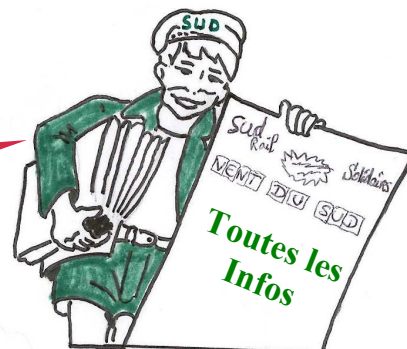


Union
syndicale
Solidaires
Sud
Rail

LE JOURNAL QUI DEPÔTE
MAIS QUI NE SE FAIT PAS
QUE DES AMIS



VENT DU SUD

Face à la soupe à la grimace offerte par la DET

La DET, comme si cela ne suffisait pas, a franchi une nouvelle étape dans l'indécence.

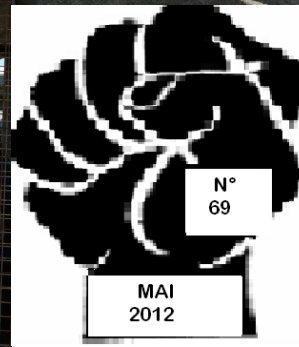
Elle n'a en effet rien trouvé de mieux que d'inviter à manger 12 agents (punis ?) dont elle considérerait qu'ils avaient mérité de passer un moment à sa table.

Hormis le fait qu'il s'agit d'un mépris total pour les 641 autres qui, eux, ne seraient donc pas méritants, c'est surtout une sacrée vision du management.

- **Oui madame la DET, les agents souhaitent être considérés !**
- **Oui madame la DET, les agents veulent être respectés !**
- **Oui madame la DET, les agents réclament de la reconnaissance !**
- **Oui madame la DET, les agents veulent être mieux rémunérés par rapport au travail difficile qu'ils accomplissent !**

Non madame la DET, les agents ne rêvent pas, chaque nuit, d'avoir le bonheur de partager un repas avec vous !

SUD-Rail condamne ces pratiques de la DET et sait que les 12 agents sélectionnés n'ont rien demandé à personne. Ils n'acceptent pas plus que les autres le management actuel de la DET ou les nouveaux locaux dans lesquels la direction nous a entassé !



Les vérités sur la visite d'aptitude...

SUD-Rail a toujours agi afin de garantir les conditions d'emploi des salariés ayant des missions de sécurité dans le ferroviaire et pour que la médecine du travail soit efficace pour la santé de tous.

Nous rappelons une fois encore que contrairement à ce que prétendent certaines organisations syndicales, la séparation de la médecine d'aptitude et de la médecine du travail, n'est pas du fait de SUD-Rail. Elle est la conséquence des Directives Européennes et de leur transposition en droit français et notamment de la Loi du 12 mai 2009 qui soumet la SNCF aux dispositions du Code du Travail sur la médecine du travail.

Comment est née cette Loi ?

C'est la transposition de la directive européenne 2007/59/CE, issue de la signature en 2004 des accords entre les patrons des chemins de fer européens et la fédération des transports de la Confédération Européenne des Syndicats (ETF, dont font partie CGT, CFTD, UNSA et FO) qui débouche aujourd'hui sur ce qu'on connaît concernant l'ar-rêté d'aptitude.

Alors certains s'amuse à mélanger le combat que SUD-Rail a mené aux côtés du Syndicat National des Professionnels et des médecins du travail (SNPMT) en 2005, où nous étions intervenus auprès du Conseil d'Etat, afin d'imposer à la Direction SNCF le respect de l'indépendance des médecins du travail remis en cause par une note dans laquelle, la Direction SNCF tentait de leur imposer des pratiques d'exams médicaux.

Rien à voir donc avec l'accord européen de 2004 dont bizarrement certains ne parlent jamais et avec la Loi de 2009 qui aboutit à cette séparation des médecines !

SUD-Rail a toujours été contre la médecine d'aptitude qui a une approche trop normée pour s'assurer que l'état de santé d'un salarié est compatible avec la mission de sécurité qu'il exerce.

Faire croire aux salariés quoique ce soit d'autre est un mensonge éhonté.

