


Tract-ctions

Sud Rail ETRA

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

Le 06 décembre 2016



DEPART POUR
UNE NOUVELLE
JEUNESSE

SUD-Rail



Billet d'humeur...

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

ARAFER,

Bilan sur le GPF

Le mois dernier, l'ARAFER rendait son bilan sur la première année d'existence du Groupe Public Ferroviaire. Un rapport très précoce, d'une part parce que la plupart des décrets, concernant notamment le contrat passé avec l'État ou encore sur la trajectoire financière, n'ont toujours pas vu le jour ; d'autre part parce qu'après un an d'existence il est impossible de voir les résultats de la mise en place assez longue de nouvelles organisations de travail et de communication entre entités.

Dès lors, nous doutons de la neutralité de ce rapport à la lecture de ses conclusions libérales. En effet, l'ARAFER prône la séparation et la privatisation de SNCF Mobilités, au nom des habituels arguments de « non-compatibilité avec le droit européen » et de « concurrence faussée ». De même, elle prône l'abandon du statut cheminot, en affirmant que l'accord d'entreprise n'a rien changé ni aux conditions de travail ni en ce qui concerne le différentiel de compétitivité public/privé ; mais aussi, car à ses yeux « *le maintien de cet écart de compétitivité pourrait conférer un avantage aux autres moyens de transport qui ne sont pas soumis aux conditions sociales spécifiques au groupe SNCF* » (1). Deux mensonges coup sur coup.

L'accord d'entreprise, nous l'avons lu, et les nouvelles dispositions qui s'appliqueront changeront nos conditions de travail, dans un sens défavorable pour nos vies de famille et nos santés. Par ailleurs, il est grotesque de croire qu'on pourrait aligner les coûts du ferroviaire sur ceux du routier, le premier devant assumer tous ses frais de fonctionnement, à contrario du second. Et avec le dumping social institué par GÉODIS, difficile de s'aligner sur les 237 euros de salaire des travailleurs détachés européens.

Certains politiciens en lice pour mai 2017 ont déjà donné leur opinion sur l'avenir de SNCF. Celui qu'ils nous dessinent, c'est privatisation, disparition de l'EPIC de tête, suppression du statut et du régime de retraite particulier. Un mélange des scénarii allemands et belges, un projet cousu de fil blanc que SUD Rail avait vu venir et déjà dénoncé. Surtout, un excès de démagogie, dressant par exemple un âge de départ en retraite à 67 ans pour tous comme une mesure d'équité. Mais, messieurs les politiques, nous ne sommes pas tous égaux devant le travail, nous ne pouvons pas l'être devant la retraite. La vraie égalité, c'est que TOUT LE MONDE puisse disposer de ses dernières années de vie dans un minimum de confort et de santé.

Ces mesures prônées par des énarques mal informés, c'est du populisme, dont on a vu les conséquences outre-Atlantique avec l'élection du milliardaire Trump aux commandes de la première puissance économique au monde. L'exemple américain doit nous rappeler que les échos nauséabonds de racisme anti-migrant sur lesquels rebondissent certains aspirants présidents, les petites phrases sur le jambon et les frites, ou les déclarations sensationnalistes d'un certain secrétaire général adjoint syndical, concernant les cheminots radicalisés issus des banlieues, peuvent amener un pareil dangereux dirigeant aux commandes de notre pays. De même que l'abstention, qui a atteint 46 % aux USA et a participé à la victoire du candidat ultralibéral.

Les conséquences de la réforme ferroviaire restent toujours d'actualité. La direction de l'entreprise a remis aux OS son projet de Rho677. Les gains qu'elle n'a pas réussi à grappiller sur le Rho077, c'est dans ce texte qu'elle les cherche. Et avec l'aval des syndicats réformistes, pour qui la démocratie c'est d'exclure les syndicats représentant près de 70 % des salariés des négociations. Eux-mêmes ont acté avec leurs signatures que les discussions futures ne se feront qu'entre signataires, que les avis des CE ne seront plus obligatoires en cas de mise en place de dérogations au Rho077, et que les comités de travail en charge de nos textes réglementaires disparaîtront. Après les conditions de travail décidées en tripartites, le prochain combat des CFDT et UNSA sera-t-il la mise en place du système des grands électeurs en France ?

Ces verrous disparus, les ambitions citées devant les managers du groupe se verront plus facilement concrétisées : ainsi citons M. Patrick Jeantet, PDG de SNCF Ré-

seau, qui « encourage » ses troupes à user de l'article 49, voire pire à « dénoncer les accords locaux » ! On apprend aussi de sa bouche la mise en place du programme AgilRH au niveau du groupe, dans le but de dégager « de nouvelles libertés RH » !! (2) Où est la protection du capital humain quand le seul objectif est de le surexploiter ? Où est la culture de la sécurité quand on entend le dirigeant de Réseau vouloir faire travailler plus longtemps ses salariés, sur des chantiers dont on sait qu'ils ont lieu majoritairement de nuit dans des conditions de travail déjà difficiles ?

Le même Patrick Jeantet qui annonce dans « les Echos » vouloir aider les régions à choisir des opérateurs privés, torpillant son EPIC sœur SNCF Mobilités ; mais où va-t-on ?

Le nouveau Rho677, c'est aussi la légitimation du non-paiement des Indemnités de Modification de Commande au titre 1. Cette dérive, instituée par une note de service interne, et ne respectant pas les dispositions négociées en CNM en 2001, a pourtant conduit SNCF devant les tribunaux. Le dernier jugement, en date du 13 octobre dernier, déboute l'entreprise de son ultime pourvoi en cassation. **Ainsi la justice reconnaît qu'il n'est pas nécessaire que les PS et FS bougent pour que l'Indemnité de Modification de Commande soit versée.**

(1) <http://www.arafer.fr/actualites/18282/>

(2) [Patrick Jeantet — Discours d'ouverture du séminaire ferroviaire des managers – Bois Francs, 27 septembre 2016](#)

Rappel règlementaire de fin d'année.

