

Tract-ctions

Sud Rail ETRA

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

Le 25 juin 2016

ON VOUS
A FAIT
VENIR POUR
DEUX RAISONS:

FAIRE UN
BOULOT QUE
PLUS PERSONNE
NE VEUT...

POUR UN
SALAIRE
DONT PLUS
PERSONNE
NE VOUDRAIT...



**ATTENTION : RISQUE
DE DUMPING SOCIAL**

SUD-Rail



Billet d'humeur...

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

Reforme ferroviaire!!!

En 2014, une réforme ferroviaire acceptée par la CFDT et l'UNSA a été imposée aux cheminots. SUD-Rail disait que cette réforme ne changerait rien sur la dette ferroviaire et que notre réglementation, elle, changerait.

La direction et ses organisations syndicales juraient la main sur le cœur que notre RH77 resterait tel qu'il est... 2 ans après : SUD-Rail avait raison !

Mars/avril/mai : un décret socle (imposé par le gouvernement) au ras des pâquerettes, une convention collective (imposée par l'UTP, les patrons du ferroviaire) du même acabit, et un accord d'entreprise (imposé par la SNCF) avec une forte régression sociale sont proposés aux organisations syndicales.

Mai/juin : sous pression par la grève, le gouvernement impose à la SNCF un accord d'entreprise plus social, les patrons de l'UTP se remettent à négocier la CCN. Tout cela n'est pas satisfaisant aux yeux des grévistes puisque même si les textes bougent, le dumping social pourra être organisé.

La SNCF est prise à son propre piège, Pepy, le PDG, et Ambrosini, le RH, menacent de démissionner... on s'en fout qu'ils partent !

Alors que CFDT et UNSA avaient donné leur aval fin mai, le texte sur l'accord d'entreprise bouge dans le bon sens lors de la négociation durant 19h du 9 juin sous pression des grévistes. Cela bouge, mais insuffisamment pour les grévistes !

Toujours sous pression des grévistes, le gouvernement met la main à la poche pour aider le fret ferroviaire, les trains intercity et le renouvellement du réseau !

Tout cela avait été jugé insuffisant par les grévistes, SUD-Rail n'a pas signé le texte de la convention collective.

Un bien beau conflit qui a fait bouger quelques lignes, même si cela est insuffisant et qu'à terme les patrons du ferroviaire considéreront les cheminots comme de la marchandise !

Seuls les syndicats maison pensent que ce n'est pas par la grève que cela a été obtenu. Qui peut penser que c'est dans un ministère ou dans de beaux salons que les lignes bougent ? Ces syndicats à force de ne plus être dans la vraie vie, à force de vendre les salariés sont complètement déconnectés de ceux qui produisent !



Non, l'accord de branche n'est pas le cadre social harmonisé promis par la SNCF

Dès juin 2014 la direction de la SNCF nous avait vendu la réforme du système ferroviaire comme une chance afin de mettre en place des conditions de travail équitables entre opérateurs ferroviaires. Dans un contexte où la concurrence du fret a lieu depuis 2003, celle des trains de voyageurs internationaux depuis 2010, des trains nationaux en 2019 et des TER au plus tard en 2024 selon les régions, l'argument faisait mouche. Pourtant il est illusoire de croire que le décret socle comme la convention collective, permettront une concurrence équitable avec la SNCF.

En effet les opérateurs privés pourront se positionner sur le marché avec:

- des contrôleurs au régime sédentaire.
- La majorité des cheminots du privé à 104 Repos Périodiques (matériel/infra/guichets/bureau)
- Une zone de résidence de 50 Km, sans dépasser les 45 minutes de trajet.

- Un 19/6 glissant pour les roulants
- 30 Repos Doubles pour les roulants et sédentaires (activités liées aux horaires de transport) et aucune obligation pour les autres.
- Pour les roulants 117 repos au lieu des 126 (116 RP+10 RM)
- Pour les sédentaires dont l'activité est liée aux horaires de transport passage à 113 repos au lieu des 122 du régime B (114 RP+8 RU) ou 132 du régime C (118 RP+14 RU)

Comment croire que le pire a été évité, la SNCF ne pourra pas rester compétitive. Au regard du niveau de l'accord de branche comme du décret socle, il y a tout lieu d'être inquiets pour notre avenir.

Le chantage qui nous sera fait demain: nos emplois ou nos conditions de travail.

