

# Tract-ctions Sud Rail ET-RA

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

**Déclaration liminaire -  
DP du 02.10.14**

pages 1 à 5

**EAS**

Pages 6

**Le nouveau Management**

pages 7 à 9

**SIRIUS et les BS:**

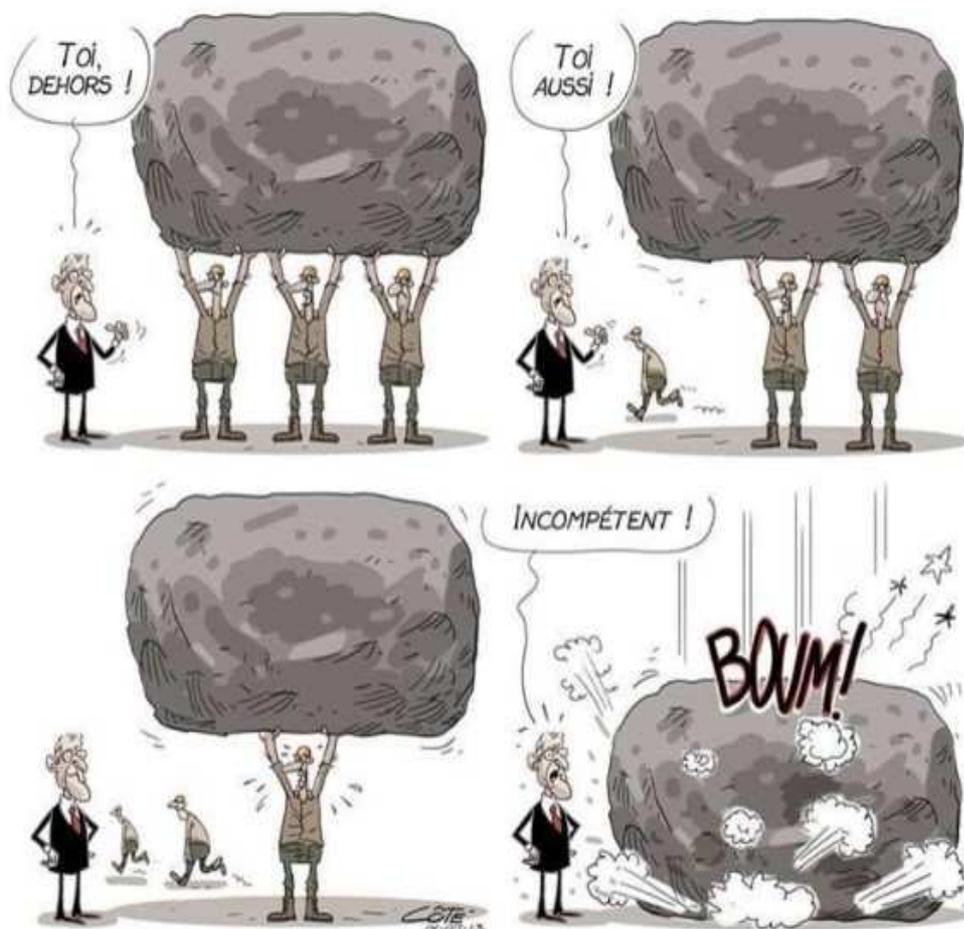
pages 10

**Effectifs**

page 11

**Infos des UP**

Pages 12 à 15



**Danger grave et imminent :**  
**le virus EAS se propage**  
**en Rhône Alpes**

## Déclaration DP du 2 octobre 2014

Le 18 septembre se tenait la 4<sup>ème</sup> réunion de négociation de notre future convention collective. Cela faisait 5 mois que nous n'avions pas eu de négociation. Il faut dire qu'entre temps les cheminots se sont mis massivement en grève pendant 10 jours, afin d'exprimer, entre autre, tout le mal qu'ils pensaient d'une convention collective au rabais.

Cette réunion était orientée exclusivement sur le champ d'application de cette future Convention Collective. En effet avant de commencer à discuter du contenu de celle-ci encore faut-il s'entendre sur les agents concernés. Déjà les désaccords entre SUD-Rail et les représentants des différentes directions d'entreprises apparaissent. En effet d'un côté les patrons font tout afin de limiter le champ d'application de cette Convention Collective à un minimum de travailleurs du rail. De notre côté nous essayons de l'étendre à tous les travailleurs du rail car seul un périmètre large permet d'éviter le dumping social.

