

29 novembre 2012

Tract-ctions

Sud Rail ET-RA

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

**Réunion Parcours
Pro ETRA**

pages 8 et 9

**EAS pour se sauver
des trains**

pages 10 et 11

Echos dépôts

pages 12 et 13

**Question pour un
che...minot !**

page 14

**REX sur le
« gros carton »**

page 15



DOSSIER :

**La réforme du
système ferroviaire**

pages 4 à 7

Union
syndicale
Solidaires

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
Ophélie CAPUANO
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.

Trop de blablas ! EDITO

Lors de ces DP, nous avons eu l'occasion de faire la rencontre de la nouvelle CUPette de Perrache et Part-Dieu, Madame MAROT. Espérons qu'elle saura entendre et respecter ses agents, leurs représentants ainsi que leurs revendications.

Après lecture des déclarations liminaires des délégations, la Direction s'est livrée à la lecture des « informations du service », sorte de « déclaration de la Direction » ! C'est nouveau, ça vient de sortir ! On n'avait pas assez de blabla, maintenant on pourra le lire ! Ouaiiiiis !

Bref, ces « informations » sont un véritable plaidoyer en faveur du « nouvel » Ouest Lyonnais. Même les dysfonctionnements y sont bien tournés ! La Direction s'occupe de tout ! De tout... sauf de considérer les CRTT comme ce qu'ils sont : des conducteurs de trains, profitant de leur utilisation (exploitation ?) au titre 2 avec les inconvénients du titre 1 (genre Réserve cachée *alias* « Journées Dispo »).

Autre point abordé, l'enquête de satisfaction TEMPO. Considérée comme représentative (48% de participation sur l'ETRA) ses résultats sont inquiétants. Pour notre établissement,

seulement 21% des agents se sentent « engagés » dans leur travail. La Direction peut sembler étonnée, pas nous ! Elle dit vouloir bosser sur plusieurs axes afin de « progresser » sur le sujet.

Pour SUD Rail, l'axe principal commence par arrêter de prendre les agents pour des c... ! Considérer le manque d'intérêt des agents pour leur travail, c'est d'abord considérer leur malaise, qui va proportionnellement à la dégradation de leurs conditions de travail. La lassitude commence par la fatigue et il est urgent

d'inverser la vapeur de la machine productiviste, car, dans nos métiers, elle est incompatible avec la sécurité.

SUD Rail rappelle qu'il faut alléger les journées de service en répartissant la charge de travail sur tous les agents disponibles et embaucher si nécessaire !

Enfin, une réunion DP où toutes les questions ne sont pas abordées ne peut satisfaire les agents et leurs délégués.

C'est pas bon Monsieur le Directeur ! C'est pas bon...



LE DOSSIER :

Réforme du système ferroviaire

Le projet de loi devrait être présenté au Parlement à la fin du premier semestre 2013, pour débat et vote à la rentrée 2013. Des négociations avec les organisations syndicales se dérouleront d'ici là. Il faudra dissiper le flou qui subsiste après les annonces du 30 octobre. Le contenu des discussions importe : les organisations

syndicales doivent bien entendu traiter les questions sociales, mais celles-ci ne peuvent être déconnectées d'autres sujets à examiner préalablement, comme l'organisation et la structure juridique du pôle ferroviaire public unifié et de ses composantes.

Vers la fin de RFF et la réintégration au sein de la SNCF

SUD-Rail se félicite de la décision d'en finir avec RFF. Le Gestionnaire d'Infrastructure Unifié (G.I.U.) regroupera environ 50 000 cheminot(e)s aujourd'hui dispersé(e)s entre RFF, DCF, et Infra SNCF ; nous notons avec satisfaction que le G.I.U. sera rattaché à l'opérateur historique, l'Etablissement Public Industriel et Commercial SNCF.

