LA VIE DERAILLE !

VOS ELUS CE AU RA(PO)PORT !

Bulletin d'information des représentants SUD Rail au Comité d'Etablissement Maintenance et Travaux

* N°1 * Février 2016

PAR-DESSUS LA JAMBE...

Discours technocratique et langue de bois, peu d'informations, documents de mauvaise qualité, pas ou très peu de réponses à nos questions, alertes et préoccupations...

La direction, « drivée » par Mr Chabanel, directeur de SNCF Réseau Maintenance Travaux, est venue à ce premier comité d'établissement en touriste, à la découverte d'une espèce qu'ils ne côtoient pas au quotidien; les cheminots du terrain. Une espèce aussi en voie de disparition si la direction continue sa politique de casse des métiers équipements cheminots...

Mr Chabanel nous a par contre asséné le message de sa direction (aux ordres de la finance et des patrons voyous) pour justifier la politique de casse des métiers, de dumping social, de sous-traitance et de risque « calculé » qu'elle impose. **Selon Mr Chabanel, « il faut s'adapter au monde tel qu'il est »!**

...et tant pis si le monde est pas joli, joli...

VERS UN ÉTAT D'URGENCE PERMANENT ?

Le BUZZZZ du Mois

Des élus mis en absence irrégulière et menacés de demandes d'explication par leur établissement concernant leurs évolutions pour se rendre à Paris...c'est ce qui s'est passé suite au premier CE Maintenance Travaux de janvier. Les élus, dans leur droit, ont finalement été régularisés suite à l'intervention de la direction nationale auprès des DET zélés...

Et la SNCF est-paraît-il entreprise pilote du dialogue social ?!

ACTIVITES SOCIALES:

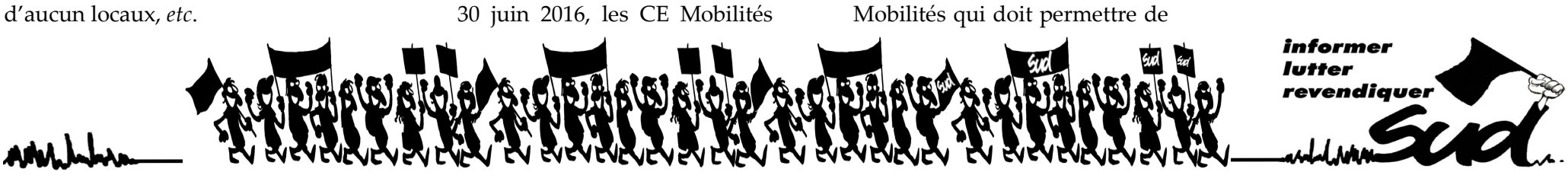
Depuis le 1er janvier 2016, les cheminotes et les cheminots des Infrapôles et des Infralogs hors Ile de France (excepté l'Infrapôle LGV Atlantique), de l'Infralog national, de l'ESTI Ile de France, des EIV et de la direction Maintenance Travaux sont rattachés au Comité d'Etablissement Maintenance et Travaux.

Les installations des CE historiques sont transférées aux CE Mobilités tandis que notre CE nouvellement créé ne dispose d'aucune trésorerie, d'aucun locaux, *etc.*

Face à cet éclatement directement issu de la contreréforme ferroviaire de juin 2014, un accord national sur les modalités de gestion des activités sociales et culturelles a été signé par SUD-Rail ainsi que la CGT et l'UNSA :

- afin de garantir la continuité des activités sociales pour tous et ne pas mettre en péril l'emploi des salariés des CE. Cet accord prévoit
- que durant une période transitoire s'étendant jusqu'au 30 juin 2016, les CE Mobilités verront leur subvention maintenue et tous les agents continueront à bénéficier des prestations de leur ancien CE sans changement (billetterie, restaurants d'entreprise, centre de loisir, bibliothèques, indemnités pour frais d'étude, *etc.*) ;
- à l'issue de cette période transitoire, l'accord prévoit la mise en place d'une commission conjointe sur chaque périmètre de CE Mobilités qui doit permettre de mutualiser les activités sociales pour tous les cheminots quel que soit leur CE de rattachement. Les différents CE financeront les activité sociales au prorata des effectifs présents sur chaque périmètre.

Pour les activités sociales aussi, SUD-Rail met tout en œuvre pour préserver les acquis des cheminots et résister à l'éclatement.



EMPLOI: LA GRANDE CASSE !