La négociation doit porter sur les personnels des entreprises ferroviaires, mais aussi sur les sous-traitants qui participent au service ferroviaire, d'autant plus que la plupart de ces métiers ont pendant longtemps été au statut.

**Le RH0077 doit constituer le socle au minimum et être amélioré.**

En l'espace d'une année, nous subissons deux accidents, Brétigny-sur-Orge qui a

fait 7 morts, 40 blessés et Denguin en Pyrénées-Atlantiques avec 9 blessés, dont 4 grièvement. Selon les normes de 1997, une visite de maintenance aurait eu

**Les dirigeants nationaux de la SNCF, les gouvernements successifs ont complètement détérioré le système ferroviaire,**

lieu le 25 décembre 2013 puis le 25 juin 2014.

**Les dirigeants nationaux de la SNCF, les gouvernements successifs ont complètement détérioré le système ferroviaire,** les accidents sont le résultat d'une politique d'austérité, qui a tué l'investissement, les emplois, les collectifs de travail et conduit à une situation d'urgence sur tout le réseau ferroviaire ! Pour Guillaume Pépy ce sont les rongeurs qui sont responsables. Une communication de diversion qui traduit mal la réalité de terrain, les rongeurs ne sont pas apparus récemment, c'est un phénomène connu. En 1997, l'entreprise décidait la modification des normes de maintenance entraînant le rallongement des périodes de vérification des installations électriques. En plusieurs années, ces périodes sont passées de 6 mois à 15 mois, une adaptation à la baisse des effectifs, à la productivité, à la baisse des coûts. La sécurité n'a pas de prix ! De nombreuses brigades voie ont été

supprimées, les abords des voies sont de moins en moins entretenus, végétation dense, difficulté d'observation des signaux, une situation propice au développement des rongeurs à proximité des voies. De nombreux CHSCT émettent des droits d'alerte. Entre les prescriptions de sécurité et l'application sur le terrain, un fossé s'est créé. La direction le sait, les cheminot-es le vivent. Le manque de moyen oblige trop souvent les agents de terrain à faire des choix dans le travail à réaliser, il faut parer au plus urgent, toute la ligne hiérarchique est mise sous pression, chaque activité se fait concurrence, c'est aussi cela la politique de la direction nationale de la SNCF ! Une politique qui génère de la souffrance au travail, de la peur, des organisations du travail pathogènes. Gouvernements et directions sont responsables. Après le rétropédalage pour disculper le conducteur, il n'a pas été fait état du comportement des cheminot-es lors de cet accident. Les conducteurs ont bien agi dans le cadre des procédures et ils n'étaient pas seuls, **il y avait les contrôleurs, mais personne n'en parle.**

Pour SUD-Rail ce choix n'est pas anodin au moment où les Présidents des conseils régionaux et la direction de la SNCF mettent en place la suppression des ASCT à bord des trains par l'application du projet EAS :

**« expliquer le rôle des contrôleurs aurait mis à mal une politique de casse de leur métier. »**

**La SNCF doit stopper son projet EAS, il en va de la sécurité des circulations et des usagers !**

## **La SNCF doit stopper son projet EAS, il en va de la sécurité des circulations et des usagers !**

Dans toutes les régions de France, les contrôleurs ont un rôle de sécurité et de sûreté indispensable à la circulation des trains, la sécurité a un coût ! SUD-Rail continuera à se battre pour le maintien des ASCT à bord des trains sur notre région et mettra la Direction de l'entreprise face à ses responsabilités en informant les usagers par tous les moyens à sa disposition.

### **Paris/ Beauvais :**

Depuis le 6 juillet 2014 la SNCF expérimente, pour une période de 18 mois sur la ligne Paris Beauvais, l'Accompagnement Non Systématique des trains par les contrôleurs. En effet afin de réduire les coûts de production, au lieu de mettre un ADC et un ASCT sur un train, demain il n'y aura plus que le seul ADC. Car de non systématique à systématiquement jamais, il n'y a qu'un pas que la direction de la SNCF, en ces périodes de réduction des effectifs, risque de franchir allègrement.

