

# **Pour quand ? Pour qui ?**

Si le gouvernement accepte la proposition de la SNCF sur une charge Intercités avec deux destinations pour le bassin lyonnais, Nancy et Toulouse, pour le Service annuel 2023, nous aurons prochainement des discutions avec la direction pour

Cette charge nouvelle peut permettre de débloquer la situation actuelle d'un parcours pro qui n'a plus de sens pour la majorité d'entre nous, sans détruire ce que certains roulements ont déjà.

Pour ce faire nous devrons répondre à plusieurs questions :

- → Doit-elle être incorporée dans des roulements déjà existants ?
- → Doit-il être dans la succession des roulements donnant accès au TGV ou être un roulement pour ceux qui ne veulent pas y

Comme à son habitude, SUD-Rail va interroger le maximum d'ADC, pour savoir ce qu'ils en pensent, et c'est en réunion de section qu'une position sera arrêté et défendu auprès de la direction, afin de satisfaire le plus grand nombre des agents et de profiter de ces rares moments ou l'on peut corriger les erreurs d'une direction tournée vers la productivité, ne se d'évolution souciant des conditions de travail, professionnelle, de diversité dans les roulements ou hiérarchisation des primes de traction.

SUD-Rail vous invite à venir vous exprimer sur ce sujet lors des permanences à LPR, et à LYD, ou par mail à l'adresse :

tractaction.sudrail@gmail.com



## L'appétit des ogres européens

Après la compagnie publique italienne Trenitalia, c'est au tour de son homologue espagnole Renfe de s'attaquer au marché français. L'opérateur ferroviaire vient d'annoncer qu'il entamait les démarches en vue de l'ouverture prochaine d'une succursale à Paris. Il vise la grande vitesse sur le Paris-Lyon-Marseille et les trains régionaux. Cette décision a été approuvée par son conseil d'administration le 27 septembre, et une demande a été transmise au ministère des Finances espagnol pour valider le projet.

#### SIRIUS commence-t-il à nous coûter cher ?

On s'est tous habitué à travailler avec, mais depuis la mise en place de SIRIUS, pas mal de postes ont été supprimés. SUD-Rail l'avait prédit et malheureusement, on voit bien que les équipes MS se sont réduites et ce n'est pas un hasard.

Puis la fin du FLASH/FLS n'a fait qu'accentuer cette tendance.

Mais chaque nouvelle version, chaque nouveauté a un coup. Ce sont des entreprises privées qui les développent et qui font payer des centaines d'euros par ADC et par ans à la direction traction et/ou aux activités puisque ce sont elles qui ont de plus en plus la main Le FRFT la traction. commence même se désolidariser.

Plus le projet se développe, plus nous voyons apparaitre des « aides » AMI, opti-conduite S'AI REUSSI À NOUS PROGRAMMER POUR FAIRE FAIRE AUX HUMAINS LE BOULOT DE MERDE À NOTRE PLACE!...

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE C'ETAIT POURTANT

UNE BONNE IDÉE AU DÉPART...

des « aides » AMI, opti-conduite, ... Qui ne font que participer à la déqualification du métier de conducteur.

Et d'autres qui nous facilitent tellement la vie, que certains ne passent plus dans les dépôts à leur prise de service : Sirius web,

SUD-Rail, sans dogmatisme, a toujours été contre le projet SIRIUS, car connaissant l'entreprise, nous nous doutions qu'il y avait un piège. Si la direction investit autant d'argent, il y a forcément une raison.

Déqualification du métier, suppression de personnel : oui SIRIUS commence à nous couter cher !



#### Le juteux marché public ferroviaire

La Renfe vise aussi le marché des trains régionaux avec des candidatures aux appels d'offres publics dans les régions Grand-Est et Hauts-de-France. Les premiers tronçons dans les Hauts-de-France seront ouverts à la concurrence fin 2023, entre Paris et Beauvais, autour d'Amiens et autour de Saint-Pol-sur-Ternoise (Pas-de-Calais), tout comme dans le Grand-Est, entre Strasbourg, Saint-Dié-des-Vosges et Epinal.



#### L'accident Boulzicourt : Modif Matériel

Sur les AGC, le planning de modification de maintien de l'alimentation de la radio temporisée pour émettre SAL/SAR sur les batteries du train est tenu. 300 rames effectuées à date et la fin pour mars 2022.

Sur les Régio 2N la modification électrique est terminée.

Sur les Régiolis la modification électrique sera terminée en octobre 2022, à date 202 EM sont modifiés.

En revanche, le renforcement des capots des coupleurs ne se fera pas préventivement, mais lors du cycle normal d'entretien des attelages des EM ou dès lors que le capot est accidenté.

Doit-on y voir le risque calculé?

#### L'accident Boulzicourt : Modif Traction

L'enrichissement de la fonctionnalité « ARES » est effectué.

