

INOSITU



Sud Rail LYON

L'information syndicale d'Incity.

EDITO...

Septembre 2017

La Pénibilité

A lors que Macron annonce vouloir réformer le régime de retraite des cheminots (encore une fois), mais aussi celui du régime général (encore une fois) SUD-Rail combatta ces régressions sociales, tout le monde le sait. Mais essayons de désamorcer les débats stériles sur la pénibilité.

Un métier pénible... Est-ce uniquement un métier physiquement éprouvant ? Les métiers plus administratifs tels que le sont la plupart de la tour Incity le sont-ils ? Est-ce que l'on prend en compte la difficulté des trajets ? Est-ce que l'on prend en compte le déménagement forcé à la tour ? Est-ce que travailler en open space est pénible ? Comment mesure-t-on la pression exercée par la hiérarchie ? Comment mesure-t-on son non droit à la déconnexion ? Comment mesure-t-on la pression des objectifs ? Comment mesure-t-on le risque de perdre son emploi à cause des restructurations

incessantes ? Tout le monde sait que les dirigeants et le gouvernement (mais aussi les syndicats très compromis) diront que ce n'est pas pénible.

Pour SUD-Rail, tous les métiers sont pénibles !

Il ne doit pas y avoir de débats à ce sujet ! Ceux qui y participent ne connaissent pas nos métiers ni nos conditions de travail. Ils ne font que diviser les salariés entre eux, ne tombons pas dans ce piège...

Travailler dans la tour n'est pas une sinécure :

Attendre pour prendre l'ascenseur, travailler dans un endroit sans possibilité d'avoir de l'air extérieur, être dans de hauts étages alors que certains ont le vertige, avoir le sentiment d'être fliqué dès que l'on rentre dans la tour, parler à voix basse, la difficulté pour aller fumer une cigarette...

Union
syndicale
Solidaires

SUD-Rail

La Chute D'Un Ascenseur !!!

Au mois de juillet, un ascenseur de la tour a eu de nouveau un problème. Un agent SNCF voulant se rendre au 15^e étage, monte dans la cabine d'ascenseur. Après quelques instants, ce dernier s'arrête brusquement au 13^e. Bloqué, le cheminot appuie sur le bouton de secours, et malgré toutes les belles promesses de la direction lors des différents CHSCT précédents l'installation, notamment sur la sécurité et la rapidité des interventions en cas de problème, la personne n'a répondu.

N'y avait-il personne au poste ? Y a-t-il eu un dysfonctionnement du bouton d'alerte de l'ascenseur ? Nous ne le saurons pas, car dans la réponse faite l'évènement est passé à la trappe. Bon, pour l'instant un ascenseur bloqué, ce n'est pas très grave, cela arrive fréquemment, même si avec ce que nous payons comme charge, nous nous attendions à un service premium et pas à celui des HLM abandonnés dans les quartiers populaires.

Ce qui est plus grave, c'est qu'ensuite, il est redescendu à toute allure.

A-t-il fait une chute ? A-t-il voulu battre le record du monde d'Usain BOLT ? Comme pour la première question nous n'en saurons rien. Car il était évident, même s'ils ne traitent pas notre collègue cheminot de menteur, qu'ils allaient trouver une autre explication que celle apportée par l'agent SNCF. Jugez plutôt par vous-même, en lisant la réponse de la société Thyssen.

« Après la remontée de l'incident, en plus du contrôle immédiat, les techniciens ont profité de la période de maintenance nocturne pour vérifier tous les dispositifs de ces deux appareils Twins. Une attention particulière a été apportée aux portes-cabines et palières. Ces essais et contrôles techniques n'ont effectivement fait apparaître aucun dysfonctionnement. L'importance du trafic quotidien et la quantité de portes fait de cet incident un évènement isolé dont le diagnostic ne peut s'avérer plus précis. Bien évidemment nos techniciens, sensibilisés restent très attentifs à toutes sortes d'évènements ou remontées du SIAP et vérifient vos installations lors de leurs passages quotidiens. Il est vrai que la vitesse de déplacement à 4 m/s provoque une sensation très désagréable lors d'un arrêt imprévu. Cependant il reste impossible qu'une chute se soit produite d'autant que l'appareil se déplaçait en sens monté. »

SUD-Rail vous demande de faire remonter tout dysfonctionnement, que ce soit des ascenseurs ou de toute autre chose. N'attendons pas qu'une catastrophe arrive pour réagir.



Il Pleut Du Verre !!!

Bien que la tour soit neuve, toutes les personnes la regardant peuvent s'apercevoir qu'il manque souvent des vitres à Incity. Une trentaine de vitres sont parties en poussière.



Jean-Alix Clément,
Directeur des Travaux Bouygues Immobilier

Pourtant Monsieur Jean-Alix Clément, directeur des travaux chez Bouygues Immobilier, avait affirmé aux journalistes que

« sur les 22 000 m² de vitres qui composent la tour Incity, seules 12 à 15 pièces peuvent être concernées par cette fragilité ». Le double en un an, à ce rythme-là, les 22 000 m² seront remplacés intégralement rapidement. Cela doit faire partie de la charte du label officiel française BBC 2005 (Bâtiment Basse consommation). « Vous n'avez pas le droit d'avoir d'appareil électrique, car cela consomme trop d'énergie et c'est très mauvais pour la planète. Alors que nous, nous remplacerons tant que nous voulons les vitres. Qui elles, sont bien sûr faites dans des usines qui ne

consomment rien... enfin presque rien ! » Bravo ! Avec de telles pratiques industrielles, notre environnement n'est pas près d'être sauvé. Par contre, les entreprises fabriquant et remplaçant les vitres pourront elles se faire du gras sur les travailleurs de la tour !