Un droit d'alerte a donc été déposé par le CHSCT afin que les agents puissent exercer leur droit de retrait s'ils estimaient que leur vie ou celle des voyageurs pouvait se trouver en danger. En effet cette ligne connaît depuis plusieurs années une recrudescence d'actes d'incivilités sur ces trains. Depuis le 6 juillet de très nombreux ADC ont donc exercé leur droit de retrait, rendant cette expérimentation chaotique.

Afin de casser cette mobilisation, la direction de la SNCF a fait appel à des conducteurs occasionnels.

Des conducteurs qui n'auront pas à subir la mise en place de l'ANS demain sur cette ligne, mais qui pourtant se portent volontaires.

**Sur notre région au moins deux cadres se sont portés volontaires dont un sur l'ETRA .**

SUD Rail trouve inadmissible que ce dpx responsable d'une équipe de CRTT, les laisse livré à eux même quand on connaît la situation alarmante sur l'Ouest Lyonnais tant au niveau des événements sécurité qu'au fort taux d'absentéisme. Cela prouve que certains cadres ne pensent qu'à leur déroulement de carrière et au montant des primes qui leur sont attribués : on est la bien loin

**Sur notre région au moins deux cadres se sont portés volontaires dont un sur l'ETRA .**

des valeurs de la traction.

Il y a donc eu logiquement des tensions lors d'un conflit comme celui-ci. Résultat des courses 6 ADC risquent d'être sanctionnés, dont 2 licenciements.

SUD-rail était présent le jour de leur notification de sanction pour leur apporter son soutien.

La balle est maintenant dans le camp de la direction. Mais si d'aventure celle-ci ne revenait pas sur le licenciement des 2 collègues, un préavis qui cette fois-ci ne se limiterait pas à la région de PNO sera déposé.

Sur notre région après avoir voulu nous convaincre des bienfaits de votre consigne pour « sauver des trains » LYv0045 nous constatons que le CRO a voulu faire circuler plusieurs trains en EAS sans qu'aucune procédure ne soit respectée. Aujourd'hui 9 ADC qui ont refusé de partir sans contrôleur ont reçu des demandes d'explications. Si des sanctions sont prononcées à leur encontre les cheminots de la région sauront se mobiliser.

Pas plus tard que ce weekend, un ADC de LPR a été victime d'une agression en gare de Vichy. Cette agression prouve une nouvelle fois que vous êtes prêt à tous pour faire circuler les trains: l'ADC après avoir été agressé est reparti seul en tête du train et a terminé sa journée. Même si ce dernier n'a pas voulu être relevé il devait être à minima accompagné par une personne habilitée.

Sud Rail vous demande une nouvelle fois une vraie formation au risque agression comme le prévoit le règlement et non pas un pseudo module lors de la JF EAS.

Ce 2 octobre, la délégation SUD-Rail n'oublie pas que des agents passent aujourd'hui même en Conseil de Discipline pour des faits de grève. Les grévistes qui sont renvoyés devant les Conseils de Discipline des 24 septembre, 2 octobre et 14 octobre sont assurément victimes d'une politique répressive, arbitraire et revancharde de la direction. Les sanctions d'ores et déjà prononcées le sont en dehors des principes de droit,

sans donner la possibilité aux agents de pouvoir organiser une défense, en cachant les éléments sur lesquels la direction s'appuie pour mettre en cause ces agents. Plus grave, sur cette vague de sanction post-grève de juin, la direction démontre qu'elle ne considère pas les agents d'exécution comme les agents d'encadrement. En considérant comme parole d'évangile les témoignages de certains cadres, en refusant d'organiser des confrontations pourtant

réclamées par les agents mis en cause, en donnant du crédit à des témoignages dont nous ferons le nécessaire pour démontrer qu'ils sont faux, la direction fait la démonstration cinglante du respect qu'elle accorde au droit et aux agents d'exécution. La délégation SUD-Rail tient dans cette instance à réaffirmer son soutien aux agents victimes de cette répression patronale.

## Expertise en écriture

Depuis 2013, des faits de dessins satiriques et d'écritures déplacées ont été repérés sur les carnets de bord de diverses machines. La délégation SUD Rail est bien entendu indignée et condamne les faits de sexismes, et de discriminations en tous genres.

Malheureusement les « affaires » ont été traitées de manières différentes, selon que la personne discriminée soit simple agent de conduite ou de la direction.

