

Accident du Luxembourg : Quand la traction déraile aussi !

En ce moment, il nous faut être aguerri et surtout afficher un sang froid inusable à la vue de la collision dramatique survenue le 14 février entre un train de fret SNCF et un train de voyageurs au Luxembourg.

Peu de temps après l'annonce de la catastrophe, qui a touché profondément tous les ADC, les dirigeants locaux, la main sur le cœur, expliquaient qu'il n'y avait aucun soucis à circuler au pays du Grand Duché et que la sécurité était totalement assurée sur le réseau CFL.

Aucun d'eux ne s'étaient pourtant questionnés sur les causes de l'accident et, pour la plupart, ils avançaient l'erreur humaine.

Le collègue conducteur décédé a simplement dû oublier l'avertissement et voilà tout !!!

De plus, le doute s'est retrouvé levé par une lettre du plus haut dirigeant CFL affirmant que tout était opérationnel tant côté infrastructure que côté signalisation.

Alors de fait, les hypothèses pointent la seule responsabilité du conducteur CFL.



Mais est-ce vraiment aussi simple ?

À ce jour, nous ne savons toujours rien côté CFL.

Mémor II + activé ? Répétition des signaux opérationnelle ? Conducteur défaillant ?

Seules persistent des interrogations, qui inévitablement soulèvent toutes les questions possibles.

Une, résonne particulièrement en boucle dans nos têtes : l'avertissement était-il bien présenté ?

Pourquoi aucune communication, même partielle, n'est faite pour lever une partie du doute après plusieurs semaines d'enquête ? Pourquoi encore un accident du même type au même endroit 10 ans plus tard ?

Et ce, alors que les usagers de la ligne la plus fréquentée du Grand Est sont proches du point de rupture.

Aucune avancée!

De nombreux cheminots français refusent en bloc de circuler au Luxembourg par peur pour leur sécurité et celle de leurs voyageurs.

Et si le problème ne venait pas de l'humain ? Et si le collègue disparu dans le train de voyageurs avait bien eu les signaux affichant VOIE LIBRE ? Et si le problème venait de la régulation entre les 2 postes de Bettembourg ? Y a-t-il des enclenchements de sécurité qui rattrapent l'erreur humaine comme en France entre deux PRS ?

Nous n'avons aucune réponse !



Accident du Luxembourg : Suite

Dans l'attente de savoir ce qu'il s'est passé et même si les intérêts politiques et financiers sont mis à mal, seul le principe de précaution doit prévaloir avant tout. Les vies humaines n'ont pas de prix et seule la sécurité compte. Plusieurs semaines après ce drame, il est affligeant que cette réflexion n'ait pas effleuré plus tôt l'esprit de nos dirigeants quel que soit leur niveau. La seule L'unique réponse, c'est la pression, en mettant en demeure les ADC tout en leur retirant totalement leur journée, même si ces dernières ne comportent pas que des trains sur cette ligne. C'est minable ! Plutôt que de mettre la pression, nos dirigeants devraient avant tout assurer la sécurité des cheminots, des usagers et des riverains !

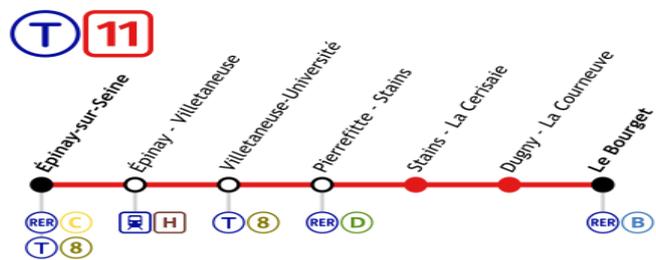
Depuis plusieurs années et malgré des condamnations, nous constatons que la sécurité est la dernière de leur préoccupation, la production et la régularité passent avant tout : Brétigny, Denguin, Ste-Pazanne, déshuntages des X73500 en sont quelques preuves !

SUD-Rail ne laissera pas bafouer l'utilisation du droit de retrait et soutien les cheminots de Lorraine qui en font légitimement usage !

TRANSKÉO, LÉMANIS CES FILIALES créés pour faire notre propre concurrence...