Mise en place d'une nouvelle gestuelle pour les tractionnaires en cas de collision, FU/SAR/SAL (plus de sifflet, même si pas de couverture GSMR) lors d'une JFC. Cette mise en œuvre sera applicable au 13 juin 2021.

SUD-Rail dénonce la déqualification des ADC en imposant des gestes réflexes qui enlèvent le libre choix de l'ADC (SAR obligatoire même sur ligne non équipée radio ce qui est absurde). Pour les ADC en cas de collision l'utilisation du sifflet est importante, car il peut sauver des vies. Le changement d'une procédure d'urgence, enseignée en formation initiale, n'est pas évident, surtout lorsqu'elle est perçue comme absurde.

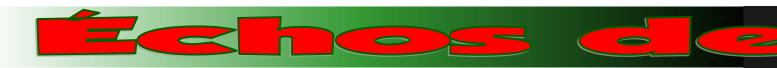
# L'accident Boulzicourt : Modif Complémentaire

Dispositif alternatif de transmission automatique du SAR par smartphone (Samsung XCOVER 4S) : via une application insérée dans le smartphone de l'ADC. SNCF Voyageur discute avec Réseau pour orienter sur le réseau LTE au lieu de celui du GSM-R.

Le Smartphone serait positionné sur un support.

Le signal SAR émis par le téléphone sera différent de celui envoyé par le GSM-R avec une réaction différente de l'AC.

Les tests vont être effectués mi 2021 pour un déploiement envisagé pour 2022.



# Baisse de charge TGV

Les changements de services se suivent et se ressemblent, après la perte de la RAD Infra, c'est au tour de 2 demi-tours Lyon Paris de partir suite à l'arrivée du premier concurrent privé sur LGV : Trenitalia.

Et malheureusement, plus les nouveaux acteurs vont arriver, pire ça sera.

#### Déménagement de Portes à valence gare

Le déménagement est toujours prévu pour le changement de service (le 12 décembre 2021). Il y a encore beaucoup de problèmes à résoudre comme le parking, la prime de mobilité, etc. Pour l'instant, les négociations sont en cours. Pour SUD -Rail, qui est contre ce déménagement, nous exigerons que l'ensemble des ADC soient éligibles à cette prime.

Petit conseil : pour vos

# Déménagement de LBX à LYD gare

Pour l'instant, les travaux n'avancent pas, si les ASCT de s'en occuper!
TGV ont pu prendre possession de leur nouvelle UO, le déménagement, prévu initialement pour le changement de service 2022, a été reporté. Attendrons-nous le Service annuel 2023 pour aménager avec les ASCT, ou peut-être est-ce un projet qui ne verra jamais le jour!

SUD-Rail reste vigilant sur ce sujet et vous tiendra informé des avancés.

# Problème de couchage

De nombreuses remontées sur les lieux de RHR ont été signalées à la direction ces derniers mois. Problème de propreté à Bourgoin-Jallieu, à Grenoble, et à Saint André le gaz, problème de bruit dans les chambres du fait des stationnements trop proches d'engin moteur à Roanne.

La direction bien qu'elle soit informée par les bulletins de service des ADC ou des rapports des ASCT ne fait rien! Les élus SUD-Rail ont interpelé les patrons, qui se sont déchargés sur les DDL et les RPX. Bref personne ne veut prendre ce sujet à bras le corps.

SUD-Rail va déposer une DCI sur ce sujet, mais nous vous rappelons que lorsque vous prenez votre RHR, si le lieu de couchage n'est pas propre ou est bruyant, vous appelez le permanent et vous vous remettez en service le temps que la situation soit réglée, et s'il n'y a pas de solution c'est retour à la maison



déménagements, ne

demander pas à KRONO



## Conducteur Moniteur: Picsou DRH de l'ET TGV SE

De nombreux conducteurs qui participent activement à la formation des futurs Tégévisyes nous ont fait remonter que les primes de conducteur moniteur ne leur sont pas payées. Nous avons interpellé le DRH de l'ET qui nous a confirmé qu'il ne prévoit le paiement de cette indemnité que pour les écoles TA ou TB. On croit rêver ! Ce dernier nous a répondu que les conducteurs moniteurs peuvent demander à leur DPX une gratification exceptionnelle, car pour lui cete prime ne peut pas se limiter à seulement cocher une case. Il est demandé aux DPX d'évaluer le niveau de « performance » du conducteur moniteur qui en fait la demande.

Pour SUD-Rail tous les conducteurs moniteurs doivent bénéficier d'une prime jusye et systématique. Cela montre une nouvelle fois que le mepris de notre direction est à tous les niveau.....

