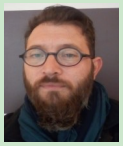
SUD-AX'TION

CSSCT du 15 Octobre 2019

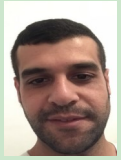
CSE axe TGV Sud Est

Paris Sud Est, Dijon, Lyon, Chambéry, Marseille, Montpellier



Christophe HUGUET

Stéphane BOULADE



Anasse BOUALLALI

Cameras Pietons

Attention a vous !

Après une première phase d'expérimentation dans 4 établissements de l'hexagone sur la période juillet-août, la direction passe la surmultiplié et s'apprête à équiper courant octobre 300 agents de 17 établissements différents et ce pour une période de 9 mois, soit jusqu'à juin 2020.

Sur l'axe qui nous concerne, l'axe TGV Sud-Est, c'est sur l'ESV TGV Rhône-Alpes que cet été, la direction a testé cette caméra sur 21 ASCT et Agents d'Escale de cet établissement. Et lors de cette CSSCT, la direction nous explique que l'expérimentation qui devait prendre fin continue finalement jusqu'à fin décembre. Elle nous a toutefois présenté son bilan de cette phase 1 sur l'établissement. Un bilan tronqué puisqu'1/3 des agents qui ont testé la caméra n'ont pas répondu au questionnaire de REX. Et aucun ASCT ayant accompagné un agent équipé de la caméra n'a été questionné *(y compris ceux qui l'ont déclenchée dans le cadre d'une agression).*

Le document projeté en séance mentionne que « *le port de la caméra a contribué à apaiser la situation* » pourtant quand on creuse les réponses des agents qui en étaient porteurs, ce n'est pas ce qui ressort ! La Présidente de la CSSCT corrige du coup : « *Non, effectivement, l'apport est neutre !* »

Plus globalement, il y a de quoi se poser des questions sur le fond comme sur la cadre juridique !
La Loi ne permet en effet pas d'équiper les cheminots de ces caméras ! La Loi LOM qui entre en application en plusieurs étapes permettra à partir de juillet 2020 que les salariés assermentés des entreprises de transport puissent être équipés de caméras piétons. Jusqu'à cette date, la SNCF est dans la plus parfaite illégalité. **Cela pose un réel problème pour les agents qui en sont équipés et qui s'exposent pénalement en cas de dépôt de plainte à leur encontre par un voyageur qui serait bien au fait de la Loi.**

La direction prétend aussi que ce déploiement a pour unique objectif de protéger les ASCT et agents d'Escale contre les agressions. **Pourtant, en cas de dépôt de plainte d'un voyageur contre un cheminot porteur de la caméra, la direction informe qu'elle remettra l'enregistrement à la Police !**

Mise au point sur les Accidents du Travail

Un débat a eu lieu sur la manière dont la direction traite actuellement les accidents du travail.
Tout semble en effet mis en œuvre pour culpabiliser les agents et leur reporter la faute lorsque ceux-ci sont victime d'un AT. Reconstitutions, Accompagnements pas au niveau, Contrôles d'alcoolémie et de produits psychoactifs, les agents ont vraiment l'impression que tout est fait pour les décourager de déclarer leur Accident du Travail. **Pour SUD-Rail, c'est inadmissible et cela démontre que la direction ne souhaite pas régler les problème de sécurité, sureté, etc…, mais souhaite simplement faire chuter les chiffres d'AT coute que coute ! SUD-Rail appelle les agents à ne pas se laisser intimider et à ne pas céder aux pressions, ni se soumettre aux 4 volontés de certains dirigeants. Contactez un élu SUD-Rail en cas de difficulté concernant une déclaration d'AT !**

Travail de nuit... sible !

Depuis quelques années, la direction impose de plus en plus de roulements comportant des nuits, notamment au matériel.

Les décideurs *(globalement de journée)* qui placent la maintenance de nuit pour des raisons purement comptables occultent complètement leur responsabilité sur les questions de déséquilibre vie professionnelle / vie de famille, de déficit de sommeil et de conséquences sur la santé ou de conditions de travail.

Dernier exemple en date : lors de l'instauration d'un roulement à plus de 122 nuits/an à Conflans (TSEE), la direction locale avait consentie, sous la pression des agents et du CHSCT, des actions de prévention. Ces actions portaient sur l'identification des travaux les plus pénibles et leur programmation, l'aménagement des salles et des temps de repos, la gestion de situation de fatigue, la sécurité routière. Le service de santé au travail devait également aider sur la gestion des cycles éveil / sommeil et le maintien de l'équilibre alimentaire au sein de ce roulement Jour/Nuit/Nuit.

Malgré les engagements, au terme d'une année d'application de ce roulement, quasiment aucune action n'a avancé *(exception faite des horaires de navette, pour amener les cheminots au boulot).* Depuis un an, la fatigue et l'usure se sont pourtant bien installées !

Pour SUD Rail, ce mépris de la direction doit cesser ; elle doit appliquer son obligation de prévention et de protection de la santé des salariés. D'autant plus lorsque l'on sait, puisque de nombreuses études l'ont démontré, que le travail de nuit accroît les risques de cancer et réduit considérablement l'espérance de vie !

Les cheminots toujours exposés a l'amiante...
... Et a l'indifference !

Suite à la découverte, cet été, d'un nouveau matériau amianté dans un TGV, la direction a pris ses mesures visant à rassurer tout le monde et surtout pour que la production continue comme avant.