Extrait d'un courrier de la fédération SUD Rail adressé en mai 2012 au nouveau ministre chargé des transports :

« La décision de réintégrer RFF au sein de la SNCF est une nécessité impérieuse afin d'assurer à nouveau la fiabilité, la sécurité, la disponibilité et un fonctionnement correct du système ferroviaire. En effet, le chemin de fer est un mode de transport guidé où infrastructure et matériels roulants sont intrinsèquement liés. La recherche d'un compromis satisfaisant entre les contraintes d'entretien courant et de modernisation de l'infrastructure, d'une part, et de qualité des services rendus aux usagers, d'autre part, implique une unité de stratégie et d'action entre la gestion de l'infrastructure et celle des services. Or, la séparation institutionnelle des deux fonctions, introduite par la loi de février 1997, a brisé cette unité, provoquant un éloignement de l'optimum de fonctionnement qui s'aggrave chaque année, ainsi qu'une dégradation de la sécurité du système par la destruction d'une architecture globale de celle-ci. En outre, l'économie du système ferroviaire est fortement dégradée car la séparation a introduit des coûts de transaction considérables dans son fonctionnement, chiffrés entre 1 et 1,5 milliard d'euros par an soit précisément la somme qui manque aujourd'hui pour entretenir convenablement le réseau ferroviaire. »

La dette, quelle dette ?

Le faux argument d'une reprise de la dette *SNCF* a servi à justifier la création de *RFF* auprès de celles et ceux qui ont voulu croire à cette arnaque. Il n'en n'a rien été, comme *SUD-Rail* l'expliquait alors. **L'Etat doit reprendre la dette : elle est liée pour l'essentiel à des charges d'infrastructure qui sont la conséquence de choix politiques de la responsabilité des pouvoirs publics ; une autre partie est due aux prêts pour rembourser la dette... et qui la font augmenter !**

Réunification, mais au sein de quelle *SNCF* ?

Le ministre annonce que le Gestionnaire d'Infrastructure Unifié sera rattaché à la *SNCF* « au sein d'un pôle public ferroviaire unifié ». **Mais les contours de ce pôle public ne sont pas précisés, ni le statut juridique de la société publique nationale constituant le G.I.U.** Or, ces choix influenceront beaucoup sur la réalité et les conséquences de la réforme.

Sa nature juridique n'est pas déterminée, mais beaucoup semblent privilégier l'option « Société Anonyme », filiale de la *SNCF*. **Pour *SUD-Rail* c'est inacceptable** : l'ensemble du service public ferroviaire doit être assuré par UNE entreprise publique !

La direction *SNCF* veut poursuivre et accélérer la dissolution de l'entreprise publique *SNCF* au sein d'un Groupe multinational de transport et de logistique fonctionnant selon les règles du secteur privé. Cette politique n'est pas compatible avec l'ambition d'un « pôle public ferroviaire unifié ».

Ce que la direction *SNCF* met en œuvre :

- **Disparition des actuelles Régions *SNCF* d'Ile-de-France** pour renforcer une unique entité Transilien, organisée autour de Directions de Ligne absorbant Etablissements de Lignes Transilien, Traction, Technicentre et Surveillance Générale.
- **Transformation des autres Régions *SNCF* en structures TER** uniquement tournées vers les conseils régionaux, avec généralisation d'**Etablissements de Service Voyageurs** directement rattachés à quatre « axes Voyages », rattachement des Etablissements Commerciaux Trains et des Etablissements Exploitation Voyageurs au Directeur d'Axe, **éclatement de la Direction du Matériel.**
- **Création d'un Etablissement Gares et Connexions en Ile-de-France**, avec une Unité Opérationnelle dans chacune des six gares parisiennes, reprenant les services en gare et la gestion de sites, en complément de l'**Etablissement de Services Bâtiment et Energie.** Mise en œuvre de l'équivalent sur le reste du territoire, avec **six Etablissements Gares et Connexions** (Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes ou Rennes, Lille, Strasbourg). Une autre hypothèse est de transférer la gestion et l'exploitation des gares aux activités Transilien et TER.
- L'objectif est de rattacher les établissements affectés à *SNCF Voyages* à la Direction d'Axe TGV et les établissements affectés au TER à la Direction d'Activité TER. Ceci prolongeant la démarche, évoquée ci-dessus, de Gares et Connexions.

Réforme du système ferroviaire (suite)

Statut, réglementation et organisation du travail

C'est évidemment un sujet sur lequel nous sommes particulièrement vigilants. Bien entendu, le ministre n'oublie pas le traditionnel engagement à ne pas remettre en cause le Statut. Mais il existe bien des manières de « ne pas toucher au Statut » tout en faisant le nécessaire pour qu'il s'éteigne petit à petit. **Les transferts vers la sous-traitance, les filialisations, « l'ouverture à la concurrence » font que de moins en moins de cheminot(e)s sont « au Statut ».** Sur cette question, la fédération SUD Rail a un mandat clair, défini et exposé depuis longtemps, et confirmé notamment par notre récent congrès fédéral.

