

# Tract-ctions

Sud Rail ET-RA

L'information syndicale de l'ET Rhône-Alpes.

**La Direction veut-elle vraiment « sauver des trains » ?** [page 6](#)

**C'est arrivé près de chez vous !** [page 7](#)

**(Dé)formation professionnelle + démotivation = Danger !** [page 8](#)

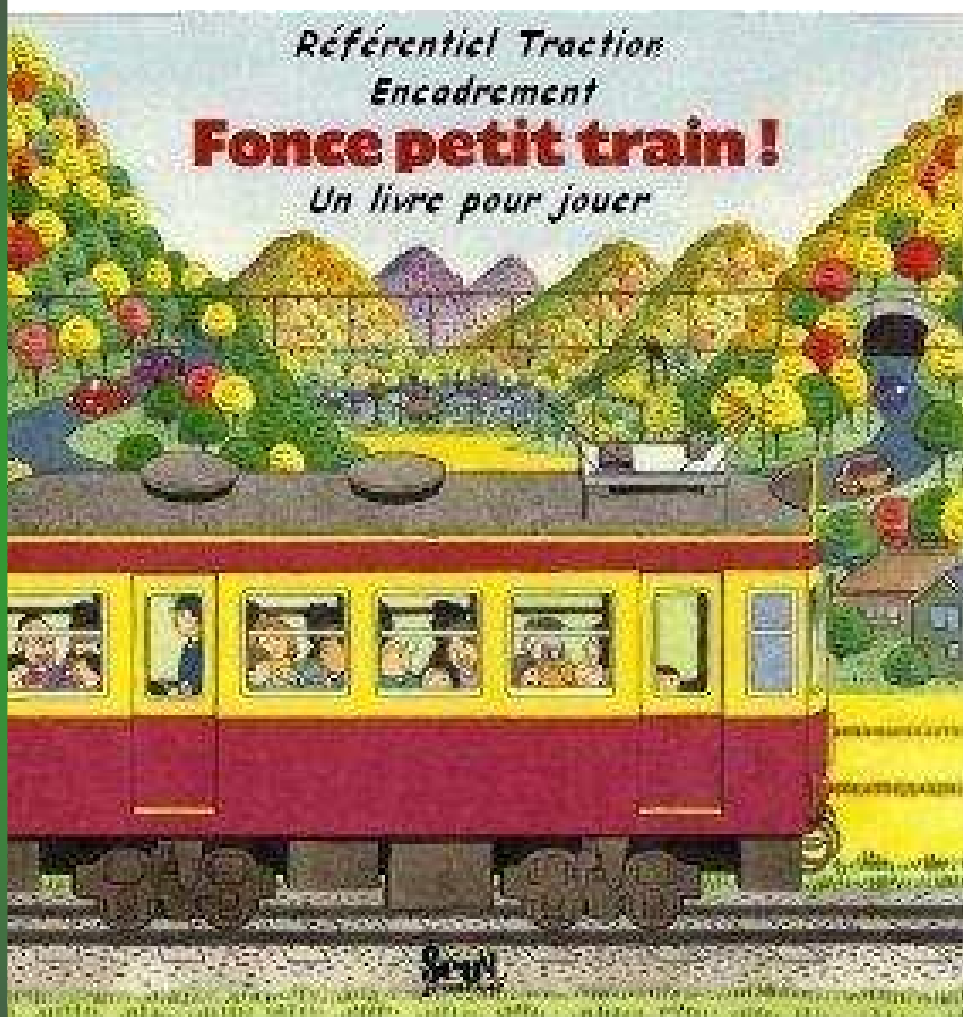
**Accident et RH0077** [page 8](#)

**Echos dépôts** [pages 9 à 13](#)

**Du côté du Far Ouest...**

**Du côté des CRML...** [page 14](#)

**DII : ce qui change** [page 15](#)



Si les CRTT obtiennent  
des avancées, c'est grâce  
à leur mobilisation ! **Page 4**

## Vos délégués du personnel :

|                             |                  |
|-----------------------------|------------------|
| Fred MALLET                 | Denis CURT       |
| Bernard BORGIALLI           | Bernard CHANUT   |
| Sylvain NOIRET              | Stéphane CHAUSSY |
| Stéphane RONIN              | Laurent RABEYRIN |
| Maîtrise : Philippe MAILLET |                  |

## Vos représentants CHSCT

Mathilde GARIOUD  
Guillaume MOUSIN  
Stephane CHAUSSY  
Jérôme SONJON  
Damien LESPINASSE  
Sébastien ZANOLO

**Sud**  
*Rail*

2 rue Claudius Collonges  
69002 Lyon  
Tél SNCF : 542028  
PTT : 04 78 38 15 08  
Fax : 04 72 40 39 17



# Billet d'humeur...

... Ou ce qui n'aurait pas dû être dit.