Par ailleurs, SUD-Rail dénonce les évolutions réglementaires actuelles, avec l'espacement des visites périodiques de santé et la suppression de critères donnant lieu à une surveillance médicale rapprochée, car par contre SUD-Rail tient à la médecine du travail, organe essentiel de la prévention et de la préservation de la santé des cheminots, et dénonce les évolutions actuelles tendant à restreindre les prérogatives de cette médecine.



Pour vous informer en direct, un réflexe :
www.sudraillyon.org

Un petit point de règlement pour ne plus se faire enfler !



FIN SE SERVICE TARDIVE VEILLE DE REPOS

Comme vous le savez, vous ne pouvez être utilisé avant 06h du matin lendemain de repos. Toutefois, si vous finissez après 16h veille de repos, vous n'êtes pas utilisable à partir de 6h.

Exemple :

Si vous finissez veille de repos à 16h45, vous n'êtes utilisable qu'à 6h45 lendemain de repos.

Si vous finissez veille de repos à 18h10, vous n'êtes utilisable qu'à 8h10 lendemain de repos.

Si vous finissez veille de repos à 19h00, vous n'êtes utilisable qu'à 9h00 lendemain de repos.

Si suite à retard, vous finissez après 19h mais avant 20h veille de repos, vous êtes en dérogation.

Si suite à retard, vous finissez après 20h veille de repos, votre repos du lendemain se transforme en Journée Blanche (JB) et vos repos sont décalés.

Exemple :

Vous étiez,

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI
FS à 18h	R1	R2	PS à 10h

Suite à retard vous finissez lundi à 20h15, ça devient,

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI
FS à 20h15	JB	R1	R2

Quand Jetaille et Gamelle cherchent à piéger leurs agents en gare de Givors

N'ont-ils rien d'autre à faire que de pister les agents ?

Leur présence en gare de Givors et leurs efforts pour se cacher et ainsi tenter de surprendre un ASCT en cabine a fait beaucoup parler le mois dernier.

C'est une conception du métier de RET assez particulière, loin du rapport de confiance qui devrait être une priorité pour tout RET qui se respecte...

Ah ben paraît-il qu'ils n'y sont pour rien, parce que ce serait le DUO et la DET qui leur auraient demandé.

Courageux par dessus le marché nos 2 mouchardeurs...

SUD-RAIL LANCE PLUSIEURS DEMARCHES SUITE AUX ACCIDENTS DE VOYAGEURS SUR MATERIEL CORAIL...

Trois accidents graves et mortels de voyageurs se sont produits ces derniers mois en gares de Tournus, Maubeuge, Veynes, alors que le train s'était élancé et s'apprêtait à quitter la gare. A chaque fois, il s'agissait de matériel Corail.

Or, **la sécurité sur ce matériel est problématique** pour plusieurs raisons :

- La suppression d'agents sédentaires dans la majorité des gares ne permet plus la boucle de rattrapage, ni pendant la séquence de fermeture des portes, ni pendant le départ du train.
- Aucun dispositif n'assure au contrôleur que toutes les portes sont bien fermées.
- Les portes d'accès ne se verrouillent qu'à partir de 15 km/h, ce qui donne la possibilité aux voyageurs de tenter de monter ou descendre de manière intempestive.

Cette **situation dramatique pour les usagers l'est également pour les contrôleurs puisque leur responsabilité pourrait être engagée**, alors que ces accidents sont bien la conséquence de l'inaction de l'entreprise par rapport à une situation connue de tous.

SUD-Rail n'accepte pas !

Ainsi, la fédération SUD-Rail vient d'écrire à la Direction Des Trains en même temps que des mises en demeure sont adressées aux directions locales (*via les présidents de CHSCT*) par les membres CHSCT SUD-Rail dans tous les ECT de France.

En parallèle, SUD-Rail lance un grand inventaire des incidents Corail à travers la France. Pensez à répondre au questionnaire SUD-Rail.

La direction a le devoir d'assumer ses responsabilités...

La petite maxime du VENI DU SUD n° 69

« La lâcheté tend à projeter sur les autres
la responsabilité qu'on refuse »