



## CFDT CHEMINOTS EIC PACA

19 rue Benedict – 13001 Marseille

☎ : 04.91.50.81.67 📠 : 09.55.36.53.67 SNCF 521 885

[region@cfdtcheminotspaca.com](mailto:region@cfdtcheminotspaca.com) / [www.cfdtcheminotspaca.com](http://www.cfdtcheminotspaca.com)

### Compte-rendu de la réunion des délégués du personnel du 27 Septembre 2012

#### Question 1

Quels sont les perspectives tracées pour la DCF et donc pour les EIC par Mr Pepy, lors du séminaire pour les cadres à Cannes du 09 au 10 septembre 2012 ?

#### Réponse

Les administrateurs salariés étaient présents à Cannes et bien que le discours de M. Pepy ait été distribué de façon très large et que son accès soit possible à l'ensemble des délégués, le Directeur en fait une synthèse rapide :

- Une grande réforme du système ferroviaire est indispensable. En un an, du chemin a été fait dans ce sens (cf. les assises du ferroviaire où le modèle SNCF+RFF a été proposé). Sur ce sujet, rien n'est acté, tout est en débat. Un document d'orientation couvrant la période allant jusqu'en 2020 devrait voir le jour aux alentours du 15 octobre 2012.

- Le ministre F. Cuvillier lancera sa réforme dans les prochaines semaines autour de 4 grands objectifs :

- 1) remettre sur pied le financement du système (apurer la dette, améliorer notre performance en augmentant le chiffre d'affaire et la marge opérationnelle)
- 2) décentraliser la gestion en pratiquant une territorialisation (créer des ensembles liés aux produits)
- 3) engager la négociation d'un volet social (cadre homogène de haut niveau qui serait à la fois protecteur pour le salarié et propice au développement du ferroviaire)
- 4) créer un pôle unifié (souhait d'une SNCF nouvelle et élargie)

#### Question 2

Quel est le projet de RFF pour la CCR prévu sur la région PACA, le devenir des agents des EIC, échéances, gares impactées, métiers concernés, qualifications requises ?

#### Réponse

Actuellement, il n'y a qu'un schéma directeur (qui est d'ailleurs en cours d'ajustement). Suivant ce dernier voici la chronologie envisagée :

2018 : secteur gare St Charles (MSC ZG 1, 2 et 3 ; MSC PAI 33-34)

2019 : secteur Tarascon (Arles ; Tarascon)

2020 : secteur Avignon BV (AVI PRS, AVI Sat 7 ; Sorgues)

2022 : secteur Miramas (St Martin de Crau ; Miramas ; Les Roques ; Berre ; Rognac)

2023 : secteur Avant Gare (St Louis ; L'Estaque ; Pas des Lanciers PA ; Pas des Lanciers PRS)

2024 : secteur Aubagne (MSC PAI 35 [SMA] ; MSC PAI 36 [AUB] ; Cassis ; St Antoine ; St Cyr ; Bandol)

2025 : secteur Toulon (La Seyne ; Toulon ; La Pauline ; Hyères ; Solliès ; Carnoules ; Le Luc)

2026 : secteur Cannes (Les Arcs ; St Raphael ; Anthéor ; Cannes Marchandises ; Cannes Voyageurs ; Grasse ; Antibes)

2028 : secteur Nice (Cagnes/Mer ; Nice St Augustin ; Nice Ville ; Beaulieu ; Monaco ; Menton)

2031 : secteur Côte Bleue (Lavalduc ; Port de Bouc ; Martigues)

2032 : secteur Vallée du Rhône (Bollène ; Orange)

secteur Aix (Ste Marthe ; St Antoine ; Septèmes ; Bouc Cabriès ; Simiane ; Gardanne Aix ; Meyrargues ; Mirabeau ; Aix Marchandises ; Pertuis)

secteur Cavaillon (Foncouverte ; Isle Fontaine ; Cavaillon ; Senas)

Les secteurs en *Italique* seront sous la responsabilité du CCLR Méditerranée, les autres seront sous la responsabilité du CCLR Provence.