En cette fin d'année qui approche, il est temps de faire l'inventaire des droits d'absence acquis par les luttes des travailleurs.

Pense à poser ton AH.

Vérifie que tu as bien tes 52 repos doubles.

Vérifie que tu as bien tes 12 week-ends et tes 22 dimanches.

Vérifie que tu as au moins 116 repos.

Tu dois avoir au moins 2 JF dans l'année.

Et cette année, Noël tombe un dimanche.

L'Article 8 du rh143 (paragraphe 8-3) dit que les agents du cadre permanent chôment également le samedi veille de Noël, lorsque cette fête tombe un dimanche. **Ceux dont l'utilisation ce jour-là est imposée par les nécessités de service ou qui se trouvent en repos périodique bénéficient d'un repos compensateur.**

En cas de problème, contact un délégué SUD-Rail !

RG

1 Il semblerait que le compteur RG ne s'alimente pas comme les autres années. Suite à notre question, la direction a procédé à une vérification sur l'UP TER. Les compteurs ont soi-disant bien été alimentés. Mais l'information n'apparaîtrait que sur l'état 12

remis le mois du déclenchement.

Des RG déclenchés ont été payés sans que l'ADC en ait fait la demande !! Si vous souhaitez bénéficier de l'absence (ce qui est la règle), vous pouvez vous rapprocher des bureaux de commande.

Respects des règles sur LPR

Encore une fois, il va y avoir beaucoup de montées en roulement sur LPR lors de ce changement de service et c'est une bonne nouvelle. Ce qui l'est moins, c'est que les formations n'ont toujours pas été anticipées. Et donc vous allez vous retrouver en FAC.

Et bien NON !

Pour vos commandes remplaçant votre roulement initial, la direction doit respecter 2 choses : d'abord le respect des horaires du roulement est la règle, et ensuite vos anciennes

compétences ne doivent pas être conservées plus de 4 mois.

Vous avez le droit d'avoir une vie en dehors du boulot ! Nous subissons suffisamment le manque d'agent.

Contrairement à ce qui a pu être dit : SUD-Rail ne signe aucun accord qui irait à l'encontre des cheminots !

SUD-Rail est là pour vous aider à faire respecter ces règles !



Ecole TA/TB

Lors de cette réunion, la direction a donné les noms des 14 prochains TA qui seront questionnés pour les écoles de 2017.

Aucun agent ayant moins de trois ans de conduite au grade TA s'est vu accordé le droit de faire une école. Pour le Motif, qu'ils n'auraient pas l'expérience nécessaire !

SUD-Rail est intervenu, pour défendre les droits de ces ADC, car ce n'est pas l'expérience d'une pratique routinière qui augmente le taux de réussite à l'examen mais bel et bien les conditions d'emploi, la diversité, l'implication du supérieur hiérarchique et de formation lors du passage en école TB. La Direction, en voulant faire des économies sur le temps de formation, a mis en difficulté ces agents, et peu importe le temps qu'ils auraient passé à la production. Cet argument des trois ans n'est ni plus ni moins qu'un souci de retour sur investissement, même si cela doit créer des injustices entre ADC.

Voyant que SUD-Rail était seul dans cette démarche, la Direction a préféré suivre les autres organisations syndicales.

Donc en application de l'article 5 de l'accord, qui prévoit que les agents mutés peuvent être consultés avant le délai de trois ou cinq ans si le listing est épuisé, ce qui est le cas puisque la Direction ne souhaite pas inclure des TA ayant moins de 5 ans d'expérience.

Les agents qui vont être questionnés seront :

- 1 : BRETAGNOLLES Joris
- 2 : ROMDHANE Hafid
- 3 AUGUSTYNSKI Loic
- 4 : LIOCHON Jean-Baptiste
- 5 : GUINEBERT Julien
- 6 : CHEBAIKI Mehdi
- 7 : NICOLAS Hélène
- 8 : HUSIAUX Erwan
- 9 : SANTARELLI Fabrice
- 10 : DA CUNHA Daniel
- 11 : BENBRINIS Rachid
- 12 : LY Mathieu
- 13 : BAUD Jeremy
- 14 : EL KHAMASSI Najmedine

Afin de ne pas mettre en difficulté les agents mutés, qui avaient une date de réinterrogation d'au minimum un an, il a été décidé de ne pas leur notifier comme premier refus, si l'un d'eux ne souhaite pas intégrer la prochaine école TB. C'est pour cela que nous avons prévu 14 noms, afin de pallier certains refus.



Ecoles

Malgré les résultats de la dernière école TA/TB ou seulement 3 collègues sur 8 présentés ont réussi l'examen, la direction de l'ETRA n'a pas répondu favorablement aux demandes de la délégation SUD-Rail sur le sujet des formations.

Le nombre d'arrêts de formations ne semble aussi pas réveiller nos dirigeants qui comme toujours reportent entièrement la faute sur les stagiaires.

SUD-Rail a fait pourtant des demandes très simples le jour des DP :

Mise en place de stages découvertes (mini 1 GPT) pour les agents qui vont intégrer une école TA, TB ou TA/TB. Réponse (de la Direction) : *« non et ce n'est probablement pas le fait de faire des RHR qui permet d'appréhender les sujétions du titre 1. La fourniture du roulement d'accueil et de la grille sont de nature à répondre en partie à cette demande. »*

Un papier à la place de véritables journées ! Et après ils s'étonnent que de nombreux stagiaires arrêtent... et au passage le titre 2 est oublié dans la réponse de la direction.

Mise en place d'une journée de révision entre les stagiaires et les représentants du personnel : Réponse : *« il n'est pas prévu de mettre en place ce type de journée »*

Demande d'avoir un suivi régulier des stagiaires en écoles notamment ceux en difficultés. Réponse : *« un suivi volumétrique est donné à chaque DP sur la situation des arrêts. En ce qui concerne le cas des agents en difficulté, toute l'équipe pédagogique autour de ces agents (CPFT, DPx, moniteur) est mobilisée pour la réussite. »*

Voilà, en gros on vous file la « volumétrie » de ceux qui ne sont plus en formation, pour le reste : circuler il n'y a rien à voir !

