôleur systématique et la conduite « agent seul », nombre de conducteurs refusent de conduire en EAS. C'est de force que certains sont envoyés sur l'Ouest malgré l'expression, par lettre ou par BS à leur chef (ou au CUP), de leur « *inquiétude et même [leur] incapacité à gérer certaines situations* ». Par conséquent, ceux-ci s'estiment dans l'impossibilité d'assurer sereinement leur train ! Ils font aussi part de leur sentiment d'insuffisance dans la formation EAS, qu'ils n'auraient pas assimilée et où « *beaucoup d'incertitudes restent en suspend sur des cas pratiques.* »

Rappelons à la direction qu'elle « *sera sanctionnée par une astreinte de 5000€ par infraction constatée* » pour tous trains « *en mode de conduite EAS [...] par des personnels qui n'auraient pas suivi et assimilé le module [...] EAS* ». A ce jeu, l'addition risque d'être salée !

Pour elle, faut-il revenir aux droits de retrait ? Aux sanctions ? Aux arrêts maladies et aux situations de détresse !

Car c'est un cas de conscience quotidien pour qui est concerné !

Ce combat est difficile, tant la direction

utilise tous les moyens pour passer en force son projet. C'est la preuve que dès qu'elle le pourra, elle étendra l'EAS sur les autres lignes de la région.

L'intérêt porté par les collègues d'autres dépôts présents aux dernières AG est à prendre comme un signe d'amplification du mouvement, tant le sujet concerne tous les contrôleurs et conducteurs de la région Rhône-Alpes, voire au-delà.

L'action juridique suit son cours, la prochaine audience aura lieu le 12 mars 2012. Mais la direction (et sa défense) sait que tant que les cheminots ne maintiennent pas la pression, elle peut continuer à gagner du temps. En attendant, ce sont des collègues qui vont conduire sans contrôleurs sur l'Ouest Lyonnais, la boule au ventre.

Les conducteurs du 173 de Perrache, confrontés directement aux problèmes de l'EAS, ont voté en réunion un cahier revendicatif.

Les délégués Sud Rail l'ont ensuite porté et défendu lors d'une entrevue avec la direction.



nous !

La plupart des revendications portaient sur la mise en place de moyens permettant d'assurer un minimum de sécurité à bord. Une manière pour certains de se rassurer ou de se sentir moins dépourvu. Cela prouve que la direction comptait nous envoyer conduire sur l'Ouest dans n'importe quelles conditions. **Cela prouve aussi qu'elle se fout bien de notre sécurité et que c'est par la lutte que s'obtiennent des conditions de travail un tant soit peu dignes !**

Toutes les actions menées jusqu'à présent montrent que les cheminots ont eu raison de se battre contre la mise en

place de l'EAS et auraient raison de continuer !

Sud Rail, présent depuis le début et sur tous les fronts au côté et du côté des agents, reste convaincu que c'est le nombre et la cohésion des cheminots qui fera qu'ils l'emporteront. Plus que jamais, c'est dépôt après dépôt, roulement après roulement que nous devons informer et chercher à convaincre conducteurs et contrôleurs à se rallier contre l'EAS, dans l'intérêt de tous.

Faire vivre le mouvement, discuter, expliquer, où que l'on soit, avec qui que ce soit, faire remonter les infos et événements du terrain, participer aux AG, poser sa DII, donner à la caisse de solidarité, faire grève... en un mot : agir et militer pour un rapport de force en faveur des cheminots en lutte. Quand la direction isole les conducteurs du « petit roulement », nous tous devons répondre par l'unité et la solidarité que l'Histoire connaît aux cheminots.



Référés : le quotidien du CHSCT de

Et 2 référés de plus !

L'année 2011 fut éprouvante pour les membres du CHSCT. Pas moins de 12 CHSCT depuis la mise en place de la première équipe en mars 2011, au lieu de 4 séances (ordinaires) normalement prévues par an ! Et déjà 2 référés. Retour...

Premier référé, le 3 Octobre 2011 à la demande de la SNCF.

Le président du CHSCT, qui veut mettre la pression sur les membres et le secrétaire, considère que ce dernier ne fait pas son travail et prétexte des retards sur les Projets PV de CHSCT. Précisons que 2 droits d'alertes avaient été déposés en aout et en septembre et que par conséquent les réunions s'enchaînaient !!!