Mr Chabanel s'est réjoui du nombre d'embauches prévues en 2016 (vérifier chiffres de l'OJ et périmètre). Nous n'avons évidement pas partagé son enthousiasme débordant ! Le président Pépy a en effet annoncé qu'il serait réalisé 350 embauche en 2016 à SNCF Réseau (donc l'équipement mais aussi les agents circulation soit plus de 50000 cheminots). Compte-tenu que ces embauches (si elles sont faites !) se feront surtout en Ile de France pour l'Infra V, et que les départs en retraite vont s'accélérer, **c'est dire la misère !**

Et malgré le nombre ridicule d'embauches autorisées, la direction nous a dit qu'elle avait du mal à trouver du monde pour ces embauches !

Selon nos dirigeants, cela s'expliquerait par le fait que le niveau des diplômes a baissé et que beaucoup de postulants étaient « boulés » aux épreuves médicales. Au final, ce serait 1 postulant sur 10 seulement qui serait accepté ! **Nos jeunes seraient-ils aussi nuls que ça pour la direction ?**

Et dans ce cas, comment ce fait-il que la direction ai pu réussir à embaucher de 2011 à 2013 en plus grand nombre ? Il faut dire qu'à cette époque la direction n'avait pas le choix; c'était ça ou stopper la production.

Il est évident que la direction nous mène en bateau !

On connait la volonté de la direction de faire exploser la sous-traitance dans les années à venir.

Tout semble donc fait pour éviter d'embaucher (critères de recrutement, conditions de travail proposées, critères d'aptitude...) !

Elle anticipe déjà ce qu'elle veut mettre en place; le strict minimum dans les équipes de parcours juste pour assurer la surveillance des parcours.

Pour SUD Rail c'est inadmissible! Cette situation s'ajoute à un état des lieux déjà catastrophique en ce qui concerne les effectifs. Certaines équipes territoriales sont réduites à peau de chagrin. La direction continue **ainsi à dégrader les conditions de travail des cheminots de ces équipes et à jouer avec la sécurité du personnel et des circulations !**

DECRET SOCLE, CONVENTION COLLECTIVE...

CA VA PETER !

Comme nos anciens qui se sont battus pour obtenir nos droits,

luttons aujourd'hui pour les conserver !

C'est à chaque cheminot et salarié du ferroviaire de décider de son avenir !

AU RAPPORT !

Si il fallait une preuve de plus des conséquences des sous-effectifs sur la sécurité, ce sont les autorités officielles compétentes qui viennent de nous la fournir.

Le récent rapport commandité par le BEA-TT (Bureau d'Enquête des Accidents des Transports Terrestres) « *Analyse des facteurs humains et organisationnels mis en jeu dans 4 événements ferroviaires récents* » décortique l'impact de la politique d'entreprise sur l'organisation du travail et les conditions de travail des agents de ces équipes est mis en évidence dans cette étude et notamment :

- le nombre d'agents restreint à disposition des secteurs, facteur aggravé par le détachement régulier de ces agents sur les travaux.

- des effectifs insuffisants en agents expérimentés ne permettant pas une bonne transmission des compétences aux jeunes embauchés.

- des cycles d'astreintes raccourcis et obligation de monter l'astreinte, donc augmentation des sorties en dérangement entraînant une fatigue physique et mentale des agents.

- la problématique du travail de nuit pour l'exercice des missions techniques et de sécurité.

- la problématique du travail à agent seul.

- un encadrement de proximité surchargé par les contraintes de gestion et en incapacité de traiter correctement son rôle de proximité (suivi des agents, support technique aux agents…).

- une maintenance insuffisante.

- des contraintes d'exploitation entravant les missions et interventions des agents et exerçant une pression sur leurs décisions.

- du fait des éléments précités, une perte des connaissances de parcours aggravé par le fait que les agents sont amenés à intervenir hors de leur parcours habituel, des lacunes dans l'organisation des chantiers, le renoncement aux petits travaux de maintenance corrective, un encadrement de proximité parfois inapte à assure son rôle de support technique dans des situations perturbées, des agents sans expérience professionnelle livrés à eux-mêmes sur les chantiers...

C'est bien là le vécu des agents du terrain et l'illustration d'une situation très dégradée.

Pourtant, la direction ne semble pas vouloir prendre en compte ces alertes et continue d'appliquer une politique productiviste à risque.

