

Tract-ctions

Sud Rail ETRA

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

Le 07 juillet 2017



**L'ENSEMBLE DE
L'EQUIPE SUD-RAIL
VOUS SOUHAITE DE
BONNE VACANCES 2017**

SUD-Rail

SNCF ... Pepy L'a Tuer...

En juin 2016, tout le monde se souvient du Président Pepy rassurant les cheminots, se voulant le chancre d'accords au rabais qui, selon lui et ses partenaires syndicaux, devaient permettre de faire face au dumping que nous imposeraient les méchants concurrents ! Un an plus tard, fini les beaux discours, et c'est en grande pompe que les mêmes vont inaugurer une nouvelle filiale ferroviaire : « Transkeo », qui va venir se positionner dans les futurs marchés TER... en développant le moins-disant social.

C'est ça le bilan de G. Pepy et consorts !

Alors qu'en juin 2016, la direction vantait le « cadre social harmonisé », aujourd'hui, elle inaugure une filiale basée sur le dumping social ! Le 30 juin, en gare du Bourget en Île-de-France, ils seront tous réunis pour inaugurer une nouvelle infrastructure ferroviaire dont la gestion a été confiée par la SNCF à une nouvelle filiale, créée pour l'occasion. La direction, malgré ses dénégations devant les cheminots et leurs représentants, vient bel et bien de créer, en partenariat avec Keolis, le principal concurrent de l'entreprise publique... Conditions de travail au rabais, salaires minimum, conditions d'emploi « flexibles » ... Macron en rêve, la direction SNCF l'a fait. Précariser l'emploi et les conditions de travail avec les filiales, voilà la (pas) nouvelle idée de nos patrons !

En 2005, la SNCF comptait moins de 30 filiales ; un peu plus de dix ans plus tard, elles sont au nombre de 1250 dans le « groupe » avec toujours le même objectif: externaliser les charges de travail jusqu'ici effectuées par les agents de l'entreprise publique. La Fédération SUD-Rail conteste cette stratégie d'atrophie du Groupe Public Ferroviaire.

SUD-Rail revendique la réintégration de l'ensemble des filiales ferroviaires du groupe et de leurs salarié-e-s dans l'entreprise publique.

Le moins-disant social ne doit pas être la méthode de gestion d'une entreprise publique !

Notre présence au Bourget le 30 juin a signifié à la direction que nous nous opposons à la stratégie de la concurrence en interne et que nous soutenons les salarié-e-s de cette filiale qui revendiquent de meilleures conditions d'emplois. Ce sont les premières victimes de cette stratégie de dumping social !

La direction ne respecte rien, même pas les contrats signés avec le STIF ! Lors de l'écriture du contrat entre le STIF et la SNCF, la Fédération SUD-Rail s'est battue pour l'intégration d'une clause sociale dans le contrat. Cette clause devait permettre de garantir l'absence de dumping social sur le périmètre.

Aujourd'hui, SNCF se refuse à appliquer ce fameux art. 99 du contrat, censé garantir que les conditions d'emplois ne soient pas inférieures à l'existant. Mais comme souvent, nos dirigeants ne respectent pas leur signature ! Honteux !

Une expertise qui alerte sur un modèle qui casse les métiers et ne garantit pas la sécurité ! « Le principe de polyvalence systématique et la brièveté de la formation des CRTT interrogent sur les conditions de travail et présentent un risque de fragilité pour l'exploitation » ou encore : « L'optimisation des coûts et la préparation à l'ouverture à la concurrence semblent être les véritables objectifs du projet, la valeur ajoutée de Keolis n'étant pas manifeste » ; voilà ce que l'on peut lire dans le rapport commandité par le CC GPF. A ce titre, la conclusion du rapport est édifiante et appelle à la mobilisation de l'ensemble des cheminots : « Attention en particulier à ce que les trams-trains, au-delà de la recherche légitime d'un nouveau mode interconnecté entre réseau ferré et réseau urbain, ne deviennent pas dans la pratique un TER à bas coût susceptible de concurrencer les actuels TER, RER ou Transilien » ... tout est dit !