D'ailleurs les membres CHSCT désignés par notre OS n'ont même pas été informés des faits du mois de juillet.

Nous pensons que bien que ces faits soient inadmissibles, la fin ne justifie pas les moyens. Plutôt que de vouloir mandater un expert indépendant qui a pour seul but de faire un ou des exemples, SUD rail vous préconise une vraie campagne de sensibilisation et de prévention auprès de tous les agents de l'ETRA .

Les méthodes que vous voulez employer ne sont pas dignes de la protection des individus : le fait de comparer toutes les écritures nuit à la liberté individuelle de chacun. Le contrôle perpétuel des écritures, dires et faits

des personnes, de surcroît sur le lieu de travail, est digne du célèbre roman d'anticipation 1984 (ajoutez à cela le contrôle de la pensée des salariés par le code de déontologie ne permettant pas de critiquer l'entreprise, et la boucle est bouclée).

La situation des effectifs sur l'ETRA est catastrophique SUD Rail vous demande la mise en place d'effectifs suffisants sur l'établissement tant au niveau des TB que des TA .

### **CRTT :**

Pour terminer nous avons appris par un simple mail que vous Mr Rabier avez pris de nouvelles dispositions concernant le dialogue social sur l'ETRA puisque vous avez décidé de manière « unilatérale » de mettre en place un système de prime à la carotte pour les CRTT . SUD Rail vous réaffirme son opposition à un système pervers et dangereux qui n'a pas sa place à la conduite.

sui il est urgent d'augmenter les salaires des CRTT, mais pas en instaurant une primette qui n'aura à terme qu'un seul but augmenter la productivité des agents tout en dégradant le niveau de sécurité.

# EAS

Depuis le début du projet EAS pour « sauver des trains » SUD rail tire le signal d'alarme sur cette consigne qui n'est qu'un cheval de Troie pour déployer l'exploitation des lignes en EAS sur notre région.

D'ailleurs dans de très nombreuses régions la SNCF propose l'EAS lors du renouvellement des conventions avec les conseils régionaux. Celle de la région Rhône Alpes sera renouvelé en 2015 (juste à la fin des formations EAS et l'arrivée des régio 2N).

Cette démarche nous a d'ailleurs été confirmée en DCI par la direction nationale sous prétexte qu'il faut baisser les couts.

**Il est important de faire appliquer à la lettre la consigne régionale LYV0045 et d'informer vos représentants du personnel .  
EAS = Danger**

## Sur La région cela commence très fort :

En l'espace de 15 jours 9 ADC de l'ETSVL qui ont refusés de partir sans contrôleur ont reçu des demandes d'explications. Pourtant à chaque fois la consigne LYV0045 n'était pas respectée : pas de dépêche, réserve ASCT disponible etc...



## SUR L'ETRA

Le 5 septembre 2014 a eu lieu la première circulation EAS pour l'UP LYD. Un agent a effectué un Rives-Part Dieu en 24500 sans contrôleur. Heureusement que l'ADC avait son CTT, car ce fut très chaotique. Malgré le fait qu'il y a une résidence d'ASCT à GE, et que Rives ne soit pas très loin, la Direction a préféré faire circuler le train en EAS.

Il est important de faire appliquer à la lettre la consigne régionale LYV0045 et d'informer vos représentants du personnel . SUD Rail va sortir rapidement un trac spécifique sur le sujet.

# Quand un DPX de l'ETRA va faire de l'EAS sur Paris Beauvais pour remplacer

## des ADC en droit de retrait ...

Depuis le 6 juillet 2014, la SNCF expérimente, pour une période de 18 mois sur la ligne Paris Beauvais, l'Accompagnement Non Systématique des trains par les contrôleurs. Encore une fois pour réduire les coûts de production, au lieu de mettre un ADC et un ASCT sur un train, demain il n'y aura plus que le seul ADC. Car de non systématique à systématiquement jamais, il y a un pas que la direction de la SNCF en ces périodes de réduction des effectifs risque de franchir allègrement.

Un droit d'alerte a donc été déposé par le CHSCT afin que les agents puissent exercer leur droit de retrait s'ils estimaient que leur vie ou celle des voyageurs pouvait se trouver en danger. En effet cette ligne connaît depuis plusieurs années une recrudescence d'actes d'incivilités sur ces trains. Depuis le 6 juillet de très nombreux ADC ont donc exercé leur droit de retrait, rendant cette expérimentation chaotique.