Ainsi, sur l'Infrapôle Alpes, SUD Rail et la CGT sont actuellement en lutte pour demander l'arrêt du projet « optimisation du plan de charge SE 2016 » qui remet en cause le métier des agents du service électrique en supprimant des opérations de maintenance préventives et en dégradant les conditions de prise et d'intervention d'astreinte. **Aux dernières nouvelles, la direction n'a pas pris en compte les alertes motivées des délégués du personnel de nos organisations syndicales.**

EIV: un train de retard !

Nous avons alerté la direction sur les situations à risque rencontrées par les agents de l'EIV de Moulin Neuf sur leur site de travail.

Depuis le début de l'année 2016 il y a eu 11 accidents dont 5 accidents avec arrêt, 4 accidents sans arrêt et 1 accident de trajet sans arrêt. Notamment un accident très grave survenu à l'atelier de l'usinage. L'agent travaillait sur une SNUC machine-outil qui date de 1936. L'usinage terminé, il a retiré la pièce de la machine à l'aide de la pince spécifique pour les contres aiguilles usinés sans patin. L'agent a mis la pièce dans la zone de stockage, mais la pince est restée bloquer en position ouverte. En approchant la main de la pince, sans intervention de l'agent, celle ci s'est refermée brutalement et il a eu une phalange sectionnée.

Cette accident aurait pu être évité si la fraiseuse que les établissements MOULIN NEUF et CHAMIERS demandent depuis plusieurs années avait été installée.

La direction nous a répondu que la fraiseuse est financée et devrait arrivé incessamment sous peu.

On a vraiment l'impression, encore une fois, qu'il aura fallu un accident grave pour que la direction intervienne...

A ce jour pour faire face à une forte charge de travail, les cheminots de ces ateliers continuent à utiliser des machines et des accessoires de levage qui datent de plusieurs dizaines d'années, dans des bâtiments vétustes, et avec des accès routiers incompatibles avec le trafic poids-lourd lié à l'activité de ces ateliers.

Nous avons demandé à la direction d'intervenir pour que les investissements nécessaires soient effectués rapidement **avant que d'autres accidents ne se produisent.**

« LE MONDE TEL QU'IL EST »

Vu par Mr CHABANEL

« La montée en compétence des entreprises ferroviaires privées doit être accompagnée par SNCF Réseau »

En clair c'est la SNCF qui finance…

Et ce sont les cheminots et la sécurité qui trinquent !

SOMAIN: le FRET en plan !

Autre sujet d'inquiétude dont nous avons fait part à la direction en lien avec le maintien de l'emploi et la pérennité des compétences ferroviaires cheminotes ; la politique de casse du FRET et ses lourds impacts en matière d'emplois, de service public et d'écologie.

L'impact de cette politique l'est aussi au niveau de notre CE.

Aujourd'hui, plusieurs sites sont de nouveau touché et plus particulièrement le site de Somain (Nord-59). En effet, a Somain, la direction Fret SNCF confirme la mort du triage ! Somain ne sera plus qu'un simple relais pour les trains. S'en est fini de la gare de triage qui fût autrefois l'une des plus grandes de France pour le traitement des wagons isolés. La direction à confirmé ses intentions aux syndicats. Les oracles Dunkerquois avaient raison : La direction régionale Fret SNCF a bien l'intention d'arrêter l'activité du triage sur le site de Somain en créant, à Grande-Synthe, une plateforme unique "Nord Pas de Calais" où seront regroupés la plupart des agents. La direction avance comme argument "vouloir gagner en productivité". Concernant plus particulièrement notre CE Maintenance et Travaux, il est évident que la casse du Fret SNCF menée par la technocratie libérale, va impacter l'emploi sur ce site ! **SUD Rail attend des informations et des réponses sur cette situation qui risque de faire grandir la colère des Cheminots de l'Équipement sur ce site.**

Ce bulletin d'information est financé grâce aux cotisations des adhérents SUD RAIL et réalisé par toute l'équipe ...

LA SECURITE AU TAQUET ?

Visiblement, Brétigny n'a pas servi de leçon à la direction.

Alors qu'une longue procédure judiciaire est en cours suite à l'accident de Brétigny et malgré les gesticulations médiatiques de nos dirigeants sur la sécurité, la réalité les rattrape ! Dans le réseau ferroviaire français, il y a des « trous dans la raquette » en termes de sécurité. C'est en tout cas ce qu'affirme le syndicat SUD-Rail au vu de « l'incident » du lundi 12 janvier 2016, à 17h 17, sur la voie 33 (sortie nord) de la gare de Lyon Part-Dieu.

