

## DROIT D'ALERTE AMIANTE BATIMENT 35

Malgré les nombreux scandales qu'a connus notre pays sur le sujet de l'amiante, l'Entreprise continue à traiter le sujet à la légère et de nombreux cas qui exposent les agents au risque amiante sont remontés.

Fin août, lors de la démolition d'un bâtiment amiante au TMV, des agents qui travaillaient dans un bâtiment à proximité ont été exposés à de la poussière.

**SUD-Rail a donc posé un droit d'alerte pour répondre aux questions légitimes des agents du TMV et pour que la Direction prenne ses responsabilités sur la mauvaise gestion de ces travaux.**

La Direction la main sur le cœur nous annonce que toutes les procédures prévues par la loi ont été respectées, que le bâtiment a été entièrement désamianté sauf le toit. Que cette procédure de faire tomber le bâtiment avec de l'amiante sur le toit ne serait pas problématique car cette amiante « ne serait pas volatile ». La Direction a quand même reconnu que même si les protocoles étaient respectés, elle aurait dû prévoir que les agents ne soient pas présents lors de la démolition du bâtiment voisin.

Nous avons donc demandé à la Direction du TMV de faire des analyses sur la poussière dans le bâtiment, elle a fait effectuer ces mesures dans l'air car selon elle, ce sont les règles. Les mesures dans l'air sont revenues négatives à la présence d'amiante. Nous avons aussi demandé que tous les agents concernés soient reçus par la médecine du travail.

## BUS DE SUBSTITUTION

SUD-Rail est intervenu sur les bus de substitution avec les travaux sur les lignes D et R qui coïncidaient avec des matchs de la coupe du monde de rugby. Après avoir interpellé à de nombreuses reprises les dirigeants, nous nous sommes aperçus qu'aucun bus supplémentaire n'était prévu, pourtant avec les matchs au Stade de France ainsi que la Fan Zone de la Concorde, il ne fallait pas être un génie pour se douter que le nombre d'usagers désirant prendre ces bus augmenterait. Nous avons donc expliqué à nos dirigeants qu'il était hors de question que les agents de la DED Civ qui se retrouvaient seuls sur le terrain aient à gérer des situations conflictuelles et à risquer des agressions suite à une organisation défailante de l'entreprise. **Suite à notre intervention, la Direction a ajouté 17 bus de réserve supplémentaires qui ont été positionnés sur différents sites de la ligne.**



## RER NG

La mise en service du RER NG est encore repoussée pour au mieux octobre 2024 mais plus vraisemblablement au SA2025 sur la partie Creil-Corbeil. La décision sera prise par IDFM le 18 octobre. De toute façon, l'autorisation de circulation sur le réseau RATP est prévue pour août 2024.

Pour l'instant, les 2 premières rames sont en état train 4, les 2 qui arrivent sont en état train 5, donc les 2 premières rames nécessiteront un rétrofit (rénovation).

**Pour l'instant, le baissez-panto automatique n'est pas encore opérationnel et le sera sûrement sur l'état train 6, on se pose quand même la question comment un truc qui fonctionne depuis plus de 30 ans sur les Z2N est si complexe à mettre en place maintenant...**

Les rames ne sont toujours pas équipées du GDI et ont des problèmes d'à-coups lors des freinages à cause des renvois de courant dans la caténaire.

Il y aura normalement 15 rames livrées pour fin 2024 et les premières formations conducteurs devraient avoir lieu en septembre 2024. Il y a des discussions actuellement pour savoir quels sites seront formés en premier, une seule chose est quasi-sûre, c'est que Creil sera dans les premiers.

SUD-Rail a posé de nouvelles questions sur :

- La porte d'accès cabine : le joint a été changé et a l'air d'être efficace, et une modification pour éviter le risque d'intrusion est en cours.
- Le projet SEVAC (micro en cabine) sera désactivé car ne respectant pas les textes en vigueur, la direction a fait une demande de modification pour l'activer, nous sommes en désaccord sur ce sujet.
- Le filmage des portes d'accès cabine qui donnent sur les quais va être effectué, 2 solutions vont être testées (film polymère ou film solaire).