« Ce qui s'est passé pour le Fret, nous ne voulons pas reproduire la même chose pour le Voyageur ».

Si c'est le nouveau directeur de notre Etablissement Traction, M. RABBIER, qui le dit, c'est que ce doit sûrement être la volonté de notre Direction Nationale. Qu'on s'en réjouisse ! Si seulement...

Les suppressions de postes, la casse des métiers, les transferts de charges TB vers TA, l'abandon de « charges » non profitables, fermetures de triages et de gares... tant de mauvaises idées qui ont nettement abattu le Fret et qui produiront les mêmes effets sur le Voyageur si elles ne sont pas immédiatement abandonnées !

**Le dessein de la Direction est bien sûr de (se) préparer (à) l'arrivée du privé... en se « privatisant » elle-même !**

D'abord littéralement, en se morcelant en d'innombrables filiales, puis socialement en introduisant son propre « dumping » et en cassant ses statuts et réglementations (RH0077...) qu'elle considère comme non-compétitifs. Elle se prononce en faveur d'une convention collective pour les entreprises ferroviaires, publiques et privées pour plus d' « harmonie sociale ». C'est bien beau sauf que si c'est pour

encore augmenter les cadences et dégrader les conditions de travail des cheminots : c'est NON !

Une réglementation existe déjà, c'est le RH0077. Construite au fil de l'histoire, améliorée au fil des luttes, elle doit continuer à évoluer certes, mais la perdre serait un recul social pour tous les cheminots. Pour le Statut, c'est pareil ! Et nous émettons des doutes quant à la volonté de la Direction pour défendre ce même point de vue.

**Nous, travailleurs du rail, ne voulons pas de la concurrence et ne voulons pas faire les frais de la soif de profit des capitalistes.**

L'harmonie sociale ne doit pas se faire par le bas ! Tous les salariés du Groupe SNCF doivent être embauchés au Statut et le RH0077 doit être imposé comme une condition préalable obligatoire à toutes les entreprises désireuses de faire rouler des trains en France. Si l'entreprise et les pouvoirs publics ne s'en occupent pas, les cheminots s'en chargeront !

# Si les CRTT obtiennent des avancées

**D**epuis plusieurs mois, nos collègues CRTT revendiquaient une fiche de poste claire et cohérente avec leur métier de conducteur, contraire à celle fournie par la Direction du projet et qui contenait de nombreuses tâches annexes, sans rapport avec la conduite.

**Depuis le début, SUD Rail est à leur coté en intervenant au CER, en DP, au CHSCT, dans les instances nationales...**

Face à une Direction qui ne voulait rien entendre, SUD Rail a proposé une démarche commune avec la CGT aboutissant sur une DCI (commune).

Après deux réunions de concertation sans réelle avancées, un préavis commun de grève avait été à son tour remis à la Direction. Le dépôt massif de D2I a prouvé que les CRTT étaient mobilisés sur le sujet. Dans le cadre de ce préavis, la Direction avait convoqué les deux OS, SUD Rail et CGT, le vendredi 21 septembre pour les « négociations ».

Le mercredi 18, nous apprenons que la CGT, pourtant toujours engagée dans un processus unitaire, est reçue et négocie seule avec la Direction Régionale au sujet des CRTT, sans concertation avec SUD Rail et dans le plus grand secret.

En préférant instrumentaliser cette unité syndicale, les délégués de cette O.S ont fait le choix de leur image plutôt que de l'efficacité pour les CRTT.

## **Ce combat était celui des CRTT, pas la campagne publicitaire d'une OS.**

Les avancées ont été obtenues **seulement grâce à leur forte mobilisation**, et c'est sans aucun doute qu'elles auraient été meilleures si la démarche unitaire avait été jusqu'au bout... et ce sans forcément aller au conflit ! A ce stade, même si les progrès sont réels, les CRTT de Lyon restent les parents pauvres des CRTT nationaux .

