

OPACITE SUR LE RAIL

COMPTE-RENDU REUNION S9A3 DU 6 MAI 2015

Au cours de cette réunion, a été présentée aux organisations syndicales une nouvelle mouture de la réglementation S9A3 (chantiers en domaine fermé).

Il nous est clairement apparu encore une fois que les ficelles étaient tirées par la direction de RFF (même si officiellement RFF et la SNCF Infra sont aujourd'hui une même entreprise).

Nous avons eu aussi confirmation que les cadres de RFF ne sont pas des gens de terrain et sont surtout menés par l'aspect financier des choses (Il est vrai qu'on a aussi les mêmes à la SNCF). Et dans sa volonté affichée d'externalisation des missions Infra, la direction confirme par ailleurs son désintérêt pour la notion de connaissance de parcours (qui est pourtant pour SUD Rail un élément clé pour la sécurité du personnel et des circulations).



On l'a bien compris, les chantiers en S9A3 sont un plus pour RFF et sa logique de gestion productiviste :

- Conditions de travail des entreprises sous-traitantes souvent déplorables (c'est la réglementation du BTP qui leur est appliquée...quand elle est appliquée !).
- Pas d'obligation que les agents intervenants sur le chantier soient habilités sécurité (au regard de la réglementation) ou mainteneur de l'Infra (excepté les agents PN).
- Réglementation TTX allégée.

En clair, l'opacité de ce qui se passe sur ces chantiers (incidents ou quasi-accidents, non-respect de la réglementation du travail ou des règles de sécurité, non-respect des règles techniques...) semble « arranger » la direction...



RAPPEL S9A1 et S9A3...

► La réglementation **S9A1**, ce sont les procédures appliquées aux chantiers SNCF (avec ou sans fermeture de ligne).

► La réglementation **S9A3**, ce sont les chantiers effectués exclusivement sur ligne fermée à la circulation ferroviaire (ce qu'on appelle généralement les chantiers en domaine fermé). Ces chantiers étaient pour le moment effectués que par des entreprises privées.

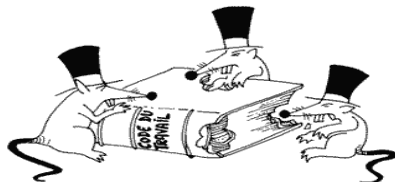
Attention, ces 2 réglementations ne sont pas complémentaires. L'une a été rédigée par la SNCF (S9A1), l'autre par RFF (S9A3).

UN PLUS POUR LA DIRECTION ?!

Pour la direction, les chantiers en ligne fermées sont un plus:

- élimination du risque ferroviaire
- moins d'accidents du travail
- moindre coût des travaux

Et sans la moindre gêne (et sans doute un brin moqueur selon nous...), un des représentants de la direction, ex SNCF, a ajouté que les chantiers se faisaient de jour en S9A3, ce qui était un plus humainement... alors que la direction a délibérément généralisé le travail de nuit, en 5 nuits, sans vraiment chercher à trouver des créneaux de jour (IPCS...) pour travailler de jour en S9A1, ce qui était le cœur de métier des cheminots de l'équipement.



PAS POUR SUD Rail !

Nous avons dit notamment à la direction que pour SUD Rail :

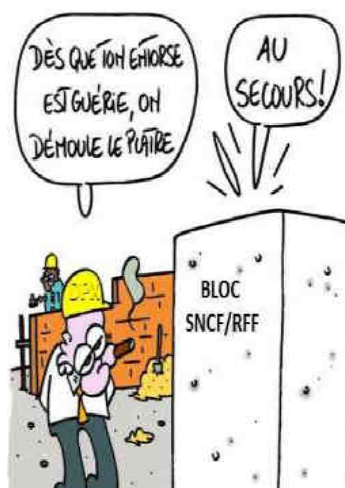
- le risque ferroviaire n'était pas éliminé puisque les trains de travaux et lorrys sont un risque ferroviaire pour les agents évoluant sur le chantier.
- l'argument des accidents du travail était biaisé puisque la part d'accidents du travail non déclarés était importante dans le privé (pressions ou arrangements pour ne pas les déclarer car plus il y en a, plus ça coûte à l'entreprise).
- la comparaison des coûts ne prenait pas en compte la part d'usagers perdus suite aux fermetures de lignes. Et ne prenait pas aussi en compte les conséquences à court et moyen terme des malfaçons de la sous-traitance (et les listes sont longues...).
- la remontée des incidents était elle aussi biaisée, puisque, selon ce que nous a dit la direction, les remontées de terrain qu'elle avait provenaient de la personne chargée du chantier. **Etant juge et partie (production et avancement du chantier avant tout), on peut se douter que cette personne n'a pas pour intérêt de faire remonter les anomalies de son chantier.**

