

## Commission Fonctionnelle, Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail du 04 Décembre 2014

# AVEC LA RÉFORME FERROVIAIRE, QUE RESTE-T-IL DE LA TRACTION ?

**E**n préalable, SUD-Rail est intervenu, sous la forme d'un hommage à nos 3 collègues qui ont mis fin à leurs jours depuis la dernière Commission fonctionnelle de juin.

Cela fait donc 7 ADC en 4 ans qui ont choisi de partir, dont 4 en 2014. Les membres sont revenus longuement sur cette situation qui n'a jamais été aussi inquiétante. L'entreprise doit revoir la formation de l'encadrant et changer ses « ambitions » sur le management.

**2014 restera donc une année noire : Julien était de l'UP de Strasbourg, Jean-Philippe et Jean-Baptiste de l'UP du Charolais et Éric de l'UP de Paris St-Lazare.**

**Fait nouveau, cela touche 3 établissements « voyageurs », alors qu'auparavant une autre « activité » était pointée du doigt ; Comment aurait-il pu d'ailleurs en être autrement, lorsque l'on connaît la souffrance de nos collègues du FRET .. ?**

De là, à faire un lien avec les conditions de travail et les incertitudes qui accompagnent les réorganisations perpétuelles et la réforme du ferroviaire, il n'y a qu'un pas, même si nous sommes parfaitement conscient que le geste intervient toujours à cause d'un faisceau de circonstances. Lorsque vie privée, travail et argent, sont totalement ou partiellement des soucis quotidiens, alors le risque est réel. C'est ce fait précis, qui rend « pathogène » le comportement de nos directions, qui ne tiennent plus jamais compte du « facteur humain » dans leurs décisions.

**Il n'est pas question de stigmatisation, mais de créer une prise de conscience !**

En attendant, un établissement a particulièrement été placé sous les projecteurs lors de la Commission. Là, pas de « lien supposé » mais une preuve, car un courrier accuse. Les dirigeants nationaux vont donc avoir du mal à ne pas mettre le nez dans ce qui se passe à l'ET de Paris Sud-Est ...

### RAPPORTS D'ACCIDENTS & COM SNCF !

#### Dans une entreprise qui n'a plus de repère, l'accident de BRÉTIGNY était-il évitable ?

Suite au dramatique accident survenu le 12 juillet 2013, plusieurs enquêtes et expertises ont été lancées, dont celle missionnée par le CHSCT Équipement de Brétigny-sur-Orge, où SUD-Rail est particulièrement bien représenté. Les conclusions de cette expertise ont été rendues le 12 novembre dernier. Le jour même de la restitution du rapport d'expertise alors qu'il n'est pas validé et via les « réseaux sociaux » Guillaume PEPY ose remettre en cause, non seulement le travail du cabinet d'experts agréé auprès du ministère du travail, mais aussi la légitimité de l'instance CHSCT.

Monsieur,

J'accuse réception de votre courrier du 25 Novembre 2010, dans lequel vous me faites part de votre inquiétude concernant l'état des attaches de la voie 2 en gare de Brétigny sur Orge

Je tiens à vous assurer qu'il n'y a aucun défaut d'entretien sur cette zone. Cet état est connu, surveillé et respecte toutes nos normes : **il n'y a aucun risque sécurité**. Une intervention a été programmée en début d'année pour rétablir l'efficacité de toutes les attaches, selon nos règles de maintenance.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

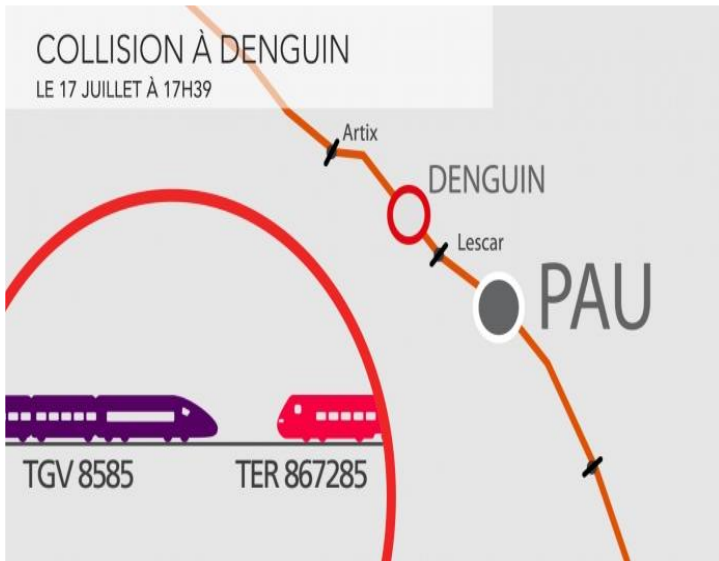
Cordialement

Ce rapport, pointe à bien des égards les mêmes maux qui frappent la traction !