Malgré tout, la mobilisation de nos collègues CRTT a permis d'obtenir :

- Le retrait des tâches en lien avec le service voyageur.
- L'obtention d'une prime de 1€50 / heure en lien avec les opérations de mouvements (manœuvre, pleins des sablières, passage à la machine à laver)

Cela est bien peu quand on sait que grâce à cela la Direction gagne au minimum quatre emplois au Technicentre.



# s, c'est grâce à leur mobilisation !

Lors de la conciliation du vendredi (prévue à l'origine et où les délégués SUD Rail se sont du coup retrouvés seuls), il a été obtenu :

- Une clause de revoyure OS/Direction portant sur les éléments de rémunération des CRTT (PMJS, EVS, indemnité logistique) pour le SA 2013.
- La nomination de tous les futurs CRTT des écoles 3 et 4 sur le site de l'Arbresle (la Direction, disait avoir trop recruté et menaçait de rompre certains contrats).
- Un groupe de travail afin de clarifier leur commande et leur gestion en opérationnelle.

En conclusion, et en toute transparence, ceux qui disent que SUD Rail ne voulait qu'emmener les CRTT en grève, le constate aujourd'hui : ils se sont trompés et semblent croire que leur fonctionnement pyramidal descendant est le même partout. On voit bien qu'ils ne connaissent pas SUD Rail. Notre outil syndical est à disposition des agents, c'est à eux d'en disposer, avec l'aide de leurs délégués ! Les CRTT qui ont rejoint SUD Rail en sont les témoins.

Encore plus maintenant, où avec le début de l'exploitation commerciale, les véritables problèmes vont commencer, SUD Rail restera aux cotés des CRTT pour porter leurs revendications et défendre leurs conditions de travail.

**Nous félicitons nos collègues CRTT pour leur mobilisation !**

## 700 manifestants devant la gare de Lyon St-Paul !

Le 24 Septembre, 700 travailleurs du rail s'étaient donnés rendez-vous à l'appel de SUD Rail devant la gare Lyon - St Paul pour dire non à la privatisation des TER, pour réclamer la réintégration de RFF au sein de la SNCF, pour exiger l'arrêt de la casse des métiers du ferroviaire et enfin pour refuser le dumping social entre tous les travailleurs du rail.

Des délégations de syndicats européens (RMT d'Angleterre, ORSA d'Italie, CGT d'Espagne, Bahn Von Unten d'Allemagne) avaient également fait le déplacement pour soutenir cette initiative.

Des élus ainsi que des représentants de différents partis politiques ont également pris la parole lors de ce rassemblement pour exprimer leur position concernant l'avenir du service public ferroviaire.

**SUD Rail et l'Union Syndicale Solidaires se félicitent de cette journée réussie, remercient les cheminots de tous bords qui ont fait le déplacement et proposeront rapidement d'autres initiatives pour mettre la pression sur ceux qui s'attaquent au service public et aux conditions de travail des travailleurs du rail !**

# La direction veut-elle vraiment « sauver des »

**A**près avoir mis en place l'EAS sur l'Ouest Lyonnais avec une promesse écrite qu'il ne serait pas fait de déploiement de celui-ci, la direction, 1 an plus tard, annonce qu'elle veut mettre en place une consigne pour faire circuler des trains en EAS, en cas d'absence ou de retard de l'ASCT.

**A SUD Rail nous pensons que la direction n'est pas claire sur le vrai but de cette consigne.**

Si la direction veut vraiment sauver des trains, pourquoi commence-t-elle par un des motifs de suppression de trains le moins important ?

Pour preuve :

*Bilan des TER supprimés en opérationnel (hors PTA programmés) sur le périmètre Rhône-Alpes depuis le 1er janvier à fin août 2012 :*

*Le pourcentage total des trains supprimés en opérationnel (hors PTA programmés) représente 1,26 % de l'offre à fin août 2012 (sur un total de 1250 trains/jour).*

Du 1er janvier au 31 août 2012 :

1,26 % des 1250 trains/jour supprimés = **15,75 trains supprimés en moyenne chaque jour.**

*Causes des trains supprimés en opérationnel (hors PTA programmés) :*

*Hors du périmètre RA : 0,29 %*

*Externe : 30,09 %*

*Infra-Circulation : 2,30 %*

*Infra-Equipement : 15,19 %*

*Produit-Train TER : 6,60 %*

*Incidents Matériel : 29,62 %*

*ADC : 6,50 %*

**ASCT : 4,38 %**

*Prise en charge voyageurs : 0,18 %*

*Autres Activités SNCF : 2,55 %*

*Respons. EF hors SNCF : 0,43 %*

*Mouvements sociaux : 1,87 %*



**« On aurait p't-être dû se concentrer sur la maintenance, les gars ?! »**

4,38 % des 15,75 trains supprimés chaque jour pour défaut d'ASCT = **0,69 train** sur 1250 supprimés chaque jour pour défaut d'ASCT.