Demande de temps supplémentaires sur les journées des moniteurs . Réponse : *« Peut-être, à voir, enfin si cela rentre, Bla Bla... »*

SUD-Rail constate avec regret que la direction de l'ETRA ne souhaite pas faire un vrai travail pour améliorer les résultats aux examens, c'est fort dommageable surtout pour une fois ou nous semblons avoir tous le même objectif.



Ouest Lyonnais

Une des craintes de SUD-Rail sur l'organisation retenue concernant l'Ouest Lyonnais était la mise à l'écart des CRTT. Aujourd'hui la situation prouve que nous avons raison. Les CRTT sont « tolérés » dans un local d'une superficie d'un placard à balai. Le bureau des 2 DPX est lui bien plus grand. Pour remplir un document, les collègues ont le choix entre rester debout ou aller dans le réfectoire commun.

Un espace repos, où il est d'ailleurs difficile de se reposer, a été créé entre les vestiaires au milieu du couloir.

Pour pouvoir se garer, ils doivent avancer tous les mois le paiement d'un parking qui leur est remboursé si la direction ne l'oublie pas.

Voilà dans quelles conditions les CRTT travaillent aujourd'hui totalement à l'écart des autres conducteurs pour ne pas qu'ils comparent leurs lieux et conditions de travail !

Toujours dans les injustices suite au décalage de la prochaine école CRTT, la direction nous a annoncé qu'elle envisage de prolonger les CRML en détachement histoire de bien montrer que quand elle veut trouver de l'argent elle en trouve, mais pas pour les CRTT.

La délégation Sud rail est aussi intervenue sur la mise à jour des comptes rendus DP et autres dont les derniers mis à part ceux du CHSCT datent de 2014 !

Nous sommes aussi intervenus pour que les CRTT aient à nouveau le catalogue (autre que celui des tenues) pour qu'ils aient la possibilité de commander des vêtements, chaussures ou autres avec leurs points.

Nous avons demandé à ce que les agents soient prévenus suffisamment à l'avance de leur utilisation les jours fériés. Le CUP s'est engagé à ce que les absences soient commandées le plus rapidement possible.

Pour SUD-Rail cela est intolérable. Comme nous le faisons depuis le début, nous continuerons d'agir, par tous les moyens, pour que les conditions de travail des CRTT s'améliorent.



COMMISSIONS UP TER LYON.....

Encore un changement de service qui ne donne pas raison au productif. Notre ami de la PCAS, avec son industrialisation des journées de service, accentue les souffrances des ADC et, alors que le volume des trains le permet, empêche la diversité dans les journées de service, mais aussi dans les roulements. Sans pour autant, régler le problème des retards, surtout sur l'axe Lyon Grenoble, ce qui ne manquera pas d'exaspérer encore plus les usagers de cette ligne.

Si grâce à la pression des ADC sur le CUP et via les représentants SUD-Rail sur le DET, ils ont « lâché » quelques septièmes, avec la création de RHR sur LPR, et la coupe des quatre courses Grenoble à LYD, le compte n'y est pas, et loin de là !

ROULEMENTS :

Pour LPR :

Globalement, il y a :
 Augmentation de la charge SAG dans l'ensemble des roulements.
 Récupération de tous les SAG des Grenoblois avec l'arrivée de l'EAS.
 Fin des GRS et RIV-GRS qui retournent à Grenoble

173P :

Des nouveautés pour le petit roulement, de nouvelles acquisitions sont prévues connaissance ligne Ambérieu et Engin Moteur AGC que l'on retrouve sur des Firminy ou Givors.
 Un RHR ST qui permet de maintenir la compétence Grenoble sur 3/7ème
 Un RHR Ambérieu en 1/7ème
 Plusieurs RHR SAG sont montés l110/l120 qui évitent une PS à 3 h 30 du matin !
 Sinon peu d'évolution pour ce qui concerne le VIS, VIE et MAC.
 Augmentation non négligeable du nombre de

rhr.

172P :

Pas de gros changement, hormis plusieurs RHR SAG qui arrivent et le retour des Givors certains jours.
 Sinon les retours de RHR Avignon et Paray sont dans l'ensemble remis comme à l'origine.
 La 3h32 Ambérieu a disparu ! mais elle ne manquera pas à grand monde !
 Un peu moins de AMB (bascule au 173).
 Augmentation du nombre de JS faite en AGC, présent dans plus des 2/3 des JS.

171P :

Peu de changement pour le grand roulement, hormis un demi-tour Grenoble qui a permis de couper une JS à Part-Dieu et de supprimer une journée de service cinq courses SAG avant RHR.
 Peu d'évolution au niveau des CLE et SP/TO

Pour LYD :

Globalement, il y a :
 Augmentation des matinées,
 Augmentation des évolutions
 Diminution de journées commutables entre les roulements
 Augmentation de la charge assurée en EAS

161B :

Augmentation des journées de service Chambéry
 Apparition des demi-tours MOD sur toute la semaine, ne laissant que dix minutes de retournement
 Plus que quelques variantes à date en Z2.

Comme pour le demi-tour MSC, un accord local sur le demi-tour MOD a été acté. Pas plus d'un demi-tour par décade.

161A :

Augmentation de la charge Grenoble

Augmentation des DN

Pour Lozanne :

La charge ne change presque pas. Il récupère un rhr sag du 173P sur 5/7ème.

La pérennité du site est en discussion, car cela dépend de la restriction liée au X73500 en US.

La dérogation qui permet de circuler en US jusqu'au dépôt de LV pourrait disparaître dans les jours à venir.

GRILLES :

154P, 173 P, 161 B et 161 A les repos ne changent pas.

172P et 171P afin de supprimer les six week-ends travaillés, SUD-Rail a proposé des changements de RP, ce qui permet d'avoir un maximum de cinq week-ends travaillés dont quatre dimanches travaillés.