En matière de transport ferroviaire, « l'ouverture à la concurrence » existe déjà. C'est le cas pour les entreprises de transport ferroviaire de Fret.

Ce qui a été fait pour le transport ferroviaire de Fret crée un dumping social au bénéfice des actionnaires des entreprises privées, et au détriment de l'entreprise publique SNCF.

L'affaiblissement de la SNCF sera utilisé par ses dirigeantes pour faire pression sur les cheminot(e)s et leurs organisations syndicales, dans le but de réduire les garanties sociales mises en place sur la base de l'expérience, ce qui aura des conséquences sur la qualité du travail et la sécurité des salarié(e)s et des circulations ferroviaires.

La direction de la SNCF porte une part importante de responsabilité puisqu'elle organise cette régression des droits sociaux des salarié(e)s, à travers le recours à la sous-traitance, à la filialisation, etc.

Pour SUD-Rail, le service public ferroviaire doit être assuré par UNE entreprise publique intégrée, gérante de toute l'exploitation et toute l'infrastructure. La situation actuelle, avec de nombreuses entreprises privées, amène à se poser la question d'une convention collective du secteur ferroviaire. Restauration ferroviaire, nettoyage ferroviaire, filiales SNCF, maintenance ferroviaire, prévention/sécurité ferroviaire, CE et CCE SNCF... emploient des salarié(e)s qui, tou(te)s, contribuent au fonctionnement et à l'existence du transport ferroviaire. Ils et elles n'ont actuellement que le Code du Travail ou des Conventions Collectives à minima pour défendre leurs droits. **Pourtant, des règles propre au chemin de fer existent déjà : le statut SNCF !**



Décrets, convention collective ... et pas touche au Statut !

Deux impératifs, la sécurité des circulations ferroviaires et la santé des salarié(e)s : *une réglementation du travail soumise à décrets ministériels.*

Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à des décrets ministériels s'imposant à tous.

C'est indispensable compte tenu des spécificités de ce secteur d'activité : sécurité des circulations ferroviaires, donc des cheminot-es, des usagers et de la population, travail en continu 365 jours par an et 24 heures sur 24, etc. Le Code des transports prévoit d'ailleurs cet encadrement légal et réglementaire.

En matière d'organisation du travail, la base de ces décrets doit être ce qui est actuellement repris dans le « RH 0077 » de la SNCF. Ce texte est le fruit de plus d'un siècle d'histoire ferroviaire, d'enseignements tirés, d'équilibres dans la recherche d'un haut niveau de sécurité pour les salarié(e)s et les circulations, bref de l'expérience ferroviaire tout simplement ! Il est bien entendu améliorable, et les organisations syndicales ont des revendications, déjà connues et à prendre en compte.

Des droits nouveaux pour tous les travailleurs/ses du rail : *une convention collective nationale pour l'ensemble du secteur ferroviaire.*

**SUD Rail revendique la mise en place d'un statut unique,
basé sur le Statut historique de la SNCF,
pour tous les travailleurs/ses du rail**

La privatisation du transport régional de voyageurs

La fédération SUD Rail se félicite de la non-mise en œuvre du rapport du CESE, qui rejoint le rapport Grignon et bien d'autres dans la longue liste des rapports classés sans suite.

Mais l'enjeu se situe dorénavant autour de la préparation du « quatrième paquet ferroviaire » : la Commission Européenne souhaite accélérer et généraliser la privatisation.

Cheminot(e)s et usagers devront agir pour que le gouvernement français s'y oppose fortement.



Régions, Etat, A.R.A.F.,... des rôles à redéfinir

Le rôle des collectivités publiques, notamment de l'Etat et des Régions.

Pour SUD-Rail, il n'est pas possible de poursuivre comme actuellement, avec un désengagement au plan national et des rapports marchands au niveau

régional. Le rôle des conseils régionaux doit être réévalué, mais avec comme objectif que l'ensemble des organismes publics (ministère, Régions, SNCF) collaborent à la mise en œuvre d'un transport ferroviaire, de marchandises et de voyageurs/ses, répondant aux besoins collectifs.



Réunion Parcours Pro ETRA

Présents :

OS : SUD Rail, CGT, FO,UNSA.