En effet, ce jour-là, un train de manœuvre circule sur la voie 33 et franchit intempestivement le signal d'arrêt absolu situé à l'extrémité nord. Il engage de ce fait les deux voies principales, sans aucune autorisation. Par miracle, aucun train commercial n'évoluait à cet instant à cet endroit, évitant ainsi une catastrophe semblable à celle de Brétigny. Le mécanicien n'avait pas vu le signal d'arrêt ! Certes il y a là un incident, mais ….

…mais le signal est-il bien visible, en toutes circonstances **?…et qu'en est-il de la « boucle de rattrapage »,** système de sécurité qui doit permettre justement de pallier une erreur humaine du conducteur ? Celle-ci s'est avérée inopérante. A cet endroit, il n'existe aucun système de répétition (visuel ou sonore) du signal d'arrêt, aucun système permettant de faire dérailler ce train de manœuvre, en cas de franchissement intempestif du signal d'arrêt. Ces systèmes existent … à l'autre extrémité de la voie de service, côté sud ! Côté nord, n'est présent qu'un simple appareil (dénommé bien pompeusement taquet d'arrêt) susceptible d'arrêter (peut-être) un wagon à la dérive. Or ce dérisoire appareil n'a eu aucune efficience quand la locomotive du train de manœuvre l'a percuté. Il s'est effacé instantanément, la loco a pu passer librement et ainsi atteindre les voies principales ! Cela s'appelle « un trou dans la raquette » de la sécurité ferroviaire.

Il serait temps que les dirigeants de SNCF Réseau s'en inquiètent. La délégation SUD-Rail a alerté à de multiples reprises la direction sur le fait qu'elle prenne de moins en moins en compte la notion de boucle de rattrapage (étant entendu que la question de la baisse continue des effectifs entre aussi dans ce cadre) . Quand nous l'interpellons avec des points concrets sur ce sujet (PN en gardiennage, connaissances de parcours, NS9, sous traitance de la sécurité…) elle donne à nos demandes des fins de non-recevoir. Que cherche la Direction ? **Économiser sur la sécurité en sachant que sa responsabilité ne sera pas engagée en cas d'accident suite à une erreur humaine et alors qu'elle sait que la mise en place d'une boucle de rattrapage aurait pu éviter l'accident ?** Ce serait inacceptable d'un point de vue moral et humain, mais compte-tenu de l'immoralité actuelle des milieux financiers, la question mérite d'être posée …

Quoi qu'il en soit, nous avons demandé à la direction de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour remédier a la situation décrite ci-dessus pour qu'un tel incident ne se reproduise pas sur le réseau ferré.

VOS ELUS CE SUD-Rail:

Pascal PIGNAL
INFRAPOLE ALPES
06.19.41.46.94.
pignalpascal@free.fr

Alain LECLERQ-POLVECHE
INFRAPOLE Nord Pas De Calais
07.81.97.31.85
alainlerouge62@gmail.com

Philippe LALOU
EIV MOULIN NEUF
07.87.31.50.75
lalou.philippe@orange.fr

Angel GONZALEZ
INFRAPOLE PACA
06.20.60.23.65
angelgonzalez@free.fr

Arnaud CHAUVEAU
INFRALOG PAYS DE LOIRE
07.68.43.68.03
arnaud.chauveau@club-internet.fr

Pierre FOVELLE
INFRAPOLE Nord Européen (INE)
06.23.57.06.31
pierrefovelle@free.fr

Jocelyn VAILLANT
INFRAPOLE PAYS DE LOIRE
06.48.09.87.14.
jos.vaillant66@gmail.com

DECRET SOCLE, CONVENTION COLLECTIVE…CA VA PETER !

En fidèles larbins du patronat, le gouvernement vient de « pondre » un projet de décret qui casse nos conditions de travail ! Comme le reste des cheminots, les agents de l'équipement sont attaqués sur les fondamentaux de la réglementation !

REFUSONS D'ETRE LES DINDONS DE LA FARCE !

LE 9 MARS, TOUS EN GREVE POUR FAIRE LA NIQUE AUX CASSEURS DU FERROVIAIRE!

FEDERATION SUD RAIL - 17, boulevard de la libération - 93200 SAINT DENIS

Tel: 01 42 43 35 75

Fax: 01 42 43 36 67

E-mail: federation-sudrail@wanadoo.fr