2 avril 2013

Tract-Actions

Sud Rail ET-RA

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

Compte rendu CHSCT extraordinaire du 13.03.13 pages 4 à 7

EAS pour se sauver des trains pages 8 à 11

...Consultation CHSCT pages 8 et 9

Extrait de l'expertise page 10

GAME et DU pour les nuls... pages 10 et 11

Dossier GAME, c'est pas pour jouer... page 10

Document Unique, pour évaluer les risques... page 11

Le travail de l'ASCT pages 12 et 13

Interview d'un contrôleur page 14

Compte rendu CHSCT ordinaire du 22.03.13 page 15

En bref... (CHSCT 22.03.13) page 7

Agressions : A quand les mesures ?

Edito

Union syndicale Solidaires

Vos délégués du personnel :

Fred MALLET
Denis CURT
Bernard BORGIALLI
Bernard CHANUT
Sylvain NOIRET
Stéphane CHAUSSY
Stéphane RONIN
Laurent RABEYRIN

Maîtrise : Philippe MAILLET

Vos représentants CHSCT

Mathilde GARIOUD
Guillaume MOUSIN
Ophélie CAPUANO
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

Tract-Actions Sud Rail ET-RA

Billet d'humeur...

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

Agressions : A quand les mesures ? EDITO

Suite à plusieurs agressions sur l'Ouest Lyonnais (vive l'EAS !), nous avons souhaité aborder le sujet en CHSCT extraordinaire (13 mars 2013) pour traiter les manques importants sur ce point.

La Direction nous affirme y travailler pour que les choses s'améliorent (traitement des agents victimes de l'agression au moment des faits mais aussi après les faits...)
Cependant, nous constatons malheureusement et encore une fois que nous sommes face à une Direction qui a énormément de mal à se mettre à la place des ADC et qui ne semble pas du tout connaitre « l'accord régional agression. »

A la question : *« en situation, suite à une agression, sur quelle procédure s'appuie l'agent pour poursuivre ou non son service ? »*, la Direction (représentée à ce moment de la réunion par la CUP et par M. Chabal, CTT de SE et responsable de l'astreinte), hésitante, se contente de répondre : *« il est prévu dans le référentiel qu'un conducteur qui ne sent pas en état d'assurer ou poursuivre son service, ne le fait pas ».*
Alors pourquoi existe-t-il une page du Mémento suite à un accident de personne ?! N'aurait-on plus besoin du Mémento ?!

Pour nous, c'est insuffisant, car en situation rare et perturbée, ce n'est pas le référentiel que le conducteur applique mais le Mémento, qui sert d'appui pour les procédures du conducteur, lorsque celui-ci est en ligne.

Un des récents cas d'agression motive notre désaccord : un ADC, par manque de procédure claire, est reparti seul avec la personne qui l'a agressé physiquement dans son train, jusqu'au terminus où l'attendait l'astreinte Traction.

D'ailleurs, la réponse donnée, à ce propos, en séance, par la Direction ne peut en aucun cas être valable : « c'est une courte distance ». Une courte distance relative tout de même... De Sain Bel à Lyon St Paul, c'est, avec les croisements, 45 minutes de trajet... !

Pour SUD Rail, l'attitude de la Direction se passe de commentaire...

(Suite du compte rendu du CHSCT extra du 13.03.13 : pages 4 à 7)

Compte rendu CHSCT Extraordinaire du 13.03.13

Agressions (suite de l'édito)

Après de longs débats nous avons donc demandé :

- que soit posée sérieusement à la Direction Traction, la question du manque d'une fiche « agression ADC » dans le Mémento (il y en a une pour l'accident de personne et une pour le cas d'agression de l'ASCT…).
- que cette fiche mette clairement en évidence la possibilité d'une relève, les conditions de circulations ultérieures, comme le fait celle de l'accident de personne.
- que l'astreinte Traction se rendre sur les lieux pour jouer correctement son rôle. Un point téléphonique entre l'ADC et l'astreinte n'est absolument pas suffisant en pareille situation.
- que les agents soient formés au risque d'agression. Ce sera le cas à l'occasion d'une prochaine JF pour les CRTT, nous dit la Direction. SUD Rail émet des doutes sachant qu'une médiation ordonnée par le juge et obligeant l'entreprise à former les ADC au risque d'agression n'a toujours pas été respectée…
- qu'un REX non nominatif soit diffusé pour information au personnel susceptible, de par ses fonctions, de vivre la même situation.