## PRISE DE PAROLE EML

Un droit d'alerte unitaire a été posé sur les prises de parole des EML dans les trains.

La Direction s'est rendu compte qu'après la mise en place de Relation Client et la suppression de guichets dans les gares, les usagers étaient en manque d'information. Cela pourrait presque être marrant si les cheminots et usagers n'avaient pas mené plusieurs actions contre ce projet pour avertir la Direction...

Donc la Direction a décidé de faire une expérimentation pour que les EML prennent la parole dans les rames pour pallier aux restructurations imposées par l'Entreprise.

On rajoute toujours plus de missions aux agents, avec un risque d'agression de plus en plus fort. La Direction doit changer de stratégie plutôt que vouloir toujours en faire faire plus aux agents.

Lors de la CSSCT qui a suivi le droit d'alerte, il a été acté :

- **Que les équipes EML soient équipées de clé Denys pour le repli en cabine de conduite si la situation l'exige.**
- **Que l'expérimentation ne se fasse que sur la ligne R et sur du matériel Régio2N.**
- **Qu'un REX sera réalisé en janvier 2024.**

Quoi qu'il en soit, la Direction a fait preuve d'amateurisme sur ce projet, les documents de présentation n'étaient pas bons et une grosse partie des questions posées par les délégations étaient sans réponse. Nous avons aussi fait des propositions que la Direction a refusées. Nous allons continuer à suivre ce dossier. N'hésitez pas à nous contacter sur ce sujet.

## AMIANTE Z2N

Nous avons posé une CSSCT extra sur les Z2N car Joncherolles avait présenté un nouveau mode opératoire pour présence d'amiante sur les voitures VB2N. En effet, dans les compartiments lumière et chauffage de ces voitures se trouve de l'isolant qui contient encore de l'amiante. Le sujet va être traité en novembre car il y a eu une incompréhension entre Joncherolles et le TMV... **Quoi qu'il en soit , nous allons suivre cette problématique « santé » pour que tous les agents aient les mesures de protection et le suivi médical nécessaires.**

## VIGIPIRATE / PROCEDURE BAGAGE OUBLIE

Avec l'actualité, le plan Vigipirate a été réhaussé, la Direction communique sur le port du carmillon, la vigilance sur les accès etc...

Par contre pour réparer des portes d'accès aux locaux qui ne fonctionnent plus depuis des semaines, personne n'arrive à régler les problèmes. C'est toujours le même soucis entre la com' et la réalité du terrain...

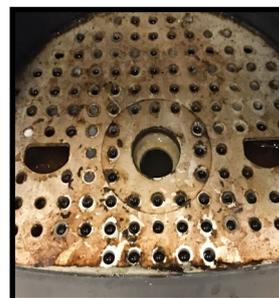
La procédure « discernement » est quand à elle suspendue jusqu'à nouvel ordre. Par contre, nous avons évoqué le cas de la procédure « bagage revendiqué » qui pour nous est dangereuse. Pour SUD-Rail, rien ne garantit aux agents qu'ils ne prennent pas de risque et rien n'empêche un fou de revendiquer un colis qui est dangereux. Pour la Direction pas de danger, c'est bien connu, un fou a toute sa tête et s'il revendique un colis, c'est que celui-ci est inoffensif.

Au delà de cette interrogation, la procédure laisse à désirer, pas d'information claire sur le lieu, un colis qui fait un voyage d'une heure... Les agents ne sont légitimement pas rassurés, nous avons donc demandé à ce que ceux qui ne se sentent pas puissent appliquer la procédure qui leur semble la plus adéquate. **La Direction a confirmé qu'il n'y aurait pas de « représailles » si les agents refusaient de récupérer le bagage s'ils ne se sentaient pas.** La Direction va aussi retravailler la procédure notamment avec le COT et la SUGE.

## FONTAINES A EAU

Malgré un droit d'alerte déjà posé sur le sujet ainsi que des DCI, des problèmes remontent encore.