#### Création d'un Pool FAC TGV

La rumeur circulait sur radio ballast, c'est officiel! Voyages crée son pool fac de Tégévistes qu'elle va appeler « Entité d'Appui Traction Voyageurs (EAT-V) ». Ce pool fac serait rattaché à Paris Est et composé de 15 ADC, 1 CUP,1 GM et 1 DPX (5 ADC pour notre ET). Ce pool est soi-disant créé pour contribuer aux pics de charge de tous les axes (pointes neiges, pics d'été Méditerranée, Océan, braderie de Lille, marché de Noel...) mais soyons lucides la direction souhaite



aussi des ADC mobilisables pendant les conflits. De l'aveu même de la Direction de Voyages la part des JS supprimées pour Journées Non Couvertes ADC est nulle ou quasi nulle, ce qui démontre que le sous-effectif n'est pas la cause de la création de cette entité.

Le pilotage de l'affectation des agents serait effectué en pré opérationnel par la DOI (Direction des Opérations industrielles) Voyages. Forcement notre OS est opposée à la création de ce type de pool fac que l'on connait bien comme par exemple à Transilien. La création et la mutualisation des effectifs pourraient avoir des conséquences négatives pour les parcours professionnels des ADC et pour les passerelles entre les différentes activités.

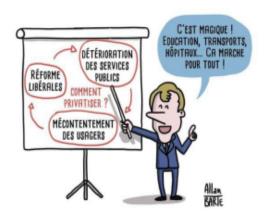
SUD-Rail redoute que « les JS les moins contraignantes » ou les plus rémunératrices soient attribuées aux ADC de l'EAT-V au détriment des autres agents comme c'est les cas pour les DPX qui assurent des JS. Alors que dans de nombreux roulements TGV les primes de traction s'effondrent, il serait vraiment mal venu que les agents de cette entité génèrent des primes beaucoup plus importantes. Nous demandons un suivi et une totale transparence de ces éléments.



## Dispositif d'aide à la mise en mouvement

Après la mise en test sur la Gare Lyon Part-Dieu du DAMM, sans faire de retour d'expérience sérieux, la direction nationale compte le déployer dans la plupart des « grandes gares » de France. Malheureusement comme souvent depuis des mois, l'amateurisme, les approximations et la recherche de productivité ont créé une situation dangereuse sur Paris Gare de Lyon.

#### MASTER CLASS «DÉZINGAGE DU SERVICE PUBLIC»



#### Une mise en service désastreuse

La mise en service du DAMM en gare de Lyon a été catastrophique :

- → cibles trop petites
- → mauvaises implantations
- → impossibilité de voir le DAMM...

Pour rappel, le DAMM est un dispositif pour l'autorisation de mise en mouvement des conducteurs qui, au passage, permet de supprimer bon nombre d'agents au sol, fait une nouvelle fois, reposer le maximum de responsabilité sur le seul conducteur.

De nombreuses alertes ont été faites via les représentant-e-s du personnel dans les différentes activités et SA. La plus importante relatait une visibilité des DAMM quasiment impossible en cas de trains « court ».

Preuve que l'éclatement de l'entreprise est dangereux, les SA ont été incapables de trouver une solution et pire, des notes de service différentes ont été écrites par 3 activités. Aucune de ces notes ne correspondant à la règlementation en vigueur. La formation et les textes règlementaires des ASCT et agents d'escale n'ont pas été non plus à la hauteur des enjeux en matière de sécurité et des changements en matière de « gestes métier ».

Dans la même « logique », un agent travaillant pour Transilien n'avait pas les mêmes prescriptions selon son établissement d'attache.

Un ADC devait descendre de sa cabine pour aller voir l'état du DAMM tandis qu'un autre devait se conformer aux instructions de l'agent circulation.

#### La direction revient à la raison

Devant cette situation inacceptable, la fédération SUD-Rail a posé une DCI nationale sur le sujet. En absence d'arguments valables et avouant à demi-mot la situation dangereuse et non règlementaire, la direction rétropédale 2 semaines après la mise en place du DAMM à Paris Gare de Lyon. Les agents de conduite auront donc en cas de non visibilité du DAMM, l'AuM par l'agent circulation et cette procédure sera la même pour toutes les activités.

Pour la fédération SUD-Rail, il est malheureux de devoir poser une DCI pour que la réglementation et la sécurité soient respectées. L'unicité des procédures ne doit jamais être remis en cause.

La recherche de la productivité et de la rentabilité n'a pas de place dans le système ferroviaire. Les accidents de ces dernières années auraient dû servir de leçon. Le gouvernement et la SNCF doivent arrêter le démantèlement de l'entreprise publique et au contraire prendre des engagements fort pour l'écologie et la sécurité des circulations.