Conditions de relève sur un accident de personne

Pour SUD Rail, il est anormal qu'un conducteur envoyé sur un train pour une relève suite à un accident de personne, voit tout ou partie du corps de la victime avant de prendre place en tête du train, comme cela s'est passé dernièrement avec un conducteur de LPR.

La direction rappelle que, selon les textes, seul le conducteur du train ayant « tapé » peut être considéré comme choqué/traumatisé (*« son train »* dans le thème de la fiche 701 du Memento). Cas de figure identique pour un ADC qui découvre sur les voies, un corps qu'il n'a pas lui-même heurté…

Après discussion, la Direction reconnait tout de même que la découverte ou la vue d'un corps dans de telles circonstances peut être perturbante pour un agent qui doit poursuivre son service.

Lorsque la situation se présente, c'est à l'astreinte traction de s'assurer de la bonne prise en charge du conducteur de relève (et d'éviter la vue du corps lors de l'accès au train). Pour cela, l'astreinte doit entrer en contact avec l'ADC de relève avant qu'il n'arrive sur les lieux.

Comme cela n'est pas toujours fait nous avons convenu qu'à partir de maintenant, **si l'ADC de relève n'a pas été contacté par l'astreinte traction lorsque la commande lui demande d'aller relever le train en cause, le service de commande DOIT donner le numéro**

de téléphone de l'astreinte traction au conducteur de relève avant qu'il parte, afin que celui-ci puisse convenir, avec l'astreinte, des conditions de son arrivée sur les lieux.

Ceci est valable en région et hors région. Dans le cas hors région, la commande se débrouille pour récupérer le n° de l'astreinte concernée (via le PC ou autre).

CRTT

Suite au CHSCT extraordinaire du 14.01.13 et à l'intervention des représentants SUD Rail dans de nombreuses instances :

- un local de repos va être créé à L'Arbresle (au dernier étage), afin de désengorger la minuscule salle de PS des CRTT. Les travaux devraient débuter… bientôt !
- des places de parking supplémentaires vont être créées et repérées par un marquage au sol, afin de régler le problème de stationnement des CRTT. Ces places seront réservées aux CRTT. Les travaux doivent, là aussi, débuter prochainement… à conditions de l'obtention du terrain qui appartient actuellement à RFF.

Nous sommes à nouveau longuement intervenus au sujet des ordres et contre-ordres à répétition concernant la procédure de commande/PS des CRTT.

Si on récapitule, en 5 mois, les CRTT ont eu d'abord 4 numéros de téléphone différents à composer à la PS, suivant l'heure, le type de JS, le temps qu'il fait, etc…

Puis, le « coordinateur ressource » de Tassin a été déplacé à L'Arbresle pour qu'il soit visible et « utilisable » par les CRTT en PS. Il a ensuite soudainement disparu de L'Arbresle sans que les CRTT en soit informés (et sans que la direction de l'ETRA en soit avisée non plus, nous dit la CUP).

Les CRTT n'avaient donc plus de GM visible sur le site de L'Arbresle. Ils ont dû se rabattre à nouveau sur une des notes de service à l'affichage qui prévoit les fameux 4 numéros…

Ceci jusqu'à ce que, début mars, un simple message sur Pacific d'un DPX « responsable de production OL » demande aux CRTT de n'appeler uniquement que le GM de LYD en PS (donc de ne pas faire comme prévu par les notes de service encore à l'affichage…)

Peut être que depuis ce CHSCT d'autres notes, ordre ou contre-ordres sont apparus ?

Nous avions convenu le 14 janvier de mettre en place **un seul numéro de téléphone pour les CRTT** en PS avec transfert d'appel automatique pour réellement simplifier l'usine à gaz mise en place par la Direction jusqu'ici (à défaut de pouvoir avoir un GM présent sur le site de L'Arbresle, ce qui reste, pour nous, la meilleure solution).