La Direction a acté le passage du prestataire tous les 3 mois, SUD-Rail a refusé de confier le nettoyage courant au personnel de ménage suite à d'anciens problèmes d'hygiène que personne ne veut risquer de voir se reproduire, surtout que ce personnel n'a ni les produits ni le matériel nécessaires pour cela. Merci de nous faire remonter les problèmes rencontrés comme ce fut le cas sur la fontaine de l'OCB qui était dans un état déplorable avec en plus l'arrivée de moucherons dans les locaux.



## INCIDENT CATENAIRE JUILLET

SUD-Rail a déposé une demande de CSSCT extra sur l'incident du 26 juillet 2023 aux alentours de Brunoy suite aux différentes problématiques de gestion.

Lors de la circulation d'un train sur la voie 2 aux alentours de Brunoy, l'ADC entend un bruit en toiture et constate une disjonction avec une absence de tension ligne. Après avoir effectué les gestes d'urgence, il demande une PERS afin de pouvoir effectuer une visite en toute sécurité. Pour préserver les batteries, l'ADC est passé sur le mode « secours radio ». Il aura fallu 1h20 pour obtenir la PERS ce qui a engendré une vingtaine de SAI et des malaises voyageurs vu les conditions météorologiques. L'agent a voulu de nouveau activer le SAR avec la radio en mode secours mais aucune réaction de la radio. L'ADC a immédiatement sollicité le train arrêté à son niveau sur la voie 1bis pour effectuer la procédure SAR afin d'éviter un suraccident. **La radio est en cours d'expertise car lors des tests effectués en centre de maintenance tout a fonctionné normalement.** La Direction annonce également qu'une nouvelle communication sur la procédure « secours radio » sera mise en place.

Il y a eu plusieurs intervenants sur place comme l'astreinte Infra, CIL et RO qui ne se sont pas présentés immédiatement au conducteur afin de lui apporter un appui dans la gestion de l'incident. Après sa visite il a pu constater que l'ensemble des pantographes étaient HS et que s'il avait remonté les pantographes comme cela lui avait été demandé par plusieurs interlocuteurs et à de multiples reprises il aurait tout arraché. Le professionnalisme de l'ADC a permis de sauvegarder la caténaire.

Du côté de la salle de crise, il y a bien des choses à revoir. **Tout d'abord nous avons pu remonter le fait qu'il y a eu un manque criant d'information auprès des agents sur le terrain pour informer les voyageurs mais également une reprise annoncée du trafic bien trop optimiste.** Nous le savons, une PERS est très longue à obtenir et il n'est pas possible d'annoncer une reprise sur ce type d'incident au bout de 30 min. Le plan de transport adapté n'a pas été également respecté pourtant des scénarios-types prédéfinis ne prévoient pas la circulation détournée des trains ZACO par Corbeil. 7 trains ZACO sont passés par la branche Corbeil, **cela a engendré une saturation du trafic et des SAI. Voilà une belle façon de mettre la pagaille sur tout le SUD de la ligne.** La Direction du COT reconnaît ses erreurs, un REX a été réalisé pour que ce genre de situation ne se reproduise plus et il en ressort de nombreuses pistes de progrès.

Espérons que cet évènement permette vraiment d'améliorer les choses afin que les agents sur le terrain ne se retrouvent pas à nouveau démunis face aux voyageurs.

## CONTRAT SECU

L'entreprise qui avait le contrat de sécurité sur l'ensemble des lignes D et R a mis la clé sous la porte au mois de juin.

Le contrat a été repris par une autre société, nous avons dû intervenir pour que les agents soient payés lors de la procédure juridique et aient des infos sur la situation. Ces agents travaillent tous les jours avec nous et la Direction de la SNCF a aussi sa responsabilité en souscrivant des contrats au rabais.