Quelle que soit la grille dont vous faites partie, et sous réserve de monter en roulement, vous pouvez la dérouler jusqu'au changement de service de décembre 2017.

Commissions UP LYS.....

En 2013, la Direction nous avait imposé la coupe du grand roulement 100. Dogme de la nouvelle entité OUIGO. SUD-Rail était opposé à cette nouvelle organisation qui créer une scission sur l'UP Scaronne.

Une grève carrée de 24 heures n'était bien sûr pas adaptée à combattre cette nouvelle organisation accompagnée par l'OS majoritaire de l'époque.

Ce qui n'aurait pas dû se faire en 2013 sera rectifié en juillet 2017 avec la création d'un grand roulement 100.

Dans un contexte de baisse de charge TGV au niveau national, notre UP n'est pas épargnée. Afin d'anticiper ce futur roulement, toutes les OS représentatives sur l'UP Scaronne ont travaillé pour préparer la réunification des 100 et 100A au service C 2017.

Compte tenu des départs en retraite, les distributeurs des 100 et 100A ont été baissés de 35 à 31 lignes afin que le nombre de lignes soit en cohérence avec le nombre d'ADC de ces roulements. Le roulement 101 est passé à 38 lignes pour absorber de la charge en plus.

Pour équilibrer la charge entre les roulements, des JS OUIGO ont été transférées du 100A au 100, afin de ne pas transférer des JS Nantes ou Rennes.

Des JS du 100 ont aussi été transférées au 101. Le roulement 101B est resté à 35 lignes.

Comme d'habitude, nous avons porté notre attention sur la casse des décades de six jours ainsi que sur la répartition des différentes destinations dans tous les roulements. A noter un transfert de trois septièmes du 101B vers le 101 afin de respecter la hiérarchisation du pourcentage de FAC.

SUD-Rail est pour de la charge TER au 101B, mais s'opposera à la charge TER qui accentue les dégradations des conditions de travail dans un roulement composé principalement d'extrêmes matinées et de nuit.

ET SI NOUS REPENSIIONS LES ROULEMENTS?

SUD-Rail a toujours essayé d'améliorer les conditions de vie et de travail des ADC. Conscient que notre métier à des contraintes inhérentes au transport public, matinée, rhr, week-end, engin moteur, etc., nous avons fait le constat qu'il fallait revoir la structure des roulements, si nous voulions atténuer les difficultés pour chacun. Après avoir débattu entre nous, confronté différents scénarii, nous avons, depuis deux ans, porté le débat dans les diverses commissions, et enfin obtenu un groupe de travail pour repenser les roulements. Malheureusement, seul SUD-Rail avait travaillé le sujet, et porté un projet, qui aurait dû être discuté, puis en confrontant plusieurs points de vue, être modifié et proposé aux ADC pour entendre et prendre en compte les remontées. Car à SUD-Rail nous croyons que l'intelligence collective des productifs, des agents concernés, est supérieure à ceux qui ne voit notre métier que sur du papier et en terme de rentabilité.

Nous avons jusqu'à décembre 2017, une opportunité, avec l'arrivée massive d'écoles, de pouvoir transformer en profondeur les roulements, sans que les ADC se sentent lésés. Actuellement, nous avons, dans l'hypothèse qu'un agent entre jeune à la traction, neuf roulements à gravir avant de partir à la retraite. Trois à LPR, deux à LYD, quatre à LYS. Nous avons aussi des roulements hétéroclites qui, en terme de diversité et d'intérêt dans son travail, atteint son apogée au 171P, soit le troisième roulement du début de sa carrière. Puis un choix doit être fait, continuer le parcours PRO pour pouvoir accéder au roulement TGV, soit mettre un terme à mon évolution dans les roulements et ainsi rester quinze,

vingt, ou plus dans le même roulement. De plus, à chaque changement de roulement, il y a une acquisition importante de compétences, entraînant un mal-être pendant plusieurs mois, des contraintes dues à la charge dans chaque roulement, des congés refusés alors que des ADC sont soit en INUT, soit en RAD SUP. Bref, tous les problèmes que la spécialisation des roulements amènent.

C'est de ce constat que SUD-Rail a fait un travail, collectif, avec des militants de différents roulements. Ce qui nous amène à vous proposer notre projet.

Au sein de l'UP TER LYON, nous voulons passer de cinq roulements à quatre de taille identique, environ 47 lignes. Ce qui de fait aspire 24 ADC à LYD. Ensuite, nous sommes pour que chaque roulement ait un tronc commun important, puis que les trois derniers augmentent en compétences communes et qu'ils aient de la charge qui leur est propre (voir tableau). Pour le roulement qui reçoit les mutations, les jeunes CRL, une progressivité de deux ans serait planifiée, ce qui contrairement à actuellement, éviterait de laisser soit des ADC six mois dans le roulement d'accueil soit six ans lorsque personne ne vient les pousser dans le roulement suivant. Pour les ADC qui ont refusé l'accès au TGV, actuellement il termine leurs carrières au roulement qu'ils ont choisi, sans possibilité d'en bouger. SUD-Rail propose de les réinterroger, plusieurs fois, selon un temps de passage moyen, afin de ne pas se scléroser dans un roulement.

Bien sûr tous ses changements ont un coût de départ, qui sera moindre par la suite, car la différence de formation entre roulements sera moindre, et une formation acquise en

début de carrière restera plus longtemps dans nos compétences. Mais n'est-il pas raisonnable d'investir un peu sur nos compétences ? Est-il irraisonnable d'investir un peu sur nos conditions de travail, si cela permet ; de réduire les contraintes de notre métier sur chaque ADC ; d'avoir une évolution de carrière, en moyenne, tous les cinq ans ; permettre une acceptation de CA plus grande, car une grosse partie de la charge est commutable entre les roulements ; d'avoir un intérêt à évoluer ; d'avoir de la diversité dans chaque roulement.