On peut constater que l'absence d'ASCT est loin d'être la principale cause de suppression des trains et qu'on est bien loin des 10% de trains « sauvés » annoncés par la Direction.

**Alors pourquoi ne pas travailler sur l'entretien matériel ? L'infra ?  
La couverture ADC ? Et ce ne sont là que des exemples...**

s trains » ?

## C'est arrivé près de chez vous !

**V**oici une histoire qui n'aurait pu rester qu'une anecdote (forme habituelle pour cette rubrique que vous, lecteur, sympathisant, adhérent, militant, ou rien de tout ça, pouvez alimenter !) mais qu'on n'a pu s'empêcher de vous raconter de manière plus développée.

### Allo Tassin ? On a un problème !

Tous ceux qui ont eu l'immense chance et honneur de participer à la JFC<sub>4</sub> (formation EAS Ouest Lyonnais pour les intimes), se souviennent de la réponse fétiche de nos CTT à tous nos problèmes : « *APPELLE TASSIN !* ».

Tassin devait (et doit toujours) pouvoir gérer tous nos petits tracas... A distance... Bref...

Cela va sans dire que cette réponse n'a jamais convaincu personne, et nous avons raison de nous en inquiéter. En démontre la suite...



« Service Après-Vente de Tassin, j'écoute... »

Très récemment, un agent en cours de validation EAS sur le Far Ouest se trouve confronté à une répétition fermée sur signal vu ouvert à Charpennay en descendant sur Saint Paul. Rien de bien sorcier me direz vous : un BP URG, Memento, on « *APPELLE TASSIN* » pour signaler l'anomalie, on repart suivant les prescriptions réglementaires et le tour est joué...

Sauf que Tassin a eu une réponse très « particulière » lors du signalement : « *Et tu veux faire quoi ?* » Ben tiens donc ?! Je veux faire quoi ? En voilà une question à laquelle on ne s'attend pas quand on signale une anomalie. A ce moment, plusieurs réponses viennent en tête : « *Personnellement, j'irai bien boire un cawa...* », ou encore « *un scrabble ?* », pourquoi pas « *rentrer chez moi* »... Elle est bien bonne celle-là !

Blague à part, on ose à peine imaginer une telle réponse dans un cas plus grave et urgent, genre incendie, accident de personne, voyageurs sur les voies... « *Tassin, ici le conducteur du 890104, j'ai un incendie dans mon train, il faudrait que tu...* » — « *Et tu veux faire quoi ?* » Ou pire « *Tassin, je t'ordonne la protection pour accident de personne* » — « *Et tu veux faire quoi ?* ».

**Vous l'aurez compris, rien de rassurant dans la situation, ce qui confirme encore que les mécanos sont livrés à eux même sur l'Ouest Lyonnais, et qu'ils ne peuvent compter que sur eux même en cas de pépin.**

Pour la petite histoire, le conducteur en question était le secrétaire du CHSCT de Perrache, accompagné de son CTT et... du CUP, en personne. Nos dirigeants ne pourront pas dire qu'ils ne sont pas au courant des dysfonctionnements sur cette ligne, même si pour l'instant, un simple rappel à Tassin paraît leur suffire.

En entendant, sur l'Ouest, ça ne change pas, on roule, et on croise les doigts.

# (Dé)formation professionnelle + Démotivation = Danger !

**A**u fil des années, l'entreprise réduit son volume de formation. Les 4 JM ont été remplacées par plusieurs JFC. Si, sur notre établissement 4 JFC sont encore « budgétisées », il est devenu coutume pour notre hiérarchie de n'en dispenser que 2, soit **le minimum**. Déjà, l'an passé, la direction a dû agir en urgence pendant les fêtes de Noël pour satisfaire au règlement !

Nos journées deviennent de plus en plus lourdes (l'augmentation du nombre de « temps partiels » témoigne du ras le bol des ADC) et sont toujours aussi rébarbatives (depuis le cadencement TER, la variété de la charge au sein d'une journée a été sacrifiée au nom de la robustesse). Les nombreuses coupures, l'augmentation des durées de travail et des amplitudes des journées et la remise en cause quasi systématique des modalités de commande des agents, poussent les ADC à un désintérêt grandissant.