- Baisse des effectifs, ne pouvant plus assurer normalement les missions. Alors que dans le même temps, proportionnellement, le nombre de cadres fonctionnels augmente.
- Manque de moyens.

- Manque de formation, faute de session et donc à une « dilution » des fondamentaux, parce qu'il faut assurer, avec trop peu d'agents, le minimum de production.

**Notre collègue en tête ce jour-là du train Intercité N° 3657 ne reprendra probablement jamais la route. Après l'intervention de G. PEPY, il est clair qu'un choix a été fait de placé l'humain après la machine, et se retrouve aussi dans les planifications du SA2015. Si nous ne faisons rien cela deviendra la signature de la nouvelle SNCF « Mobilité » !**



**En l'espace d'une année ce sont donc deux accidents auquel l'entreprise a à faire face. Brétigny-sur-Orge qui a fait 7 morts, 40 blessés et celui de DENGUIN avec 9 blessés dont 4 grièvement.**

Les dirigeants nationaux de la SNCF et les gouvernements successifs ont complètement détérioré le système ferroviaire, les accidents sont le résultat d'une politique d'austérité, qui a tué l'investissement, les emplois, les collectifs de travail et conduit à une situation d'urgence sur tout le réseau ferroviaire !

**Cela rend encore plus inacceptable la communication approximative de la direction, au lendemain de l'accident, laissant porter sur le conducteur du TER toute la responsabilité. Il n'est toujours pas remonté en machine, ce qui devrait aussi faire comprendre que nous ne sommes pas des machines !**

**L'ANS / CONFLIT PARIS - BEAUVAIS**

Depuis le 6 juillet, les ADC de la ligne Paris/Beauvais exercent leur droit de retrait contre la mise en place de l'ANS (Accompagnement Non Systématique) sur cette ligne. Cette lutte est emblématique, car demain c'est bien la suppression des contrôleurs sur les TER, comme des chefs de service des petites gares, qui est en jeu, ainsi que les conséquences que cela aurait pour les ADC, les usagers, la qualité de service, la sécurité et sûreté.

Le tribunal des prud'hommes de Creil a rappelé à l'ordre la SNCF en constatant que les droits de retrait

exercés sont légitimes et justifiés. Qu'à cela ne tienne, la SNCF a menacé de licencier deux collègues qui s'étaient pris la tête avec des briseurs de grève « conducteurs occasionnels » venus d'autres régions.

**SUD-Rail réclame l'arrêt de « l'ANS », EAS déguisé et non réglementaire, et le retour des ASCT dans tous les trains concernés. Ce qui à l'évidence n'est pas le choix retenu par nos experts tractions qui trouvent d'un ADC, tout seul, c'est très efficace !**

**APRÈS LE « GIRL'S DAY », VOICI LE « GO-GIRL » ..!**

Trop chères et en plus non productives, car trop souvent à la recherche de WC adaptés... Sans vouloir faire un parallèle avec les propos tenus dans de nombreuses commissions roulements, il nous semble important de revenir sur l'expérimentation du siècle ...



**Pub trouvée sur Internet**

L'établissement Traction parisien de PRG a eu la « formidable » idée de favoriser la féminisation des métiers de la conduite et ainsi de promouvoir l'égalité professionnelle Femme/Homme. En effet, dans ce dépôt, la promotion de l'égalité passe par un égalitarisme sur les pratiques urinaires, en distribuant un kit à destination des femmes visant à leur permettre d'uriner debout ... qui plus est, accompagné d'un questionnaire de satisfaction.

A SUD-Rail, après avoir œuvré et obtenu l'application de la loi sur l'égalité homme/femme à la traction, ce qui s'est entre autre traduit par la modification de la TT0009 sur la prise en compte du paiement des périodes prénatales et parentales, nous nous faisons un devoir de rappeler que c'est la construction de locaux adaptés, proches des lieux de retournements qui est la solution !

**Nous avons évidemment exigé et obtenu l'arrêt du projet « GO-GIRL » à la traction, qui n'aurait d'ailleurs jamais dû voir le jour.**

## LES ADC SONT DES « TUEURS INVOLONTAIRES » ...

Lors de l'émission « Envoyé spécial » diffusée le 13 novembre 2014, la partie abordant le sujet des conductrices et conducteurs de train ayant eu un accident de personne était introduite par : « *Envoyé spécial est allé à la rencontre de ces tueurs involontaires* ». Dans certains Établissements de la publicité a été réalisée via le logiciel PACIFIC.