Aujourd'hui, 2 mois après cette date, la Direction nous dit que la ligne pour le transfert d'appel n'est toujours pas installée et qu'il est impossible de savoir quand cela sera fait…!

. . .

...

CRTT (suite)

Finalement la Direction envisage la distribution d'une nouvelle note de service pour expliquer l'inexplicable aux CRTT, à savoir : en attendant la mise en place de la ligne, comment faire en PS ? Ceci (accrochez-vous) en attendant la rédaction d'une nouvelle note, lorsque la ligne sera installée bien entendu !!!

Vu la situation et vu le texte projet de la nouvelle note que la Direction nous présente en séance (un 4 pages avec autant de n° qu'actuellement et qui n'est que provisoire étant donné que la ligne n'est pas installée), nous avons dit stop !

Pour le CHSCT, si une nouvelle note doit être éditée, elle doit impérativement l'être dans l'esprit de ce qui a été convenu le 14/01 : remplacer celles existantes, mettre un terme aux notes à répétition et simplifier la procédure de PS de manière définitive.

Concernant le Titre 2, après de nombreuses interventions sur le sujet, la Direction est enfin clairement d'accord pour appliquer la réglementation du travail telle qu'elle l'est sur le reste de l'ETRA.

Finis donc l'auto-commande. Les CRTT retrouvent les documents socles du titre 2 pour la programmation de leur travail : le tableau de service et le programme semestriel. Rien d'autre.

Plus besoin de se commander tous les jours, toute l'année (nous avons convenu de la date du 08/04/13 pour l'abandon de l'auto-commande).

Les journées et horaires prévus au programme semestriel sont la règle, il n'y a qu'à les suivre. Les durées de repos prévues au programme semestriel (horaires notés avant ou après repos) doivent être respectées. Ce sont des minimum et des maximum. Pas de repos réduit dans ce cas-là.

Sur les périodes de « dispo » (blancs dans le programme semestriel), les CRTT ne peuvent être commandés **que sur des horaires prévus au tableau de service.**
Ces périodes de dispo seront commandées le plus en amont possible.

Le systématique « veille pour lendemain » ne doit pas être la règle.
Les CRTT échangerons avec le GM de LYD pour connaitre leurs JS sur ces périodes de dispo, à l'occasion de l'appel à la PS par exemple.

Pour ce qui est des modifs répétées du tableau de service, la Direction reconnait qu'elle dépasse les bornes mais nous indique avoir beaucoup de mal à faire face aux raisons qui impliquent ces changements (service allégé pour les vacances, travaux...). Elle nous dit y travailler pour que cela cesse, ou du moins retrouve des proportions acceptables et règlementaires.

Si nous entendons ce que dit la Direction, pour nous, il est hors de question que cela continu comme ça. Les CRTT ont déjà eu de trop nombreuses versions de tableaux de service. Ces modifications doivent cesser. Si la Direction est incapable d'anticiper ces modifications pour rester conforme au Titre 2, il faut mettre les CRTT au Titre 1.

Depuis la mise en service du tram-train, SUD Rail défend les conditions de travail de tous les cheminots qui travaillent sur l'Ouest Lyonnais.

En bref... (suite du Compte Rendu CHSCT Ordinaire du 22.03.13 - page 15)

Toujours pas de toilette en gare de **Brignais pour les CRTT**. Maintenant ils ont accès aux toilettes de la gare pendant les heures d'ouverture de la gare ! Quelle avancée !
SUD Rail trouve toujours inadmissible que les CRTT n'aient pas accès à des toilettes dans les lieux d'attentes !

Des ADC de Lyon Perrache sont encore montés à Part-Dieu. Nous avons demandé à ce que des ADC du 172 montent au 171 et des ADC du 173 montent au 172.
Réponse de la présidente : les conducteurs de Lozane gardent leurs anciennes connaissances -lignes et engins moteurs et continuent à faire des trains de nos roulements.
La présidente ne veut rien savoir et ne voit pas ce qui nous choque... sans commentaire !

Place de parking au niveau -8 : La présidente a peur que nous arrivions en retard si nous avons à chercher une place ! Nan mais le gars, il est dans un parking vide et y cherche une place libre... Nan mais allo, quoi !!