Pour l'exploitation du T11 (tangentielle Nord Parisienne) la SNCF a choisi délibérément le dumping social.

Elle a créé Transkéo, avec la complicité malsaine de la région IDF, une filiale de sa filiale Kéolis alors qu'elle aurait pu exploiter cette ligne avec des CRTT SNCF au statut. Ce montage n'a pour but que d'abaisser les conditions de travail des salariés pour accroître les profits du groupe SNCF. Les conducteurs de Transkéo devront être polyvalents: ils assureront la conduite des trams, ils feront de l'accueil puis dans leurs JS ils feront aussi de la vente en station. Il ne manque plus que le balai et la matraque pour être parfait couteau suisse payer au lance pierre.



Ce modèle, ultra rentable pour nos dirigeants, la SNCF prévoit déjà de le développer sur le RER et pourquoi pas sur TER pour s'imposer face à la concurrence...

Sur la Région Rhône alpes, la SNCF et les CFF ont créé une filiale Lémanis SA (60% CFF 40 % SNCF) pour exploiter la future ligne Léman express (desserte entre la haute Savoie et Genève) .

Si contrairement à Transkéo le personnel mis à disposition sera coté français des ADC SNCF, il est certain que cela ne va pas durer longtemps, vu que la société Lemanis SA a demandé l'acquisition d'un certificat de sécurité et « la capacité de contractualiser directement avec les activités organisatrices » .



Quand nos dirigeants ne cessent de dire qu'il faut se préparer à l'arrivée de la concurrence, on ne se doute pas toujours que la concurrence c'est eux qui la prépare !

A travers ces deux exemples, l'un en IDF et l'autre en région, on s'aperçoit que nos propres dirigeants créaient des filiales bien avant l'arrivée de la concurrence !

PARCOURS PRO: RESTONS VIGILANTS

SUD-Rail conteste la vision de la direction de la traction concernant les passerelles et les parcours professionnels des ADC . Chaque ADC a droit à « une évolution de carrière » équitable quelque soit son point de départ. Il est tant que Fret, qui vit quasiment en autarcie, se soucie du bien être de ses agents, respecte les passerelles et différents accords. La direction ne peut contester le temps d'attente beaucoup plus long des TA du Fret pour accéder à une école TB par rapport aux TA voyageurs. **SUD-Rail sera particulièrement vigilant sur ce dernier point au moment où la direction de la traction préfère lancer un grand nombre d'écoles TB initiales plutôt que d'essayer de résoudre ce problème en effectuant des écoles TA et TA vers TB.**

NON L'IPAD N'EST PAS VOTRE MEILLEUR COLLEGE...

Comme vous avez pu le constater début février, le débit internet de l'IPAD a été réduit au bout de 5GO consommés. La direction rejette la responsabilité sur Bouygues et avance qu'elle ne fait qu'appliquer la charte fournie lors du déploiement aux ADC. Devant le mécontentement provoqué par ce blocage surprise, SUD-Rail est intervenu et a ensuite posé une DCI. Le débit a été remis pour le mois de février mais la direction de la traction explique que dès le mois de mars, les forfaits seront de nouveau en débit réduit dès la consommation des 5GO. La direction estime que les applis pro ne nécessitent que 1 GO, le reste du forfait étant « offert gracieusement pour de l'utilisation perso ».

Sans rentrer dans le débat de consommation des applis pros (d'ailleurs quelles sont elles ? Par qui sont elles contrôlées?), **SUD-Rail dénonce la mesquinerie de la direction sur ce sujet.**

Sirius a bien été vendu pour limiter les refus, une fois que la pression a été mise sur les derniers récalcitrants, la direction bride le débit et l'utilisation de la tablette pendant qu'elle multiplie les applis. C'est maintenant que l'entreprise montre son vrai visage, elle vend du rêve, ensuite c'est la pilule pour les agents. Pour SUD-Rail, ce n'est pas correct.

Nous avons demandé à la direction de revoir très rapidement le débit sinon elle assumerait seule le mécontentement des agents.