Au-delà du simple mécontentement, ce mélange détonant d'abandon de formation (réellement) continue, et le manque de motivation des ADC face à des journées imbuables, se traduit par de nombreux écarts-sécurité. Pire encore, comme si ce n'était pas suffisant, l'arrivée de Sirius complique les choses alors que la direction peine à reconnaître l'implication de l'outil dans les différents événements conduits.

**Pour SUD Rail : la sécurité c'est PRIMORDIAL !**

## Accidents et RH0077

**L**e RH0077 est notre « Code du Rail » mais surtout du travail, et si nous le transgressons, nous serons les seuls responsables et condamnables face à un tribunal. En effet, suite à des accidents, la justice s'intéresse de plus en plus au fait de savoir si les journées sont en conformité avec celui-ci !

Dans notre société, il faut chercher des responsables et le seul fautif sera celui qui est en tête de train. Soyons-en sûrs, car ne croyons pas que la Direction nous défendra en cas d'infraction de la réglementation, même si (surtout si) c'est elle qui nous a poussé à la faute !

Faites un test : essayez de demander un écrit à votre chef pour qu'il s'engage à votre place sur ce point- là...

# Echos Perrache...

## Evénements-sécurité

Si, fort heureusement, depuis le dernier CHSCT du mois de juin, il n'y a eu que peu d'événements-sécurité, c'est surtout dû à la période estivale...

Pour autant, comme par hasard, l'UP de Lyon Perrache n'est pas « bonne » pour les dépassements de vitesse limites (DVL), surtout sur les W, les omissions d'arrêts mais aussi de plus en plus sur les *exécutions* d'arrêts. Notre CUP propose que ce soit vu à une prochaine JF... l'année prochaine ! Il reconnaît toutefois un phénomène national depuis la mise en place des cadencements. Pour autant, rien n'est prévu pour alléger les journées difficiles... Comme par exemple, malgré nos multiples demandes, les journées infernales type I637, I926, I510, I626, E415... qui ne sont ni remaniées ni coupées lorsqu'il y a des dispo ! (ce qui éviterait en plus des inuts !).

**La Direction se contente donc de faux semblants : elle fait mine de se préoccuper de la sécurité tout en ne prenant aucune mesure pour traiter les journées difficiles qu'elle identifie elle-même comme une cause des écarts-sécurité.**

## Groupe de travail sur le document unique.

Ce groupe de travail a commencé depuis quelques mois déjà et se poursuit.

En France, le document unique d'évaluation des risques (DU ou DUER), a été créé par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001. Le décret a transposé la directive européenne sur la prévention des risques professionnels.

**L'élaboration et la mise à jour de ce document s'imposent à l'employeur pour toute entreprise de plus d'un salarié. C'est un outil permettant d'engager une démarche de prévention dans l'entreprise et de la pérenniser. Le document unique doit être revu au minimum chaque année et à chaque fois qu'une unité de travail a été modifiée. Il doit également être revu après chaque accident du travail.**

Lorsque le groupe de travail sera terminé et que le document unique sera à jour, il sera nominatif. Cela veut dire que chaque agent pourra savoir à quel risque il est exposé dans son travail et ce, durant toute sa carrière. Lors d'une mutation ou d'un détachement, ce document unique sera tenu à jour alors que, jusqu'à présent, il concernait l'UP de Lyon Perrache.

**SUD Rail est très attentif et impliqué dans la mise en place de ce nouveau document unique. C'est un outil très intéressant, encore faut-il le faire vivre.**

# Echos Perrache... (suite)

## Détachés

Notre UP n'a pas d'argent pour payer un taxi entre l'hôtel de Villefranche et le poste... même si le trajet est dangereux. En revanche, pour les détachements, c'est une autre affaire !

Les ADC qui sont partis en détachement ne sont pas revenus... et pour compenser cette perte d'agents, des ADC sont venus en détachement...

**SUD Rail est contre cette gestion des conducteurs à la petite semaine !**

## Casiers Sirius

D'ici quelques jours une campagne d'affichage va être mise en place pour demander aux ADC de transférer leurs affaires de leur ancien casier aux nouveaux Sirius.

Cette salle est petite, moche et ne sert à rien (comme Sirius !)

