

**Commission Fonctionnelle, Hygiène, Sécurité
et Conditions de Travail du 24 Juin 2015**

CONVENTION COLLECTIVE

La traction vendue par des tractionnaires !

L'accord sur le champ d'application de la Convention Collective Nationale Ferroviaire a été signé par la CFDT et l'UNSA, alors qu'il favorise le dumping social !

Il est légitime de se poser la question : Que se passerait-il, si les négociations de la convention collectives étaient vouées à l'échec en 2016 ?

La loi rend impossible tout retour en arrière. Une nouvelle réglementation du travail serait établie, sans doute par décret. Voilà donc pourquoi coincer dans une situation qu'ils ont créé la CFDT et l'UNSA se sentent contraints

à négocier, et surtout contraints à aboutir. Les élections professionnelles approchant (19 novembre 2015) ils essaient de sauver au maximum les meubles. Tout cela était pourtant prévisible, car écrit dans la réforme. Une réforme qui aurait pu être combattue efficacement en temps et en heure...



Ils viennent surtout d'envoyer un très mauvais signal à l'UTP qui compte bien mettre en place les principes de la « convention FRET » de 2006, comme base de discussions pour la réglementation du travail des cheminots. Les roulants viennent donc d'être trahis !

Ainsi l'UTP (syndicat patronal du transport), la CFDT et l'UNSA ont donc signé le 1er volet de la CCN. Partout les représentants des conducteurs de la CFDT (l'ex FGAAC) plébiscitent cette signature, en traitant SUD-Rail et la CGT de ringards ...

Ils viennent pourtant de décider de rejeter du champ de la CCN des milliers de travailleurs et travailleuses du ferroviaire. Ils excluent aussi les salariés des entreprises privées de services en gare, de prévention/sécurité et de maintenance des installations ferroviaires ; c'est injuste et porteur de grands dangers quand on connaît la volonté de la direction SNCF d'externaliser toujours plus de services.

ÉVOLUTION DES CONDITIONS D'ÉVACUATION ET DE TRANSBORDEMENT DES TRAINS DE VOYAGEURS !

Cette évolution réglementaire serait presque passée inaperçue si SUD-Rail ne l'avait pas remonté en CFT. Dans les établissements elle a fait l'objet le plus souvent d'une information succincte en CHCST et en JFC, alors qu'il s'agit là d'une nouvelle organisation faisant de l'ADC celui qui devra répondre de sa bonne application et de la sécurité des voyageurs !

Les nouvelles procédures et chaînes de responsabilités envisagées par la SNCF témoignent d'une totale remise en cause des modalités

d'application. Là où le Chef d'Incident Local (CIL), appartenant à la filière Transport-Mouvement, assurait la coordination des opérations de transbordement, aujourd'hui, il y a transfert de la responsabilité soit directement au conducteur soit vers un dirigeant d'activité voyageur (dénommé Responsable de l'Opération) ayant au mieux 3 jours de formation à la sécurité ferroviaire ...

C'est sur l'ADC que repose donc la responsabilité d'assurer le transbordement ... en zone dense, cela peut représenter

plus d'un millier de personnes. Et s'il n'engage pas cette procédure et que des voyageurs, malgré tout descendent du train, se blessent ou pire, alors il sera pénalement responsable.

SUD-Rail refuse la dilution du dictionnaire des filières. Cette évolution n'a qu'un seul but : la suppression des ASCT et la généralisation de l'EAS. L'organisation qui est projetée met en danger la sécurité des voyageurs et place d'ADC en danger professionnel !

SUD-Rail appelle les ADC à juger systématiquement la situation complexe

SACS ADC : PEUT MIEUX FAIRE !

On ne sait pas trop comment 3 nouveaux sacs ont été sélectionnés par la direction pour équiper l'ensemble des roulants (ADC et ASCT). Nous vous avons déjà exprimé nos doutes sur l'efficacité « sureté » du sac à dos iPad, cependant il devait être distribué en même temps que les 2 nouveaux sacs (à roulettes et à dos) retenus pour la traction, mais les établissements ne l'ont visiblement pas compris de la même manière ...



Nous avons interpellé la ligne Métier & Sécurité (TMS) sur 2 sujets :

- Le nouveau sac à roulettes (qui peut aussi servir de sac à dos avec ses bretelles amovibles) : Il se positionne très bas sur les épaules et se retrouve avec sa partie basse qui vient heurter le milieu du dos, c'est absolument inacceptable !
- Le sac dit « bagage mission » n'est pas distribué aux ADC alors que ce style de sac est pourtant attendu. **Nous avons obtenu que la direction étudie son entrée dans le catalogue des établissements.**



Sac à dos bande orange à roulettes



Sac à dos bande orange



Bagage mission

Mais là encore, la question est de savoir si un jour la traction associera la CFT au choix d'un sac ADC, robuste et efficace, car prendre uniquement quelques « cobayes » a encore démontré ses limites, avec peu ou pas d'association des CHSCT.

SÉCURISATION DES ACCÈS CABINES



Ce sujet qui est dénoncé depuis longtemps dans cette CFT devient de plus en plus d'actualité, car des voyageurs « s'adaptent, évoluent, innovent ». Il est notamment facile de trouver sur internet comment faire pour ouvrir les portes des AGC et des X73500 sans clef DENYS, qui plus est sans dégradation et avec rapidité !

Avec sa volonté « presque obsessionnelle » de généraliser l'EAS, l'Entreprise doit répondre à la nécessité de sécuriser les cabines (porte interne d'accès cabine forte,

joint isolants (anti-fumeurs), vitres opaques entre la cabine et le compartiment voyageurs, etc...). Fallait-il attendre l'agression physique d'un ADC pour avoir une réponse ?