Face à cette situation, SUD-Rail a posé un droit d'alerte pour réclamer de vraies mesures d'air, des consignes de protection en cas d'intervention, des reconnaissances d'exposition et des suivis médicaux.

Le CSE, saisi, a validé les mesures de prélèvement.

La CSSCT s'est réunie deux fois et une troisième réunion est programmée. **SUD-Rail y portera de nouveau la voix des agents exposés.**

Hors de question de laisser la direction traiter ce sujet par dessus la jambe !

reconnu d'intérêt public sud

Appel chef de bord !

Après son déploiement sur la relation Paris–Lyon depuis février, **la direction expérimente depuis fin juin cette application sur la relation Paris-Perpignan.**

30 aller-retours quotidiens sont concernés et ce sont les contrôleurs de Paris Gare de Lyon et de Montpellier à qui la direction demande de répondre aux demandes des voyageurs qui les sollicitent à bord !

D'après la direction, **il y a 0,13 sollicitations par TGV** et 50 % des demandes exprimées par les voyageurs sont traitées. **Ouahou !!! Quelle affaire ! Encore une invention qui a l'air indispensable !!!**

Les contrôleurs qui ont déjà été sollicités mettent en avant le manque de moyens et de temps pour répondre à ces demandes en plus de leurs missions.

Dans le dossier de présentation de la direction, vl'là qu'elle cite Meetic et Airbnb pour modèle !
Décidément, nos dirigeants regorgent d'idées sensationnelles !

La direction souhaite poursuivre la phase de test durant encore quelques mois. Ben voyons !!!

Les 10 TGV sensibles sur l'axe

Ces 10 TGV sont ceux qui ont été classés sensibles par la direction car considérés dangereux...

⇒ 6180 : Nice 16h57 – Paris Lyon 23h06.
⇒ 6810/1 : Lyon Part Dieu 12h10 – Toulouse 16h17.
⇒ 6168 : Nice 15h41 – Paris Lyon 21h54.
⇒ 6174 : Menton 9h24 – Paris Lyon 16h21.
⇒ 6858 : Montpellier St Roch 9h51 – Lyon Perrache 11h44.
⇒ 6806 : Nice 17h23 – Lyon Perrache 22h03
⇒ 6212 : Montpellier St Roch 14h24 – Paris Lyon 17h53
⇒ 6176 : Nice 10h57 – Pairs Lyon 16h59.
⇒ 5316/7 : Le Havre 7h53 – Marseille 14h30.
⇒ 6169 : Paris Lyon 16h02 – Nice 22h08.

Le mystere des cadres d'organisation !?!

SUD-Rail a contraint la direction, règlement à l'appui, à enfin accepter de remettre les cadres d'organisation des établissements aux représentants du personnel.
Il s'agit de la photographie de chaque établissement avec les postes prévus et les régimes de travail et qualifications liés à ces postes.
Il aura fallu 8 mois de bataille pour enfin faire cracher ces éléments à la direction !
Qu'a-t-elle à cacher ? Des postes non tenus ? Des notations non réalisés ?
Nous le saurons bientôt ! **Les militants SUD-Rail vont s'atteler à une analyse pointue de ces documents et de la situation sur chaque établissement !**

Autorisations de depart des trains

Toutes les remontées terrain montrent que la modification de la procédure des autorisations de départ est traitée avec le plus grand amateurisme par la direction !
Aucune prise en charge digne de ce nom des agents qui vont voir leur métier amputé d'une partie importante de leurs missions quand leur poste n'est pas tout simplement supprimé.
Une formation des conducteurs incomplète et qui ne répond pas aux questions posées alors que toutes les responsabilités seront concentrées sur leurs épaules.
Il est irresponsable de basculer le 15 décembre dans ces conditions.

Pour SUD-Rail, c'est bien le retrait de ce projet que nous réclamons !

La direction pas credible sur le fameux Gilet Rouge Inoui

Alors que de nombreux ASCT refusent de porter le gilet rouge Inouï, la direction explique que ce gilet a été déployé pour répondre à la demande de beaucoup d'agents. Si si, ils l'ont dit tout à fait sérieusement !

Ils ont même osé prétendre que les agents Inouï se plaignaient de ne pas avoir un gilet identifiable comme les agents Ouigo, eux, en disposent... (?!?) La direction a même reçu le renfort de la CFDT qui a expliqué que le déploiement de ce gilet, c'était bien, que c'était même parfait bien que les poches du gilet pouvaient être améliorées.

SUD-Rail a pointé de nombreux problèmes lors de cette CSSCT :

⇒ La direction n'a pas procédé à la moindre évaluation des risques sur le sujet, notamment en terme de sureté ; ce qui est pourtant une obligation légale avant un tel déploiement !

⇒ La direction n'a pas présenté le dossier en CSE !

⇒ La direction acte sur certains axes que le gilet n'est pas obligatoire ni imposé aux ASCT et explique l'inverse sur l'axe TGV Sud-Est.

Face à ces manquements et incohérences, SUD-Rail a réclamé le gel de ce dossier tant que la direction n'aura pas rempli ses obligations légales citées ci-dessus. Aussi SUD-Rail refuse quoi qu'il arrive que ce gilet soit imposé aux ASCT !

Les informations SSCT vous sont communiquées par vos représentants SUD ! Prochaines réunions de la CSSCT les 20 et 21 novembre : Faites part de vos questions ou difficultés rencontrées aux militants SUD.