



Réunion RPX du 12 septembre.

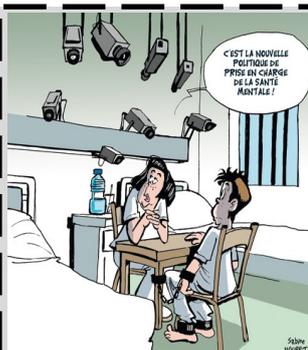
Le Dr Boubert, médecin référent de l'axe TGV SE était présent à cette réunion. Cela a été l'occasion pour nous d'évoquer les nombreux problèmes rencontrés au cours de nos journées.

Bruit Cabine: C'est l'un des sujets que nous avons fait remonter. Nous avons invité le docteur à venir faire une tournée en cabine. Ce dernier nous a informé que les mesures de bruits ne peuvent plus être faites comme auparavant et qu'il est aujourd'hui nécessaire de faire intervenir un organisme indépendant. Une intervention est en cours sur l'UP méditerranéenne.



Nous avons insisté sur le fait que les ADC n'ont que très rarement des retours du matériel lorsqu'ils annotent le carnet de bord. Certaines motrices sont signalées depuis plusieurs mois sans que le problème soit résolu. La direction de l'ET nous dit vouloir travailler avec le TSEE et le TLG pour améliorer cela. Nous vous demandons de continuer à annoter les CB et nous signaler les motrices bruyantes via l'onglet CSSCT de Sirius. Si la situation ne s'améliore pas très prochainement, nous n'hésiterons pas à utiliser d'autres moyens d'actions.

Le DET a dénoncé la consigne du CHSCT de BFC qui permettait la dotation chaque mois de bouchons anti-bruit pour les essais de freins sur les rames duplex. Cette consigne avait été mise en place suite à des ruptures de canalisations au cours des essais de freins. Pour la direction toutes les rames ont été modifiées et il n'y aurait donc plus de risque. Néanmoins des bouchons anti-bruit seront mis à disposition dans chaque UP pour les ADC qui en feront la demande.



L'augmentation des accidents de personnes sans arrêt de travail, est aussi un des sujets que nous avons abordé. Depuis qu'il est obligatoire de passer une visite d'aptitude en cas d'arrêt de travail suite à un accident de personne, nous constatons que de plus en plus d'ADC ne s'arrêtent plus, de peur de ne pas passer à cette visite. Il est vrai que certains centres d'aptitude n'hésitent pas à faire repasser tous les examens, ce qui est totalement incompréhensible. Notre médecin d'établissement nous a annoncé être impuissant sur ce sujet. Nous avons

fait remonter ce sujet au niveau national. Pour SUD-Rail un rdv comme auparavant avec un médecin de son choix est suffisant et n'ajoute pas de stress au collègue qui vient de subir un choc psychologique.



Locaux de coupure :

La situation du local de coupure de Lyon Part-Dieu n'a que trop duré. Clim HS, WC bouchés, sur fréquentation, hygiène. Le problème de ce local c'est que tous les services qui sont censés le gérer ce renvoi la balle. C'est encore pire depuis le début des travaux de transformation de la gare et le futur déménagement du local prévu en juin 2020. En attendant la direction nous annonce qu'il est possible d'aller à l'UP traction TER qui est située vers les Brotteaux. Pour SUD-Rail cette mesure n'est pas satisfaisante car elle rallonge les délais d'acheminement et le local n'est pas repris au référentiel des locaux de coupure. Concernant le local de Montpellier St Roch la direction a trouvé une solution temporaire en proposant un local situé aux abords de la gare (Cours Colin). Nous n'avons eu aucune visite de ce local qui n'est pas répertorié, n'hésitez pas à nous faire remonter vos remarques.



Toujours dans les locaux de coupure, il semblerait que OUIGO souhaite trouver un local de coupure à St Exupéry. Des RPX sont conviés à une visite mardi 17 septembre. Affaire à suivre mais cela ne nous semble pas une bonne nouvelle pour nos roulements ...

Autorisation de départ :

Alors que tout doit être en place le 15 décembre, que toute la responsabilité va être transféré à l'ADC nous n'avons eu à ce jour aucune présentation que ce soit au niveau de la direction de la traction ou de l'ET TGV SE : tout ce fait à la voile!!! Pourtant les changements sont importants et vont nous ajouter une nouvelle dose de stress. Sur certaines UP des JFC ont commencé alors que les textes règlementaires ne sont pas encore sortis!!! La sécurité on s'en fout, il faut que ça roule!!!!

UP de Nimes:

Une audience unitaire a été déposée sur le sujet. Nous avons été reçus par le DRH de l'axe, le RDET de l'ET TGV SE ainsi que le nouveau CUP. Sans surprise la direction veut vite transférer tous les agents à Montpellier. Si les 3 phases de transfert sont toujours prévues, la dernière phase du transfert de l'UP devrait être effective avec le départ des ADC et de la RAD Infra, envisagée mi 2020. Derrière ce projet il y a de nombreux collègues en souffrance. Suite aux premiers retours des entretiens individuels, nous constatons une nouvelle fois que la direction prend les choses à la légère. Coté évolution des roulements un groupe de travail avec consultation des ADC de Nimes et Montpellier sera organisé par le nouveau CUP. SUD-Rail suit de prêt ce dossier de réorganisation et accompagne tous les cheminots qui en font la demande.

Séparation des ADC par activité: La direction continue sa politique de spécialisation .



Après les TB, c'est maintenant au tour des CRML. Au 15 décembre 2019, les directions TER et TGV veulent séparer les CRML de Lyon. L'ET TGV SE garderait seulement 34 TA. Les CRML restant rejoindraient la direction de ligne « city » à Lyon Perrache. Une nouvelle fois on constate que la direction est prête à n'importe quoi puisqu'en plus de faire perdre les compétences mixtes aux CRML, elle va éloigner les CRML TER des lieux de remisages en les positionnant à Perrache! Si aujourd'hui ce sont les CRML de Lyon qui sont visés, la direction a des projets similaires pour les autres UP CRML.