Pour cela l'article 49 de l'accord d'entreprise sera bien utile...

Charge ou plutôt décharge par UP pour le service d'été :

PORTES :

Service d'été TER : Allègement de 7 JS.

Service Post été TER : Pas de variation de charge.

Service d'été Intercité : Suppression de la tranche Cerbere du train quadriranche.

Service post été Intercité : En attente d'informations de la part de l'Autorité Organisatrice (Etat).

UP TER :

Service Été : Perrache (Lozanne compris) : -100 JS/semaine ; Part-Dieu : -21 JS/semaine.

Service Post Été : Part-Dieu : -12 JS/semaine ; Perrache : idem actuel ; Lozanne : à l'étude,

L'Arbresle : idem actuel

UP LYS :

Evolution de charge sur Intercités suite au transfert sur Portes-les-Valence

ADC en détachement sur l'ETRA :

UP TER : 2 ADC de Portes détachés sur LPR.

Un détaché en provenance du Fret et un autre en provenance de l'ESV CA sont arrivés courant juin 2016. 1 à CHY.

UP SCARONNE : 2 agents détachés à Marseille, 2 agents détachés à ET Alpes, 1 agent détaché à ET Bretagne, 1 TA à Dijon.

Pourquoi cette grève finalement?

Certains vous expliqueront que nous avons fait grève pour rien. Pourtant c'est bien grâce au rapport de force des grévistes que la CFDT et l'UNSA ont pu négocier la misère.

Le jour où il n'y aura plus de rapport de force, où l'on ne fera plus peur, alors s'ouvrira l'aire de la régression sociale, accélérée et encore plus dévastatrice. L'accord d'entreprise, négocié directement avec le gouvernement et la CFDT, n'est pas le même, grâce au gréviste, que celui du 7 juin.

Des reculs ont été concédés, ceux-ci sont bien le fruit de notre lutte. Enfin dans quel état seraient nos conditions de travail si face à une attaque aussi importante, nous n'avions pas fait grève? L'année prochaine il y a une grande probabilité d'alternance politique. La plupart des candidats s'accordent sur un point, se payer les cheminots. Aujourd'hui ils savent tous le prix qu'il faudra payer s'ils veulent s'attaquer à nos conditions de travail (tant au niveau des retraites que du reste) si nous n'avions rien fait, cela aurait été un vrai encouragement au démantèlement de la SNCF !

Robin des Bois arrive sur l'UP TER

Notre CUP a annoncé en séance qu'il avait augmenté la part collective du dispositif « la prime » pour les CRTT. Ce dernier semble avoir compris qu'il était nécessaire d'augmenter leurs bas salaires.

La délégation SUD-Rail a encouragé « Robin des Bois » et l'invite à faire mieux l'année prochaine peut-être en reversant la GIR (la prime des cadres qui est bien plus élevée) de l'encadrement de l'ETRA ?

Robin CUP des Bois et Petit Adjoint



Rémunération des CRTT en écoles :

des inégalités... toujours et encore !!!

Lors de la dernière DP la direction devait faire une vérification sur la rémunération des CRTT des écoles 1,2,3,4 lors de leur stage sur l'Arbresle voici sa réponse une fois de plus Picsou n'aime pas les CRTT :

Avant la mise en route du tram-train, les écoles étaient affectées à Perrache, le CPFT étant dans la même zone normale d'emploi, il n'y avait pas lieu de verser de déplacement.

À l'été 2012, lors des essais de rames, certains agents affectés à Perrache pouvaient toucher des déplacements (sauf ceux habitant L'Arbresle).

Après la rentrée 2012, pour la mise en route du tram-train, les affectations étaient à L'Arbresle, et le CPFT n'étant pas dans la même zone normale d'emploi, les déplacements étaient dus.

Accord d'entreprise: quand la CFDT utilise la mobilisation sur la loi El Khomri pour négocier...à la SNCF.

Depuis le début du conflit, c'est-à-dire depuis le 9 mars, la CFDT a expliqué que les cheminots n'étaient pas concernés par la loi El Khomri qu'il ne fallait donc pas se mobiliser sur cette loi. C'est pour cela que le 31 mars la CFDT et l'UNSA, n'avaient pas appelé à la grève à la SNCF et qu'aucune mobilisation sur la loi El-Khomri n'était faite par ces deux fédérations. Pourtant, c'est bien grâce au contexte social explosif, alors que les raffineries, les routiers, les éboueurs étaient en grève, que le gouvernement a pris en charge directement le dossier, afin d'éteindre le feu.

