

# Suppression des Chefs de service : **sécurité sacrifiée** **et chantage de la** **direction**



La direction veut transférer les Autorisations de Départ des chefs de service aux contrôleurs et aux conducteurs en gare de Rennes, Redon, Morlaix et Plouaret à partir du 3 avril 2017.

## **Suppression des Chefs de Service**

Certains représentants de la direction osent dire qu'il y aura moins de risques d'erreurs en laissant le conducteur seul à vérifier l'ouverture du signal pour démarrer le train.

C'est exactement l'inverse de ce que des générations de cheminots ont fait depuis la création du ferroviaire et surtout c'est à l'opposé de la culture de sécurité que tous les agents apprennent en formation. Les boucles de rattrapage humaines ou techniques ont justement été mises en place suite à des accidents ferroviaires.

## **Politique du Risque**

La direction dit que la suppression des chefs de service dans les autres gares bretonnes n'a pas entraîné d'accidents. Heureusement ! Mais que dira-t-elle quand cela arrivera ?

Il y a des presque accidents qui sont évités régulièrement par la vigilance des chefs de service. Le 3 mars 2017, un Chef de service a sauvé un voyageur en le retenant pour qu'il ne passe pas sous les roues du train rentrant en gare de Vierzon.

## **Etude cachée**

La direction dit avoir fait une étude qui garantit que la sécurité sera Globalement Au Moins Equivalente. Mais elle refuse de nous donner le contenu de cette étude. **Est-ce qu'elle a quelque chose à cacher ?**

## **Sécurité en baisse pour les cheminots comme les usagers**

La direction dit que la sécurité sera maintenue. **Il est évident que c'est faux.** Une fois les portes fermées, le conducteur s'occupe de la mise en mouvement de son train. Le contrôleur s'il en reste un ne verra pas grand-chose voire rien. Si un voyageur ou un cheminot a un accident sur le quai, s'il y a un problème avec une PMR, il n'y aura personne pour faire arrêter d'urgence le train ! Sans compter, la foule qui peut rester sur le quai en cas d'affluence et qui augmentera avec l'arrivée de la BGV comme le dit elle-même la direction.

## **Si un accident arrive, qui sera responsable ?**

Les autorisations de départ seront reportées sur les contrôleurs s'il y en reste et sur les conducteurs.

En octobre 2003, un voyageur est décédé après avoir été traîné sur le quai de la gare de Chelles (en Seine-et-Marne). Son vêtement était coincé dans les portes du train au moment

de la fermeture. Le conducteur a été poursuivi par la justice pendant 6 ans pour « homicide involontaire » avant d'être relaxé en 2009.

Qu'est-ce qui empêchera à l'avenir un juge d'enquêter et d'inculper un cheminot ?

Les conducteurs et les contrôleurs n'auront plus l'assistance des chefs de service notamment en cas d'affluence ou de problème.

Pour Sud-Rail ce transfert entraînera une baisse de la sécurité pour les voyageurs comme pour les cheminots. Nous sommes bien sûr opposés à la suppression des chefs de service et nous poserons des droits d'alerte pour protéger les cheminots.

Nous pensons que les cheminots doivent se mobiliser pour défendre leurs emplois et la sécurité. Ce n'est pas en vidant les gares qu'on assure la sécurité et qu'on rend service aux usagers.

## **Pour contrer SUD-Rail, la direction fait du chantage !**

SUD-Rail a posé une DCI (Demande de Concertation Immédiate) contre le Transfert des Autorisations de Départ. Nous avons depuis appris que la direction de l'EVB a décidé de suspendre les revalorisations à la qualification C pour certains agents qui s'occuperont des futurs portiques d'embarquement en gare de Rennes. Elle refuse de les nommer à C tant que la DCI de SUD-Rail existe.

Pour nous cela s'appelle un chantage. On veut nous imposer la suppression de postes de chefs de service sans que les cheminots puissent défendre leur métier et la sécurité.

C'est honteux !



## **Suppression des établissements bretons**

Dans le même temps la direction veut supprimer les établissements actuels EVB, ET et ECT. Elle veut mettre en place comme dans les autres régions des établissements dédiés aux activités TER et TGV.

Demain, les cheminots de tous les métiers seront mélangés sauf ceux du Technicentre Bretagne.

La conséquence de la disparition de ces établissements est qu'il y aura une dizaine de Délégués du Personnel en moins pour défendre les cheminots !

D'autre part, pour les notations, les cheminots de tous les métiers seront mélangés et cela pourra avoir des conséquences sur le déroulement de carrière.

Nous ne savons toujours pas à l'heure actuelle si les cheminots pourront être défendus par les délégués qu'ils ont élus car la direction veut imposer une nouvelle organisation sans attendre les prochaines élections !

Ce projet est mauvais car la séparation des activités ne va que rigidifier l'organisation alors que le système ferroviaire a besoin de coopération pour bien fonctionner.

L'objectif caché est bien de préparer la vente à la découpe de l'entreprise dans le seul but d'engraisser des actionnaires mais pas de faire du service au public.

**Solidaires**



**Quelle est la différence entre un esclave et un cheminot ?**

**C'est le Syndicat !**