TOUTE -TRAITANCE

L'objectif de SNCF Réseau (RFF Réseau donc...) est clairement affiché. Pousser au maximum la sous-traitance et l'externalisation de l'activité Equipement. Et nous avons bien compris que ce n'est pas la direction de l'Infra SNCF qui défendra un tant soit peu le travail cheminot. Nos dirigeants, RFF ou SNCF, sont du même « monde ». **Un monde où c'est le profit qui dicte, et non l'humain (excepté pour leur pomme...).**

Cette volonté d'externaliser nos missions transparait clairement puisque le nombre de chantiers en domaine fermé ne cesse d'augmenter et que la direction a pour **projet de fusionner, comme elle nous l'a annoncé au cours de cette réunion, le S9A3 et le S9A1.** Mais elle ne nous a pas dit quelle serait la part de chaque réglementation dans la réglementation unifiée. Avec le risque de voir la réglementation « simplifiée » (c'est le terme employé par la direction) au détriment de la sécurité. La réglementation S9A3 est en effet plus permissive, notamment vis-à-vis des trains de travaux.

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL
DE PLUS EN PLUS DISSIMULÉS

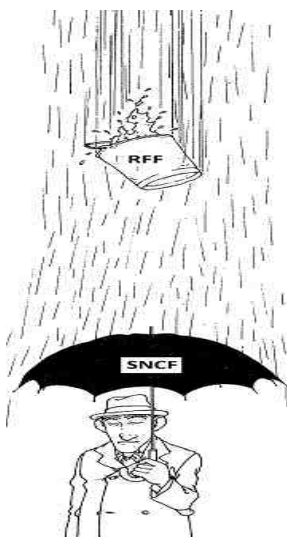


CUL ET CHEMISE ?

Dans le cadre de la nouvelle loi ferroviaire et de l'ouverture à la concurrence, nos technocrates dirigeants sont donc en train de modifier les réglementations pour les adapter aux entreprises privées... **avec tout ce que cela implique.** Quant on connaît la situation avec les chantiers où la sous-traitance intervient actuellement (non respect des normes techniques et de sécurité, malfaçons,...), et que ce soit en chantiers domaine exploité (S9A1-réglementation SNCF) ou domaine fermé (S9A3-réglementation RFF), on peut craindre le pire !

La direction elle même nous avoue pourtant avoir des « problèmes » avec la qualité des chantiers sous-traités.

Dans le cadre de la « Toute-Traitance », on peut donc penser que les dirigeants de SNCF Réseau « couvrent » les chantiers assurés par les grandes entreprises du BTP.



SOUS-TRAITANCE ET SECURITE: ILLUSTRATION PAR L'EXEMPLE

Sur la région Pays de Loire, la SNCF sous-traite avec l'entreprise **EGENIE** les missions d'agent d'accompagnement sur le chantier de RACC LGV à Sablé, près du Mans. Cette entreprise s'est vu retirer son **certificat de sécurité**. En effet à plusieurs reprises, il nous a été remonté des incidents et quasi-accidents mettant en cause cette entreprise).

Le tour de passe-passe, c'est que cette entreprise travaillait sous l'**agrément sécurité SNCF**. C'est son **certificat de sécurité** (l'autorisation, propre à l'entreprise, pour travailler sur le réseau ferré) qui a été retiré par l'EPSF. Mais pas d'inquiétude pour la sous-traitance. **EGENIE** vient d'être rachetée par une entreprise du même type, la société **SAGES** (qui a son propre **certificat de sécurité** et est elle-même filiale de l'entreprise **TSO**). **EGENIE** disparaît donc, mais son personnel (sous-formé et sur-utilisé) est transféré et continue à travailler avec l'agrément sécurité de **TSO**.



En clair, on prend les mêmes et on recommence ! On a affaire à des montages financiers pour cacher la misère...c'est sans doute ça l'« excellence sécurité » selon Mr Pépy.

CÔTÉ COÛTS !



Contrairement à ce qu'essaye de faire croire la direction, les coûts des entreprises privées sont supérieurs. A travail égal, la facture est plus salée (jusqu'à 2,5 fois de plus selon des sources autorisées).

C'est donc bien une volonté politique, et non un argument financier (bidon) qui dicte les choix de l'entreprise.

D'ailleurs, au cours de la dernière réunion nationale Infra, le directeur Infra des achats, n'a pas contredit, au cours de cette réunion, les chiffres des organisations syndicales démontrant le fait que les chantiers sous-traités coûtaient plus cher (voire certaines fois beaucoup plus cher) que ces mêmes chantiers effectués par des agents SNCF...Comment des décideurs peuvent-ils continuer dans cette voie en sabrant eux-mêmes leur propre entreprise ?! Peut être ont-ils déjà signé un contrat chez Vinci ou chez Bouygues !