Afin de casser cette mobilisation la direction de la SNCF a fait appel à des conducteurs occasionnels.

Des conducteurs qui n'auront pas à subir la mise en place de l'ANS demain sur cette

ligne, mais qui pourtant se portent volontaires.

Sur notre région au moins deux cadres se sont portés volontaires dont un sur l'ETRA.

SUD Rail trouve inadmissible que ce dpx responsable d'une équipe de CRTT, les laisse livré à eux même quand on connaît la situation alarmante sur l'Ouest Lyonnais tant au niveau des évènements sécurité

qu'au fort taux d'absentéisme. Cela prouve que certains cadres ne pensent qu'à leur déroulement de carrière et au montant des primes qui leurs sont attribués : on est la

bien loin des valeurs de la traction.

Il y a donc eu logiquement des tensions lors d'un conflit comme celui-ci. Résultat des courses 6 ADC risquent d'être sanctionnés, dont 2 licenciements.

SUD-rail était présent le jour de leur notification de sanction pour leur apporter son soutien.

La balle est maintenant dans le camp de la direction. Mais si d'aventure celle-ci ne revenait pas sur le licenciement des 2 collègues, un préavis qui cette fois-ci ne se limiterait pas à la région de PNO sera déposé.

**6 ADC risquent d'être sanctionnés,  
dont 2 licenciements.**

## Conflit de Juin, une direction revancharde .....

Plusieurs cheminots sont passés en Conseil de Discipline pour des faits de grève. Les grévistes qui sont renvoyés devant les Conseils de Discipline des 24 septembre, 2 octobre et 14 octobre sont assurément victimes d'une politique répressive, arbitraire et revancharde de la direction.

Les sanctions d'ores et déjà prononcées le sont en dehors des

principes de droit, sans donner la possibilité aux agents de pouvoir organiser une défense, en cachant les éléments sur lesquels la direction s'appuie pour mettre en cause ces agents.

Plus grave, sur cette vague de sanction post-grève de juin, la direction démontre qu'elle ne considère pas les agents d'exécution comme les agents d'encadrement. En

considérant comme parole d'évangile les témoignages de certains cadres, en refusant d'organiser des confrontations pourtant réclamées par les agents mis en cause, en donnant du crédit à des témoignages dont nous ferons le nécessaire pour démontrer qu'ils sont faux, la direction fait la démonstration cinglante du respect qu'elle accorde au droit et aux agents d'exécution.

Même si aucun de ces agents ne fait partie de l'ETRA la délégation SUD-Rail tient à réaffirmer son soutien aux agents victimes de cette répression patronale.



## PRIMETTE CRTT :

En avril dernier, la direction avait fait une proposition de prime aux CRTT que toutes les OS avaient refusées tellement elle était scandaleuse. Quelques mois après la direction revient à la charge sur ce sujet en osant nous dire que c'est une démarche unilatérale, alors que certaines OS proches de la direction se vantent d'avoir participé aux négociations !

Sud Rail dénonce toujours autant ces primes « au résultat », c'est incompatible avec le niveau de sécurité qu'un agent de conduite doit prétendre. Malheureusement, on ne peut que constater qu'asservir les CRTT à la qualité de service de l'Ouest plaît toujours autant à la direction.

GRÈVES, DÉRAILLEMENT, PANNES,  
LE PDG DE LA SNCF G. PEPEY  
S'EXPLIQUE:



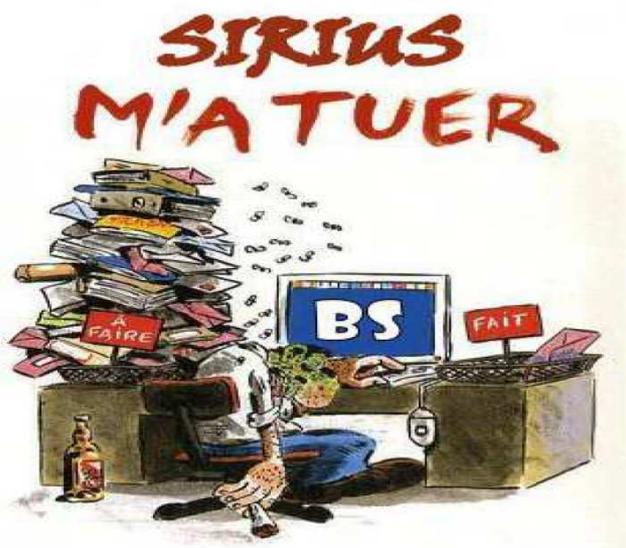
BEN... ON  
PRIVATISE...