Mais c'est aussi parce que la grève s'annonçait particulièrement suivie à la SNCF que le gouvernement a fait directement des concessions.

C'est absolument insupportable de voir la CFDT, profiter du rapport de force créé par les autres afin de négocier, donner l'impression du consensus et casser la mobilisation. Pendant des mois nous avons construit un rapport de force puissant. Lorsque les choses sérieuses arrivent, la CFDT s'appuie sur nos luttes pour négocier dans notre dos, c'est écœurant d'opportunisme.

LES CHEMINOTS NE SONT PAS CONCERNÉS PAR LA LOI EL KHOMRI ? AH BON !

Certains syndicats, tout comme la direction de la SNCF, nous ont répété que les cheminots n'étaient pas concernés par la loi

El Khomri. Or s'il est vrai que la loi de juillet 2014 stipule bien le maintien de la hiérarchie des normes dans le ferroviaire, donc que l'article 2 de la loi ne s'appliquerait pas aux cheminots. Il n'en demeure pas moins que la loi El Khomri comporte ...52 articles.

L'article facilitant les licenciements, concerne bien les agents contractuels de la SNCF ? Et celui sur les heures supplémentaires pouvant être payées 10% au lieu de 25 ? Celui sur l'obligation de renégocier les accords d'entreprise tous les 5 ans ? Celui sur l'affaiblissement de la médecine du travail ? Quant à celui qui permettra de contourner l'avis des syndicats en passant par un référendum ? Finalement la grande majorité des articles de la loi El Khomri concernera les cheminots de la SNCF.

Pour ce qui est de l'article 2 et la fameuse hiérarchie des normes. L'ensemble des salariés de France subirait le non-respect de la hiérarchie des normes et pas les cheminots ?... Ne nous prendraient-ils pas pour des lapins de 3 semaines ? Rappelons-nous des réformes des retraites ? celles où nous n'étions soi-disant pas concernés et qui, deux ans après, nous tombaient dessus, au nom de l'équité entre salariés ? Il faut vraiment avoir la mémoire courte pour tomber dans ce type d'histoire pour endormir les tous petits. La loi El Khomri sera à plus ou moins long terme appliquée à tous les cheminots, **ceux qui vous disent le contraire vous mentent.**

De l'argent notre DET en a !!!

Mais pas pour tout le monde!!!

La direction a prouvé qu'elle savait trouver de l'argent pour détacher des CRML sur l'OL, nous avons donc demandé que soit attribuée une augmentation aux CRTT.

Voici la réponse de notre DET : Ces agents détachés viennent en renfort de l'OL afin de sécuriser à la fois la production et le parcours pro TA vers TB qui concerne en 2016 de très nombreux CRTT. Il n'est pas prévu d'attribuer de nouvelles augmentations aux CRTT en sus du dispositif de reconnaissance de la qualité de service des CRTT déjà existant.

Commentaire SUD-Rail : Une nouvelle fois nos dirigeants se fouettent de la gueule des CRTT en leur envoyant un message clair : si nous voulons nous pouvons doubler le salaire de certains ADC mais pour vous nous ne ferons rien mis à part la primette basée sur la course à la productivité/régularité .

Quant à la « sécurisation » du parcours pro, les ADC ne sont pas responsables de la mauvaise gestion des prévisions d'effectifs !

ÉDUCATION FRANÇAISE
 PAPA, COMMENT KON DIT "MONEY IS GOOD FOR YOU" EN FRANÇAIS ?



L'EAS RENOMMÉ EN PST SUITE....

(PROJET DU SERVICE DES TERRITOIRES)

L'ICCHSCT, regroupant les CHSCT de la région SNCF de Lyon et Chambéry, a été convoqué, pour rendre un avis sur le PST. Document écrit par Madame Marot, et remis à l'instance en février 2016 pour consultation. N'ayant pas tous les éléments, l'ICCHSCT avait donc décidé de demander une expertise, qui a été acceptée par la Direction, et qui s'est déroulée sur 60 jours environ. Les membres de l'ICCHSCT ne pouvant se rendre à la restitution du rapport fait par les experts, pour cause de mouvement de grève, il a été décidé, de déplacer cette réunion pour la mettre le même jour que celui de la concertation de l'ICCHSCT, mais le matin.