La Direction s'est engagée à réunir à nouveau l'ensemble des organisations syndicales représentatives de l'UP TER LYON. Espérons qu'à cette occasion les différents délégués auront travaillé le sujet.

SUD-Rail saura rappeler au CUP son engagement, proposera à nouveau son projet, exposera toutes les propositions faites, afin que chacun puisse s'exprimer et débattrà avec vous de notre avenir .

PROJET SUD-RAIL

172P 47 Lignes	171P 47 Lignes	161B 47 Lignes	161A 48 Lignes
SAG	SAG	SAG	SAG
FNY-SE	FNY-SE	FNY-SE	FNY-SE
AMB	AMB	AMB	AMB
ROA	ROA	ROA	ROA
MAC	MAC	MAC	MAC
VIS	VIS	VIS	VIS
VIE	VIE	VIE	VIE
CR	CR	CR	CR
VLD	VLD	VLD	VLD
VCE	VCE	VCE	VCE
	BGB	BGB	BGB
	GE	GE	GE
	AV	AV	AV
	DN	DN	DN
PLM	ACY	ACY	MOD
	TO/SP	CLE	PBY
		MOD / BSM	MCS
RAD		RAD	

Accès TGV...

Le 28 novembre s'est tenu le comité régional de suivi de l'accord accès TGV.

Pour 2017 la direction a demandé 2 écoles TGV de 6 + 2 places dans l'école TGV de l'ETSVL.

Même avec 100 % de taux de réussite ces écoles ne permettront pas de combler le manque d'effectifs à LYS ainsi que les prochains départs en retraite. C'est bel et bien au minimum 3 écoles qui sont nécessaires pour 2017. Est-il normal que les ADC de LYS se voient refuser leurs congés même quand ils sont dans les premiers aux cahiers de congés ? Que la direction n'arrive même pas à faire les formations ? Que pour couvrir la charge les demandes d'arrangements sont devenues la coutume ?

SUD-Rail demande un retour à la normale rapidement. Sinon les ADC de cette UP feront ce qui est nécessaire pour exiger ce qui leur revient de droit.

École de février à l'ETSVL :

- 1 DEMOLIERE Vincent LYD
- 2 JEAN Éric LYD

École de Mars :

- 1 MALLET Frederick LYD
- 2 VALETTE Anthony LYD
- 3 ARNAL Marie LYD
- 4 TOURNAY Frederic LYD
- 5 SAPURIC Emanuel POR
- 6 GALEAZZI Eddie LYD

Après avoir acté ces montées, nous souhaitons lister les prochains agents pour l'école de septembre (6 ADC).

2 ADC de Lozanne posent problème, car ils ne répondent pas aux critères du parcours Pro de l'UP TER.

Pour SUD-Rail, il n'est pas normal qu'une règle s'applique pour certains et pas pour d'autres. Pour rappel lors des négociations, SUD-Rail était la seule OS à demander

l'accès à LYS par tous les sites (LYD, LPR, LOZ, POR, SIB, LPR DFCE).

Le passage en force de la Direction serait lourd de conséquences. Les ADC, qui eux ont respecté les règles du parcours Pro, n'accepteront pas les « magouilles » de la Direction pour que certains agents, arrangeants, ne respectent pas la règle.

Les prochains ADC consultés seront :

- CATY Daniel SIB (montée 6 mois avant *)
- MAGGIO Frédéric LYD
- PRECOMA Raphael LYD
- DOURY Vincent SIB (montée 6 mois avant *)
- CANIZAREZ JOHANN (ADC de LOZ ne respectant pas le parcours PRO UP TER)**
- LANGRAND JOHN (ADC de LOZ ne respectant pas le parcours PRO UP TER)**
- MERCIER Fabien LYD
- MANCA Patrick LYD
- BONNEFOIS Patrick POR
- VAINA Frédéric SIB (montée 6 mois*)
- SUZEL Marc LYD
- DIEZ Joffrey LYD

Un parcours Pro ETRA à revoir !

SUD-Rail trouve trop pénalisant le fait qu'au premier refus (montée en roulement ou accès à LYS) un ADC soit sorti définitivement de l'accord Accès TGV. Ce ne sont pas les ADC qui choisissent le moment de leur accès à LYS, mais la direction au travers de ses mises en stages. Il faut au minimum qu'un ADC ait la possibilité de repousser sa montée. SUD-Rail propose donc à la direction et aux autres OS de modifier ce point très contraignant dans le parcours Pro.

*L'accord régional prévoit que les ADC du Fret accèdent à LYS, 6 mois avant l'école TGV, pour faire des trains de voyageurs classiques