Enfin, nous tenons à rappeler que Sirius reste un outil professionnel, avec le contrôle qui va avec. La direction pouvant savoir quasiment tous vos faits et gestes. Dernièrement, lors d'incidents, elle a vérifié si l'agent était bien en mode « conduite » de la même manière qu'elle scrute le téléphone pro. Faites attention à vous, car la boîte ne vous fera aucun cadeau.



DES APPLIS NEFASTES POUR LES ADC...

Vous avez pu le remarquer, de nouvelles applications fleurissent sur la tablette. C'est le Far West, chaque UP, chaque DPX sort son appli . Application qui vous explique comment conduire, applications « réseaux sociaux », boîte à outil et application par activité. C'est un bordel sans nom. Lors de la DCI, la direction ose annoncer que ces applications sont créées à la demande des agents !!!

Ces applis de plus en plus nombreuses font faire aux ADC des tâches auparavant effectuées par des GM, une fois que les FLASH, FLH (pour fin 2017) et cadre Avis Urgent seront dans Sirius les PS délocalisées ne mettront pas des années avant d'apparaître.

Certaines applications sont anti-sécuritaires, d'autres anxiogènes mais par-dessus tout elles grignotent nos vies perso.

SUD-Rail a exigé que la direction de la traction s'empare du sujet et stoppe toutes les expérimentations tant que des barrières claires ne seront pas définies.

SUD-Rail se bat pour améliorer les conditions de vie et de travail des cheminots, renforcer le dialogue et l'échange entre les travailleurs. Nous ne refusons pas le progrès mais nous avons prédit il y a plusieurs années, les dommages collatéraux du déploiement de Sirius...

MUTATIONS: LE PLAN MARSHALL A DU PLOMB DANS L'AILE...

Pendant plusieurs années la direction a entretenu le sous-effectif en ne faisant pas le nombre d'écoles nécessaires. Elle a préféré « bricoler » avec les détachements, les Pool Fac en tout genre. Elle a aussi arbitrairement choisi de saborder le Fret pour maintenir sous perfusion les UP parisiennes. Le résultat est maintenant désastreux, les listings de demandes de mutations s'allongent notamment dans le sens Paris-Province alors que certaines UP sont en sous-effectifs depuis une dizaine d'années .

Pour SUD-Rail, le prétexte du sous-effectif est inacceptable. De plus, le manque d'ADC en province est aussi criant. Le manque d'effectif en province pourrait permettre aux ADC « routards » de rejoindre leur famille mais la direction préfère ne pas respecter ses propres engagements. La situation devient explosive, certains agents attendent leurs mutations depuis plus de 15 ans tandis qu'à leurs embauches ont leurs avaient promis une attente d'une dizaine d'années maximum. Nous rappelons que les listings d'attente de mutation en IDF représente plus de 2000 demandes et sans un geste fort de la direction de la traction, les problèmes risquent de s'accumuler .

SUD-Rail a demandé une augmentation significative du nombre d'ADC d'IDF mutés vers la province.



ET LA CHASSE AUX NAVETTEURS EST OUVERTE...

La direction de la traction nous annonce que la situation des navetteurs n'est pas « avantageuse pour elle ».

SUD-Rail constate que c'est bien plus difficile pour les agents que pour la direction puisqu'elle contribue largement à cette situation par ses politiques de recrutement et de logement scandaleuses.

Elle préfère d'ailleurs payer des mercenaires dans des pools à prix d'or plutôt que d'aider les agents « routards ». Quand la direction nous explique que « l'entreprise travaille dans ce sens », nous nous demandons si recruter des agents venant de province tandis que des écoles conduite ont lieu sur le périmètre du domicile de ces agents est bien logique. Le manque de mutations vers la province et le refus de temps partiel n'améliorant pas la situation.

SUD-Rail a exigé l'arrêt immédiat de cette chasse « aux navetteurs » comme c'était le cas sur certaines régions, la direction de la traction a bien pris en compte nos remontées, elle est intervenue pour qu'elle cesse. SUD-Rail revendique la mise en place de dispense de réservation pour les trajets domicile-travail des cheminots « navetteurs ».

FEDERATION SUD-Rail - 17 BOULEVARD DE LA LIBERATION 93200 ST DENIS

TEL : 01 42 43 35 75

FAX : 01 42 43 36 67

sud.rail.federation@gmail.com

www.sudrail.fr