Les métiers concernés sont principalement les AC et les aiguilleurs mais il y aura aussi des réflexions pour les chefs de service dépendant de l'EIC.

En ce qui concerne les qualifications requises, il est trop tôt pour s'avancer sur le sujet et nous voyons bien que tous les postes ne relèveront pas de la même qualification.

### **Question 3**

où en est-on de la réglementation sur les postes simples et postes complexes ?

#### **Réponse**

Ce sont les installations de sécurité (et non les postes) qui reçoivent un classement simple ou complexe. Les caractéristiques correspondantes sont maintenant décrites dans l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012. Le classement proposé par l'EIC est validé par l'EPSF. Celui-ci peut revenir sur sa décision au fur et à mesure des élaborations des CLE.

### **Question 4**

Les délégués du personnel veulent savoir si désormais une simple dérogation par dépêche d'un Dpx à un AC, à la consigne S8 A et notamment pour les voies autorisées à la charge D, fait valoir ce que de droit?

#### **Réponse**

L'EIC doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la continuité du trafic. Ces mesures sont déterminées à partir des événements, des compétences et des assurances obtenues. Oui, dans le cas évoqué, le DPX a confirmé l'information obtenue par écrit de l'Equipement.

### **Question 5**

Il est de plus en plus difficile voire impossible pour certains couples de cheminots (mariés ou pacsés) de prendre les Congés annuels ensemble sachant que par exemple, pour EIC, contrôleurs, et roulants les périodes de protocolaires sont différentes, la CFDT demande à la direction de l'EIC de se pencher sur ce problème pour remédier à cela.

#### **Réponse**

Lorsqu'il y a litige, l'attribution des congés entre agents de l'EIC est effectuée dans le cadre des prescriptions du RH0143.

### **Question 6**

Les agents de drap et la CFDT vous demandent quelles sont vos pistes de réflexion suite à la multitude de dérangements survenus depuis la mise en place du nouveau système d'exploitation à drap ?

## Réponse

Depuis la mise en service du nouveau système de signalisation CCVB-S, le 10 juin 2012, le service Exploitation est affecté de nombreux dérangements entre Drap et Breil. Afin de garantir des conditions de circulation en sécurité, le plan de transport a été réduit passant de 19 trains à 12 trains, afin de ne plus se mettre en condition de croisement à Sospel et à l'Escarène. Des transports de substitution par bus sont réalisés pour les trains supprimés. Cependant, la régularité des trains peut être fortement affectée en cas de dérangement. On déplore trois journées « rouge » (31/07, 20/08, 31/08) avec des retards pouvant aller jusqu'à 2 heures.

Les dérangements constatés sont aléatoires (3 journées « rouge » mais plusieurs jours successifs sans défauts significatifs) et se manifestent par des défauts de comptage entre les gares (pas de défaillance constatée des compteurs d'essieux des gares) : la qualité de l'échange de données entre l'armoire de compteur d'essieu (en gare) et le compteur d'essieu est incriminée

3 Pistes d'actions sont investiguées :

1) Simplification des installations Télécom (suppression des modems, passage en liaison cuivre directe)

La ligne est découpée en 4 intervalles. La liaison télécom de l'intervalle Peille-l'Escarène générant le plus de défauts a été modifiée le 29 Août, cette action a été généralisée durant la semaine 37 sur les 3 autres intervalles suite à une phase d'observation qui a démontré une diminution du nombre des dérangements.

2) Optimisation du paramétrage des modems en fonction de la ligne

Augmentation de la temporisation de défaut, analyse de l'impact sur les enclenchements et la sécurité du système,

Demande formulée au constructeur THALES pour que les exigences sur la qualité des transmissions soient précisées.

3) Vérification de l'analogie avec le système ACE+AZLM Allemand homologué qui fonctionne en Australie

Une demande a été faite à THALES pour connaître son retour d'expérience sur le matériel en utilisation.