Le secrétaire a donc la joie de recevoir une assignation de l'huissier à la fin du CHSCT (traitant des risques psychosociaux, cela dit en passant !) Quelle belle franchise de la part de la direction de la SNCF, M. Battu, le président, n'ayant pas trouvé utile d'en informer au plus tôt, à savoir en début de séance, le principal intéressé. De plus, nous sommes, ce jour, le vendredi pour une assignation... le lundi. Juste un moyen de pression et d'intimidation de la part de la direction.

Seulement, rien ne marche comme prévu pour la SNCF ! L'entreprise, qui demandait la présence d'un huissier pour le CHSCT suivant (soit le surlendemain), un système pour enregistrer les discussions et une dactylo pour rédiger le PV, est déboutée de toutes ses demandes ! Mieux encore, l'ordonnance du juge impose au président du CHSCT de fournir un ordinateur et une connexion intranet !

Ces méthodes de déstabilisation, voire pour faire peur, n'ont que pour



LPR

seul but d'empêcher les membres du CHSCT de défendre les intérêts de leur collègues. Il est, en outre, à noter que les PV de ces CHSCT ne sont à disposition des ADC que depuis une semaine après la demande d'un CHSCT extraordinaire pour évoquer, entre autres, ce point !

Le président non content d'envoyer son secrétaire devant le juge ne fait même pas son travail : on croit rêver !

Plus tard, à l'initiative des membres de Sud Rail cette fois, dépôt d'un référé (le deuxième) pour non consultation du CHSCT sur la formation EAS. Le verdict, en novembre, sera en notre faveur.



Malheureusement l'entreprise préférera ne pas respecter ce jugement et prendre, une fois de plus, les agents pour des imbéciles, en présentant une interprétation en sa faveur du référé. **La Justice demandait pourtant bien à ce que les membres du CHSCT soient informés et consultés quantitativement et qualitativement sur le déroulement du programme de formation.** Ils seront convoqués et consultés sur le déroulé... dans le temps et non sur le contenu !
Devant une telle mauvaise foi, une nouvelle motion sera votée pour retourner en justice !!

Bref retour au 5 Octobre 2011. Le CHSCT vote une expertise sur la conduite des ATER sans contrôleur. Légalement cette expertise ne peut être contestée que par référé. Mais l'entreprise ne fait rien... elle dit contester et pense peut être que nous allons oublier ?!

Le 13 décembre, lors d'un énième CHSCT, les membres rappellent leur attachement à cette expertise. L'entreprise compte alors la contester mais ne peut s'empêcher de vouloir nous intimider au passage ! Au lieu d'assigner seulement le secrétaire, elle assigne cette fois-ci tous les membres ! Assignations réalisées au domicile des dits membres, pour faire profiter femmes, maris et enfants du sympathique huissier !

Référés : le quotidien... (suite)

Mais ce n'est certainement pas du sadisme, quand on sait que, ce jour-là, les membres (en service) assistent à un CHSCT de coordination en présence de celui qui les assigne ! Sûr que l'huissier ne risque pas de rencontrer ces agents à leur domicile, mais bien leur famille ! Cerise sur le gâteau : comme l'huissier ne se déplace qu'une seule fois, les membres doivent se débrouiller pour aller chercher l'assignation à Mornant !

La bassesse de la direction n'a décidément plus de limite ! Quitte à être sûre que les membres aient l'assignation le plus tard possible, elle aurait pu trouver un huissier à Paris ???

Bien sûr, les 2 membres qui sont en repos et, eux, à la maison, ne sont pas assignés ce jour là... La secrétaire le sera au travail, le 27 décembre. L'huissier lui dira que ça été dur de lui donner l'assignation car le président prétend ne pas avoir son numéro de téléphone pour la joindre ! On ne s'ennuie pas au CHSCT !

Ce référé, qui selon une majorité de chefs n'est qu'une formalité, car il serait forcément remporté par la SNCF, devait se tenir le 16 Janvier 2012. On l'attend encore ! L'entreprise ayant demandé un report.

Curieux quand c'est elle qui « attaque » et qui a un dossier qu'elle prétend « béton »... On se demande pourquoi.

Une nouvelle date est alors décidée : le lundi 13 février 2012. Soit ! Un mois, ca doit être suffisant pour armer et faire durcir le fameux béton !

Niet ! La direction n'envoie ses conclusions au juge et aux parties que le vendredi 10 à 14 hoo (soit 48h avant). Pour les étudier, notre avocate n'a pas d'autre choix que de demander un nouveau report d'audience. SNCF, à vous de nous faire gagner du temps ferait un bon slogan !

