

Création établissement traction TGV par axe : Attention danger !

Fidèle à leur politique de casse de l'entreprise historique, nos dirigeants veulent continuer à « découper » par produit les cheminots. C'est ce qu'ont vécu dans de nombreuses régions les ASCT, en étant intégrés avec les cheminots des escales et de la vente dans différents ESV : Voyages, TER, Transilien. La même chose a été réalisée côté Matériel avec

aujourd'hui des Technicentres TER, TGV, Industriel, tout cela dans un seul et unique but : **Préparer l'ouverture à la concurrence**. Chaque fois que des marchés seront attribués à la concurrence, voire à des filiales, il sera beaucoup plus facile de transférer le personnel (ce que les récents projets de lois prévoient).

On pourrait se dire que le TGV est épargné, mais c'est loin d'être le cas car la grande vitesse est un domaine qui intéresse fortement la concurrence. De plus, le TGV est une des rares activités à ne pas être subventionnée comme les TER, les Intercités ou le RER.

L'activité TGV, malgré de bons résultats, continue à perdre de l'argent et la SNCF milite depuis des années pour une mise en concurrence de la grande vitesse.

En effet, pour concurrencer le TGV, elle a créé OUIGO, qu'elle développe à marche forcée. Une nouvelle entité a été créée, même si dans un premier temps les ADC ne sont pas inclus, croyez-vous que OUIGO va rester longtemps sans recruter directement ses ADC ? C'est déjà ce qui est fait du côté des ASCT.



C'est donc à travers un projet de création d'un établissement traction TGV axe SUD-EST que nos dirigeants veulent rassembler les ADC TGVistes. Si le projet ne concerne pour l'instant que l'axe SUD-EST la direction ne se cache pas en annonçant que les mêmes organisations pourraient être faites sur les autres réseaux.

Dans son projet, la direction de l'axe souhaite avoir le contrôle de tous les ADC qui contribuent à la charge TGV de son réseau.

Ce super établissement regrouperait les UP ou roulements TGV de Lyon Scaronne, Dijon, Paris Charolais, Montpellier, Marseille, Nîmes, St Etienne, Chambéry, Grenoble, Avignon, Nice, Perpignan.

Même si plusieurs phases de rattachement des UP ou roulements sont envisagées la direction souhaite la création de cet établissement au cours de l'année 2018

Les dangers liés à la création de cet établissement pourraient avoir comme conséquences :

- La filialisation/privatisation de ses axes TGV.
- La remise en cause du parcours pro des ADC sur les régions.
- La mise en place d'une direction qui fera toujours passer le profit avant la Sécurité.
- Des dégradations de nos conditions de travail.

Concernant les CRML, la direction de l'axe reste vague sur leur avenir. Il est vrai que des discussions sont en cours sur les APLG (remiseurs dégareurs) afin de les faire dégareur sur voie principale donc pourquoi s'encombrer de CRML

SUD-Rail ne sera pas l'OS qui accompagnera cette nouvelle organisation qui a pour vocation de préparer à l'ouverture à la concurrence et au transfert des cheminots SNCF.

Suite aux bilatérales qui n'ont rien donné une action unitaire sera proposée pour s'opposer à ce projet néfaste.

La consommation d'alcool est incompatible avec la conduite d'un train !

Nous pouvons tous en convenir... Mais...

La direction a décidé de taper fort suite à l'incident de Nevers, le côté humain, la maladie, elle s'en fout. Elle veut des contrôles massifs sur l'alcool à la PS. Le message de la direction c'est la tolérance zéro et elle veut faire des exemples. Nous sommes d'accord sur le fait qu'il ne faut pas conduire un train sous l'emprise de l'alcool, cependant, nous estimons que la prévention et l'aide médicale seront plus efficaces que la répression.

Nous condamnons, encore une fois la politique des dirigeants SNCF, car leurs communications, s'apparentent à de la menace, avec pour seul objectif, l'idée d'instiller la peur chez les roulants.

Pour cette nouvelle année, elle affiche sa volonté de réaliser des opérations « Contrôle de police, veuillez souffler svp ! » à nos prises de service et ce, de manière inopinées.

A contrario, la direction ne s'est pas imposée le temps de pouvoir s'assurer que chaque ADC était bien renseigné sur la procédure qu'elle souhaite mettre en œuvre et surtout sur les droits des ADC confrontés à de tels contrôles.

C'est pourtant une obligation à travers le GPRAT dont le RH0644, impose à la direction la mise en place de prévention.