Puisque cet argent existe : SUD Rail demande une nouvelle fois qu'il soit donné sans condition aux CRTT et que soit engagé un vrai travail de fond sur le salaire et la reconnaissance de l'entreprise envers ces salariés qui ne sont pas des "sous conducteurs" !!!

## SIRIUS et les BS:

Vous l'attendez tous : l'IPAD arrive bientôt dans notre établissement nous dit la direction dans sa note de service, distribuée à tous les ADC. Elle aimerait aussi vous obliger à utiliser le "tout petit qui ne sert à rien". Mais si vous y regardez de plus près : dans cette note, il n'y a jamais d'obligation !

SUD Rail vous rappelle que nous avons toujours été contre cet appareil, beaucoup trop petit et inadapté à notre métier. La direction nous a dit le contraire, mais peu de temps après, on ne peut que constater que nous avons raison. Ils arrivent avec dans leur carton un appareil un peu plus adapté.



Cependant, nous continuons à être très vigilants sur les emplois sédentaires que cet appareil pourrait très facilement enlever. Avec des applications (toutes en développement) permettant de télécharger, les FLASH, FLH, cadre avis

urgent, de commander soit même son couchage et ses taxis, il semble clair que la direction n'a pas pour ambition d'augmenter les GM, bien au contraire !!!

Et pour ceux qui seraient tentés par une utilisation beaucoup plus personnelle, sachez qu'un logiciel espion est intégré à l'appareil. Officiellement pour suivre et bloquer l'appareil en cas de vol. Mais mal utilisé, ce programme peut savoir quel site internet vous avez été voir, quels vidéos ont été lus...

En ce qui concerne les BS papier, la direction a décidé (sans aucune discussions) de ne plus automatiser la prise en charge du BS à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Tout ça pour faire remonter le taux d'utilisation d'un appareil que personne n'aime ! Sachez ; que les BS papier seront quand même traitées après cette date, et c'est normal ! Comment faire pour rendre nos BS autrement si notre SIRIUS ne fonctionne pas, ou tout simplement si on n'y a pas pensé durant le court délai où c'est possible de le faire.

**Nous demandons, pour plus de facilités pour tout le monde, que les BS papier continuent à être automatisés jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2016 !**

# Effectifs

Vaste sujet que celui des effectifs. Souvenez-vous il y a peu de temps nous étions en sureffectif sur l'ETRA .... Il y avait trop de TB : La direction avait détaché dans toute la France. Les CRML étaient d'après la direction largement à l'effectif et les CRTT tout nouveaux étaient suffisant avec les quatre écoles.

Aujourd'hui nos hauts dirigeants de l'ETRA ne sont pas du tout à l'aise sur le sujet ... Celui qui avait la responsabilité des effectifs a pris un nouveau poste à la direction TER (non pas sans avoir fait quelques trains pour couvrir la charge. Il a d'ailleurs encore fait des trains pendant le conflit de Juin : youp la boum !) et leurs à bien laissé la patate chaude ...

CA refusés week-ends	Juin	Juillet	Août	Septembre
TA	65	35	71	75
TB	130	62	99	123

## Le Bilan :

### CRML :

il manque des effectifs et la direction a déclenché une école TA initiale qui ne sortira qu'au printemps 2015 .En attendant la direction a recours à des détachés mais comme cela ne suffit pas elle en profite pour changer le régime des repos aux CRML. Aucune prévision sur les mises en stages TA/ TB pour 2015 pour l'instant.

### CRTT :

Une situation d'absentéisme des plus inquiétante les jours d'arrêts maladie, les inaptitudes définitives et temporaires sont nombreux.

Au lieu de leur améliorer leurs conditions de travail la direction et ses partenaires de l'UNSA leurs expérimentent une primette basé sur la performance. Cela n'est qu'une étape pour prochainement leur augmenter la productivité des journées. Une fois de plus la direction gère la crise en utilisant des détachés et les chefs de lignes (et pendant ce temps c'est kiki qui fait de l'EAS sur Beauvais?).