Sur notre région, la SNCF et les CFF ont créé une filiale Lémanis SA (60% CFF 40 % SNCF) pour exploiter la future ligne Léman express (desserte entre la haute Savoie et Genève) . Si contrairement à Transkeo le personnel mis à disposition sera coté français des ADC SNCF, il est certain que cela ne va pas durer longtemps, vu que la société Lemanis SA a demandé l'acquisition d'un certificat de sécurité et « la capacité de contractualiser directement avec les activités organisatrices » .

Quand nos dirigeants ne cessent de dire qu'il faut se préparer à l'arrivée de la concurrence, on ne se doute pas toujours que la concurrence c'est eux qui la prépare ! La Fédération SUD-Rail, comme elle le fait depuis sa création, continuera à se battre pour un même statut pour l'ensemble des travailleurs du rail et contre la privatisation.

Austérité Salariale, 3^e Année Consécutive Sans Augmentation !!!

Réunies pour la Négociation Annuelle Obligatoire (NAO) sur les salaires, les fédérations syndicales ont assisté à un grand show de la direction de la SNCF, qui avait pour seule mission d'annoncer une nouvelle « année blanche » sur les salaires.

Il est choquant que cette direction, sur ordre du gouvernement, après 2 années de disette salariale, ose annoncer une année supplémentaire de privation pour les salarié-e-s du Groupe Public Ferroviaire qui voient leur pouvoir d'achat fortement diminué depuis 3 ans !

En contradiction complète avec les propos du président PÉPY qui vante dans la presse les bons résultats de la SNCF, la direction de l'entreprise publique de son côté, devant les organisations syndicales, met en avant de mauvais résultats et la mise en œuvre de son nouveau dispositif d'organisation du travail de l'encadrement (le « forfait-jours ») afin de justifier sa décision.

La direction avoue que toutes les marges de manœuvre ont été utilisées par les 3,1% d'augmentation pour l'encadrement prévus dans l'accord « forfait-jours ».

SUD-Rail l'avait déjà dénoncé au moment de la signature du forfait-jours, les organisations signataires avalisaient la rupture du pacte social sur les salaires ! On y est !

Leur responsabilité est encore lourde sur ce recul social majeur !

Pas de juste retour pour les agents SNCF qui battent pourtant des records de productivité !

Les travailleurs du rail, avec une forte dégradation de leurs conditions de travail, ont permis à l'entreprise de gagner plus de 10% de productivité en 3 ans, avec le constat d'une inflation qui repart à la hausse et les économistes qui s'accordent sur le fait que ce mouvement va s'accélérer en 2017, ils étaient donc en droit d'attendre une juste revalorisation de leurs salaires.

Alors que les plus hautes rémunérations de l'entreprise ont augmenté de 102% entre 2000 et 2016, les salariés étaient en droit d'avoir une augmentation générale (même somme pour tous)... ils n'auront rien !!

Pourtant de l'argent, il y en ... où pourrait-on le trouver ?

En remettant en cause le fameux « Partenariat Public Privé » sur la LGV Sud-Ouest qui va coûter à lui seul, sur ordre du gouvernement, plus de 100M€ par an de déficit à la SNCF. On pourrait également économiser des dizaines de millions en supprimant les pharaoniques budgets de communication ou éviter d'investir plusieurs dizaines de millions d'euros dans un projet incongru de changement de nom du TGV, sans compter les 170 millions d'euros de dividendes reversés à l'Etat... Les exemples de cette gabegie financière, dont les patrons présentent la facture aux agents chaque année en prônant la rigueur salariale, sont nombreux.

Il y a aujourd'hui urgence à ce que tous les salariés de SNCF puissent bénéficier d'un rattrapage sur des années de disette salariale.

Ouverture A La Concurrence. La Voie De La Maltraitance Sociale !!!

Lors d'un «point presse», Hervé Maurey et Louis Nègre, sénateurs UDI et LR ont annoncé vouloir déposer un projet de loi dès septembre pour accélérer l'ouverture à la concurrence et la privatisation de la SNCF dès 2019. Filialisation des gares, transfert des matériels, privatisation de la maintenance et transfert des personnels à statut, avec la bénédiction de la direction SNCF, tout y passe !