Direction : C.PROSPER, responsable production ETRA

Troisième réunion entre élus DP et Direction pour avancer sur l'écriture d'un accord d'Etablissement sur le parcours professionnel des conducteurs (TB) de l'ETRA.

Plusieurs points ont été abordés :

Il a tout d'abord été rappelé que le parcours Pro commence à la nomination au grade CRLEL jusqu'au départ à la retraite. Dans son document, la Direction semble vouloir arrêter le parcours Pro lors de l'accès à LYS. Si celui-ci est géré par l'accord Régional « accès TGV », les roulements et

les agents une fois mutés font pleinement partie de l'ETRA et sont donc concernés par le parcours pro. Les OS ont donc demandé que les roulements de LYS figurent dans ce document.

Pour SUD Rail, il est hors de question de faire un parcours pro UP « TER » et exclure les roulements « Voyage ».

Mais il est vrai que la Direction n'aime pas trop parler des nombreux (16) ADC ayant annulé leur décote et faisant du rabe à LYS, ce qui par conséquent bloque les montées.

16 départs à la retraite = 16 montées en roulements !

DERNIERE MINUTE

La Direction répond à nos revendications en actant la montée de 11 ADC de Perrache à Lyon Part-Dieu.

Ces montées en roulement, par effet domino, vont permettre à plus de 50 ADC de passer au roulement supérieur, voire d'être mutés !



Mutations / Nominations : un exemplaire du présent accord sera remis à chaque agent muté ou sortant d'une école.

Montées en roulement : un ADC qui refuse de monter ou souhaite redescendre de roulement sera retiré du listing accès TGV.

Si plus tard, l'agent souhaite monter au roulement supérieur, il en fera la demande écrite mais sa date d'examen sera majorée du temps qu'il est resté sur ce roulement. Il pourra accéder au maximum au 161 A.

Ouest Lyonnais : Création de l'UAT Lozanne au SA 2013. Ce roulement sera composé de volontaires. Il permettra l'accès au 161B de LYD dans le respect des dates et notes d'examen.

Roulement d'accueil : Faute d'avoir pu trouver un accord sur le 174, ce sera le 173. Pour SUD Rail rajouter un quatrième roulement à LPR sans une durée de séjour limité (2ans) aurait rallongé le parcours Pro.

Cela est navrant car de nombreux CRLEL demandaient une vraie progressivité. Vu le sureffectif la direction annonce aucune école TA/TB sur l'ETRA en 2013 ce qui prouve bien que les 12 ADC du 174 auraient été longtemps bloqués sur ce roulement.

La direction et les autres OS ont refusé la fusion entre les 173 et 172 (après un travail sur la répartition des charges et une répartition des effectifs sur tous les roulements). Cela aurait donné un roulement à 65 lignes, ce qui leur semble trop...

Pourtant suite au sondage, une très large majorité des ADC de LPR étaient favorable à cette fusion.

Règles particulières :

Pour les ADC qui cumulent plus de 5 ans de détachement, ceux-ci devront effectuer deux ans à LYD (pour l'UP LYON) avant de reprendre leur place pour l'accès à LYS.

Un ADC du 161 A qui ne souhaite pas accéder au TGV ou un ADC de retour de LYS pourra être affecté en fonction de son souhait à un des roulements de l'UP LYON.

ADC mutés d'autres établissements : ceux-ci devront effectuer deux ans au roulement d'accueil avant de prendre place dans le parcours professionnel en date et note d'examen.

Pour rappel, un ADC doit avoir 4 ans d'ancienneté sur l'ETRA pour être intégré dans le listing régional accès TGV.

Les agents de l'UP de Portes : l'évolution dans les roulements de cette UP reste régie par la consigne d'établissement ETRA LY TT0320.

Pour les mutations entrantes pour Portes, si le listing ne comporte pas de candidat, l'accès en mutation peut se faire directement sans passer par le roulement d'accueil de LPR.

Même si depuis la création de l'ETSVL, St Etienne est un établissement « à part », nous avons demandé le même système d'accès.

La suite au prochain épisode... Pour plus d'infos, n'hésitez pas à demander à un militant SUD

EAS pour se sauver des trains !

Les comptes-rendus des expertises « EAS pour sauver des trains » ont été remis aux représentants CHSCT et à la Direction dans chaque établissement.