## Chez les TB :

### A LPR :

c'est la catastrophe : Les congés refusés explosent, les réserves ne sont pas tenues ou utilisées sur des journées de roulements, les formations et EIF ne sont pas tenus. Les tournées sont couvertes par d'autres UP : 36 en juillet ; 31 en aout ; 53 en septembre !!!

### A LYD :

les départs pour LYS ne sont pas remplacés et les temps partiels augmentent tout comme les VT refusés ...

### A Portes :

La direction ne sait plus quoi faire pour couvrir la charge : le programmeur ayant utilisé tout son répertoire de magouilles, les demandes de mutations pour Portes

RAD supprimés	Juin	Juillet	Août	Septem-
	86	15	24	17

deviennent rares.

**Sur LYS :** les congés refusé sont devenus presque la routine tant il manque des effectifs. La direction n'ose pas faire des écoles TGV à cause des surcoteurs (+ de 20) qui ne font pas leur lettre de départ à la retraite.

Et comme à toutes les rentrées devinez comment la direction veut régler les soucis d'effectifs de l'été ?? Elle souhaite revoir les protocoles congés car ces derniers donnent trop de congés en été .... Quand le personnel d'exécution en bave pendant la période estivale nos cadres réfléchissent depuis leur relax en bord de plage comment ils vont nous décaler nos périodes en novembre.

Les cheminots de l'ETRA peuvent compter sur les représentants SUD Rail pour les défendre.

#### **Scaronne :**

Les mois de Juin, Juillet, Août, Septembre auront été difficiles pour les TA et TB de Scaronne. Les effectifs sont tendus presque toute l'année. Le cloisonnement des roulements TB complique forcément les remplacements.

De plus si les RH077 et RH677 étaient

respectés par une majorité d'ADC, l'UP ne pourrait pas couvrir sa charge. Pour les activités les trains roulent donc tout va bien...

#### **Ecoles TGV TB:**

L'école du mois d'Octobre aura 3 agents, celle de Décembre sera composée de 6 agents. SUD Rail a demandé que cette dernière école soit interrompue une fois au lieu de deux (décembre et Février)

Pour 2015 compte tenu des départs en retraites prévisibles, malgré la baisse de charge, nous pensons qu'il faut maintenir l'école TGV au printemps 2015 plus d'autres en options en fonction de la démographie de l'UP.

#### **Ecoles TA**

L'école initiale TA d'Octobre sera composée de 9 agents et se terminera en Avril

Les écoles TA/TB pour 2015 ne sont pas encore arrêtées.



## Question 26 DP ETRA 02/10/2014

La délégation SUD Rail demande si le dogme du roulement 100A resserré avec une majorité de JS OUIGO est toujours d'actualité ?

Réponse de la direction : Il n'est pas envisagé de revenir sur le principe de construction du 100A

**Concernant le parcours PRO ETRA, les parties CRML, CRTT, accès à Porte et accès aux 100A et 100 seront débattus le 06/11/14 au niveau de l'établissement.**

A noter que la même question a été posée à l'activité Voyage à la CS ADC d'Octobre : La réponse est la même.

Il n'y a rien d'étonnant sur les réponses de la direction, la réforme du ferroviaire est passée par là...

Est ce que les ADC de Scaronne sont prêt à un rapport de force avec la direction pour reconstruire un grand roulement 100 sans bloquer la progression des roulements 101 et 101B ???

Concernant le parcours PRO ETRA, les parties CRML, CRTT, accès à Porte et accès aux 100A et

**100 seront débattus le 06/11/14 au niveau de l'établissement.**

### CHSCT Scaronne

Nous rappelons que les PV de CHSCT sont consultables librement sur l'UP.

Le CH est là pour vous et tente d'améliorer la vie au travail. Nous obtenons quelques avancées tant que cela ne coûte pas trop cher (renouvellement d'ustensiles de cuisine, changement des abattants de toilette, futur remplacement du distributeur de café...).

En revanche dès que nous abordons les questions formations (Connaissance ligne Suisse, gestion des risques d'agression...) la direction ne veut rien entendre !