Finalement pas grand chose de nouveau à part peut être un nouveau tract de la CFDT qui finira, comme tous les tracts de la CFDT, dans les pièces jointes du dossier de la SNCF contre le CHSCT et les agents. Avec, au passage, ce qui ressemble fort un petit arrangement « entre

amis » pour que leur membre CHSCT soit détaché à POR et ensuite muté en PACA sans aucun respect de l'ordre du listing. Et oui c'est comme cela que cette OS catégorielle vous défend !

Finalement, le 12 Mars à 15h30, le référé aura peut-être enfin lieu : youpi ?!

En attendant, vos représentants au CHSCT n'ont pas chômé et demandent la liquidation d'astreinte. Car lors de l'ordonnance du référé du 14 Novembre, le juge précisait que **le non respect des mesures demandées serait sanctionné par une astreinte de 5000€ par jour et par agent.**

Sud Rail compte bien faire respecter ce jugement !!!

Ainsi, les membres ont voté une motion pour la liquidation d'astreinte. Le juge a décidé que cette audience pour liquider l'astreinte se fera le 19 mars 2012.

Sud Rail et nombre d'agents continuent à penser que la formation n'est pas suffisante et que les conditions de circulation de trains sans contrôleur sont dangereuses !

Oui, les agents, par peur, lassitude ou à cause du manque à gagner sont pour la plupart allés rouler sur l'Ouest Lyonnais mais cela ne veut pas dire que la SNCF a gagné ! Jouer le pourrissement et négliger le dialogue avec les agents ne va pas améliorer leurs conditions de travail !

Sud Rail a toujours été à vos cotés depuis le début de ce conflit et restera toujours présent pour défendre vos intérêts !

Toutes les pressions exercées sur les délégués n'y changeront rien ! Ils sont déterminés et ça ne fait que commencer !!

Un train, c'est un conducteur + un contrôleur !!!!

Sirius à Perrache, où en est-on ?

Sirius en quelques dates sur l'UP de Lyon Perrache :

- Le 22 mars 2011 s'est tenu un CHSCT extraordinaire avec pour ordre du jour la consultation sur le déploiement de l'outil Sirius. Les membres du CHSCT devaient être consultés ce jour-là mais il a été décidé après discussion, qu'ils le seraient une fois les locaux terminés et les comptes-rendus d'ADC « testeurs » analysés après un essai de 2 mois.

- JF SIRIUS avec 8 conducteurs « testeurs » et prise en main de l'outil.
- Avril 2011 : élections professionnelles avec changement des membres du CHSCT.
- Juillet 2011 : Nouveau CUP donc nouveau président du CHSCT.
- 28 Aout 2011 : réunion appelée REX « étape » de l'expérimentation sur le site de Lyon Perrache. À cette réunion n'est convié aucun membre du CHSCT !!! Il y a seulement 2 ADC et personne du secteur MS. A l'origine le CUP nous a dit que cette réunion était une réunion de coordination entre la partie gestion et la partie traction.
- 23 septembre 2011 : CHSCT ordinaire avec à l'ordre du jour "consultation sur l'outil Sirius. Nous avons suspendu cette séance, car les documents et l'ordre du jour du CHSCT ne nous avaient pas été fournis. Il faut se rappeler que ce CHSCT se tenait alors que des huissiers étaient au dépôt, que des agents avaient des mises en demeures et des demandes d'explications ! Par contre, nous avons exprimé à cette occasion notre vif mécontentement quant à l'absence de membres du CHSCT lors de la réunion du 28 août. Nous avons précisé que nous voulions que tous les ADC « testeurs » de l'outil Sirius soient entendus comme convenu lors de la réunion du 22 mars 2011.
- 24 novembre 2011 : nous sommes une nouvelle fois consultés sur le déploiement de l'outil Sirius.

Nous avons donc été dans l'incapacité de donner notre avis lors de cette consultation.

Les raisons sont les suivantes :

- Tous les agents de conduite n'ont pas été entendus sur leur utilisation de l'outil Sirius.
- L'absence d'agent du secteur MS et des membres du CHSCT lors de la réunion du 28 août 2011 (pendant les vacances d'été) entraînait, à fortiori, une irrecevabilité des conclusions ayant pu être prises à cette occasion.
- Les locaux n'étaient toujours pas terminés !

- Début Janvier 2012, les premières JF SIRIUS commencent et l'appareil est distribué aux agents sans aucun avis alors que le président a vu le secrétaire pour faire l'ordre du jour du premier CHSCT de l'année.

- Le 27 janvier 2012 a lieu le premier CHSCT de l'année. Après la lecture de la déclaration liminaire qui évoque ce délit d'entrave, la réponse de notre CUP n'est pas moins que dixit : « vous n'avez qu'à aller en référé si vous jugez cela comme un délit d'entrave ». De quoi rester sans voix !

