



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil. le 11 mai 2021

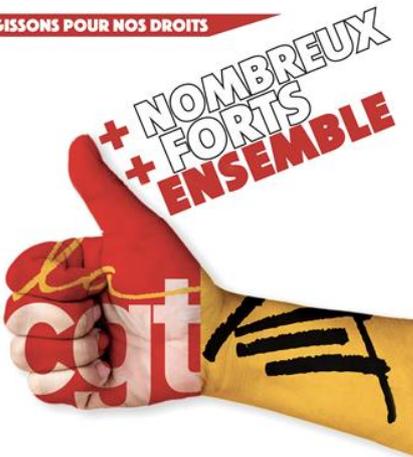
CTN ÉQUIPEMENT

VÉHICULES CONNECTÉS : UNE FAUSSE RÉPONSE !

La direction porte un projet sur les « véhicules connectés » de service sous le prétexte d'améliorer la sécurité routière.

En réalité, il sert d'autres intentions : transférer les véhicules à la Direction de l'Immobilier pour augmenter la productivité en faisant levier sur la gestion du parc, les parcours et l'emploi !

AGISSONS POUR NOS DROITS



RENFORCE-TOI !
REJOINS LA CGT DES CHEMINOTS

La sécurité routière et les risques routiers ne sont pas des problématiques anecdotiques.

Conduire pour son travail entraîne des contraintes particulières et expose à des risques professionnels physiques, posturaux et psychosociaux. Les accidents de la route sont à l'origine de plus de 20 % des accidents mortels du travail. La SNCF n'est pas épargnée par ce phénomène et ne figure pas dans la liste des bons élèves en la matière.

La politique d'entreprise axée sur la réduction des coûts, des effectifs, les suppressions de postes, l'accroissement des parcours et des périmètres d'astreintes, favorise l'éloignement des agents entre leur domicile et leur lieu de travail.

De plus, ils sont souvent confrontés à des DJS importantes et à des situations de travail jour / nuit.

Les conséquences sont alarmantes et les chiffres de l'année 2018 parlent d'eux-mêmes :

- Sur l'ensemble du GPF, il y a eu une augmentation de plus de 22 % d'accidents de trajet avec arrêt.
- L'augmentation du nombre d'accidents de trajet avec arrêt avoisine les 40 % rien que pour SNCF Réseau.

Pour limiter ces risques, l'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité) préconise une organisation d'entreprise adaptée, favorisant l'utilisation des transports en commun, disposant d'un parc automobile de qualité, entretenu et équipé de tous les dispositifs de sécurité possibles. Il préconise également des formations de conduite théoriques et pratiques, notamment pour les conditions climatiques difficiles.

UN DISPOSITIF DE « FLICAGE »

Mais plutôt que développer une politique d'amélioration de la prévention routière visant à réduire les parcours et le nombre d'accidents de trajet, l'entreprise met en œuvre un dispositif de « flicage » de l'utilisation des véhicules.

Un boîtier télématique lui permettra d'identifier le conducteur, de collecter des données techniques et de géolocaliser le véhicule. C'est un dispositif de pointage.



Pour la CGT, nul besoin de mouchard ou de traceur pour savoir que les agents de l'Équipement couvrent des distances importantes du fait des restructurations. Il suffit, pour se convaincre de cela, de regarder le nombre de kilomètres parcourus par nos véhicules de service qui, chaque année, ne cesse de progresser.

La direction invoque également un motif de sûreté pour justifier ce projet, notamment la nécessité de localiser les véhicules déclarés volés afin de pouvoir les retrouver plus facilement.

Mais la géolocalisation constitue en tant que telle une atteinte aux libertés individuelles et à la vie privée du salarié. Ce système va générer une multitude d'enregistrements de données personnelles, fragilisant encore un peu plus le respect de la vie privée des salariés. La protection des données est donc aussi au cœur des débats.

GÉOLOCALISATION DES VÉHICULES, DÉLOCALISATION DES EMPLOIS

La géolocalisation n'améliorera pas la sécurité routière. Elle répond à d'autres considérations. Elles sont financières, administratives et pénales.

La direction de Réseau investit lourdement dans l'installation d'un système (coût du matériel : 217 € / véhicule - abonnement logiciel 6,75 € / mois / véhicule) qui ne répondra pas aux attentes en termes de prévention routière, mais qui facilitera l'externalisation de la gestion de son parc de véhicules, comme elle en a récemment manifesté l'intention.

Or, dans le même temps, la Direction de l'Immobilier prévoit, avec le projet Global FM (Facility Management), de récupérer la gestion de l'ensemble du parc de véhicules du GPU, dont 80 % appartient justement à Réseau. Dans ce contexte, le dispositif de géolocalisation lui permettrait de prester et facturer à SNCF Réseau.

Enfin, la géolocalisation des véhicules aurait également pour conséquence la délocalisation des emplois vers SNCF, avec à la clé un changement de régime de travail (passage d'un régime d'établissement à un régime siège) ou dans les EIM pour ceux qui refuseraient !

La géolocalisation a donc pour seul objectif d'augmenter la productivité en faisant levier sur la gestion du parc, les parcours et l'emploi !

La direction fait fausse route ! Augmenter la (ré)pression(?) sur les agents sera contre-productif en termes de sécurité routière !

Pour la Fédération CGT des cheminots, seuls des parcours de proximité à taille humaine seront de nature à diminuer le risque routier. C'est donc toute l'organisation de la production qu'il faut revoir pour :

- Réduire les parcours d'intervention,
- Proscrire le travail jour/nuit,
- Respecter la réglementation sur le temps de travail.

La Fédération CGT des cheminots revendique :

- Un plan de réouverture des brigades Voies/SES sur l'ensemble des parcours,
- Un plan de 4 430 embauches à l'Équipement.

**POUR NOTRE SÉCURITÉ,
OBTENONS CES EMPLOIS !**