Listing Accès TGV

N° Ordre	Nom1	Prénom	Entités	UPs	Date examen écrit	Note Examen	Date Naissan	Parcours	Date d'effet	Date point parcours pro
	BOMBOIS	Bertrand	ETRA	LPR	01/03/1997	14,87	02/04/1970	Parcours Pro ETRA	01/05/2016	01/05/2020
1	BOURDON	FREDERIC	ETRA	UP TER LYON	03/06/1997	13,46	24/06/1972	Ecole	10/10/2016	
	ZANCHI	PASCAL	ETRA	UP TER LYON	02/02/1998	15,19	12/02/1972	Parcours DPX L		
	BOUCANSAUD	DENIS	ETRA	UP TER LYON	02/03/1998	15,82	20/02/1974	Parcours DPX L		
2	LOPES	LIONEL	ETRA	UP TER LYON	02/03/1998	12	08/12/1973	Ecole	10/10/2016	
3	BERNARD Patrick	PATRICK	ETRA	UP TER LYON	04/05/1998	13,67	25/02/1966	Ecole	10/10/2016	
4	GAUCHON	CEDRIC	ETRA	UP TER LYON	04/05/1998	13,3	15/04/1973	Ecole	10/10/2016	
5	DUBOIS	CHRISTOPHE	ETRA	UP TER LYON	04/05/1998	13,29	09/10/1975	Ecole	10/10/2016	
6	BESSET	SEBASTIEN	ETRA	UP TER LYON	04/05/1998	13,12	28/09/1971	Ecole	10/10/2016	
7	DEMOLLIERE	VINCENT	ETRA	UP TER LYON	04/05/1998	13,02	04/04/1973	Prochaine école ok	21/11/2016	
	MESAROS	Atila	ETRA	PRI Lyon	01/06/1998	13,85	07/04/1971	Mutation	01/05/2015	01/05/2019
8	JEAN	ERIC	ETRA	UP TER LYON	08/06/1998	14,46	18/01/1974	Prochaine école ok	31/10/2016	
9	MALLET	FREDERICK	ETRA	UP TER LYON	08/06/1998	14,2	20/12/1973	Prochaine école ok	21/11/2016	
10	VALETTE	ANTHONY	ETRA	UP TER LYON	08/06/1998	14,17	07/12/1973	Prochaine école ok	07/10/2016	
	SICARI	FRANCOIS	ETRA	UP TER LYON	01/07/1998	13,88	08/07/1973	Mutation	01/12/2014	01/12/2018
11	ARNAL	MARIE	ETRA	UP TER LYON	07/09/1998	15,29	21/07/1976	Prochaine école ok	17/10/2016	
12	TOURNAY	FREDERIC	ETRA	UP TER LYON	07/09/1998	13,96	16/12/1972	Prochaine école ok	24/11/2016	
13	SAPURIC	EMANUEL	ETRA	UP DE PORTE:	07/09/1998	13,58	12/11/1976	Prochaine école ok	15/11/2016	
16	GALEAZZI	EDDIE	ETRA	UP TER LYON	07/09/1998	12,97	13/01/1973	Prochaine école ok	25/11/2016	
17	CATY	DANIEL	DFAC	SIB	07/09/1998	12,96	03/11/1975	Autre parcours		
18	MAGGIO	FREDERIC	ETRA	UP TER LYON	07/09/1998	12,81	22/11/1973	Parcours Pro ETRA		
19	PRECOMA	RAPHAEL	ETRA	UP TER LYON	14/09/1998	13,93	04/02/1970	Parcours Pro ETRA		
20	DOURY	VINCENT	DFAC	SIB	14/09/1998	13,61	17/12/1971	Autre parcours		
21	CANIZAREZ	JOHANN	ETRA	UP TER LYON	14/09/1998	13,43	05/12/1975	Parcours Pro ETRA		
22	LANGRAND	JOHN	ETRA	UP TER LYON	14/09/1998	13,35	16/09/1970	Parcours Pro ETRA		
23	MERCIER	FABIEN	ETRA	UP TER LYON	05/10/1998	14,67	23/04/1975	Parcours Pro ETRA		
24	MANCA	PATRICK	ETRA	UP TER LYON	05/10/1998	12,77	05/01/1972	Parcours Pro ETRA		
25	BONNEFOIS	PATRICK	ETRA	UP DE PORTE:	05/10/1998	12,73	04/01/1973	Parcours Pro ETRA		
26	VAINA	FREDERIC	DFAC	SIB	12/10/1998	14,29	05/07/1965	Autre parcours		
27	SUZEL	MARC	ETRA	UP TER LYON	02/11/1998	14,95	13/09/1976	Parcours Pro ETRA		
28	DIEZ	JOFFREY	ETRA	UP TER LYON	02/11/1998	13,99	14/02/1973	Parcours Pro ETRA		
29	HAVARD	REMY	ETRA	UP TER LYON	12/11/1998	14,47	11/01/1972	Parcours Pro ETRA		
30	MINETTO	DAVID	DFAC	SIB	12/11/1998	14,05	22/05/1977	Autre parcours		
31	ROCHER	FABIEN	DFAC	SIB	12/11/1998	12,62	26/04/1974	Autre parcours		
32	VERWAERDE	JEAN-MARC	ETRA	UP TER LYON	07/01/1999	13,4	09/11/1970	Parcours Pro ETRA		
33	CRETIN	CYRILLE	ETRA	UP TER LYON	25/01/1999	13,7	16/04/1975	Parcours Pro ETRA		
34	GUILLEMOT	YANN	ETRA	UP TER LYON	25/01/1999	13,45	26/05/1975	Parcours Pro ETRA		
35	COLAS	PATRICK	ETRA	UP TER LYON	25/01/1999	13,41	23/12/1970	Parcours Pro ETRA		
36	GASTON	FRANCKIE	ETRA	UP TER LYON	25/01/1999	13,11	15/04/1975	Parcours Pro ETRA		
37	MOURRE	Jérôme	DFAC	SIB	01/02/1999	13,12	10/09/1974	Autre parcours		
38	CARRION	CHRISTOPHE	ETRA	UP TER LYON	22/02/1999	14,83	21/08/1974	Parcours Pro ETRA		
39	NOIRET	SYLVAIN	ETRA	UP DE PORTE:	22/02/1999	14,11	19/07/1973	Parcours Pro ETRA		
40	DUGUA	VINCENT	ETRA	UP DE PORTE:	22/02/1999	13,16	27/09/1973	Parcours Pro ETRA		
41	BARILLARO	DAVID	ETRA	UP TER LYON	22/02/1999	13,13	01/01/1974	Parcours Pro ETRA		
42	SOURIS	PASCAL	DFAC	SIB	22/02/1999	13,06	01/02/1973	Autre parcours		