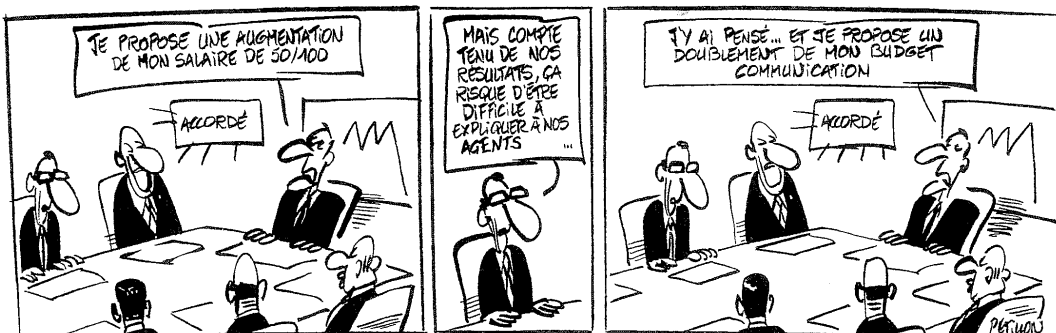
VERS UNE GÉNÉRALISATION DES CONFLITS D'INTÉRÊT ?

Le président Pépy a annoncé récemment (voir journal d'entreprise « les infos » d'avril 2015) un programme de prévention et de lutte contre la corruption... « Tolérance zéro ». Encore une fois, le directeur de la SNCF nous fait la morale. Il n'est pourtant pas cohérent de vouloir éviter les conflits d'intérêts tout en généralisant la sous-traitance et l'externalisation au profit des grandes entreprises de BTP...la frontière public/privé est pourtant bien fragile. Ce ne sont pas les ex agents SNCF passés au privé (dont de plus en plus de retraités) qui nous démentiront.

Et prenons la définition du Larousse du mot corruption « **Action de détourner quelqu'un de son devoir, pour l'engager à faire quelque chose contre l'honneur, moyennant finance.** »

C'est certes une histoire de point de vue, mais brader, filialiser et privatiser le service public intégré et le savoir faire des cheminots tout en étant anormalement rétribué (rappelons que le directeur de la SNCF a touché **450000 euros de salaire en 2013**), pourrait s'apparenter à une forme de corruption, mais cette fois autorisée, voire même encouragée. Et ils sont quelques-uns dans ce cas dans les sphères dirigeantes.

Patrons du public/Patrons du privé même combat... mêmes intérêts...on se partage le gâteau entre amis.



ET LA SECURITE DANS TOUT ÇA ?

En ce moment, le président Pépy n'arrête pas de communiquer sur la sécurité...c'est dire si ça va mal en la matière, chacun aura pu le constater dans les chantiers.

Après la présentation du plan « Excellence sécurité » du début d'année, le voilà maintenant rendu à prôner dans la presse « l'obsession sécurité ». C'est dire si ça va très mal en la matière.

Mais quand la « communication » d'entreprise devient quasiment malade, « gare aux boulettes ».

Dans un « temps réel » daté du 15 avril 2015 et axé sur la sécurité, la direction nous dit tout à fait officiellement qu'au mois de mars, 24 événements sécurité graves se sont produits (largement plus qu'en 2014). Et nous dit aussi que l'objectif programmé par la direction en mars 2015 était de 16 incidents graves ! **Ça c'est du risque calculé...les agents sur les chantiers et les usagers apprécieront ...** Et bien que nos technocrates dirigeants soient tellement « obsédés » par la sécurité, ils continuent pourtant à appliquer une politique néfaste en matière de sécurité (suppression de postes dans les équipes, dans les gares, sous-traitance et casse de l'outil de travail cheminot...).

Le récent accident de Nangis en avril 2015 (heurt d'un convoi exceptionnel par un train voyageur) en est l'exemple malheureusement illustré. L'agent circulation de la gare jouxtant ce PN avait été supprimé 4 mois auparavant.

Sa présence aurait de toute évidence évité cet accident.

"La sécurité du personnel et des usagers est notre priorité".



PEPYNOCCHIO...QUAND IL VOUS PARLE, SON NEZ S'ALLONGE!

VERS LE MOINS DISANT TECHNIQUE ET SECURITE...

Avec ce qu'elle met en place, il est clair que la direction cherche à ce que l'activité Infra équipement puisse être, à terme, externalisée de A jusqu'à Z, tout en faisant assurer sur les lignes non renouvelées, par ce qui restera de cheminots, une maintenance et une surveillance à minima. **On peut supposer que dans l'esprit de la direction, si on ajoute à ça la mécanisation de certaines missions de surveillance et de**

maintenance (engins SIM, Surveillance...), l'extinction des cheminots au statut (donc aussi de leur professionnalisme et de leurs conditions de travail) n'est qu'une question d'années!



Pour SUD Rail, cette dérive de la « toute-traitance » doit cesser. Le résultat de telles politiques sur le réseau ferroviaire, politiques du profit et du risque calculé, ne peut qu'amener au désastre. La direction doit tout mettre en place pour maintenir le professionnalisme des équipes cheminotes (moyens humains, matériels, de proximité et de formation...).



NE PERDEZ PAS LE NORD,
PENSEZ SUD!

Union
syndicale
Solidaires
Sud Rail