Devant insistance des membres du CHSCT, la question sera tout de même étudié.

EAS pour se sauver des trains
...Consultation CHSCT

Suite aux nombreuses réunions CHSCT et à l'expertise, la Direction veut passer son dossier « EAS pour sauver les trains » en force, sans aucune analyse de risques, un dossier GAME (voir page 10) ne traitant à aucun moment de la sécurité des circulations ou des ADC, sans mise à jour du document unique (voir page 11) et sans l'avis des CHSCT. Tous ces points devraient être traités comme le prévoit les référentiels et la législation française.

En effet au mois de Juin 2012, où nous avons été consultés pour la première fois, nous avions demandé une expertise sur le projet, celui étant vide, puisque nous n'avions comme dossier de consultation que celui qui avait aussi été donné au CE. **Rien sur les modifications des conducteurs de trains de Lyon Perrache...**
En parallèle, les dépôts de Lyon Part-Dieu, Porte-lès-Valence et Saint Etienne ont aussi demandé une expertise.

Suite à la restitution de l'expertise, l'entreprise a repoussé à plusieurs reprises la consultation. Enfin, le 4 février 2013 nous étions consultés à Lyon Perrache et à peu prêt en même temps que les autres CHSCT de la région.

La plupart des documents demandés n'étaient pas présentés et il n'y a eu aucune réponse à nos questions... et pour cause : le dossier est quasiment vide.

Selon la Direction, il n'y a aucune modification de nos conditions de travail, car les voyageurs ne sauront pas que le train sera « en EAS » et parce que, de plus, le train partira à l'heure.

Selon les membres du CHSCT, il est quasiment impossible que le train parte à l'heure, car le ROP doit faire de nombreuses vérifications avant de pouvoir faire partir un train en EAS (Le train génèrera-t-il des Véhicules hors-quai ? Le matériel est-il apte et en état de fonctionner ? Le conducteur est-il formé ? Le train est-il en surcapacité ? Les conditions climatiques permettent-elles au train de rouler en EAS ? Etc...)
Donc, soit le ROP sait longtemps à l'avance qu'il n'y a pas de contrôleur et dans ce cas là, il ferait mieux de chercher un contrôleur pour « couvrir » le train... soit il l'apprend au dernier moment et le train partira en retard...

Le 4 février, nous n'avions pas été en capacité de donner un avis éclairé sur ce projet et avons voté une délibération en ce sens. Il nous manquait de nombreux documents (notamment le dossier GAME ainsi que le document unique mis à jour) et toujours pas de réponse à nos questions. La présidente nous avait alors expliqué qu'elle considérait que nous avions été consultés et que nous avions donné un avis négatif !

Puis, la Direction, sans doute « consciente » que le dossier était insuffisant a décidé de consulter le CHSCT à nouveau sur le projet « EAS pour sauver des trains »... mais que sur la forme... Car sur le fond, les questions que nous nous posons restent sans réponse.
Ou alors, les réponses évoluent en fonction de l'humeur de notre CUP ou de la température de la salle de réunion... Pour exemple : lors d'un premier CHSCT, on nous annonce que les trains en EAS devaient partir à l'heure puis le CHSCT suivant, ce n'est plus le cas et ce sera au bon vouloir du ROP. Par ailleurs, celui-ci doit consulter des documents pour envoyer un train en EAS mais ceux-ci contiennent de nombreuses erreurs ! Lorsque nous abordons les problèmes d'infrastructures (gare en courbe, mauvais éclairage, piste,...) ou de matériels (caméras, sono,..) la Direction nous répond que « si l'agent applique la procédure, « il ne risque rien » mais ils oublient de nous dire que certains ADC ayant pourtant appliqué leur procédure se retrouvent quelques années plus tard face à un juge.

Nous demandons les documents suivants depuis des mois !

- Une carte claire des lignes où il est possible de partir en EAS, suivant la zone de compétence du ROP de Lyon.
- Le dossier GAME. Nous voulons pouvoir étudier le dossier librement et sérieusement. Jusqu'à présent, nous avons juste eu le droit de le voir, seulement quelques minutes (en séance, le 4 février) et nous avions déjà constaté des erreurs.
- Le document Unique, à jour pour que le CHSCT puisse donner son avis selon les recommandations de l'expert. (voir encart page 10).