Le CH a besoin de vous par vos questions et vos annotations BS pour faire entendre votre voix et faire avancer les choses. Sur demande de SUD Rail, la modification du découpage des FLH sur l'UP. Par exemple, il y a désormais une seule FLH pour la section Lyon/Strasbourg via DN et LSS.

**Faites remonter les infos auprès des représentants du CHSCT.**

### Primes de traction

Primes Moyennes	MAI 2014	JUIN 2014	Juillet 2014
100A	1473	1311	1411
100	1380	1245	1454
101	1340	1083	1354
101B	1155	941	1198
468A	901	676	997
468B	758	598	808
468C	772	562	831
478	787	550	874

# Brèves de Portes

## Adieux les 75000

Avant même d'avoir tiré le moindre train sur Briançon ils nous faut déjà dire adieux aux 75000. En effet ce qui était prévisible, tant le sujet traînait en longueur, est arrivé RFF refuse que ces engins moteur circulent sur la ligne de Briançon !!!!!!!

PROLO, VA FALLOIR PAYER  
POUR TES ACCIDENTS  
DU TRAVAIL !

FAUT AUSSI QUE  
JE PAIE UNE TAXE  
SUR L'AMIANTE ?



cette interdiction n'est pas due à un problème d'empiètement comme on aurait pût le croire, mais à un problème de largeur des quais ( apparemment ça frotte) il est interdit de rire!!!!!!

## Service logistique

Le départ de Karine Arnaud en école TA est décidé ( nous lui souhaitons bonne chance) mais alors que pour la remplacer une solution très simple existe dans le dépôt avec l'embauche de Brice Aunave, la direction persiste à vouloir l'embaucher mais sur un autre site.

pour Sud. Rail il est hors de questions de laisser faire la direction sur ce sujet Brice doit être embauche le plus rapidement possible au statut et sur le site de Portes. il n'est pas tolérable que la direction s'en serve actuellement comme d'un surveillant de dépôt en dehors des limites de son contrat et qu'elle ne veuille pas pérenniser cet emploi sur notre dépôt

## La programmation

La direction reconnaît que la programmation de certains agents n'est pas conforme au RH0077. pour autant elle continue de couvrir les errements de notre RBC. le meilleur service que vous puissiez vous rendre et que vous puissiez rendre au dépôt est de cessez d'accepter les petits accords entre amis pour déroger aux roulements.

**STOP aux  
arrangements pour  
notre bien à tous!!!!!!**

**La direction compte beaucoup sur les relations amicales que nous avons avec les différents GM et sur leur très grande compétence pour soit rattraper les "bourdes" du RBC soit pour faire passer la pilule auprès des ADC. alors STOP aux arrangements pour notre bien à tous!!!!!!**

## UP TER : Stop à la déprime...

La délégation SUD Rail s'est aperçu que les trains détournés Rive droite sont payés Rive Gauche ... La direction nous avouera en DP que certaines étapes ne sont pas encore reprises dans REFTRA (REFérentiel TRAction). La demande est en cours pour mise à jour. En attendant vers qui envoyer la demande d'explication ???

Les évos de moins de 2kms ne sont pas prévues et donc pas payées .La direction préconise donc de mettre des temps de manœuvre pour être rémunérés...

## DCI sur LPR

SUD Rail a été reçu dans le cadre d'une DCI sur des sujets brûlants à Perrache à savoir : le manque d'effectif et les modifications de commandes.

Concernant le 1<sup>er</sup> : oui, ça ne va étonner personne, on est en sous-effectif ! Mais ce n'est pas de la faute de la direction, même si nous les avons déjà prévenus plusieurs fois.

## C'est de la faute aux malades !!!

Nous pouvons vous annoncer que la fin d'année va être très compliquée pour nos congés...

Pour les modifications de commandes : une fois de plus c'est normal, c'est dû aux aléas : "on n'y peut rien" ! Or on en a tous marre des journées modifiées à la PS.

Pire on en a tous marre en cours d'une journée de service, qu'on nous modifie notre commande au grès des erreurs de certains !

Il y a même de plus en plus de dossiers disciplinaires à cause de ça !

**SUD Rail a la solution pour éviter les problèmes, une fois votre journée commencée : NE RÉPONDEZ PLUS AU TÉLÉPHONE !**

Y'en a beaucoup qui aimeraient être à ta place!