**SUD Rail rappelle à cette occasion que le CHSCT n'a toujours pas donné son avis sur le déploiement de l'outil SIRIUS dans notre UP et que vous pouvez toujours refuser ou rendre cet « outil ».**

## Portes de cabine des ATER

Au mois d'octobre et sur une durée de 3 mois, toutes les gâches des portes de cabine des ATER vont être réglées ! Normalement à la fin de l'année les portes devraient fermer. SUD Rail rappelle quand même qu'un ADC en phase de conduite a vu 2 usagers rentrer dans sa cabine pour « *voir comment ça fait la vue depuis le poste de conduite !* ». Pour cela, ils ont juste poussé la porte de la cabine de conduite...

**On imagine aisément les conséquences s'il avait s'agit de personnes violentes ou alcoolisées !**

## Expertises en cours

Certains ADC ont peut-être eu un entretien avec « un expert ».

En effet l'expertise votée par le CHSCT en Juin, suite au projet « *EAS pour sauver [abandonner, ndlr] des trains* » a débuté le 17 septembre. Il y a 4 expertises simultanées votées par les CHSCT de LYD, LPR, SE et Porte.

Ces expertises servent à savoir en quoi ce projet modifiera nos conditions de travail. **N'hésitez pas à vous rapprocher d'un membre du CHSCT SUD Rail si vous avez des questions.**

## **Formations**

SUD Rail est donc revenu sur ce problème de JFC sur Lyon Perrache.

Nous exigeons chaque fois **de vraies JFC**, comme il est prévu dans le Plan d'action sécurité de l'établissement suite aux écarts-sécurité !

Mais il n'en est rien !

Les dernières JFC effectuées sur notre établissement traitent de SIRIUS et de l'EAS !

### **A quand une vraie JF pour maintenir nos connaissances !**

Cette réponse signifie-t-elle que, jusqu'à l'année prochaine, il est toléré de ne pas, ou de ne pas bien, s'arrêter en gare ?

**Ce problème sur Perrache est fondamental et aucune solution n'est trouvée...  
...voire recherchée !**

Sur Lyon Perrache, le nombre de JFC effectuées (par roulement) est :

- au 154 : 1.5
- au 173 : 1.8
- au 172 : 1.1
- au 171 : 1

36 agents qui doivent encore effectuer la JFC Sirius, et 5 attendent toujours la JF 5 !

25 ADC du roulement 172 ne sont toujours pas 22000/B5/B6 et 88% des ADC ont la connaissance de leur roulement !

SUD Rail n'accepte pas de tels chiffres ! Il y a de plus en plus de dérives avec des ADC qui n'ont pas les compétences de leur roulement et d'autres (plus complaisants ?) qui en ont plus...



Le nouveau référentiel du conducteur

**Chaque ADC doit avoir les compétences de son roulement !** Ni plus, ni moins !

Le CUP s'était engagé à ce que les ADC de Lyon Perrache aient 3 JFC cette année. Seulement, nous sommes fin septembre, et 2 roulements n'en sont qu'à 1 JFC ! Sachant en plus que cette JFC traite de Sirius, soit d'une acquisition de nouvelle (et mauvaise) compétence !!

SUD Rail a dû rappeler à l'entreprise son engagement de faire une JFC avec des sujets traitants de problèmes propres à notre UP... Saura-t-elle en répondre si le prochain écart-sécurité devait avoir des conséquences dramatiques ? Rien n'est sûr !

**Quoi qu'il en soit, si votre DPX se permet de se plaindre quant à la proportion de « PR » validée, rappelez-lui que les JFC sont aussi là pour ça.**

**A bon entendeur...**

# Echos Scaronne...

## Formation CFF :

En Décembre 2010, la Direction avait fait le choix de concentrer la charge Genève essentiellement au roulement 101.

A cette époque SUD Rail avait dénoncé ce transfert de charge.

En effet en vue de la future formation CFF, la direction voulait limiter le nombre d'ADC à former (coût de la formation), seulement il s'est écoulé presque 2 années depuis fin 2010 !!!

Il y a donc 2 commentaires à faire :

Le roulement 100 aurait pu partager de la charge Genève jusqu'à aujourd'hui, le roulement 101 garder plus de diversité avec une vraie hiérarchisation des primes de traction entre roulements.

L'implantation de la signalisation Suisse était prévue depuis plusieurs années. Même si la mise en service semble précipitée par les CFF, le manque d'anticipation pour former les ADC concernés est flagrante.

