



Le Fer Solidaire

Un journal syndical régional au service (public) des cheminots

Le Tram-Train de l'Ouest Lyonnais, prétexte à la casse des métiers !

Avec 1 an de retard, le Tram-Train va donc progressivement arriver sur l'Ouest Lyonnais.

Inauguration prévue le 24 septembre.

Ca y est, les usagers vont donc devoir voyager plutôt debout qu'assis, ou encore devoir serrer les fesses durant le trajet puisque la SNCF et le Conseil Régional n'ont pas cru bon d'équiper le Tram-Train de toilettes.

Pour conduire ces Tram-Trains, vous le savez, la direction SNCF a choisi de remplacer les conducteurs de ligne classiques par des conducteurs appelés CRTT, ceci dans le seul objectif de rémunérer moins cher les conducteurs sur l'Ouest Lyonnais et de casser les métiers de la SNCF.

Depuis un bon moment, SUD-Rail réclamait la fiche de poste de ces nouveaux conducteurs CRTT : la direction ne semblait vraiment pas pressée de nous la transmettre et pour cause ; son contenu est effarant ! Il est bien loin le temps où la sécurité était la base du métier de conducteur. Aujourd'hui avec le pilotage par activités les maîtres mots sont : productivité, régularité, et maintenant polyvalence.

Voici les missions que la direction a prévu d'affecter aux nouveaux conducteurs (CRTT) sur l'Ouest Lyonnais :

- Assurer la fonction d'agent d'accompagnement dans certaines circonstances.
- Prise de parole (sono) notamment en situation perturbée.
- Lutte anti-fraude avec l'équipe ligne commerciale.
- Passages à la machine à laver.

- Réalisation de pleins de sable.
- Réalisation d'évolutions liées au positionnement des rames afin de respecter l'ordonnancement de leurs entrées ou sorties.
- Port d'une tenue et délivrance de renseignements simples à la clientèle.
- Renforcement de l'équipe de ligne commerciale dans certaines circonstances.
- Missions autres en liens avec le service technique du tram train.
- Et accessoirement conduire, heureusement cela fait tout de même encore parti de ses attributions !



D'après les lubies de nos dirigeants, les CRTT de l'Ouest Lyonnais devraient donc exercer les tâches de conducteur (en EAS), de contrôleur, d'agent d'escale, de surveillant de dépôt, de speaker, tout cela bien sur au titre 2 du RH0077, et un salaire de 1200 euros !

Pour SUD-Rail, il est hors de questions que l'on fasse n'importe quoi avec les CRTT !

Pepy était à Lyon le 6 Juillet, **SUD-Rail** I

ANS/EAS

Vous le savez, la situation en Rhône-Alpes par rapport au sujet de la suppression des contrôleurs à bord est explosive depuis un an.

Après avoir imposé, aux usagers comme aux cheminots, l'EAS sur les lignes de l'Ouest Lyonnais, la direction veut maintenant rendre possible les circulations des TER sans contrôleur à bord sur la quasi-totalité des lignes de la région.

Nous vous le disons, nous ne voulons pas de cette évolution vers une RER-isation des TER de Rhône-Alpes ; les usagers l'ont dit en signant à plus de 15 000 une pétition sans ambiguïté et les cheminots ne cessent de vous le montrer.

Sachez-le, si vous maintenez le cap, vous aurez fait le choix de l'affrontement.

Ouest Lyonnais/ CRTT

Dans le laboratoire du TER low-cost de l'Ouest Lyonnais, nous venons de prendre connaissance de la fiche de poste des CRTT qui vont conduire le Tram-Train. Celle-ci ne correspond pas au dictionnaire des filières ainsi qu'à la fiche emploi repère de ce métier.