43	TROLLAT	PIERRE	ETRA	UP DE PORTE:	01/03/1999	12,9	08/07/1966	Parcours Pro ETRA		
44	GIACOMELLI	Stéphane	DFCE	LPR	01/04/1999	15,92	16/08/1973	Autre parcours		
45	GAMRA	Khélifa	DFCE	LPR	01/04/1999	15,06	14/06/1973	Autre parcours		
46	BAUD	Michel	DFCE	LPR	01/04/1999	14,93	28/09/1960	Autre parcours		
47	BLONDEL	Thierry	DFCE	LPR	01/04/1999	14,58	17/07/1968	Autre parcours		
48	HAMM	Gaël	DFCE	LPR	01/04/1999	13,06	11/09/1972	Détachement		
49	CHARENTUS	Thierry	DFCE	LPR	06/04/1999	15,98	17/04/1975	Autre parcours		
50	MOSER	GREGORY	ETRA	UP TER LYON	19/04/1999	15,26	08/07/1975	Parcours Pro ETRA		
51	PLASSON	ROMARIC	ETRA	UP TER LYON	19/04/1999	13,74	02/01/1974	Parcours Pro ETRA		
52	VELAY	SEBASTIEN	DFAC	SIB	19/04/1999	13,45	26/03/1973	Autre parcours		
53	VARGAS	BORIS	ETRA	UP TER LYON	19/04/1999	13,2	14/04/1977	Parcours Pro ETRA		
54	GENOIS	THIERRY	DFAC	SIB	19/04/1999	13,04	04/09/1972	Autre parcours		
55	CHALAS	LOIC	ETRA	UP TER LYON	18/05/1999	12,56	25/10/1974	Parcours Pro ETRA		
56	LENFANT	ERIC	ETRA	UP DE PORTE:	14/06/1999	14,18	14/09/1973	Parcours Pro ETRA		
57	RATTIER	CHRISTOPHE	ETRA	UP TER LYON	14/06/1999	13,54	12/07/1969	Parcours Pro ETRA		
58	COMBE	FABRICE	ETRA	UP DE PORTE:	14/06/1999	12,92	24/09/1975	Parcours Pro ETRA		
59	BERGER	STEPHANE	ETRA	UP TER LYON	14/06/1999	12,83	05/01/1975	Parcours Pro ETRA		
60	RAUX	Laurent	DFAC	SIB	27/07/1999	12,81	13/10/1971	Autre parcours		
61	PEYROUSE	XAVIER	ETRA	UP DE PORTE:	02/08/1999	14,02	22/12/1972	Parcours Pro ETRA		
62	FAURE	PHILIPPE	ETRA	UP TER LYON	17/08/1999	14,44	16/04/1978	Parcours Pro ETRA		
63	GUSCIGLIO	LAURENT	DFAC	SIB	17/08/1999	14	20/05/1979	Autre parcours		
64	ALESSI	JOSEPH	ETRA	UP TER LYON	17/08/1999	13,87	27/03/1978	Parcours Pro ETRA		
65	PRIVAS	LUDOVIC	ETRA	UP TER LYON	17/08/1999	13,62	14/05/1977	Parcours Pro ETRA		
66	MEYER	ERIC	DFAC	SIB	17/08/1999	12,5	24/11/1973	Autre parcours		
67	TRIBBE	JEROME	ETRA	UP TER LYON	14/09/1999	13,86	08/01/1975	Parcours Pro ETRA		
68	BONTANT	PATRICK	ETRA	UP TER LYON	27/10/1999	12,53	31/01/1970	Parcours Pro ETRA		
69	CHAPPELLET	Jean-Dominic	ETRA	UP DE PORTE:	01/11/1999		19/05/1973	Parcours Pro ETRA	01/02/2014	01/02/2018
70	MOULIN	PATRICK	ETRA	UP TER LYON	15/11/1999	14,67	13/06/1973	Parcours Pro ETRA		
71	LE BERRE	Cédric	DFCE	LPR	15/11/1999	14,34	17/08/1971	Détachement		
72	FAURE	PHILIPPE	ETRA	UP TER LYON	15/11/1999	14,27	05/06/1970	Parcours Pro ETRA		
73	PANATTONI	ERIC	DFAC	SIB	15/11/1999	14,22	02/01/1973	Autre parcours		
74	ROUX	VINCENT	ETRA	UP DE PORTE:	15/11/1999	13,99	03/01/1975	Parcours Pro ETRA		
75	VOCANSON	CHRISTOPHE	ETRA	UP TER LYON	15/11/1999	13,68	22/06/1970	Parcours Pro ETRA		
76	THOMAS	ALAIN	DFAC	SIB	15/11/1999	13	04/12/1975	Autre parcours		
78	LANG	CEDRIC	DFAC	SIB	15/11/1999	12,53	30/04/1972	Autre parcours		
79	CHATELET	LUDOVIC	ETRA	UP TER LYON	29/11/1999	13,7	25/07/1970	Parcours Pro ETRA		
80	VIGNE	MAX OLIVIER	ETRA	UP TER LYON	29/11/1999	13,23	22/05/1974	Parcours Pro ETRA		
81	VANDECASTEELE	STEPHANE	ETRA	UP TER LYON	29/11/1999	12,66	05/10/1976	Parcours Pro ETRA		
82	DELORME	Laurent	DFCE	LPR	15/12/1999	15,8	29/11/1968	Autre parcours		
83	VALENTIN	Philippe	DFCE	LPR	15/12/1999	14,9	31/05/1971	Autre parcours		
84	CHAPPELLON	Didier	DFCE	LPR	15/12/1999	14,4	20/10/1972	Autre parcours		
85	ROUX	DANIEL HENR	ETRA	UP TER LYON	15/12/1999	12,8	06/10/1972	Parcours Pro ETRA		
86	BOUAKOURA	KAMEL	ETRA	UP TER LYON	21/02/2000	13,09	28/07/1971	Parcours Pro ETRA		
87	PEIRONNET	JEAN PHILIPPI	ETRA	UP TER LYON	06/03/2000	12,63	22/03/1974	Parcours Pro ETRA		
88	BELHERIR	ABDELMOUM	ETRA	UP TER LYON	06/03/2000	12,56	28/08/1976	Parcours Pro ETRA		
89	ISSARTEL	CHRISTOPHE	ETRA	UP TER LYON	06/03/2000	12,52	11/11/1979	Parcours Pro ETRA		
90	BOVEE	CHRISTOPHE	ETRA	UP TER LYON	05/06/2000	12,37	05/12/1976	Parcours Pro ETRA		
91	GRANDJACQUOT	JEROME	DFAC	SIB	13/06/2000	13,65	05/06/1973	Autre parcours		