- Début février, nous avons donc écrit au président ainsi qu'à l'inspecteur du travail pour demander que cessent les distributions de SIRIUS. La lettre est restée sans réponse et l'inspecteur du travail est parti et n'a pas encore été remplacé !



- Le 10 février 2012, nous avons fait une demande de CHSCT extraordinaire pour avoir une réponse à nos questions.

- Le 23 février s'est tenu le CHSCT extraordinaire. Une fois de plus nous étions réunis mais sans aucun échange possible ! Selon le président, nous avons été consultés comme le veut le Code du Travail. Selon nous, nous devons être consultés pour pouvoir donner notre avis et cela n'a pas été fait !!! Légalement un projet ne peut être déployé si le président

n'a pas l'avis des membres du CHSCT. Nous avons voté une motion pour donner pouvoir à notre avocat et aller en référé !

La SNCF aime aller en référé ? L'instance ne fonctionne plus normalement et c'est déplorable ! La délégation Sud Rail refuse que le CHSCT, comme toutes les Instances Représentatives du Personnel (IRP), soit bafoué !

C'est pourquoi, agents, il vous est demandé de ne rien signer. De plus, nous précisons que vous n'êtes pas obligés ni de prendre l'outil, ni de vous en servir que ce soit pour les BS ou pour la conduite.

**SI VOUS RENCONTREZ UN PROBLÈME :
MERCİ DE CONTACTER LES MEMBRES DU CHSCT**

Caisse de solidarité

Suite à l'incroyable générosité de nombreux donateurs issus de tout service, c'est plus de 2000 euros qui ont été récoltés en moins d'un mois.

La méthode de compensation qui semble la plus équitable est l'indemnisation en fonction des plus fortes retenues de salaire sur les plus petites paies. Après une étude au cas par cas, une somme pourra être attribuée à un agent qui en ferait la demande. Pour cela, certains critères sont nécessaires :

- L'agent doit être un ADC au roulement 173 de Perrache. Les représentants du personnel sont exclus.
- Il doit présenter sa ou (ses) fiche(s) de retenue et fiche(s) de paie à un représentant Sud Rail de Perrache.
- Ne seront retenus que les jours de semaines concernant le refus des journées en EAS sur l'Ouest Lyonnais et en dehors des actions nationales.
- Date limite des demandes : 20 Mars 2012

C'est arrivé près de chez vous...

La cabane à frite :

Une nouveauté à l'UP LYD ! Après Loft Story et la mise en place de caméras à l'extérieur et à l'intérieur de l'UP, un rideau métallique vient d'être installé sur la banque du service de commande. Mais promis-juré, la suppression du 3x8 n'est plus d'actualité d'après la direction.

Les agents lui ont, quant à eux, déjà donné le sobriquet de « cabane à frite » !

La cabane à frite (bis ?):

Suite au refus d'accueillir les cheminots de LYD à la cantine située dans la tour Oxygène, Sud Rail est intervenu en CE pour qu'une solution soit trouvée.

Notre CUP, alias « Pepito », aurait-il eu l'idée d'ouvrir une autre cabane à frite ? Réelle celle-là ?

Plus d'agents dans les gares, plus d'agents dans les trains...

Mardi 28 février 2012, le train 886619 part de Roanne (gare origine) vers Lyon sans agent d'accompagnement à bord. Le risque, dicit le REX de la direction : « *protection d'un obstacle inopiné assuré par un seul agent sur une ligne à double voie non équipée radio* ». La cause, selon Sud Rail : la déshumanisation des gares (comme des trains) avec pour conséquence l'absence du « bouclage » avant départ !

L'ATESS n'atteste pas tout

Suite à l'accident survenu à Breuil, nos chefs, qui se sont réveillés, ont décidé d'éplucher scrupuleusement les relevés ATESS. Réaction immédiate : « ADC, vous ne klaxonnez plus comme le prévoit la réglementation ! ». Après avoir créé le doute dans certaines têtes et grâce à l'intervention de certains conducteurs sûrs de leurs gestes-métier, une enquête est menée. Et là, surprise ! En fonction du levier du sifflet et de son utilisation, une pichenette par exemple, et ATESS n'enregistre rien. Il faut le manipuler à fond pour que les contacts se fassent et soit ATESStés. Une défaillance qui pourrait avoir des conséquences accusatrices grave envers un collègue qui aurait sifflé avant un accident mais sans aucune preuve matérielle de sa bonne foi.