Ce qu'il faut savoir avant tout, lors de ces contrôles:

- **Le taux.**

Celui à ne pas dépasser est celui autorisé par l'entreprise, soit 0,1g/litre d'air expiré et 0,2g/litre de sang.

- **Qui peut effectuer ces contrôles ?**

La liste des agents formés doit être affichée dans les UP. (Le plus souvent ce sont les cadres d'astreintes et les COSEC). L'habilitation est délivrée par le DET et une semaine de formation leur est dispensée. Elle est obligatoire !! Cette carte d'habilitation est nominative et comporte une photo, donc libre à vous de l'exiger, avant toute discussion.

- **Suis-je obligé de souffler dans l'éthylomètre?**

En aucun cas, et les raisons de votre refus ne regardent que vous.

- **Si je refuse, que se passera-t-il ?**

Le responsable du contrôle d'alcoolémie, ne pouvant avoir l'assurance de l'absence d'alcool dans votre organisme, vous relèvera de votre journée de service et vous serez dirigé vers un médecin, qui procèdera au prélèvement sanguin et déterminera le taux d'alcoolémie. Si une anomalie était constatée dans le résultat, l'agent serait pris en main pour suivre des soins appropriés.

- **Si j'accepte de souffler et que le résultat est au-dessus du taux, que se passe-t-il?**

Exactement la même chose que ci-dessus.

Des contrôles aux PS qui vont fortement irriter les ADC !

En effet, tout ceci ne ferait qu'augmenter votre stress, votre énervement, votre exaspération, les questions que vous pourriez vous poser... Bref, tout ce qui pourrait nuire gravement pour le reste de votre JS à votre concentration donc à votre conduite et à la sécurité du ferroviaire qui en dépend. Si, suite à ces contrôles vous ne vous sentez pas apte à assurer vos trains, demandez à être remplacé. Contrairement à un contrôle effectué à la suite d'un accident ou incident, ces contrôles ne peuvent déboucher, si besoin est, que sur des soins adaptés et en aucun cas sur une sanction.

Pour SUD-Rail, il faudrait une vraie campagne sur les addictions, avec des agents volontaires, des médecins et un programme d'aide sans sanction pour que les agents en difficulté se sentent à l'aise pour se soigner. La peur peut faire que des agents n'osent pas parler de leurs problèmes et conduise à des situations dangereuses.



La direction de la Traction recrute des mercenaires pour ses Pool Facs d'axe !

Depuis maintenant 10 ans, sévissent en Ile de France, des ADC décomplexés et chouchoutés par la direction, on parle bien évidemment du Pool Fac Transilien (PFTN).

La qualité première de ces « mercenaires » n'est pas la connaissance technique ou la maîtrise parfaite de la réglementation du travail mais l'impunité totale notamment pour briser des grèves mais aussi des droits de retraits (faisant suite à des agressions d'ADC) ...

La Direction de la Traction souhaite reproduire ce schéma au niveau national avec la création de Pool d'Appui Réseau (Nord-Est, Sud-Est et

Atlantique) car « le pilotage par détachement ne serait pas assez flexible ».

Ces Pools (PAR) seraient composés principalement d'ex détachés ayant fait preuve de « bonne volonté » pendant leur détachement

Chaque Pool serait composé de 30/40 agents multi compétences (TGV, IC, TER et même FRET) affectables à la semaine au grès des aléas de production ... ou des préavis de grève. La Direction de la Traction va regrouper dans une seule entité ces PAR, l'EAST (les essais) et le PNI (Pool National Infra), afin de constituer un vivier d'ADC conséquent et mobilisable...

SUD-Rail s'est toujours battu contre ces systèmes opaques qui créent des tensions entre cheminots dans les UP.

SUD-Rail revendique un principe simple : à taches équivalentes, salaires équivalents.

En IDF, la Direction Transilien, augmente sans cesse les effectifs du Pool Fac Transilien (80 en janvier 2018, 100 en juin) en puisant ces mercenaires dans les ET Parisiens (la plupart étant en sous-effectif).

La dernière trouvaille, rattacher au 1^{er} février le PAC Transilien (20 ADC) au Pool Fac Transilien pour créer une super entité directement dirigée par Transilien. Pour l'instant les missions seraient « étanches » d'après la direction, mais les JFC seraient communes et les CTT auraient des équipes mixtes.

SUD-Rail a mis en garde la direction qu'en mutualisant le Pool Fac avec le PAC, elle allait créer un amalgame entre des agents reconnus pour leurs compétences techniques et des « mercenaires » prêts à se goinfrer. **Aujourd'hui les ADC font confiance au PAC et l'appellent quand cela est nécessaire. Demain, si le PAC est mutualisé avec le PFTN, elle prend le risque de voir les ADC perdre cette confiance et cesser leurs appels vers cette nouvelle entité.**

Pour SUD-Rail il est inconcevable qu'une passerelle d'accès se crée entre ces 2 entités aux missions bien différentes.