Prévision Accès Roulement...

	Nom	Prénom	Date examen	Note	Ordre de prévision
1 6 1 A	MAGGIO	Frédéric	07/09/1998	12,81	2ème école TGV septembre 2017
	PRECOMA	Raphael	14/09/1998	13,93	2ème école TGV septembre 2017
	MERCIER	Fabien	05/10/1998	14,67	2ème école TGV selon réponse des ADC
	MANCA	Patrick	05/10/1998	12,77	2ème école TGV selon réponse des ADC
	SUZEL	Marc	02/11/1998	14,95	2ème école TGV selon réponse des ADC
	DIEZ	Joffrey	02/11/1998	13,99	2ème école TGV selon réponse des ADC
	HAVARD	Rémy	12/11/1998	14,47	Pas de prévision
	VERWAERDE	Jean Marc	07/01/1999	13,4	Pas de prévision
	COLAS	Patrick	25/01/1999	13,41	Pas de prévision
	GASTON	Franckie	25/01/1999	13,11	Pas de prévision
1 6 1 B	BARILLARO	David	22/02/1999	13,13	Monté octobre 2016
	MOSER	Grégory	19/04/1999	15,26	Monté octobre 2016
	PLASSON	Romarc	19/04/1999	13,74	Décembre 2016
	VARGAS	Boris	19/04/1999	13,2	Décembre 2016
	CHALAS	Loïc	18/05/1999	12,56	Mars 2017
	RATTIER	Christophe	14/06/1999	13,54	Mars 2017
	BERGER	Stéphane	14/06/1999	12,83	Mars 2017
	FAURE	Philippe	17/08/1999	14,44	Mars 2017
	ALESSI	Joseph	17/08/1999	13,87	Mars 2017
PRIVAS	Ludovic	17/08/1999	13,62	Pas de prévision	
1 7 1 P	CHOULET	Henrik	18/06/2001	12,02	Décembre 2016
	JUAN	Morgan	01/11/2001	12,16	Mars 2017
	DUMONT	Christophe	14/12/2001	13,35	Mars 2017
	LAMLOUM	David	04/02/2002	13,11	Mars 2017
	SENOT	Franck	04/02/2002	12,63	Mars 2017
	BOUSGARBIER	Mathias	15/04/2002	12,83	Septembre 2017
	BUISSONNET	Laurent	24/04/2002	13,06	Septembre 2017
	ZAQUI	Stéphane	09/09/2002	13,85	Septembre 2017
	MAZZOTTI	Cédric	25/09/2002	15,13	Septembre 2017
	BADOT	Céline	14/10/2002	13,99	Septembre 2017

1 7 2 P	MELLITI	Amine	07/07/2008	15,34	Septembre 2016
	CARTIER	Damien	01/08/2008	15,69	Décembre 2016
	LASSY	Vincent	12/11/2008	13,82	Décembre 2016
	ROGEON	Jean François	04/12/2008	15,02	Décembre 2016
	CHAMAGNE	Olivier	27/02/2009	14,77	Pas de prévision
	SLIMANI	Nassim	11/03/2009	14,6	Pas de prévision
	SAYAN	Turan	17/03/2009	14,7	Pas de prévision
	JOYA	Laurent	17/03/2009	14,12	Pas de prévision
	FREMION	Jean Philippe	17/03/2009	14,07	Pas de prévision
LAMBIN	David	17/03/2009	14,04	Pas de prévision	
1 7 3 P	SICARI	François	27/07/1998	13,88	Décembre 2016 /161A
	ANGER	Michel	01/07/2000	14,81	Janvier 2017 /161B
	REGIS	Jérôme	01/10/2001	12,62	Décembre 2016 161B
	VIALON	Fabien	01/11/2002	13,95	Février 2017 /171P
	GDULA	Stéphane	01/01/2009	12,54	Novembre 2016 /172P
	GIRODET	Chloé	06/07/2012	13,36	Bloqué avril 2018
	BOMBOIS	Bertrand	19/03/1997	14,87	Bloqué mai 2018
	BENYAHIA	Mohamed	16/06/2003	13,42	Bloqué juin 2018
	CHAPELOTTE	Arnaud	25/05/2004	14,63	Bloqué juin 2018
GOURDIN	Tommy	15/12/2015	14,59	Septembre 2016 /172P	
1 5 4 P	GARCIA	Régis	05/06/2001	14,48	Devrait être à LYD
	MARTINAT	Mickael	01/02/2002	13,82	Pas de prévision
	GIOVANNANGELI	Nicolas	24/04/2002	14,19	Pas de prévision
	THEVENIEAU	Frédéric	05/05/2003	13,43	Pas de prévision
	JOLY	Frédéric	28/10/2003	13,53	Pas de prévision
	GEORGES	Arnaud	12/11/2008	15,78	Pas de prévision
	GONTON	Dimitri	14/09/1998	14,59	Détaché TMS LITO
	LANGRAND	John	14/09/1998	13,35	Devrait être à LYD
CANIZAREZ	Johan	14/09/1998	13,43	Devrait être à LYD	

BONNE ROUTE L'AMI !!!



Denis Curt assurera son dernier train le vendredi 13 Janvier . Nous sommes certains que cette date lui portera bonheur pour une retraite bien méritée.

Denis a commencé sa carrière à Lyon Mouche puis Scaronne où il est resté 11 ans.

En plus de son métier d'ADC Denis s'est toujours très fortement investi pour représenter et défendre les cheminots de l'ET Lyon Mouche et ensuite de l'ETRA.

Que ce soit en DP, CS ADC ou commission roulement, Denis n'a jamais cessé de militer pour améliorer les conditions de travail de tous.

C'est un grand militant qui quitte l'entreprise, mais sache Denis que toute l'équipe SUD-Rail continuera ton travail.

RDV le 13 Janvier
pour son dernier coup de frein
sur le TGV 6609 à 12H09
en gare de
Lyon Perrache