SUD-Rail a demandé que l'entreprise utilise son droit de réponse pour rectifier ce qualificatif à l'égard des agents de conduite, victimes de ces accidents de personnes. Le sujet des accidents, touche aussi de nombreux cheminots, et pas seulement au service de la conduite. Nombreux sont ceux qui interviennent lors d'accidents : Cadres d'astreinte, agents de la voie, agents des gares, agents circulation, agent de la SUGE, etc..., et tous peuvent être affectés par ce qu'ils voient. Alors on se demande bien pourquoi ces journalistes ne sont pas allés au bout de la démarche, pour les affubler eux aussi d'un qualificatif : pourquoi celui de « complices » ... ?

**En aucun cas, un agent de conduite ne peut être considéré comme « un tueur » à la suite d'un accident de personne. Lors d'un accident, l'agent est d'abord une victime et les cheminots, affectés par ses accidents, doivent sentir un certain respect et du soutien de la part de la direction de l'entreprise, face à ce traumatisme. Sinon ce serait nous comparer à un chauffard ivre ...**

**Notre délégation a obtenu de la direction de la Traction qu'elle se rapproche de DRH pour obtenir ce droit de réponse, mais aussi qu'au moins d'une communication interne elle montre le soutien que l'entreprise apporte aux ADC dans cette situation.**

## ORFEA : RETOUR À LA RAISON SUR LE NUMÉRO DE CP

À la fin de l'intervention de la patronne d'ORFEA, qui répète, taux de satisfaction à l'appui, que tout va bien dans l'ensemble du parc des locaux que cette filiale exploite, (comme quoi il faut également les remplir lorsque le service rendu est en dessous du passable ...), nous sommes intervenus sur l'obligation qui est faite de donner son numéro de CP, souvent associé à son nom et prénom, pour accéder à une chambre. Or avec ces seuls 3 éléments, disponibles au 1<sup>er</sup> quidam venu, il est encore possible de faire un tas de choses, et même de nuire ...

Le N° de CP reste un élément confidentiel, attaché à l'agent, qui ne doit pas être divulgué.

**ORFEA dit pouvoir se passer de ce numéro et fera le nécessaire auprès de ses collaborateurs. En attendant, ne donnez plus votre n° de CP. Et ce conseil n'est pas valable que pour accéder à une chambre ...**

## MÉDECINE DU TRAVAIL / MALADIE PROFESSIONNELLE

### OÙ SONT NOS MÉDECINS !

Dans le domaine de la médecine du travail rien ne va plus, les départs en retraite sans remplacement, succèdent aux démissions. Les temps d'attente en VMT s'allongent, lorsque que celle-ci a lieu !

Sur la région de Paris St-Lazare, l'ETOF n'a plus de médecin d'établissement pour 2 de ses 3 UP, depuis le 01 octobre. Il n'y a donc plus de médecin dans 2 CHSCT, ce qui pose un problème légal !

**SUD-Rail a réclamé à TMS de se rapprocher de la Direction prévention et Santé pour normaliser le plus rapidement cette situation, alors que les représentants des services médicaux précisent qu'une piste et en cours d'exploitation ...**

### VISION 3D

A l'occasion du GTT sur la TT0035 du 24 novembre dernier, il a été évoqué la situation des inaptes conduite suite à un problème de vision 3D (binoculaire). À ce jour, 19 ADC ont été descendu de machine pour cette raison. Or ce besoin de vision 3D n'est, par exemple, même pas un critère demandé pour l'aptitude des pilotes d'Air France !

**SUD-Rail a exigé l'arrêt de l'évaluation de ce critère, mais surtout qu'en attendant, toutes les procédures de reclassements soient gelées et que ADC concernés soient réintégrés dans leur fonctions, une fois un nouvel avis médical « éclairé » effectué.**

### AMIANTE

Le bilan 2013 place toujours l'amiante dans le peloton de tête des maladies professionnelles mortelles et pas seulement pour les agents du matériel ou de l'équipement. Pourtant l'entreprise refuse toujours de reconnaître une quelconque exposition passive des ADC sous prétexte qu'elle n'est pas définie par le législateur. Nous l'avons répété, le mensonge d'entreprise qui veut faire croire que les ADC ne sont pas un personnel exposé, ne pourra plus durer très longtemps ...