Exit la période d'expérimentation, ouverture complète dès 2019 !

Les 2 sénateurs annoncent l'ouverture à la concurrence sans passer par une phase d'expérimentation pour qu'elle soit effective dans sa totalité pour TET et TER le 03 décembre 2019. Pour le TGV une loi sera effective à partir du 1er janvier 2019 mais pas de privatisation du TGV avant 2021, avec à la clé un système de franchises par paquet de lignes pour compenser le déficit chronique de certaines liaisons... Mais il est troublant que les dirigeants de la SNCF annoncent dans le même temps la création et l'autonomie de 2 branches «Voyages» et «Transport du quotidien» à l'intérieur de Mobilités. La création des ESV, de Gares et connexions, de la filiale Transkeo... Fort de ses éléments et de bien d'autres de même nature, on est en droit de se demander qui aujourd'hui précipite et organise la concurrence ? Le gouvernement ou la direction SNCF ?

Filialisation des gares, transfert des matériels et de la maintenance... ils dépouillent et privatisent la SNCF et l'Etat au profit de quelques-uns !

Dans la proposition de loi, on verra figurer la filialisation/privatisation des gares ainsi que le transfert de propriété des matériels

et de la maintenance à la région qui pourra la confier à une entité de son choix... la question du transfert des fonctions supports (directions, administratifs, plaques) nécessaire à la gestion est également posée.

Après la loi d'Aout 2014 qui en était la première étape, c'est maintenant le démantèlement complet de l'entreprise publique qui est aux portes !!

La désintégration du système ferroviaire est un mixage d'incompétence, d'idéologie et de cupidité...

A l'heure où sur la demande de la France, la notion européenne de «concurrence libre et non faussée» a disparu, les sénateurs n'ont donc pas retenu les dérogations autorisées par le quatrième paquet ferroviaire de nature à limiter ou retarder l'ouverture à la concurrence. On le redit, on le prouve, c'est une position idéologique ultra libérale alors qu'aujourd'hui la seule obligation consiste à l'indépendance des 2 fonctions essentielles (répartitions des sillons et tarification de l'infrastructure). C'est donc une dérive libérale qui vise à ce que l'argent public finance le privé à travers des subventions publiques données aux régions. Ces dotations publiques serviront en toute opacité à générer des profits par des marges qui se feront principalement sur les conditions d'emplois des salariés allant jusqu'à généraliser la totale précarité... Sans oublier les dégradations prévisibles sur la sécurité, le service public et la continuité territoriale.

Le transfert des agents à statut dans les entreprises privées parachève la désintégration et l'acte de décès de l'entreprise publique!!

Les sénateurs ont annoncé que la proposition de loi devra déterminer les droits sociaux des agents transférés de SNCF Mobilités aux entreprises ferroviaires privées. Ils ne laissent rien au hasard et veulent définir le cadre juridique en comptant aussi sur les ordonnances (dont une visant directement les transferts de contrats) qui ont pour but de casser le code du travail dès cet été... Tout est lié... Et dans un suspense insoutenable, il ne faudra pas attendre le soutien des 350 godillots du nouveau président qui se place dans la même logique que pour les autocars qui portent son nom.

Pour la direction SNCF, les cheminots ne sont qu'une charge qu'il faut transférer obligatoirement !

En écho au syndicat des patrons de l'UTP (SNCF majoritaire), membre du MEDEF, qui veulent un transfert obligatoire pour pouvoir récupérer à moindre coût les compétences et le savoir-faire des cheminots (quitte à faire le tri après) ; c'est sans surprise que la fédération SUD-Rail a pris connaissance, par le biais d'une déclaration du DRH de la SNCF, de la position de l'entreprise qui recommande également cette solution: «pour le bien des agents» mais surtout : « pour transférer les charges afférentes aux trafics perdus»... Eh oui, pour la direction nous ne sommes que des charges !!

Comment se traduit un transfert ?

En tout état de cause, un transfert de contrat remet en cause au final le statut des salariés et leurs acquis sociaux. En ce qui nous concerne, les conditions sociales des cheminots, qu'ils soient couverts par le statut ou non, elles n'y survivront pas.