Lors des réunions (préparatoires), nous avons encore pu constater l'autisme de la Direction, nous évoquant une réglementation et des attitudes à avoir n'ayant rien à voir avec la triste réalité du terrain que nous, conducteurs, rencontrons tous les jours.

Vous trouverez ci-dessous un résumé de cette expertise, en abordant les points essentiels, mais nous invitons chacun(e) à la lire entièrement. Au besoin, n'hésitez pas à la demander à un représentant CHSCT ou un DP.

1) Région Parisienne : le faux bon exemple...

Commençons par un premier point que la Direction n'hésite pas (nous devrions dire « n'hésitait pas ») à évoquer : la Région Parisienne, où, selon elle, il n'y a « aucune difficulté d'exploitation ».

Dans ce cas, pourquoi lorsque les représentants demandent cette région comme « terrain de référence », la Direction refuse ? Est-ce qu'elle ne veut pas que tous les incidents, détériorations, accidents et surtout les nombreux droits d'alerte déposés chaque année ne soient portés à la connaissance des experts et des membres du CHSCT ?

Certains droits d'alerte perdurent, et ce depuis plusieurs années (plus de 6 ans) sans qu'aucune solution ne soit apportée par l'entreprise.

Peut-être, est-ce aussi, pour ne pas effrayer les autres Régions ou les cheminots qui devraient subir les mêmes conditions de travail !

2) Ouest Lyonnais : rien n'est réglé...

Les experts reviennent un long moment sur le projet Ouest Lyonnais et pensent que ce projet « EAS pour sauver des trains » arrivent à un moment où les agents ont été (et sont encore) très éprouvés et où la confiance avec leurs DPX a été rompu.

Sur les documents fournis et évoqués par la Direction, les représentants et experts sont formels : entre les « inexistants », les « en cours d'élaboration », les documents « pas mis à jour » (ex : document unique,..) et les « bâclés » comme le dossier GAME (pour « Globalement Au Moins Equivalent »), **les conséquences pour les conducteurs n'apparaissent nulle part !** Et lorsque nous abordons en séance ces sujets ainsi que l'analyse des risques ferroviaires avec l'ADQS, nous avons pour toute réponse de gros silences sinon le droit à un discours de notre CUPette à endormir un serpent. Rappelons quand même que c'est elle qui a monté le dossier EAS.

3) Des conditions de travail dégradées

Ensuite, les expertises avancent sur les conditions de travail et démontrent que depuis la mise en place du cadencement, la productivité ayant été accrue, **les conducteurs ont atteint leurs limites** et les erreurs sécurité (dépassements de vitesse, gares loupées,...), les accidents

du travail et arrêts-maladie sont en hausse.

Est-il judicieux de mettre en place l'EAS même « pour sauver des trains » dans de telles conditions ?

Les experts et aussi les membres des CHSCT, en séances, rappellent à la Direction son courrier du 27 avril 2012, s'alarmant sur les dérives sur la sécurité, et préconisent que les conducteurs retrouvent leur vigilance.

En parallèle, elle devait élaborer un plan d'action (concrétisé par plus d'accompagnements et de JFC) et évoquait, lors des réunions, l'allègement des roulements !

Au final, le plan d'action est abandonné (faute de temps !) et nos roulements sont de plus en plus productifs. Chaque ADC peut se rendre compte aujourd'hui du résultat négatif.

L'augmentation des temps partiels et autres stratégies (détachements, congés,...) pour pallier à la pénibilité, au mal être au travail, à la démotivation... et le manque généralisé de confiance en nos DPX sont aussi évoqués dans l'expertise.

4) ADC - ASCT : un binôme essentiel

Mais le point essentiel et contradictoire porte sur la méconnaissance par notre Direction des relations au travail entre l'ADC et l'ASCT. Pour elle, ce dernier n'est qu'un agent commercial à bord du train. Pire, il est source d'erreurs, « *il tambourine à la porte, [et] il tire le signal d'urgence* ». Nous pouvons dire qu'une telle mauvaise foi démontre bien le déni de notre Direction, qui a du mal à accepter le travail relationnel essentiel entre ces deux métiers. Bien sûr que ces relations peuvent être « entachées » par des petits soucis, mais lorsque les caméras sont HS, lorsque les quais sont en courbes ou ne sont pas éclairés,

à qui demandons-nous l'assurance que rien ne s'oppose à la fermeture des portes ?! Et quand les gros problèmes arrivent (demande de secours, accident de personne et toutes les fois où il faut attendre une demi-heure parfois plus), qui gère, renseigne et calme les usagers à bord du train ? Est-ce notre Direction ? Non... !