De nombreuses tâches annexes ont été rajoutées. Ces tâches vont nuire à la sécurité des circulations, sont susceptibles de remettre en cause l'intégrité physique des agents et empiètent sur des missions relevant d'agents d'autres filières :

- * Associer les CRTT aux équipes de lutte anti-fraude, c'est mettre en danger l'intégrité du conducteur quand il sera seul dans son tram-train.
- * Associer les CRTT aux équipes commerciales, c'est envoyer le message aux usagers que le conducteur est aussi vendeur ... avec les dérives qu'on peut imaginer.
- * Imposer des missions techniques d'entretien « courant » aux CRTT, c'est remettre en cause les métiers du matériel.

Depuis le début de l'année l'ETRA est malheureusement victime de nombreux écarts sécurité, pensez-vous que rajouter d'autres missions que la conduite à des conducteurs va dans le sens de la sécurité ?

Ulysse/ IBM

Dans l'affaire Ulysse et IBM, pourquoi persévérez-vous dans votre stratégie sur l'informatique de l'E-PIC SNCF ? Elle a déjà coûté plus de 70 millions d'euros à l'entreprise et menace aujourd'hui de délocalisation des centaines d'emplois d'informaticiens alors que le nouveau gouvernement parle de redressement productif et de maintien de l'emploi.

Soyez sur que les fédérations syndicales, dans l'unité depuis trois ans au côté des cheminots qui refusent massivement votre projet, poursuivront leur action pour empêcher la liquidation du service public informatique ferroviaire et demander le « changement ».

TGV Low-Cost « Aspartam »

Concernant le choix de la direction de développer un TGV Low-Cost dès 2013, nous ne reviendrons pas sur les débats autour des choix soi-disant stratégiques de couper l'herbe sous le pied de l'éventuelle concurrence future, vous le savez, nous ne partageons pas cette vision des choses. Par contre, nous profitons de votre venue pour vous faire part de la colère des ASCT à la vue des missions que vous avez décidé de leur confier (accueil à quai, participation au nettoyage) et à la réinterprétation de la réglementation du travail concernant les coupures à bord.

Il nous semble par ailleurs tout à fait injuste et anormal que l'accès de tous à ces TGV qui vont se substituer en partie à l'offre « normale » du service public ferroviaire ne soit pas garanti pour tous les usagers ainsi qu'aux cheminots et leurs ayants-droits.

Avenir du Technicentre Industriel d'Oullins

A Oullins, site historique de 19 hectares où près de 1000 cheminots travaillent, le comité d'engagement doit statuer sur le déblocage des fonds au dernier trimestre, et ceci aura valeur de départ du projet de reconstruction.

Oui il faut reconstruire un atelier PRM (pièce réparable matériel) sur Oullins !

Les cheminots du site sont extrêmement inquiets et aujourd'hui un engagement de votre part est indispensable.



'a interpellé sur les dossiers suivants...

Accidents mortels à l'Équipement

La Région de Lyon a été endeuillée par deux accidents mortels à l'Équipement depuis le début de l'année. Déjà des quasi-accidents survenus sur la Région précédemment auraient du conduire la direction à agir mais ses représentants préféraient déclarer alors que « ce n'était pas grave, il n'y avait pas eu de morts ou de blessés »

La politique de la direction faite depuis des années de suppressions de postes, de dégradation des conditions de travail et de la sécurité conduit inévitablement à des accidents mortels, graves et des quasi-accidents.

Si votre tactique est celle du lampiste en stigmatisant les agents de terrain et l'encadrement de proximité, c'est une bien basse manœuvre. Nous dénonçons le discours hypocrite de la Direction qui consiste à dénoncer les dérives de sécurité (quand elle ne peut plus les ignorer), tout en imposant des méthodes de production qui rendent ces dérives inévitables.

Pour SUD Rail, il est clair que la dégradation du niveau de sécurité est d'abord le résultat d'un manque d'effectifs et de moyens sur les chantiers Équipement, d'un environnement de travail fortement dégradé (nuits, déprogrammations constantes, mobilité, perte des connaissances de parcours...), d'un manque de formations adaptées et d'encadrement technique et sécurité de proximité suffisant (à tous les niveaux : équipes, secteurs DPX, UP, pôles d'établissement), d'un encadrement très souvent «débordé», d'agents mis sous pression, de la priorité donnée aux impératifs de production vis-à-vis des impératifs de sécurité sur les chantiers.