Avec 37 agents formés sur 85 fin octobre, l'organisation ou plutôt la désorganisation de la production sur la ligne Bellegarde/Genève sera un point sensible dans les prochains mois : La direction envisage des pilotages.

SUD Rail rappelle que la règle est le suivi de la grille validée en commission roulement.

## ASPARTAM :

**Les négociations sont remontées au niveau national.**

Les projets de JS avec PS et FS à Scaronne ont été communiqués par le CUP : 55 JS dont 14 RAD.

2 RHR Marseille = 26 JS + 15 JS en 1/2 tour

Moyenne de 1019,6 kilomètres/jour.

## Journée Formation :

L'établissement budgétise 4 JFC par ADC/an.

La réalité sur l'UP Scaronne est quelque peu différente : Le CUP arrive péniblement à assurer 2 JFC/ADC, minimum réglementaire. Pour boucler les JF, on commande des ADC en matinée et

d'autres en soirée !

Prochaine étape : peut-être la nuit !!!

## PMJR applicables au 1<sup>er</sup>

|          |       |          |       |
|----------|-------|----------|-------|
| 100 LYS  | 69,53 | 161A LYD | 47,00 |
| 101 LYS  | 67,55 | 161B LYD | 43,75 |
| 101B LYS | 58,98 |          |       |

## Echos Part-Dieu...

### Effectifs :

Journées non-ouvertes, journées couvertes par d'autres d'établissements, congés refusés, journées de formation non-faites ou réduites, agents « déboutiqués », etc... Bref, une quarantaine de trains supprimés par mois ! Pour la direction, la CFDT ainsi que l'UNSA, l'effectif des ADC est supérieur au besoin ! Mais la réalité du terrain est tout autre, exemple à LYD, il manquait 4 agents par roulement au mois de juillet et août :

31 JS effectuées par d'autres UP

64 congés refusés

1 journée non couverte **mais tout va bien !**

### Charge :

Cela fait plusieurs mois que SUD Rail demande plus de variété et de compétences communes dans nos deux roulements.

Après l'acquisition de la connaissance Avignon au 161B nous demandons une charge Savoie au 161A. Cela semblait bien engagé mais lors des dernières DP on nous a annoncé qu'une étude serait faite pour 2014. La direction n'étant pas vraiment certaine de sa réponse, nous espérons pour la paix sociale que cela n'était qu'une erreur de frappe...

## Echos Portes-lès-Valence...

L'année 2013 sera une année importante pour l'UP.

Les travaux sur le sillon Alpin et la perte du TALGO sont autant de charge en moins ; la Direction prévoit un sureffectif de 8 à 10 ADC.

**SUD Rail a depuis longtemps averti la Direction qu'il ne faudra pas faire n'importe quoi avec les effectifs.**

Il est hors de questions que les ADC restant sur notre UP payent les pots cassés. En effet, lors des années précédentes où ont eu lieu des travaux, le calcul des effectifs ayant été défaillant, nous nous sommes retrouvés en sous effectifs.

**Pour SUD Rail il est hors de questions de recommencer de telles bévues !**

Et pour 2014 ?

Même si la Direction est peu disserte sur le sujet SUD Rail sera là pour que notre UP retrouve l'intégralité de sa charge et de ses effectifs !

### Octobre : Toutes UP (en euros)

|         |       |         |       |
|---------|-------|---------|-------|
| 171 LPR | 45,28 | 170 POR | 46,07 |
| 172 LPR | 44,00 | 171 POR | 44,11 |
| 173 LPR | 43,42 | 172 POR | 39,36 |

## Du côté du Far-Ouest...

**C**a y est ! Fini les W, les marches d'essai... nos collègues CRTT ont commencé à faire de vrai trains en charge.

Il semblerait que les Dualis aient quelques problèmes de portes...

Sinon nous connaissons enfin leur PMJS : 23,82€ ! Ouaaaah ! Une très bonne affaire... pour notre Direction.

Les temps forfaitaires sur les Dualis ne sont toujours pas indiqués sur la TTo23.

Un rappel sera fait pour que cesse les commandes par SMS qui ne sont pas réglementaires, que l'on soit au titre 2 ou au titre 1 d'ailleurs !

Concernant la programmation des CRTT, les GM de LYD ont appris cet été par une simple note de service qu'ils se retrouvaient à les gérer en dehors des heures de présence de leur gestionnaire à Tassin. Nous avons demandé qu'une formation titre 2 soit faite à chaque GM qui en ferait la demande.