5) Des gares non-adaptées, etc...

Les circulations en EAS ne peuvent générer de véhicules hors quai (VHQ). Hors sur toutes les lignes de la région, il y a des quais réduits. En réponse, la CUPette assure que les trains ne rouleront pas s'ils génèrent des VHQ. En gros, doit-on comprendre que le projet ne sert à rien ? On est d'accord !

Suite à la restitution de l'expertise dans les UP de Perrache et Part-dieu la consultation est repoussée à janvier alors qu'elle était prévue pour début décembre.

L'entreprise a-t-elle pris conscience que le projet était mal ficelé et mauvais ?

SUD Rail ne veut pas de ce projet et a, une fois encore, demandé en réunion qu'il soit purement et simplement abandonné, rappelant que d'autres solutions sont toutes trouvées pour éviter que des trains soient supprimés comme augmenter les réserves de contrôleurs, avoir du matériel fiable, avoir des journées de services mieux adaptées et plus souples pour les mécanos et les contrôleurs...

Des solutions « pour sauver des trains », qui reviendront probablement moins chères à l'entreprise, sans pour autant faire rouler des trains en EAS.

Echos Scaronne...

ASPARTAM

La Direction campe sur ses positions : roulement dédié (entre 50 et 70 % de charge low-cost dans un nouveau roulement) et entrée et sortie des rames à l'intérieur du technicentre par les TB (le TB remplacerait alors le CRML + le remiseur-dégareur).

Ce dossier, s'il reste dans l'état, sera source de division sur l'UP Scaronne, la Direction étant bien aidée par une OS.



FORMATIONS

La formation à la signalisation Suisse, qui se met en service progressivement entre les gares de La Plaine et Genève depuis le 30 Octobre, est une formation rabotée :

8 jours de formation, 1 jour de révision et le constat dans la foulée.

Ensuite, les casiers des ADC se remplissent de notes rectificatives contre émargement : c'est le Far west !

A partir du 09 Décembre des nouvelles rames TGV 4400 seront introduites sur Genève. Pour la formation des ADC, ce sera encore une note dans le casier !!!

Globalement pour tous les nouveaux TGV qui sont mis en service, l'UP Scaronne est incapable de trouver des rames pour former les ADC dans les règles alors que d'autres UP y arrivent...

Alors au lieu de s'essouffler pendant mille heures, le CUP ferait mieux de monter des programmes de formation en adéquation avec toutes les connaissances des ADC de Scaronne.

Echos Portes-lès-Valence...

PREAVIS

Une audience et une DCI n'y ont rien changé : la Direction ne répond toujours pas à nos questions sur l'avenir de notre UP. C'est pour cela que les OS SUD Rail et CGT ont décidé de déposer un préavis de grève sur les points suivants :

- Service annuel 2013
- Effectifs tous services (BA, GM, SL)
- Détachement des ADC de Portes en 2013
- Répartition charge de travail VFE/TER.
- Obtention de la connaissance de ligne « Avignon/Marseille »
- Compensation des pertes de connaissances de lignes (Cerbère/Genève)
- Sillon alpin : Répartition d'une nouvelle charge de travail suite à l'électrification (TER, TGV, SRGV sur axe « Savoie/Méditerranée et Savoie / Languedoc Roussillon »)

Nous voulons avoir la connaissance de l'impact UP/UP (toutes régions) des pertes de charge de travail TER et Voyages : nombre de JS perdues par rapport à l'effectif et par UP.

Ce préavis de grève couvrira toutes les périodes du jeudi 20h00 au samedi 08h00, cela pendant tout le service d'hiver.

TAXI

Les sommes dépensées en taxi deviennent de plus en plus folles et notre UP ne fait pas exception.

Le réalisé des dépenses taxis à fin septembre est de 1 114 900 € pour notre Etablissement.

Et plus de 187 000 € sur notre UP, soit plus 15 000 € euros par mois. Il y a 2 ou 3 ans, une telle note aurait fait frémir même le CUP ! Aujourd'hui, il s'agit d'une moyenne !