Situation du Fret

Le constat de la privatisation du FRET ferroviaire, devrait à lui seul rappeler que la simple recherche d'efficacité financière ne répond pas aux urgences de la transformation écologique et accentue la prolifération du transport routier.

Sur la région, depuis 2008, c'est près de 50% de cheminots du fret qui ont vu leur poste disparaître au fil des restructurations qui n'ont rien réglé ; et aujourd'hui les cheminots de cette activité sont en lutte pour

conserver leur emploi, lutter contre une énième restructuration qui remet en cause la sécurité ferroviaire et leurs postes.

Au-delà de la SNCF, les cheminots luttent pour le maintien d'une alternative au « tout routier » et la préservation des infrastructures nécessaires pour une véritable politique de report modal.

Salaires

Concernant les salaires des cheminots, la situation au sein de la SNCF avec une perte du pouvoir d'achat importante ces dernières années n'est pas acceptable. Et que dire des bas salaires dans notre entreprise ? Alors que le SMIC vient d'être augmenté de 2 %, nous ne pouvons accepter que la direction SNCF ne bouge pas sur cette question-là.

Accessibilité

Enfin concernant le dossier de l'Accessibilité au transport ferroviaire nous vous invitons à prendre exemple, une fois n'est pas coutume, sur une filiale, Keolis, qui a décidé de former plus de 3000 salariés des TCL à la question de l'Accessibilité. Le CARPA, Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité, a été chargé de dispenser à chaque salarié une formation d'une journée sur cet enjeu.

Au-delà des discours creux et des postures d'entreprise, former les cheminots à l'accessibilité, en garantissant évidemment leur présence dans les gares et dans les trains, voilà une proposition à partager avec l'Autorité Organisatrice pour améliorer l'accès de tous au service public ferroviaire.

Pour vous informer en direct, un réflexe :

www.sudraillyon.org

15 % d'augmentation en 2011
125 % d'augmentation en dix ans

**Pour les 10 plus hautes rémunérations
de l'entreprise !**

*Et ils nous donnent
des leçons !!!*

En 2011, nous avons eu 0,9% d'augmentation générale des salaires, et nous avons perdu du pouvoir d'achat puisque le coût de la vie a augmenté de façon plus importante. Des syndicats ont trouvé ça bien au point de donner leur accord à la direction. Pas SUD-Rail !

Non, une fois de plus, ce sont celles et ceux qui nous font la leçon à longueur d'années, celles et ceux qui nous disent que « pour être compétitif on ne peut pas trop augmenter la masse salariale », ce sont elles et eux qui ... s'en mettent toujours plus plein les poches !

Le montant global des dix plus hautes rémunérations de l'entreprise a augmenté de 15,78% en 2011 !

Chaque mois, pour ces dix plus hautes rémunérations, cela représente 4 070 euros de plus par rapport à l'année précédente !
Cette seule augmentation, c'est bien plus que le salaire de nombreux/ses cheminot-e-s !

Et vous ? Exécution, maîtrise ou cadres, avez-vous eu 15% d'augmentation l'an dernier, comme celles et ceux qui nous font la leçon ?

En 10 ans (2002 à 2011) le montant des dix plus hautes rémunérations a augmenté de 125% !

Et vous ? Exécution, maîtrise ou cadres, avez-vous eu 125 % d'augmentation ces dix dernières années ?

Les accidents de travail entraînent trois fois plus de « journées perdues » que les grèves

Les éléments repris ici sont issus du « bilan social » 2011 examiné lors du Comité Central d'Entreprise de juin 2012.

A la SNCF, en 2011 :

**231 410 journées non travaillées
suite à des accidents de travail**

**Et aussi 51 194 suite à des accidents de trajet,
9 cheminot-es morts au travail en 2011.**

**77 662 journées non travaillées pour grève
0,49 jour de grève par agent en 2011**

*La direction SNCF et tous ceux qui combattent le droit de grève
ne mettent pas en avant cette réalité.*