

Tract = Actions

Sud Rail UP LYON

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

« La vraie générosité envers l'avenir consiste à tout donner au présent. »

Albert Camus

Déploiement Sirius
NG, disparition BS
papier?..... Page 3

Sécurisation de la
sortie piéton
rue Béranget..... Page 4

Roulements..... Page 4

EAS..... Page 5

Organisation et ges-
tion de la réserve.... Page 5

Expertise en docu-
ments et écritures... Page 6

Effectifs..... Page 6

Temps partiel..... Page 6

Cabine de conduite
et confort..... Page 7



Vos délégués du personnel

Stéphane RONIN

Frédéric MALLET

Denis CURT

Sylvain NOIRET

Jean-François ROGEON

Cécile GRANDCCHIA

Vos représentants CHSCT

thierry Buisson (LYS)

guillaume Mouzin (LPR)

sylvain Noiret (VCE)

maximilien Petitjean (LYS)

nicolas Parnick (LYD)

vincent Ronzier (LPR)

Sud
Rail

2 rue Claudius Collonges

69002 Lyon

Tél SNCF : 542028

PTT : 04 78 38 15 08

Fax : 04 72 40 39 17

Tract-ctions

Sud Rail UP LYON

Tract-ctions

L'information syndicale de l'ET Rhône-Alpes

« Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent. »

Henri Queuille

Déploiement Sirius NG, disparition BS papier?

Un accompagnement à la reprise en main de Sirius PG est prévu par le DPx, adapté aux besoins de l'ADC. Une note d'information est prévue pour informer les ADC du sujet et sera distribuée cette semaine. Mais pas d'inquiétude, le BS papier sera toujours utilisé en mode dégradé du Sirius NG, donc pour tous ceux qui ne comprennent rien en informatique...



Le déploiement de Sirius NG se fera, selon cette démarche :

- GT unique pour l'UP TER, avec du côté travailleur, les membres du CHSCT de LPR et de LYD, Laurent Martin, Jean-Philippe Montillet, Marc Jaboni, Pierre Morton, Christophe Donval et Myriam Ridet, et du coté direction, CUP, référent Sirius, accompagnement projet national, docteur et COSEC.

- le 04/11 JF Sirius NG pour les ADC testeurs,

- le 19/11 GT1,

- le 25/11 GT2 si besoin,

- consultation en CHSCT extraordinaire le 25/11, elle sera commune pour les deux CHSCT, mais avec un avis rendu par CHSCT.

Il nous a été indiqué, que les agents du PAC Sirius, censés nous dépanner, n'ont toujours pas été formés sur le Sirius NG, alors que leur mission a commencé au mois de février !!!

Sécurisation de la sortie piéton rue Béranger

En l'absence de réponse du syndic de propriété de la rue Béranger, la Direction a envisagé d'autres mesures de protection ne nécessitant pas l'accord des propriétaires de la rue. Il y aura donc la pose d'un gyrophare relié à l'ouverture de la porte et un passage piéton sera peint. Une demande de devis a été faite auprès de l'ABE, sans réponse à ce jour malgré une relance fin août. Plutôt que de demander des effectifs, pour que l'ABE puisse faire fa-

ce à toutes les demandes de travaux, la direction envisage de passer une commande de ces équipements directement auprès de sociétés adéquates s'il n'y a pas de réponse à la fin du mois. De plus, une lettre au syndic va être envoyée, afin de signaler la mauvaise fréquentation au bout de la rue Béranger.



Roulements

Suite à de nombreux problèmes, la Direction doit refaire un pointage des roulements entre, les roulements de RÉFÉRENCE et les roulements OPÉRATIONNELS. Selon les dires de la direction, certains changements sur les journées ont eu lieu suite à des RECTIF concernant le POST ETE et ils n'étaient donc pas encore intégrés aux journées initiales lors du déroulé PACIFIC. Quoi qu'il en soit, la direction doit faire le nécessaire pour que tout soit en