« Allô, permanent... Ouais, je crois que le taxi low-cost pour Part-Dieu s'est perdu ! »

Question pour un Ch...eminot !



Un indice, chez vous :
« *ma direction me prend
pour un con* »

Qui suis-je ?... Attention...

Top !

Mon tout nouveau métier m'amène
régulièrement à avoir la responsabilité
de centaines de personnes.

Je bénéficie d'une formation initiale
ridicule d'une durée de 3 mois et
demi seulement.

Je n'ai pour salaire
net, en tout et pour
tout, qu'à peine
plus que le SMIC, ce
qui me place très
loin derrière tous
mes collègues de
mon établissement,
qui assurent pourtant
le même métier que
moi.

Je suis soumis à tort à la réglementa-
tion du travail sédentaire au lieu de
roulant comme le sont mes homolo-
gues, il m'arrive donc régulièrement
de prendre mon service sur repos.

J'ai la chance d'être encouragé à
200% par ma hiérarchie pour assurer

des journées de service sur un
secteur complexe comportant 10
trains omnibus pour un total de 96
arrêts voyageur/jour dont plus de 50
permettent des croisements.

Je roule en EAS depuis qu'une triste
figure de mon entreprise en a décidé
ainsi.

Je suis sensé porter un sombre
déguisement pendant mon service

Ma direction souhaiterait bien développer
mon fabuleux métier un peu partout sur
le territoire, ce qui
serait bon pour les plus
hautes rémunérations
de l'entreprise, qui
me répètent réguliè-
rement que c'est difficile,
que c'est la crise, qu'il y
a de la concurrence...

Je PAD, je fais les
pleins de lave glace,
je fais les pleins de
sable...

Je suis, Je suis.....



Si vous avez la réponse :
tapez sur le bouton !

REX sur le « gros carton »

Avez-vous pris le temps de lire ce brûlot dans le cadre REX, intitulé « A quand le gros carton ?! » ?

Dans celui-ci, notre encadrement remet en cause le manque d'implication des ADC dans leur missions de conduite. Effectivement, le nombre de DVL est impressionnant, mais la réponse est totalement inadaptée.

En effet, après tant d'évènements « conduite », il est nécessaire d'endiguer rapidement le phénomène. Mais seriner et culpabiliser les agents ne résoudra rien. En mettant encore plus la pression aux ADC, l'encadrement croit-il vraiment pouvoir se dédouaner de toute responsabilité ?!

Plutôt que de faire des bilans, ne serait-ce pas le moment d'établir un vrai constat afin de réellement nous prémunir du GROS CARTON ? Discuter de ces évènements isolément du contexte dans lesquels ils interviennent serait (et *de facto* est) une faute lourde.

Les durées moyennes journalières de travail s'allongent de service en service. La répétitivité des missions dans les journées et l'augmentation tangible du nombre de coupures entraînent un désintérêt grandissant et dangereux des ADC. Et, pour la ligne incriminée dans ce REX, un abaissement du taux de vitesse significatif sur une ligne non équipée KVB, sans réelle communication

de l'entreprise concernant celui-ci, hormis le rectificatif aux RT réglementaire.

Avis à nos cadres : il est encore temps de réagir avant que n'arrive ce gros carton que vous semblez (enfin) craindre. Couper les journées les plus « accidentogènes », réduire au besoin le nombre d'ADC constituant les équipes des DPX, rétablir un nombre de JFC suffisants pour enfin mener une réelle politique de prévention des risques...



Encore un qui aura manqué le REX !

Mais, avec des gestionnaires et concepteurs de journées (quasiment étrangers à la Traction dans sa partie conduite) aux commandes de la production et à la tête de notre établissement, nous nous attendons à ce que cet appel ne soit une nouvelle fois ignoré. La politique de l'autruche va continuer à prospérer jusqu'à ce qu'arrive... le gros carton !

Rendez-vous

Prochaines DP :

18 décembre 2012

...

Prochains CHSCT :

LPR

13 décembre 2012

LYD

15 décembre 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...

[illegible]

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 Collonges 69002 LYON

Tél. SNCF : 542 028 Tél. PTT : 04 78 38 15 08

Fax SNCF : 543 917 Fax PTT : 04 72 40 39 17

Mail : sudrallyon@club-internet.fr Site Internet : www.sudrallyon.org