Afin de préserver notre intégrité physique, SUD-Rail demande à chaque travailleur se trouvant à côté d'une vitre qui est sur le point de tomber ou qui est tombée de faire valoir son droit de retrait et de contacter un membre du CHSCT.

Jeudi 7 avril, Jean-Alix CLEMENT, Directeur de Travaux chez Bouygues Immobilier, a répondu aux questions des journalistes suite à l'incident de vitre du 22^{ème} étage.

« Pour vous expliquer la constitution de la Tour Incity, la façade Nord est équipée de vitre en verre feuilleté. Compte tenu de son exposition, il n'était pas nécessaire de faire une isolation thermique trop importante. Le verre feuilleté a une feuille qui maintient les morceaux de verre en cas de problème. Les façades Sud, Est et Ouest, qui ont un double châssis pour l'isolation thermique, sont équipées de vitres en verre trempé.

Lors de la fabrication de ce verre trempé, il se glisse des sulfures de nickel qui fragilisent le verre. Pour lutter contre cela, le verre est donc trempé avant de recevoir un traitement Heat Soak* permettant l'élimination des impuretés ou la casse des verres défectueux. Il existe toujours une quantité infime de verres fragilisés qui passent ces contrôles et sont donc installés sur les chantiers.

Les vitres de ces façades sont sujettes aux différences thermiques. Lorsqu'une vitre a un verre fragilisé, les variations de température peuvent faire remonter la fragilité du verre, et le briser.

C'est ce qui s'est produit sur la vitre du 22^{ème} étage et précédemment du 26^{ème} étage. Dans ce cas, le verre se brise en une multitude de petits morceaux, de moins d'1cm, non coupant, et pesant moins d'1 gramme. Ils tombent en un nuage de morceaux au sol, en toute sécurité compte tenu de la taille et du poids.

L'évacuation du reste de la vitre et son remplacement sont prévus par la maintenance de la Tour, grâce à la nacelle. En cas de vents violents, les pompiers doivent intervenir pour faire tomber le reste de la vitre, ce qui s'est produit le 27 mars ».

Sur les 22 000 m² de vitres qui composent la Tour Incity, seules 12 à 15 pièces peuvent être concernées par cette fragilité. Depuis sa construction, déjà 8 vitres ont été ainsi remplacées.

M. Clément a rappelé qu'aucune vitre de la Tour ne peut tomber, ni aucun châssis. Le phénomène du mois de mars est un classique sur un chantier et est parfaitement maîtrisé. Les occupants de la Tour, tout comme les passants peuvent se rassurer.

* Le Heat soak consiste en un traitement thermique additionnel (destructif dans le cas des verres défectueux) dans un équipement spécifique (four pour heat soak test). Dans ce type de four, les verres, après avoir été trempés sont soumis à un cycle de chauffe les amenant à environ 290°C, puis laissés refroidir lentement. Ce cycle est destiné à accélérer le changement de structure cristalline des inclusions d'impuretés de Sulfite de Nickel et à donc provoquer la casse spontanée des verres à risques.

Le Télétravail A La Mode SNCF: Zone De Non Droit Social !!!

Dans ce nouveau monde du travail à distance, les mesures préventives doivent prendre en compte à la fois les **risques physiques** (ergonomiques principalement) et les **risques psychosociaux**. Or, dans cet accord, **aucune mesure ne vient encadrer le dispositif** (droit à la déconnexion, mesure de la charge de travail, condition d'emploi) ni prévenir les risques (absence d'intégration, isolement, absence de reconnaissance).

Et quid du volontariat ? Ce télétravail sera « une demande du salarié de sa propre initiative ou après une proposition du responsable hiérarchique ». Drôle de définition du volontariat... Et on voit bien les dérives que peut engendrer une telle rédaction...

De plus cet accord, malgré nos demandes, n'encourage pas la **réduction des inégalités** (meilleur accès au travail pour les travailleurs handicapés, retour à l'emploi facilité pour les agents en arrêt maladie, maintien dans l'emploi des agents en inaptitude,...).

En revanche, plutôt que de mettre les moyens pour garantir les droits des salariés, l'entreprise calcule ses gains sur l'occupation immobilière et met l'accent sur la centaine d'euros octroyée aux agents censée couvrir les frais d'installation et de matériel à domicile.

Les travailleurs du rail n'ont pas besoin d'un accord qui n'apporte rien de plus que les prescriptions réglementaires du Code Travail.

Votre affichage SUD-Rail bien présent au 5^{ème} étage.

Présent parce réglementaire mais tout de même bien caché dans ce dédale d'étages et de couloirs, vous retrouverez votre affichage SUD-Rail :

5^{ème} étage – Porte Nord

Droite Dir. Comptoir des services et Antennes CE.

Dans ce couloir à droite vous trouverez le cadre SUD-Rail, affichage d'informations syndicales régionales et nationales ainsi que les coordonnées de vos correspondants Incity.

A consulter sans modération !

Vos correspondants Sud-Rail Incity

insitu.sud@gmail.com



Géraldine
ARDIOT
tel: 06 77 16 21 28
Mail :
geraldinesudrail@gmail.com

SUD-Rail Lyon

41 Quai Fulchiron

69005 Lyon

ELU CE
Patrick
MONDON
tel: 06 81 83 94 08
Mail :
patrick206g.sud@gmail.com



CHSCT ETRA
Nicolas
POSSICH
tel: 06 16 88 06 22
Mail :
dipos@sfr.fr

sudraillyon@gmail.com

Tel : 04 78 38 15 08

Fax : 09 70 62 73 20

DP ECT
Bastien
FERRARI
tel: 06 12 98 59 97
Mail :
basti3n.ferrari@gmail.com