Donc, comme le Code du travail l'oblige, la direction nous a fait parvenir l'ensemble des pièces qui allaient nous servir 15 jours avant la réunion. Quelle ne fut pas notre surprise de voir que dans les documents envoyés, il n'y avait pas un PST, mais deux! Celui pour lequel nous avons fait une demande d'expertise, et un autre passablement amendé, où des passages entiers avait été réécrites par notre experte traction, Madame Marot! De ce fait, après avoir voté l'expulsion de l'experte traction et de l'expert train, les membres de l'ICCHSCT on voté la motion suivante:

DÉLIBÉRATION AU SUJET DE LA CONSULTATION DU 14 JUIN 2016

M. Le Président de l'ICCHSCT,

Le 30 mai 2016, le secrétaire a signé un ordre du jour dont l'un des points était la consultation sur la mise en œuvre du projet de service des territoires. En pièce jointe était indiqué le dossier de consultation du projet de service des territoires, fourni le 17 mars 2016. Pourtant, ce jour, le 14 juin 2016, un nouveau projet a été fourni à certains membres de l'instance, mais pas à tous. Le secrétaire, a signé un ordre du jour contenant une liste exhaustive de documents qui doivent être portés à la connaissance de tous les membres de l'instance. Ce nouveau document ne fait pas partie de cette liste, et n'existait pas à la date du 30 mai 2016. Le secrétaire estime que vous avez abusé de sa signature pour présenter aujourd'hui des documents qui ne peuvent pas figurer à l'ODJ.

Ce nouveau projet, reprenant de nombreuses modifications et ajoutant, entre autres, pas moins de 46 pages au dossier initial, ne saurait donc être considéré comme base de travail à la restitution et à la consultation.

Sur nombre de sujets, nous constatons qu'avant même la consultation de l'instance, vous avez déjà commencé à mettre en œuvre ce projet (diffusion de documents au personnel, réalisation d'entretiens individuels en vue d'un « réinvestissement de personnel », recrutement d'équipes mobiles etc...).

De même, aucun retour n'a été fait sur ces modifications auprès du cabinet d'expertise, empêchant dès lors toute réponse et tout débat, tant vis-à-vis du cabinet d'expertise que des membres de l'instance. Toutes les parties du document initial ont été modifiées, sans que cela ne soit jamais mentionné dans le nouveau document.

Le nouveau projet présenté ce jour inclut des critiques suite aux recommandations effectuées par le

cabinet d'expertise, alors-même que la restitution du rapport d'expertise n'a pas encore eu lieu ! Ces critiques n'ont même pas été discutées avec le cabinet, dont les experts découvrent aujourd'hui le contenu et n'ont dès lors aucun moyen d'expression. Vous avez déclaré faire du dialogue le préalable à cette consultation, mais à aucun moment vous n'avez dialogué avec les membres de l'instance, ni avec les experts, choisissant de placer l'ensemble des acteurs au pied du mur en les contraignant à se prononcer sur un document qui n'a jamais été présenté ni débattu. De ce fait, l'expertise votée par l'ICCHSCT porte sur le dossier de consultation du 17 mars 2016, et non sur le dossier de consultation daté du 14 juin 2016.

Ces pratiques sont parfaitement déloyales et nous considérons que ce procédé entrave le fonctionnement de l'ICCHSCT. Dans ces conditions, les membres de l'instance ne sont pas en capacité de rendre un avis motivé. Les membres estiment que ces modifications substantielles à posteriori visent à les tromper et à altérer leur avis.

En conséquence, les membres exigent qu'une nouvelle procédure d'information/consultation de l'instance soit déclenchée sur la base du nouveau dossier de consultation « projet de service des territoires » daté du 14 juin 2016.

Dans l'intervalle, il nous semble évident que la mise en place du projet de service des territoires serait illégale.

Mise au vote de la délibération :

Nombre de membres de l'ICCHSCT présents : 20

Nombre de votes exprimés : 20

POUR la délibération présentée : 20

CONTRE la délibération présentée : 0

CHANGEMENT DE SERVICE À L'UP TER LYON

Pour la première fois, depuis les élections professionnelles, le changement de service s'est déroulé avec un seul CHSCT pour l'ensemble de l'UP TER Lyon.