DEPART HOO

Dans le cadre du fameux plan ROBIN (Robustesse Information), Pepy et sa bande lance une nouvelle mesure dénommée « Hoo ». La communication stigmatise les agents, en effet, elle leur fait porter la responsabilité de la plupart des retards qui sont pourtant le fruit de la politique gouvernementale et de la casse de notre entreprise par nos dirigeants. Accuser les cheminots de manque de rigueur est une insulte quand on voit les conditions déplorables dans lesquelles ils s'évertuent de donner un service public de qualité.

C'est le jeu de la communication dirons-nous, et comme cela fait bien longtemps que nos dirigeants n'ont plus aucune considération pour nous, cela ne les dérange plus de faire passer les « petits travailleurs » pour des incapables.

Il faudra donc faire partir les trains à la seconde prêt pour atteindre 90% de trains à « Hoo ». Pour des personnes qui sont dans leur bureau, cela doit tenir sur le papier, mais sur le terrain la réalité sera toute autre.

Pour SUD-Rail, il ne faut pas oublier que la sécurité est la priorité. Nous défendrons tous les agents qui respectent les procédures et qui subiraient des pressions de leurs chefs



CHANTAGE A LA CHARGE

Nous voyons de nouveau venir tous les types de chantage sur le devant de la scène.

Menace de perte de charge et risque de la concurrence, tout cela pour remettre en cause les accords locaux ,déroger à la réglementation voir même augmenter la productivité.

Ne rentrons pas dans le jeu de la direction, parlons aux collègues des autres dépôts, ne nous trompons pas d'ennemis.

Cela fait plusieurs années que nos responsables qui parlent de service public n'en n'ont plus rien à foutre. Ils pensent à leur carrière, ils veulent juste gratter pour se faire bien voir.

Regardez ce que l'entreprise a fait et continu de faire au FRET, c'est l'exemple même que les sacrifices demandés ne payent pas. Ce ne sont pas les conditions de travail ou la réglementation qui ont coulé le Fret, c'est la politique du gouvernement et de l'entreprise.

Pour SUD-Rail, il ne faut pas s'opposer entre nous, et si nous acceptons la remise en cause de nos conditions travail, nous serons toujours perdants à plus ou moins long terme.



MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES

La réglementation est le fruit d'une histoire souvent sanglante que nos dirigeants ont l'air d'oublier. Le projet **ROB.IN** (ROB pour robustesse et IN pour informations voyageurs) est le nouveau joujou qui est censé faire rouler les trains à l'heure et satisfaire les usagers en situations perturbées. Voilà quelques-unes des modifications réglementaires et idées de génie sur lesquelles nos technocrates travaillent.

- Plan de transport prédéfini en cas de gros incidents.
- Modification des règles du SAR : possibilité de ne pas s'arrêter et de se mettre en marche à vue .
- Modification de la coupure d'urgence.
- Modification de l'utilisation de la BCC et ne plus poser les pétards en cas d'incident PN.
- Ne plus aller reconnaître un signal.
- Modification des modalités du formulaire PERS.
- Modification réglementaire pour circuler avec un voyageur qui a fait un malaise.

Même si certains des points de ce projet que nous n'avons pas détaillé peuvent être intéressants, la plupart sont très dangereux.

Pour SUD-Rail, la direction va mettre en danger les travailleurs du rail et les usagers.

Certaines de ces procédures sont la base de notre métier et remettraient en cause toutes nos règles de sécurité .

La direction veut nous faire prendre des risques inconsidérés, si elle ne modifie pas son projet, nous devons prendre nos responsabilités.

LES REGLES QUI SAUVENT

La chasse est ouverte sous prétexte d'une campagne bidon sur la sécurité. Une distribution de petites cartes pour pouvoir mieux sanctionner les agents.

C'est le nouveau management SNCF, on fait une campagne nationale bateau, histoire de dire que la direction fait quelque chose, puis elle sanctionne.

Dans certaines régions les cartes sont distribuées contre émargement, nous vous demandons si cela n'est pas déjà fait, de **refuser d'émarger.**

La prévention ce n'est pas de donner des coups de bâton. La direction sort juste le parapluie et remet l'entière responsabilité sur les agents. Pourtant, la plupart du temps, c'est l'organisation de l'entreprise qui met en danger les cheminots.

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