Les essais réalisés en plateforme d'essais ne mettent pas en évidence les défauts constatés sur le terrain.

Impact sur l'exploitation commerciale :

La réduction du plan de transport de 19 trains à 12 trains jusqu'au 15 octobre prochain permet de garantir la sécurité des transports ferroviaires.

A l'issue de la période d'observation en cours jusqu'au 15 octobre, la décision sera prise de reprendre une exploitation normale avec le plan transport initial ou de poursuivre un service allégé à définir.

## Question 7

En situation perturbée, le travail de la supervision a montré ses limites :

- par son éloignement qui ne lui permet pas d'avoir une bonne vision de la situation
- par l'étendue de son travail (les caténaires arrachés accaparent en totalité son activité)

- par le plan de transport prévisionnel (mise en marche de train W vide au détriment d'un train voyageur suivant qui a été supprimé)

Pour toutes ces raisons, les agents de drap et la CFDT veulent connaître le motif qui s'oppose à l'attribution d'un rôle de régulation de la gare de drap qui permettrait plus de réactivité et de pouvoir informer les voyageurs en temps réel.

## Réponse

La supervision de la ligne Drap-Breil a été mise en place afin de décharger l'AC des contraintes afférentes au plan de transport (choix de circulation, suppression, report de croisement, ...) en relation avec l'activité TER.

La mise en exploitation de la CCVB-S étant récente, la supervision de cette ligne par le COGC nécessite un temps d'adaptation de la part des régulateurs pour optimiser leurs analyses et leurs prises de décisions.

## Question 8

Les agents de DRAP sont en état de tension nerveuse permanente (voir le carnet de rapport).

Sur deux mois d'exploitation, on dénombre :

- 153 dérangements sur les installations sensibles
- 50 dérangements sur les installations de sécurité
- 24 bulletins CBA délivrés
- 34 réarmements
- Déclenchement de 1200 alarmes sur le service du 26 août 2012

Les agents ont démontré qu'ils pouvaient faire face à une charge de travail énorme ; tous les cadres d'astreinte présents pendant les dérangements les ont félicités. La CFDT et les agents de Drap veulent connaître les raisons qui s'opposent à l'attribution de la qualification D ?

## Réponse

En situation d'exploitation normale, le trafic de la ligne correspond à 19 circulations par jour. La technologie du poste, la charge de travail et le plan de transport ne justifient pas la qualification D.

## Question 9

Le dérangement de l'enclenchement de sens Breil sur roya-Sospel impose à l'agent circulation de Breil une attention accrue par les consignes de sécurité. Celui-ci n'arrive plus à gérer convenablement la ligne Vintimille-Limone. La CFDT et les agents vous demandent d'exposer vos pistes de réflexions.

## Réponse

Comme tout AC confronté à un problème de dérangement, l'AC de Breil-sur-Roya traite ce dérangement en respectant le prescrit réglementaire.

La régularité en ce cas pouvant être dégradée.

Les travaux destinés à l'amélioration du fonctionnement de la CCVB-S concourent à la diminution du nombre de dérangements (depuis le 31/8, 2 non-libérations de l'intervalle Sospel-Breil dont un conséquent aux travaux télécom).

## Question 10

Suite à la prochaine GOP sur Martigues les délégués CFDT désirent connaître où se trouvera la(les) bases arrières.

Du personnel supplémentaire sera-t-il prévu dans ces gares?

## Réponse

Les bases arrière se trouveront à Rognac, Arles et Fos Coussoul. Un renfort organisation/consignes travaux sera mis en place de novembre à Mars.

**Question 11**

La délégation force ouvrière souhaite connaître l'avenir des postes d'ASFP sur l'Établissement.

**Réponse**

La mission ASFP demeure sur l'établissement. Suivant les lieux, la FP est dispensée par un assistant dédié ou par des DPX dont la charge de travail le permet.