La représentativité lors des commissions roulements et grilles, ce fait sur la base d'une émanation du CHSCT, plus un expert par organisation syndicale représenté au CHSCT. Ce qui donne, deux personnes pour la CGT, trois personnes pour l'UNSA, et quatre personnes pour SUD-Rail.

La délégation SUD-Rail a donc décidé, afin de pouvoir avoir une cohérence d'ensemble, et ainsi pouvoir proposer des améliorations dans les roulements, de présenter un expert par roulements et un membre du CHSCT, qui lui a participé aux quatre commissions, 2 LPR et 2 LYD (une journée pour les roulements et une journée pour les grilles, pour chaque site).

Nous devons revoir les missions dans les roulements afin de pouvoir avoir un vrai déroulement de carrière et répartir les difficultés.



Si, bien sûr il y a des différences de pratique, et contrairement à ce que peut claronner la direction, les demandes des ADC sont pratiquement identiques : retour de RHR sans coupure, RHR tenant sur deux JS et non trois (comme dans le 161 A, 161 B, 172 P), pas de RHR réduit, une diminution des évolutions qui allonge de manière conséquente les JS (tous les roulements sont concernés), une charge de travail permettant de la diversité et un passage suffisamment conséquent sur la ligne, un vrai déroulement de carrière, des difficultés réparties équitablement afin de pouvoir les accepter plus facilement (matinée, week-end, amplitude, matériel, etc.), et un socle de compétences communes afin de permettre une évolution dans les missions lors d'un changement de roulement, tout en ne mettant pas l'ADC en difficulté.

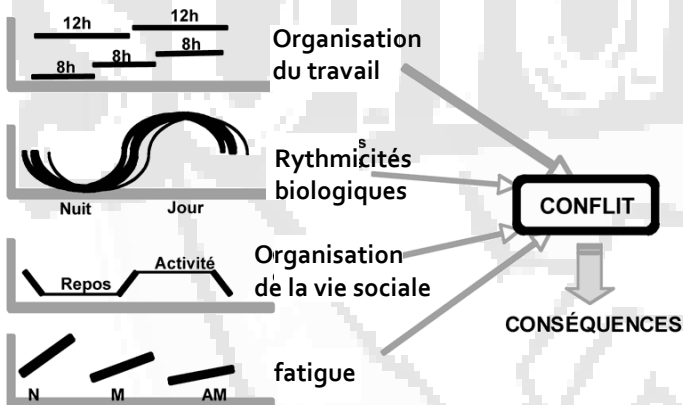
UNE CHARGE DE TRAVAIL SUR L'UP TER MAL POSITIONNÉE...

Chaque roulement, est pourvu de compétences dites "rares", pour de bonnes raisons, AVI, par exemple, qui se trouve dans tous les roulements, mis à part le 173P, MSC et PBY au 161A, BSM, MOD et ACY au 161 B et TO/SP au 171P, qui pour SUD-Rail doit être conservé, mais aussi pour de mauvaise raison, Ge au 172 P alors qu'au 161 A les ADC sont en overdose de cette compétence, ou le cloisonnement d'un roulement dans une partie de la région, alors que d'autres souffrent de monotonie. De cette mauvaise répartition découlent des problèmes de concentration sur des difficultés inhérentes à notre



métier (matinée, RHR sur trois jours, week-end, matériel, etc.). Alors, lors des commissions roulements, nous essayons tant bien que mal d'amoindrir ces difficultés, sans jamais pouvoir aller au bout de la démarche.

C'est pour cela que SUD-Rail demande à la direction, de revoir en profondeur l'ensemble de la répartition des compétences, afin d'avoir dans chaque roulement de la diversité et un vrai parcours professionnel en y associant le CHSCT et les organisations syndicales, mais aussi les ADC de l'ensemble de l'UP TER.



T'ES EN COLÈRE?
METS UN BONNET!



CHANGEMENT DE SERVICE À L'UP SCARONNE

Pour le changement de service d'été, l'entreprise, plutôt que de faire des écoles en nombre suffisant, gère le manque d'effectif, en déléguant une partie des rad infra au PNI, en transférant le train

Contrairement au dire du CUP de l'UP TER Lyon, il n'a jamais été envisagé de récupérer la charge Marseille de LYD.