La liste n'est pas exhaustive et par leur absence, nous ne pouvons toujours pas donner un avis éclairé.

Concernant les écarts-sécurité, nombreux d'entre nous s'inquiètent de leur augmentation, due aux ruptures de séquences suite à la mise en place de l'EAS. Mais ce n'est pas le cas de notre Direction qui se réfugie derrière la procédure !

La présidente pense nous épuiser en enchainant réunion sur réunion depuis des mois...

Alors que l'entreprise nous explique qu'elle ne veut pas passer le dossier en force, elle ne fait aucun effort et joue la politique du pourrissement de la situation.

Lors de ce dernier CHSCT, nous avons voté une nouvelle délibération notant les avancées du dossier mais jugeant le dossier encore trop léger pour donner un avis éclairé.
La présidente ne nous a même pas consultés, et a donc décidé de passer son dossier outre l'avis des membres du CHSCT ! Ce qui est interdit par le Code du Travail.

Une fois de plus, c'est le pot de fer contre le pot de terre ! Et si une entreprise passe un dossier sans l'avis des CHSCT, c'est aux membres du CHSCT de faire respecter la règle en allant en référé...

Sur les différents CHSCT de la région, seul celui de Saint Étienne a donné un avis négatif. Tous les autres ont été dans l'impossibilité de donner leurs avis.

Nous ne comptons pas en rester là !!!

Extrait de l'expertise

8.3.2. SUR LA PREVENTION DES RISQUES

Les représentants du personnel devraient trouver au dossier des informations détaillées leur permettant de prendre en compte cette dimension essentielle à la constitution de leur avis. Plusieurs éléments sont susceptibles d'aider les concepteurs du projet à évaluer les risques auxquels le projet EAS pour sauver des trains confronte potentiellement les ADC :

• **L'évaluation qui doit être conduite dans le cadre de la mise à jour du DUERP** (cf recommandation suivante) par rapport à la modification des conditions de travail sur l'Ouest Lyonnais. En effet, si les conditions du recours à l'exploitation Agent seul sont différentes sur l'Ouest Lyonnais et dans ce projet, les agents sont bien confrontés dans les deux cas aux mêmes types de risques ;

• Ce rapport d'expertise commandé par le CHSCT.

L'évaluation des risques, et partant, les dispositions prises pour les prévenir présupposent que l'impact du projet sur les conditions de travail ait été analysé à partir du travail réel, comme nous l'avons préconisé dans la partie 8.2. Ainsi, les documents nécessaires à l'amélioration de la lisibilité et de la visibilité du projet et le diagnostic partagé dont nous recommandons l'élaboration dans la partie précédente sont un préalable, de notre point de vue, à la prise en compte des risques inhérents au projet EAS pour sauver des trains et aux évolutions dont il devra faire l'objet à des fins préventives.

Dossier GAME, c'est pas pour jouer...

Le dossier GAME c'est quoi ??

Conformément à la Directive RG0010, tous projets d'évolution managériale touchant de façon notable soit l'organisation, soit le management d'activités concernées par la sécurité, fait l'objet d'une évaluation dont le but est de s'assurer que sa mise en œuvre n'induit aucune dégradations globales des performances, ni des objectifs de sécurité pour les organisations concernées, à chaque phase du projet.

Le principe est désigné « GAME », pour Globalement Au Moins Equivalent.

Document Unique, pour évaluer les risques : y'en n'a pas deux comme lui

Le Document Unique (DUER) c'est quoi ?

L'employeur est tenu, en vertu de l'obligation générale de sécurité qui lui incombe, d'évaluer les risques éventuels et de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des salariés de son entreprise.

A cette fin, en application des articles L. 4121-1 à 3 et R. 4121-1 et 2 du Code du Travail, il doit élaborer et tenir à jour un Document Unique d'Evaluation des Risques (DUER) qui recense l'ensemble des risques pour la santé et la sécurité du personnel dans l'entreprise.