**Question 12**

Des agents ayant effectués des formations au centre prévu de Marseille, ce sont vus subir une évaluation d'1h30 avec un résultat qui devrait à l'avenir peser sur les autorisations de fonctions (Dixit les formateurs).

**Réponse**

Suite à l'audit EPSF, les formations de perfectionnement vont devenir habilitantes. Le CFCF teste donc les évaluations qui seront mises en place.

**Question 13**

Comment la STEM a été assuré en gare de la Seyne(Poste 1) lors des figeages du mois d'août (2nuits) ?

**Réponse**

Il s'agit des nuits du 2 au 3 et du 3 au 4. Un REX sera initié à partir de cette erreur.

**Question14**

comment la prise en charge des agents sera effectuée lors de la visite d'aptitude sécurité à Lyon ?

**Réponse**

Le lissage a été reporté (difficulté sur CAS IDF).

Un contrat avec ORFEA a été passé. Une réunion DCF/Orféa aura lieu le 8 octobre 2012 afin de fixer les modalités d'organisation des réservations.

A terme, les agents recevront avec leur convocation leur réservation de train et d'hébergement.

**Question 15**

quels sont les recours possibles pour les agents en cas d'inaptitude à la visite de sécurité ?

**Réponse**

La commission de recours sera mise en place au 1<sup>er</sup> octobre 2012 pour les non conducteurs

Elle pourra être saisie dans un délai de deux mois à compter de la date de délivrance du certificat d'aptitude ou d'inaptitude par l'agent ou le DET. La saisie rétroactive de cette commission sera également possible mais elle ne pourra concerner que les cas d'agents traités par le CAS de Lyon avant le 1<sup>er</sup> octobre 2012.

**Question 16**

Les dépêches de catégorie A sont de plus en plus nombreuses ce qui tend à banaliser leur prise en compte et à augmenter le risque d'oubli.

**Réponse**

Ce problème est essentiellement généré par les nouveaux matériels (AGC ...). Des recherches d'amélioration du shuntage sont entreprises par le national. Dans l'attente, cet item fait l'objet d'une veille particulière par les DPX et le Pôle Sécurité de l'EIC.

#### **Question 17**

Certains roulements génèrent des Repos en trop la délégation CFDT aimerait connaître de quelle façon ces repos doivent être rendu : avec accord de l'agent ou au bon vouloir de la direction ?

#### **Réponse**

Les roulements présentés en CHSCT sont généralement conformes. Si des modifications sont négociées au cours de cette instance, il appartient aux CPS d'aviser au plus tôt les agents concernés.

#### **Question 18**

Le travail de Drap se fait essentiellement sur informatique ; la CFDT et les agents veulent savoir pour quel motif la prime de saisie ne leur a pas été versée ?

#### **Réponse**

Ce sujet fait régulièrement l'objet de questions en CPC mouvement. Ci-dessous, la réponse de la DCF pour la CPC du 27 mars 2012 :

« L'application du versement de l'indemnité de saisie ne fait pas l'objet d'une étude spécifique.

L'article 58 du RH0131 concernant l'indemnité de saisie définit les modalités de son versement.

Celui-ci prévoit qu'une indemnité de saisie est accordée aux agents des qualifications A, B, C et D effectuant des travaux de saisie de façon non épisodique sur des matériels connectés à des ordinateurs par l'intermédiaire d'un réseau.

Cette indemnité horaire est payée :

- pour toutes les heures passées à cette activité au cours d'un mois considéré, si la moyenne journalière d'utilisation rapportée au nombre de jours comportant des travaux de saisie est au moins égale à 4 heures,
- dans le cas contraire, pour les heures passées à cette activité, les seuls jours où la durée d'utilisation est au moins égale à 4 heures (cf. art 58.2 RH0131). »

#### **Question 19**

Les agents de la gare d'Arles et la CDFT désirent qu'une fiche de poste soit créée pour les AC du PRS

#### **Réponse**

La fiche de poste sera créée