La bonne nouvelle, c'est que la société qui a récupéré le contrat a repris les agents et réussi à respecter plus sérieusement le contrat de prestation qui la lie à la SNCF. **Nous veillerons à ce que les conditions de travail et les accords dont bénéficiaient les agents de sécurité ne soient pas rognés.**



## DROIT D'ALERTE CONTRÔLE et LAF

A la suite du déraillement du train Fret sur la ligne R et de l'agression d'un ASCT, notre délégation avait demandé à la DUO Train que le contrôle à bord soit suspendu le temps que la circulation soit rétablie. La DUO avait accédé à notre demande. Malgré l'engagement verbal, la DUO a pris la décision de faire reprendre le contrôle à bord avant la reprise de la circulation. Pourtant la situation avec les usagers était bien tendue, et pour cause, avec de nombreux trains supprimés, des ruptures de charge et des temps de trajet allongés, il ne fallait pas prendre le risque de mettre les agents en difficulté...

C'est pourquoi SUD-Rail a posé un droit d'alerte le vendredi 27 octobre. A la suite de l'enquête, nous avons obtenu :

- La suspension des opérations de contrôle à bord des trains et des opérations LAF sur la ligne R, y compris les gares de Paris-Lyon Surface et Melun, jusqu'au lundi 30 octobre inclus,
- La consigne de se mettre en retrait lors des opérations de contrôle à bord des trains sur la ligne D si la situation était tendue.

Aucune opération LAF n'était prévue pendant le week-end.

Il est tout de même dommage, malgré la tentative de dialogue, de devoir passer par un droit d'alerte pour faire entendre raison à la DED CIV.

## ANTIBUEE

SUD-Rail est intervenu sur l'isolement de la fonction antibuée sur les Z2N. En effet, **l'isolement de cette fonction pose problème car elle est en contradiction avec la deuxième note qui dit de la mettre en fonction selon les températures suite à l'accident de PNO.** Toutes les rames n'ont pas eu leur pare-brise changé, ce qui veut dire que cette note est toujours applicable suite à la fragilité de ceux-ci. La Direction a donc accéléré la mise en conformité de l'antibuée en continuant le remplacement des pare-brise qui avait prit du retard à cause des malfaçons de ceux-ci. Les dernières rames devraient être traitées dans les prochains jours.



## ATTELAGE REGIO

La Direction ignore la cause de la casse et la raison pour laquelle les rames ne sont pas symétriques... **Elle annonce qu'il n'y a pas de risque que l'attelage tombe car le système de poutre le retient.**

Un système préventif est mis en place sur les sites de maintenance : contrôle visuel tous les 27 000 km, vérification de la présence de l'écrou et vérification s'il y a cassure du fond de vis.

La Direction explique que lorsque la goupille est cassée, cette dernière ne peut pas être remplacée car il n'y a pas l'outillage adéquat sur les sites. Une expérimentation a été réalisée sur un outillage permettant de retirer et remplacer la goupille. Cette expérimentation n'a pas été validée car cela induit un travail sous charge.

Une nouvelle expérimentation est en cours depuis le 18 octobre avec un nouvel outil, attente du retour.

**La 009R est équipée d'une valise, l'expérimentation va durer plusieurs mois pour faire des mesures.**

**PARIS Sud Rail EST**

✉ [sudrailpse@gmail.com](mailto:sudrailpse@gmail.com)

www [sudrailpse.org](http://sudrailpse.org)

f [sudrail.pse.3](https://www.facebook.com/sudrail.pse.3)

🐦 [SUDRailPSEoffic](https://twitter.com/SUDRailPSEoffic)

Union syndicale **Solidaires**

### Vos membres CSSCT SUD-Rail :

Salima CHALABI (DED CIV) :	07 81 07 15 92
Ludivine DHIVER MAHON (DRH) :	06 87 60 01 16
Christophe BROSSILLON (TMV) :	06 03 42 65 28
Lionel GAMERO (TMV) :	06 72 31 99 44
Sylvain DOMINIAK (DED Prod) :	06 72 71 64 12
Jérémy GARCIA DANTAS (DED Prod) :	06 21 94 87 33
Kevin BRINIS (DED CIV) :	06 58 93 62 49