Actualisation du DUER

Le document unique doit faire l'objet d'une mise à jour au minimum annuelle. Il doit être ponctuellement mis à jour dans deux cas :

- Décision d'aménagement important

Par décision d'aménagement important, il convient d'entendre celle entraînant une modification des conditions d'hygiène et de sécurité ou des conditions de travail et notamment à l'occasion de toutes les transformations importantes des postes de travail. Celui-ci peut résulter, à titre d'exemples, d'un changement de l'outillage, de produit ou encore d'une modification des cadences...

- Apparition de nouveaux risques

Il s'agit de prendre en compte l'apparition de risques, consécutive à des évènements tels que l'évolution des connaissances techniques et scientifiques, la survenance d'accidents du travail ou de maladies professionnelles ou encore de nouvelles règles concernant la santé et la sécurité des travailleurs.

Consultation du document unique d'évaluation des risques (DUER)

Consultation par des personnes appartenant à l'entreprise.

Le document doit être tenu à la disposition (article R. 4121-4 du Code du Travail) : des travailleurs ; du CHSCT ou des instances qui en tiennent lieu ; des délégués du personnel ; du médecin du travail.

Les modalités d'accès des travailleurs au Document Unique doivent être affichées et aisément accessibles dans les lieux de travail.

Le travail de l'ASCT

Nous parlons souvent au CHSCT du binôme ADC/ASCT. Et pourtant, nous entendons souvent des remarques assez négatifs sur le travail de nos collègues. A force d'entendre l'entreprise dire et redire de-

puis des années que le contrôleur ne sert à rien... certains conducteurs commencent à avoir le même discours, c'est gênant. Quelques mises au points nous paraissent nécessaires.

La présence du contrôleur nous est toujours utile, en cas de souci(s) et nous sommes toujours contents dans ces moments là !

Mais, comme nous n'aimerions pas que d'autres corps de métier de la SNCF jugent notre travail (par exemple, à cause d'un matériel « plus facile » à conduire, de la généralisation de la VI, d'un matériel et sa conduite « diesel » ressemblant de plus en plus à « l'électrique »...), nous, mécanos, n'avons pas le droit de juger le travail des contrôleurs. Quand bien même, nous ne pourrions le faire qu'avant le départ des trains car ensuite nous conduisons...

Nous ne savons jamais s'il fait son tour de trains, le contrôle, renseigne les usagers...

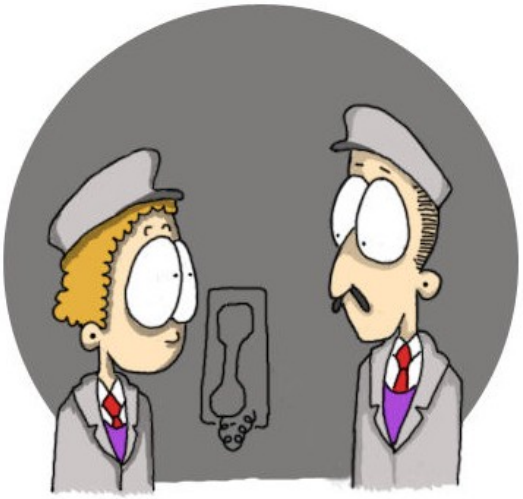
Et si nous trouvons que les contrôleurs ne viennent pas nous saluer, nous devons garder en tête la chasse aux sorcières appliquée pour qu'ils ne viennent plus en cabine et que la « culture » d'entraide n'a pas été transmise chez les nouveaux embauchés.

De plus, la multiplication des lieux de

couchage à l'hôtel ne nous permet pas de discuter de nos conditions de travail et de (re)créer du lien...

La fermeture des portes dans le nouveau matériel provoque une vraie souffrance au travail pour les ASCT !

D'un point de vue tractionnaire, c'est un peu comme si le contrôleur a un bouton pour lancer la traction du train une fois le service train terminé !