Une fois de plus il est plus facile d'accuser à tort les conducteurs que de leur faire confiance. Chaque jour, nous nous rendons compte de l'absence de soutien de la part de notre hiérarchie et que, par conséquent, nous ne pouvons compter que sur nous même.

Effectifs et écoles

Effectifs

	LPR	LYD	SE	POR	LYS
TA	-	-	-	5	89
TB	170	85	138	82	145

Ecoles

2 écoles en 2011 puis 2 en 2012. La 2ème école se fera en fonction du nombres de réussites aux précédentes.

Une école TA->TB est en prévision pour juillet au plus tard.

Elle concernera 5 ou 6 agents.

Echos Lyon Part-Dieu

Couchage à Annecy

Suite à quelques problèmes de couchage à Annecy dus à l'absence de rideaux aux velux et au bruit d'ascenseur au dernier étage, nous voulions demander à la direction d'intervenir auprès d'ORFEA.

La réponse fut rapide et brève : **il n'est pas prévu que les cheminots dorment au dernier étage**. Conducteurs, faites-vous respecter !

Problèmes de matériel

Les représentants CHSCT de Lyon Part-Dieu voulaient échanger et dénoncer les nombreux problèmes (clim, bruits, entretien,...) concernant le matériel (BB22200, B5 et B6) de Chambéry. Après 3 CHSCT sans interlocuteur, la nouvelle année et ses bonnes résolutions font qu'enfin un responsable matériel veut bien nous rencontrer. L'occasion d'évoquer avec lui de nombreux points (voir PV de CHSCT du 17/01/2012). Nous n'en reprendrons que certains :

- L'isolation du FRH

Actuellement, une enquête est en cours. Pour le constructeur du rhéostat, ce n'est pas le matériel qui est en cause mais les branchements de ce dernier... effectués par les cheminots ! En attendant, ce sont de nouveaux rhéostats qu'il faut fabriquer pour remettre les machines en état.

- Les « fauteuils » des 22200 et B6

Nous avons rappelé, que suite à l'allongement des journées, nous passons de nombreuses heures sur ceux-ci. Nous avons demandé le remplacement des vieux sièges par des fauteuils « Cartier » ou de camion car certaines locs (à cabine courte) ne peuvent être équipées des premiers. D'un air dubitatif, le responsable matériel nous annonce que le remplacement d'un siège non-normalisé doit être validé par l'EPSF.

- Climatisation

« Normalement pour la fin de l'année le problème des clim, dû aux CVS, devrait être résolu » ! Nous avons souligné qu'il serait judicieux pour la période estival que toutes les machines soient équipées et réparées.

Nous avons aussi demandé un meilleur entretien des essuie-glaces, des joints de portes et des pare-brise ainsi qu'un effort sur la propreté.

Nous avons évoqué la liaison matériel-traction par l'intermédiaire des carnets de bord où de nombreux d'entre nous se sont vus répondre « RAS ». Des réponses plus claires et moins désopilantes devraient être annotées aux carnets de la part des agents du matériel. Alors, à vos stylos !

Secretary 's back

Guillaume MOUSIN, notre secrétaire CHSCT est rentré après deux mois et demi d'absence. Il était remplacé par Frédéric FAICHE pendant ce temps et reprendra ses fonctions à la suite de la prochaine audience. Frédéric FAICHE deviendra Délégué Syndical. Merci à lui.

En bref...

Dérogations chroniques :

Plus aucune sur l'établissement... d'après la direction !

Pourtant, tous les jours, des trains sont chroniquement en retard dans des journées aux limites du RH077.

Pensez à annoter vos BS ainsi que le cahier de dérogations et transmettez une copie au CHSCT, c'est la seule façon de faire modifier les journées en dérogation chronique en CRT, où l'inspecteur du travail est présent.

Code catégorie RCK—RBK :

Pas d'impact sur la rémunération, selon le chef prime.

Notations :

Collège exécution conduite et sédentaire :

- remises de notes : 28 Février
- Date limite réclamation : 16 Mars
- Commission notation : 22 mars

Intersyndicale Accès TGV : 6 MARS

Visite d'(in)aptitude

Un véritable couperet semblerait-il ! Selon le bilan d'activité 2011 des centres d'aptitude sécurité, **7% des conducteurs sont qualifiés inaptes**, contre moins de 3% les années précédentes. La direction va devoir prévoir des reconversions de conducteurs vers des postes de GM, MP (prime), MS... Ah non ! Y'en aura plus à cause de Sirius !