**SUD-Rail réclame qu'une fiche d'exposition soit remise à chaque ADC et cadre traction, quel que soit son niveau d'exposition estimé. Libre aux médecins du travail d'assurer ou pas, un suivi médical renforcé du degré qu'il entend à partir des éléments qui devraient lui être communiqués par l'établissement.**



Voilà maintenant 1 an que SIRIUS NG est en déploiement. Un sentiment de s'être fait rouler dans la farine, remonte, y compris des UP test, qui sont toujours en attente de ce qui a été réclamé :

- L'affichage 2D est encore aujourd'hui qu'une étude, alors qu'il a été demandé en déploiement rapide.
- L'activation de l'extinction de l'écran par effleurement reste à priori encore juste un souhait.
- Il n'y a toujours pas de fiche mémento pour le mode dégradé de SIRIUS.
- Les casiers, notamment dans les locaux de coupure, ont du mal à voir le jour.
- Les reflets, véritable problème soulevé pendant toute la phase d'essai, n'est toujours pas réglé, pire, il ne semble même plus être un sujet pour TMS, qui attend la dotation du modèle iPad Air pour que le problème soit peut être réglé.



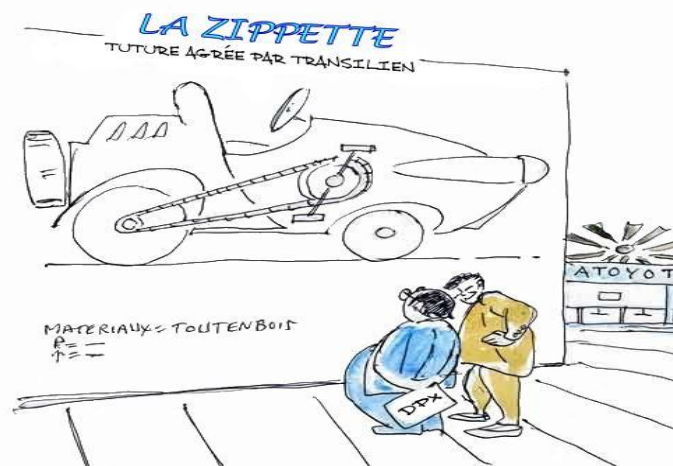
Enfin, Nous avons demandé un travail sérieusement sur le sujet du refus de l'outil, car même si cela reste à la marge pour l'instant, il existe néanmoins et les directions locales, comme souvent, n'ont que la menace comme seule réponse. Sur ce sujet spécifique, SUD-Rail a exigé que la direction se saisisse de tous les cas de figure, y compris le maintien à la route d'un ADC en fin de carrière sans SIRIUS. Elle doit également être en mesure d'imposer sa vision aux établissements peu réceptifs aux « facteurs humains » ...

### LA CONDUITE « ZIPPÉE » EN ZONE DENSE !

SUD-Rail a exigé que la CFT se saisisse de tous les sujets tractions évoqués dans la TT00957 « Recueil de bonnes pratiques à l'usage de l'encadrement traction Transilien pour une conduite zippées » ... Car sous cette appellation tapageuse, rien de moins qu'une remise en cause majeure de gestes métiers qui ont fait leurs preuves.

Nous avons demandé que l'application « des bonnes pratiques » de ce texte soit suspendue, que tous les supports d'accompagnement décrits dans la TT00957 soient abrogés, car comment parler de simples prescriptions pour l'encadrement, alors que des grilles d'évaluations des ADC sont prévues ?

Avec un tel document, dans lequel Transilien « phosphore » sur la façon dont les ADC doivent conduire, qui se défait de la réglementation et de notre expérience et qui a été réalisé sans même que la direction de la traction ait eu son mot à dire, cette activité va avoir du mal, dorénavant, à convaincre que la sécurité prime toujours sur toute autre considération.



Injonctions paradoxales, déprogrammations de gestes acquis sur l'obéissance passive et immédiate à la signalisation, avec demande de connaître, par parité, les signaux sur lesquels il ne faudra pas partir sur avertissement ; Ce qui sera la règle partout ailleurs. Connaissance par engin d'un compte à rebours obligatoire pour le « service du train », et enfin obligation de rouler à VL partout, avec en plus la mise en place d'un logiciel « REX MICRO » qui permettra par sondage de vérifier la bonne application des prescriptions (Sondage « anonyme » mais dont les résultats sont disponibles pour tous les DPx. Il est vrai que lorsque l'on a un N° de train et un jour, il est impossible de remonter jusqu'à un ADC ...).



Dans ce simple document, il y a tous les germes de la souffrance au travail pour les ADC, de la multiplication des incidents conduites, et pourquoi pas la cause d'un accident majeur. Il y a dislocation de l'unicité des gestes métiers, au profit de procédures uniquement « régularités », ce qui va à l'encontre de l'expérience acquise dans l'histoire de la SNCF. C'est aussi la négation que l'état désastreux des transports en zone dense est lié à la déficience des infrastructures et non aux gestes métiers des ADC.

Nous espérons avoir été entendus. Les représentants de la direction traction ont indiqué, sur notre insistance, qu'ils apporteront une réponse. En attendant SUD-Rail a déjà prévu la suite, si par « mégarde » ils oublièrent de le faire...