#### Suspension du déploiement du DAMM

Lors de cette DCI, la direction nous a aussi annoncé le figeage des installations de DAMM dans les autres gares. En effet, la mise en service catastrophique sur gare de Lyon a calmé les ardeurs des plus grands défenseurs de « l'innovation ». Nos dirigeants vont donc attendre les résultats des études sur cette gare afin de déployer intelligemment les DAMM sur les autres gares. Pour l'instant aucune mise en service de DAMM n'est prévue dans les 3 prochains mois, 62 gares au total sont prévues entre 2021 et 2024.

Les réflexions sur gare de Lyon sont multiples :

- → Taille des DAMM.
- → Nouveaux positionnements.
- → Augmentation du nombre de DAMM.

La situation va donc perdurer de nombreux mois avec cette situation d'urgence qui n'est confortable pour personne, le temps que les travaux soient faits, que ce soit dans le poste d'aiguillage qui se retrouve avec beaucoup d'appels supplémentaires ou pour les ADC qui se retrouvent avec une situation qui augmente le risque d'erreur.



# Retour des agents sédentaires

La fédération SUD-Rail a comme principale demande le retour à une procédure incluant les agents sédentaires. La mise en place des DAMM est comme l'EAS une attaque à l'encontre des cheminot-e-s et de la sécurité des circulations. Les suppressions de postes à tout-va sont une ineptie pour le service public, la sécurité des personnes et des circulations. La suppression des agents au sol enlève des boucles de sécurité et laisse l'entière responsabilité des procédures sur le peu d'agents qui restent sur le terrain. Nous demandons aussi la mise en place de vraies formations et la mise à jour cohérente et partagée des référentiels pour les ASCT et les agents d'escale. Le rythme effréné des restructurations et des nouvelles procédures remet en cause les fondamentaux des métiers qui méritent plus qu'une note de service ou une information lors d'un point 5 minutes.

La vitesse des réorganisations et les attaques à l'encontre des cheminot-e-s doivent cesser au risque d'avoir un service public complètement démantelé et dangereux dans peu de temps. Une réponse forte des cheminot-e-s est donc à attendre très rapidement. La fédération SUD-Rail fera tout pour créer un rapport de force large à la rentrée pour faire cesser les attaques du gouvernement et de la direction

# Tract-Actions

# Il y a 40 ans, sans monopole public, il n'y aurait jamais eu de TGV !

# Le TGV, un projet 100% public.

En 1971, le gouvernement français décide le lancement d'un train à grande vitesse.

La crise pétrolière de 1973 fera passer le projet d'un train thermique à un train purement électrique.

Les ingénieurs d'Alstom et de la SNCF, travaillèrent d'arrachent pied pour qu'en 1981 le premier TGV soit lancé entre Paris et Lyon.

Chaque gouvernement voulant lancer sa ligne TGV et chaque député-maire avoir sa gare TGV, il a été construit 2600 KM de LGV et plus de 200 gares sont desservies par les TGV.

Résultats des courses, la SNCF a été endettée à hauteur de 60 milliards d'euros en 2019. Car l'État, pourtant propriétaire des voies et décisionnaires dans la construction des lignes TGV, a reporté les couts de constructions et les emprunts sur les comptes de la SNCF. C'est un peu comme si on avait facturé les routes et les autoroutes à Peugeot, Renault, Citroën... Inimaginable pour la route, mais réalisé pour le ferroviaire.

Avec les dégâts que l'on sait en termes d'endettement pour l'entreprise. Pour mieux dire que le statut des cheminot-es plombe les comptes de l'entreprise!

La concurrence au TGV va entrainer une baisse du trafic TGV le trafic TGV est ouvert à la concurrence depuis décembre 2020.



40 ans après les premiers TGV, les premiers concurrents de la SNCF vont faire circuler leur train. La première à ouvrir le bal sera la compagnie Thello, filiale du groupe public ferroviaire italien qui, après avoir repoussé ses premières circulations pour cause de covid, fera circuler des TGV Paris/Lyon en novembre 2021.

Aujourd'hui, la SNCF annonce que, hors Covid, 6 TGV sur 10 perdent de l'argent.

Mais où nos dirigeants ne voient que la rentabilité financière de l'activité, nous considérons que le TGV contribue à l'aménagement du territoire. Or, avec l'arrivée de la concurrence qui se positionnera uniquement sur les marchés rentables, la SNCF aura désormais les mains libres pour faire de même. Elle le fait en annonçant déjà une baisse de son trafic TGV. Certaines dessertes disparaitront et, à terme, certaines circulations également.

En d'autres termes, il faut bien comprendre que, si rien n'est fait, l'arrivée de la concurrence va entrainer... une baisse du nombre de trains TGV en France.

Alors même qu'un désastre écologique se profile avec le réchauffement climatique et qu'il devient urgent d'engager une véritable politique de transferts vers le rail, la concurrence va affaiblir le TGV, comme elle a affaibli le Fret en divisant sont trafic part 2, depuis son arrivée.