Il semble que nous ayons été entendus puisque TMS annonce le prochain test d'une porte sécurisée pour les cabines. Concernant les cabines « vitrées » un film de masquage sera mis en place.

PAIEMENT DURANT LA PÉRIODE PRÉNATALE et LE CONGÉ DE PARENTALITÉ



La dernière évolution de l'article 23.1 de la TT0009, avec la création du point e), ne répond toujours pas aux obligations de la direction,

et comme si cela ne suffisait pas, elle est souvent mal appliquée dans les établissements. SUD-Rail qui a déjà fait reculer cette injustice, continue de réclamer que soit payée la moyenne du salaire et non pas uniquement celle de la prime de travail et les indemnités.

Déjà mal retranscrit dans la TT0009 (texte traction), l'accord mixité (RH0881) prévoit seulement :

- le paiement de la prime de travail correspondant à l'activité précédente habituelle (*ce qui laisse place à interprétation à la traction ...*),
- le paiement d'une indemnité journalière temporaire prénatale. Le montant de cette indemnité est calculé de la même façon que l'indemnité journalière temporaire de parentalité (*ce qui ne compensera jamais les pertes, dont les allocations*).

SUD-Rail a réclamé que la traction rouvre ce dossier, que nous l'avions forcé à réactualiser après une CNHSCT houleuse. La descente de machine en période prénatale, ou les congés pour adoption, naissance et parentaux ne doivent pas conduire à une baisse de la rémunération.

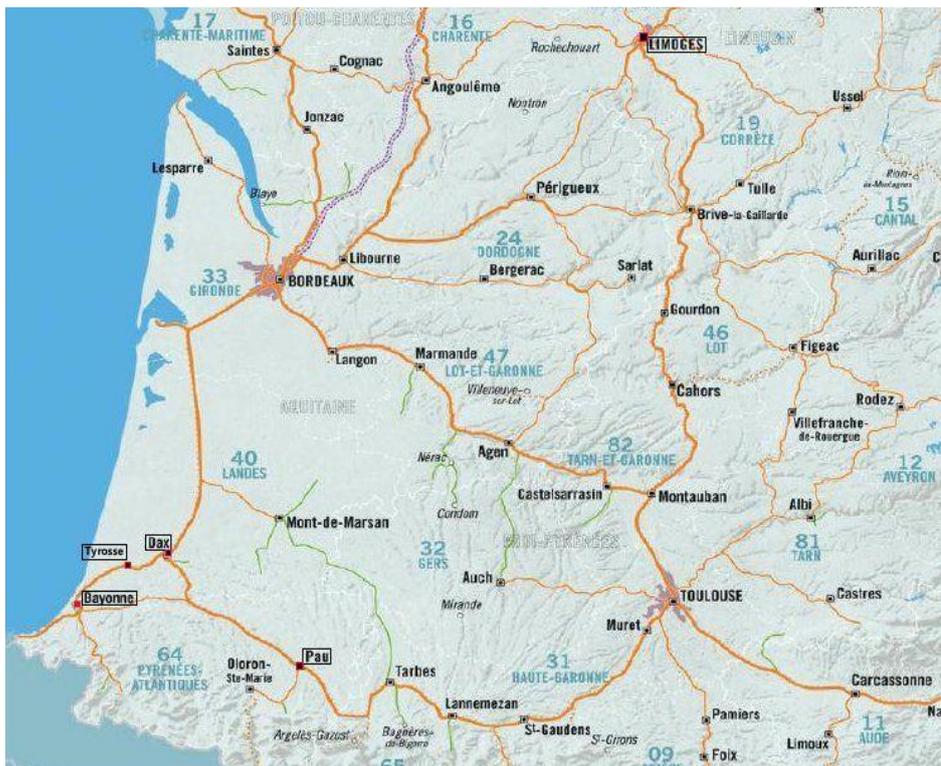
DÉSHUNTAGES SUSPECTS SUR X73500

Le 11 janvier 2015, un X73500 a réalisé 5 déshuntages et un raté de fermeture de PN entre DAX et TYROSSE. Une fois de plus la direction a tenté de minimiser ces incidents en expliquant qu'il n'y a eu que cet évènement en 4 ans sur la zone (Dax/Bayonne).



Qu'il est rassurant d'avoir affaire à des gens aussi scrupuleux ... seulement voilà, les X73500 ne circulent que depuis décembre 2014 sur cette ligne...

Pour SUD-Rail on peut donc voir les choses autrement : À peine 1 mois après son déploiement sur cette ligne, ce matériel créait un incident majeur Si on regarde d'un peu plus près la gestion après la découverte de l'incident sur la rame, il est déclaré que par suite d'une « mauvaise manipulation », que l'on impute évidemment à un ADC, elle a été acheminée de PAU à LIMOGES (soit 450 kms) avec un FIS serré, ce qui a occasionné le changement « fort à propos » de 2 essieux et donc une impossibilité de tester le matériel « nominal ». Comme nous sommes dans une entreprise qui ne badine pas avec la sécurité, l'un des 2 essieux remplacés ne sera jamais examiné, puisqu'il qu'il a été égaré ...



SUD-Rail a donc exigé l'immobilisation des X73500 par précaution, à l'identique de ce qui se fait en aéronautique lors d'un incident. La direction a refusé notre demande, portant de fait une très grande responsabilité en cas d'accident.

Pourtant nous n'en sommes pas au premier cas de déshuntage des X73500 en France ..!