"quadritranche" vers POR. Et bizarrement, plutôt que de respecter sa promesse de redonner la charge TER Grenoble à L'UP TER Lyon, elle nous l'avait bien gardée dans nos roulements !!!

Vos délégués SUD-Rail ont tenu à faire respecter le relevé de décision concernant la charge TER. La journée, Grenoble en train TER, retourne donc à l'UP TER Lyon. Néanmoins, nous ne sommes pas opposés au débat sur la charge TER.

Des discussions sont lancées pour la pérennisation de la charge TER au 101B. Faites-nous part de vos remarques.

Une des conséquences, de la disparition des intercity, c'est la perte de la connaissance de ligne Marseille par la rive gauche, pour le roulement 101B. Effectivement, nous n'aurons plus de train entre Valence et Marseille !!!

Contrairement au dire du CUP de l'UP TER

Lyon, il n'a jamais été envisagé de récupérer la charge Marseille de LYD. Ces propos sont mensongers, inacceptables, contraires à ce que pense SUD-Rail sur la répartition de la charge sur l'ensemble de la région de Lyon. Comme il n'a jamais été question de rajouter un septième de la tournée TGV AVI qui est partagée entre le 100A,100 et 101....

Concernant les distributeurs, une refonte générale sera revue pour le prochain changement de service afin d'éviter la succession des tournées GCO au 101B et le non-passage régulier sur l'Ouest pour le roulement 100.



QUE S'EST-IL PASSÉ DANS LES COMMISSIONS ?

Globalement, il y a une accentuation de la productivité. elle passe par l'augmentation des évolutions, par des montages de journée inacceptables, même si la direction aime nous dire " c'est conforme au RH0077". Les journées qui étaient déjà imbuables au changement de service de décembre, la PCAS a réussi à les dégrader encore davantage, alors même que nous avons demandé, sur ces journées précisément, des améliorations. Sous couvert, bien entendu, d'un manque d'effectifs, et d'un plan de transport adapté.

- Mais qui a organisé le manque d'effectifs ?
- Qui a cloisonné les roulements ?
- Qui a fermé les dépôts pour nous mettre en gare ?
- Qui fait des détachements alors que nous manquons d'ADC ?

Alors pourquoi devrions-nous souffrir de leurs politiques iniques et anti-sécuritaires ?

Plus que jamais, il nous faut prendre le temps nécessaire à toutes les tâches que nous devons faire. Même si cela doit affecter la "production".


Après ces quinze jours de conflit, pensant nous mettre à genoux, la direction en profite pour sortir des journées tracées à la minute, supprimant des temps de MAD lorsque les journées, ultra productive, ne tiennent plus. S'appuyant sur notre conscience professionnelle, notre amour du service public pour que ces journées soient faites en partit sur le temps personnel des ADC.

Plus que jamais, il nous faut prendre le temps nécessaire à toutes les tâches que nous devons faire. Même si cela doit affecter la "production".

Alors, peut-être, arriverons-nous à faire comprendre à tous ces culs de plomb, qui ne connaissent pas notre métier, que ce qui nous importe, ce n'est pas ce qu'ils nous mettent comme temps théoriques dans les journées ni leurs objectifs de rentabilité, mais pour nous l'important, c'est le service rendu au public, c'est la sécurité des circulations, et rien ne passera avant.



POUR RAPPEL CET ÉTÉ EN CAS DE FORTE CHALEUR :



**A partir de 30 °C, soyez vigilant !
Au-dessus de 33 °C, vous pouvez
être en danger !**

Fatigue, peau chaude et sèche, maux de tête, vertige, crampes musculaires...

Ces symptômes courants peuvent être précurseurs de troubles plus importants, voire mortels : déshydratation, coup de chaleur...

En période de forte chaleur, des mécanismes physiologiques d'adaptation se mettent en place.

Mais il y a des limites au-delà desquelles les risques pour votre santé sont réels, surtout lorsque se surajoutent des facteurs aggravants comme la **pénibilité de la tâche** ou le **travail en extérieur**.

Préserver sa santé et limiter les risques d'accident devient une priorité !

La mise en place de mesures préventives simples et efficaces, immédiatement applicables par le salarié et l'employeur, permet en partie d'y remédier.

Au dessus de 33° sur votre lieu de travail,
exercez votre droit de retrait !!!
Et prévenez immédiatement un membre de votre CHSCT.