Alors face à cette souffrance au travail le salarié s'adapte. Soit il ne va plus sur le quai ayant peur de rester sur place, soit il va sur le quai, la boule au ventre…

Le SIV a été aussi une vrai souffrance au travail…Car à la base cette avancée technologique est bonne. En effet, pour les trains avec des arrêts tous les 3 minutes, il est très compliqué, pour l'ASCT, de faire son travail de bord puisqu'il doit se trouver dans la cabine arrière pour faire l'annonce parce qu'il n'y a plus d'appareil pour faire les annonces comme dans les anciens matériels ! Dans certains matériels, comme les Xter, le contrôleur doit mettre sa clé de berne plusieurs minutes pour utiliser la radio sur secours ! Les ASCT ne savent jamais combien de temps cela peut durer (de quelques dizaine de secondes à quelques minutes) avec, en plus, le risque d'oublier la clé de berne et de ne pas pouvoir fermer les portes…). Le problème du SIV est que c'est à nous de le mettre ou pas ! C'est comme si le contrôleur décidait à notre place d'activer ou non la VI pour le confort voyageur…
Alors c'est à nous, mécanos, de travailler différemment !

Nous pouvons avant chaque train prendre le temps de discuter avec « le chef de bord » pour savoir comment on veut faire notre travail. SIV ou non ? Avec la voix ou juste l'affichage ? Comment s'organiser à chaque gare ? Le contrôleur préfère-t-il descendre ou non sur le quai ? Faire un signe de la main ? Ou siffler ? Nous pouvons aussi demander les gares où nous souhaitons bien le voir (L'Arbresle par exemple…).

Par ces « petits gestes », le courant passe mieux dans le binôme et le contrôleur se réapproprie son travail !

(A lire : l'interview d'un collègue contrôleur de Lyon - en page 14)

Interview d'un contrôleur de Lyon

Comment as-tu vécu le conflit Ouest Lyonnais ?

Avec un regard admiratif sur la lutte des mécanos. Pour ma part, j'ai essayé de m'investir à mon niveau en participant, avec des diffusions de tracts aux usagers et aux conducteurs. J'ai aussi essayé d'échanger avec les contrôleurs sur les risques d'évolution du métier sur l'Ouest Lyonnais. D'ailleurs une série de tracts avait été distribués massivement à tous les contrôleurs de la région pour les informer sur le conflit.

Il y a eu de gros changements au sein de la résidence de Perrache, peux-tu m'en dire un peu plus ?

Avant, l'établissement historique était Lyon Perrache, avec 550 contrôleurs. En un an et demi s'est créée la résidence de Saint Paul (25 ASCT), la résidence de Lyon Part-Dieu (120 ASCT) et de Saint Exupéry (au 1er Avril 2013) avec Ouigo (45 ASCT). La résidence de Lyon Perrache fait maintenant partie d'une résidence comme les autres et toutes les résidences créées ont été basées sur le volontariat. La Direction a profité de ces créations de résidences pour diviser les ASCT. Le parcours pro n'existe vraiment plus qu'à Lyon Perrache et lorsqu'il est discuté d'un parcours pro entre les différents résidences, l'entreprise veut mettre dans le parcours pro l'idée de « qualité de service », ce qui est inacceptable et que nous refusons.

Suite à tous ces évènements il y a une perte des repères des ASCT et aucune perspective réjouissante sur l'avenir du métier.

Et sur le sujet EAS pour sauver des trains comment vous battez vous au niveau de l'ECT ?

Nous avons fait de nombreux tracts, SUD Rail organise des permanences pour informer les ASCT sur ce projet. Le CHSCT du TER a été informé sur le projet « EAS pour sauver des trains ». Les membres du CHSCT ont exigé une consultation sur le projet. La délibération qui réclame cette consultation a été adoptée. Cela dit, pour beaucoup, c'est compliqué de se battre pour un métier qu'on aime plus.

Comment a évolué votre travail depuis ces dernières années ?

Les journées sont devenues « à rallonge » et très répétitives, car les roulements sont par ligne (VIE-VIS, LPR-GIV). On nous a retiré tous les docs papiers nécessitant des connaissances pour les remplacer par un appareil où il suffit de cocher une case… En soit, c'est un confort mais ça vide le métier et ça le rend accessible à n'importe qui. Nous ne faisons plus les procédures de départs et les annonces, donc il nous reste essentiellement le contrôle. Maintenant tout est déjà fait. A l'époque nous faisions le contrôle qui est le moins intéressant une fois que tout le reste était fait (procédures de départ, annonce, service à bord) alors que maintenant tu deviens un robot. Ça concours à une grande démotivation car nous devenons inutiles et le seul travail qui nous reste c'est le job conflictuel.