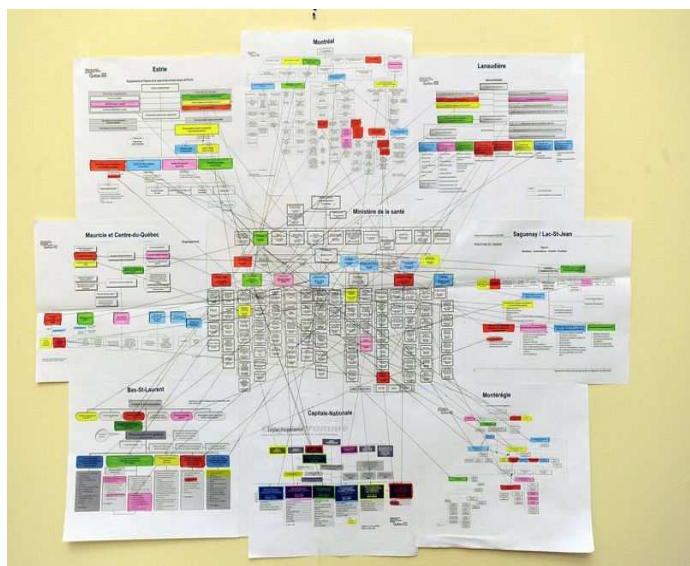
concordance entre le terrain et les roulements papier. Nous avons dénoncé le manque de suivi d'information entre l'adaptation et la conception côté PCAS. Le pointage du rectif 4, devrait avoir lieu sous quinzaine, avant les vacances de Toussaint. Un pointage préalable devrait se faire avant la mise en place du prochain rectif 5. de plus nous avons demandé une vérification des tâches à effectuer sur chaque site.

EAS

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 mettre en place l'EAS, procédure complexe et

dangereuse. Il apparaît qu'il y a des clarifications à faire sur l'appartenance des COP, ce qui permettrait d'avoir le bon interlocuteur, car actuellement ils se transmettent la patate chaude, pour ne surtout pas prendre de responsabilité. Nous avons demandé que l'absence d'ASCT soit éclaircie. Il est clair qu'à terme la solution de facilité prendra le pas sur la recherche d'un contrôleur, car leur objectif est bel et bien de faire circuler les trains sans ASCT.

Sans la présence du CTT, la gestion chaotique de la procédure EAS aurait mis le conducteur en danger, alors soyons vigilants sur les procédures. N'oubliez pas que chaque salarié peut exercer son droit de retrait en cas de danger.



Organisation et gestion de la réserve

La TT n'est pas signée, malgré l'engagement de la Direction lors de la réunion de conciliation, et ne le sera jamais. Donc, l'UP TER propose

une fiche pédagogique à destination des ADC, GM UP, GM COP sur l'utilisation de la RAD...

Expertise en documents et écritures

Sud Rail, de par sa nature, lutte contre toute forme de discrimination et de harcèlement, mais ne pourra jamais accepter, quelque forme de répression que ce soit. Pour nous, seule la prise de conscience peut faire reculer ce genre de phénomène abject. C'est pour cela que Sud Rail a voté contre cette expertise, et préfère mettre les moyens nécessaires dans la prévention, la sensibilisation des agents, sur leur acte quotidien. Pour ce faire, nous avons demandé que l'ensemble du plan d'action voté en novembre 2013 soit mis en œuvre, et qu'un groupe de travail soit mis en place pour le compléter.

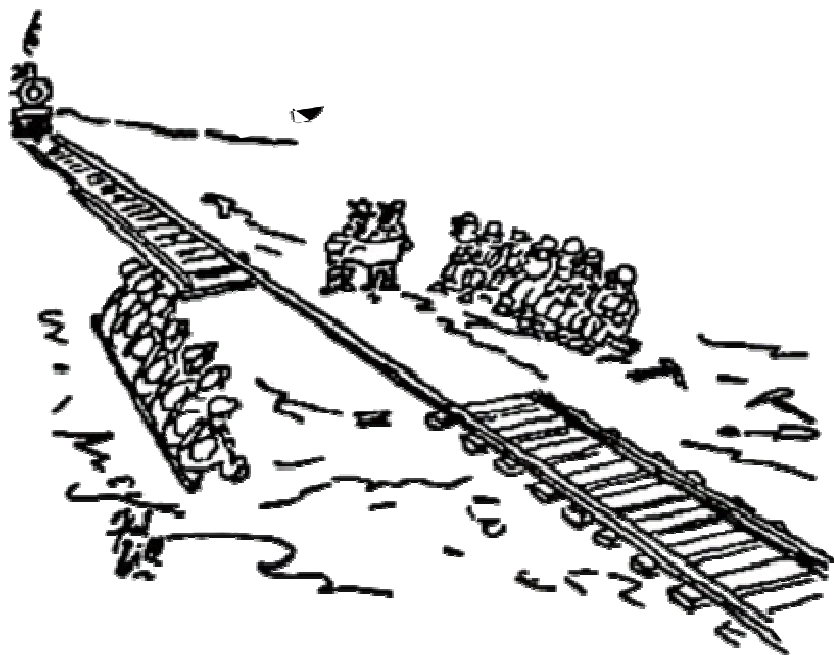
Effectifs

Départ pour LYS:

M. Barthelemy et Lemay le 06 octobre

M. Aimar et Charlet en décembre.

Retour de M. Mateos et M. Bontant le 03 novembre. Il n'y a pas de montée prévue de LPR pour LYD.



Temps partiel

Les textes réglementaires sur lesquels s'appuierait la direction, pour adjoindre l'annexe au contrat à temps partiel, seraient les articles 2 et 3 du RH00662.

Contrairement à ce qu'affirme la direction la règle des 19H/6H s'applique sur les VT. Il y a même des jurisprudences sur le sujet.

Cabine de conduite et confort

L'une des questions posée lors du chsct, portait sur le remplacement de tous les sièges des B6, 22200, Z2, ou qu'en attendant, ils soient réparés (réglage de la position avant arrière ne tenant pas), que le dossier puisse se régler au-delà de 90 ° et que les sièges des AGC (réglage de la position avant arrière ne tenant pas) et des B5 soient réparés (accoudoir, réglage lombaire, etc.) nous vous donnons la réponse telle que la Direction nous l'a livré :

Réponse des technicentres

1) 22200 :

Sur les 29 BB22200 du parc TER RA, il y a eu des signalements essentiellement jusqu'au 05/2014. La 22257 et la 22260 étaient les 2 locs qui ont fait le plus parler d'elles en terme de problèmes généraux de « blocages de sièges/réglages/molettes cassés », et notamment le temps que nous traitons le sujet « molettes ».

- Pour info : sur ces 29 BB22200, 27 ont été équipées des sièges « CARTIER » (seules

la 22209 et la 22214 ne le seront pas, car ce sont des 22200 « petites cabines »)

2) B5 et B6 :

Globalement si on regarde sur les 14 B5 et les 16 B6 du parc TER RA : Il n'y a pas de N° de B5 ou B6 qui revienne dans notre REX de façon plus fréquente que d'autres.

Cas du B6 029 en août : suite au 1er signalement au CB du 05/08/14 nous avons prévu de remplacer le siège en S33. Mais l'intervention n'avait pu se faire et avait été reprogrammée et réalisée S34 (d'où certainement les 6 signalements évoqués entre le 05 et le 18/08). Le technicentre regrette cette situation concernant le retard de traitement.

Pour info : si on regarde l'historique de consommations, 19 sièges ont été remplacés sur les B5/B6 depuis 2012 (chiffre très conséquent sur une si petite période pour un parc de 30 matériels).

3) suite à ces signalements/REX, le technicentre fait régulièrement des rappels aux agents

sur l'importance des sujets sièges, vitres cabines, essuies-vitre.

Le technicentre apporte lors de chaque RDV de maintenance (maxi 37 jours) une

vérification des sièges ADC dont la fiabilité et notamment le blocage en translation par le pivot reste un point critique. Ceci s'explique la plupart du temps, car certains ADC appuient leur (s) pied (s) sur la manette située sous l'assise et déforme la barre de verrouillage. Nous en remplaçons donc régulièrement et faisons tout pour remédier au problème lors de chaque signalement par BS . Les ADC doivent poursuivre les signalements pour chaque situation anormale et le technicentre met en place un suivi de « l'état parc » dès ce jour.

En bref : c'est de la faute des conducteurs si c'est tout pourri, ils ont un problème de vue ou de mémoire s'ils n'arrivent pas à voir les nouveaux sièges des B6, et je réponds ce que je veux aux questions.

Pourtant, c'est simple, nous voulons de nouveaux sièges sur l'ensemble du parc utilisé par l'Up LYD. Faut-il déposer un droit d'alerte, pour que la direction puisse comprendre nos demandes ?

Prochain CHSCT le 17 novembre 2014

Faites parvenir vos questions au membre CHSCT Sud Rail avant le 10 octobre 2014

« Soyez résolus à ne plus servir, et vous serez libres. »

Étienne de La Boétie