Les CRTT ont été intégrés au listing régional d'accès pour les écoles TA/TB et y seront donc classés en date et note d'examen.

Sud Rail a demandé la création d'une passerelle pour celles et ceux qui désireraient faire le métier de CRML.

## Du côté des CRML...

**S**ud Rail a demandé les actions qui ont été faites suite aux nombreux échecs aux écoles TA/TB. Elles sont peu nombreuses :

- Revoir le parcours pro des CRML pour qu'ils puissent choisir entre FRET ou TER.

- Revoir ce parcours pro pour supprimer le délai de 3 ans pour ceux qui ne se sentiraient pas prêts au moment de la mise en formation.

- De travailler sur la présentation des agents qui vont être mis en formation.

- D'impliquer la hiérarchie sur le suivi de ces agents.

**Comme toujours Sud Rail sera au côté des CRML pour les informer, les consultera afin de remonter leurs revendications lors de la renégociation de leur parcours pro.**

# DII : ce qui change

Suite à l'application de la loi du 19 mars 2012, les modalités de dépôts de DII ont changés.

Il faut toujours remplir une Déclaration Individuelle d'Intention (DII) 48h avant. Ou dès que possible si l'agent revient de congé, maladie...

- Si l'agent renonce à participer à la grève, il doit en informer la commande au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de sa participation à la grève. Sauf si la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise de service est consécutive à la fin de la grève.

- Si l'agent participe à la grève et qu'il décide de reprendre son service, il doit en informer son service 24 heures avant l'heure de sa reprise. Sauf si la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise de service est consécutive à la fin de la grève.

- La DII devient caduque si l'agent avise dans les délais qu'il ne souhaite plus participer à la grève.

- L'agent a alors la possibilité de rejoindre le mouvement en posant une nouvelle DII 48 heures à l'avance.

- Est également passible de sanction disciplinaire, l'agent qui, de façon répétée, n'a pas informé son employeur de son intention de renoncer à participer à la grève ou de reprendre son service. (Est considérée répétée, la non-observation de ces obligations qui se produit deux fois durant un même mouvement de grève ou trois fois à l'occasion de mouvements de grève différents au cours des douze mois précédents.)

Concrètement, il est donc obligatoire d'informer la commande au minimum 24 heures avant l'heure théorique de reprise.

Par exemple, un agent qui sur sa DII déclare qu'il a l'intention de faire grève à partir du lundi 6H00, devra prévenir sa commande au plus tard :

- Dimanche à 6H00 s'il ne souhaite plus participer au mouvement.
- Dimanche à 6H59 s'il souhaite faire une heure de grève (DA) le lundi matin. Et donc se remettre à dispo à 7H le lundi.
- Dimanche à 9H59 s'il souhaite faire 3H59 de grève (DB) le lundi matin. Et donc se remettre à dispo à 10H le lundi.

Si le préavis est borné, il sera automatiquement remis à dispo à la fin du préavis ou à la fin de la grève si celle-ci a été décidée.

Il pourra se remettre à dispo à tout moment pendant un conflit « long », mais en prévenant la commande 24 heures avant. Et s'il souhaite reprendre la grève, remplir de nouveau une DII 48 heures à l'avance.

**Le plus simple restant encore  
de se déclarer gréviste  
et de faire grève !!**



## Rendez-vous

### Prochaines DP :

25 octobre 2012  
6 décembre 2012

...

### Prochains CHSCT :

LPR  
14 décembre 2012

LYD  
15 novembre 2012

**Merci de nous  
faire parvenir  
vos questions  
au plus tard  
quatre  
semaines  
avant.**

Publication réalisée  
grâce à l'argent des  
adhérents.

Posez vos questions DP et CHSCT...

Nom : ..... Prénom : .....  
Adresse SNCF : .....  
N° de Tel SNCF : ..... Portable : .....  
Mail : .....  
☐ Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires : .....  
☐ Je souhaite recevoir l'information Sud Rail par mail.  
☐ Je veux adhérer à Sud Rail.



Sud Rail Lyon - 2, rue Claudius Lollonges 69002 LYON  
Tel. SNCF : 542 028 Tel. PTT : 04 78 38 15 08  
Fax SNCF : 543 917 Fax PTT : 04 72 40 39 17  
Mail : sudraillyon@club-internet.fr Site Internet : www.sudraillyon.org