Compte rendu CHSCT Ordinaire du 22.03.13

Une réunion sans surprise, à la différence que, maintenant, notre CUP a suivi la formation CHSCT. Encore plus méprisante (youpi !), elle n'est pas plus compétente (ah m… !)

Déclaration

« Aujourd'hui à l'ordre du jour du CHSCT est noté sujet sur les Rps (Risques Psycho-Sociaux), planning de travail.
Nous l'avons dit et répété lors du CNHSCT : nous sommes fortement opposés à la mise en place de cette grille d'évaluation des risques psycho-sociaux, grille extrêmement complexe, qui doit être déployée par l'encadrement de proximité qui souffre pourtant aussi fortement de conditions de travail très dégradées.

Tenue légalement d'inscrire les RPS dans le Document Unique, la Direction fait un autre choix qui nous ne satisfait pas.

Nous vous rappelons qu'une démarche de prévention active pour garantir la qualité de vie au travail, c'est aussi agir sur l'organisation du travail, au-delà de la sécurité de travail qui est une évidence.

De plus, nous considérons que d'occuper les membres de CHSCT de toute les UP de France pendant de nombreuses réunions les empêcheront encore plus d'être sur le terrain avec leurs collègues pour accomplir leur mission.

Pour toutes ces raisons, nous ne nous associerons donc pas aux groupes de travail sur ce sujet.
Merci d'en prendre note. »

Taxi Vienne

Un droit d'alerte a été déposé le 6 février 2013, suite à l'agression d'un agent sur le trajet entre la gare et l'Hôtel. L'entreprise s'était engagée à ce qu'il y ait un taxi le soir jusqu'au 22 mars 2013.
Le 18 mars 2013, un ADC de l'UP, qui avait décommandé le taxi pour manger prêt de la gare a fait une mauvaise rencontre. En effet, une personne droguée l'a pris à partie et lui l'agrippant par le bras.
Ce quartier est une plaque tournante de la drogue et de la prostitution et pourtant la présidente du CHSCT refuse de maintenir un taxi !
Selon elle : *« Le taxi n'est pas maintenu parce qu'aujourd'hui le sentiment d'insécurité et les risques ont disparu. La nuit n'est plus là donc en conséquence le taxi à 19 h n'est pas utile. »*

La présidente du CHSCT pense que le mieux est que les ADC agressés fassent des dépôts de plaintes s'ils sont agressés.

Pour SUD Rail, un agent n'a pas à être agressé pendant son travail notamment sur les lieux de RHR ! Surtout qu'un droit d'alerte a été déposé ! La SNCF doit assurer la sécurité de ces agents !
De plus, avec le changement d'horaire, il va de nouveau faire nuit à partir de 19 h… Ce sont vraiment des économies de bout de chandelle !et qui mettent en danger les agents !

ADC, si vous mangez dans le quartier de la gare, commandez un taxi lorsqu'il fait nuit auprès du permanent traction et annotez votre BS au moindre souci.

Rendez-vous

Posez vos questions DP et CHSCT...

Prochaine(s) DP :

4 avril 2013

Prochain(s) CHSCT :

LPR
14 juin 2013

LYD
14 mai 2013

Merci de nous faire parvenir vos questions au plus tard quatre semaines avant.

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse SNCF.....

.....

N° de Tel SNCF : ..... Portable : .....

Mail : .....

☐ Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires :

☐ Je souhaite recevoir l'information Sud Rail par mail.

☐ Je veux adhérer à Sud Rail.

Sud Rail Lyon - 2, rue Claudius Collonges 69002 LYON
Tél. SNCF : 542 028 Tél. PTT : 04 78 38 15 08
Fax SNCF : 543 917 Fax PTT : 04 72 40 39 17
Mail : sudraillyon@club-internet.fr Site Internet : www.sudraillyon.org

Publication réalisée grâce à l'argent des adhérents.