Déjà aujourd'hui, la SNCF pratique la méthode avec ITIREMIA (service en gare, accueil, filtrage, contrôle...), filiale pourtant 100% SNCF, les salariés sont exploités (2/3

du personnel en contrat précaire) et connaissent les transferts successifs avec remise en cause de leurs droits, changement de conventions collectives pour aller toujours vers le moins disant. Ils perdent au fil des transferts, les avantages acquis avec souvent une part importante de leur salaire.

Toujours dans le «groupe» SNCF, chez OUIBUS à LYON, le transfert d'office des conducteurs après reprise de l'activité par un sous-traitant s'accompagnant d'une baisse non négociable d'un ¼ de leur salaire. La SNCF qui a investi 200 millions d'Euros d'argent public dans les cars Macron sous-traite aujourd'hui leurs licenciements puisque les récalcitrants sont mis dehors ! Sachant que la loi travail 2 permettrait un assouplissement des conditions de transfert des contrats de travail, il est temps de se bouger, de manifester notre refus de la fin induite du statut, de l'entreprise et du service public !

La Fédération SUD-Rail continuera à se battre pour un même statut pour l'ensemble des travailleurs du rail et contre la privatisation de l'entreprise.

Les patrons doivent savoir que nous ne nous laisserons pas faire et nous invitons l'ensemble des cheminots et des organisations syndicales à se rassembler le 30 août devant les universités d'été du MEDEF pour signifier notre refus d'être de la chair à canon pour patrons en mal de bénéfices !

Souffrance Et Suicide Au Travail

Le 1^{er} juin avait lieu une réunion entre les organisations syndicales et la SNCF afin d'aborder le sujet des suicides de cheminots et de la souffrance au travail dans le groupe public ferroviaire. SUD-Rail fait le constat d'absence de réponses concrètes, notamment vis-à-vis du management agressif dont sont victimes les salariés.

Le premier trimestre 2017 a été impacté par un nombre exceptionnel de drames ; Systématiquement l'organisation de la production, les moyens, les objectifs, l'ambiance, les pressions managériales sont des éléments importants, mais l'entreprise n'apporte aucune mesure concrète pour inverser le phénomène.

L'entreprise refuse toute transparence et refuse par exemple de mettre en place des CHSCT en cas de suicide ou de tentative de suicide d'un salarié. Elle se réfugie derrière

des structures exsangues et sans moyens réels (action sociale, médecine du travail, cellule psychologique...). Pourtant l'entreprise affirme se montrer sensible à cette problématique, mais elle refuse d'apporter des réponses concrètes visant à faire disparaître ce mal être au travail dont bon nombre de salariés de la tour INCITY souffrent, particulièrement à cause d'objectifs inatteignables, ou du management violent; SUD-Rail comme les autres organisations syndicales a déposé une alarme sociale.

Cette alarme sociale vise à exiger des dirigeants une reconnaissance de ces problématiques afin d'améliorer cette situation que SUD-rail qualifie d'urgente.

Si vous-même êtes victime de cette souffrance, contactez vos délégués SUD-Rail..

Accueil Embarquement & Résa De Service

Comme vous pouvez le constater, il devient de plus en plus compliqué d'accéder aux quais pendant les opérations de filtrage. Notre délégation est intervenue plusieurs fois face à l'excès de zèle de certains agents d'escaliers ou agents de sécurité. **D'après nos dirigeants il faut simplement présenter notre Pass-Carmillon et notre carte d'habilitation.** Dans la réalité le message n'a pas du passé, car nombreux sont ceux qui nous font remonter des problèmes. La direction va à nouveau intervenir auprès des services compétents.

Concernant les réservations de services, nos dirigeants semblaient étonnés que nous en demandions. Pourtant c'est la règle. Si vous n'avez pas de réservation, graphiez-vous en EV LOC et demander l'IMC.

Comme vous le voyez il est de plus en plus compliqué d'accéder aux TGV pour les cheminots après OUIGO où un agent paie le même tarif qu'un client Lambda la volonté de l'entreprise de nous organiser par « produit » n'augure rien de bon...

La Valse Des Logos

Dès le deux juillet, un nouveau logo va orner tous les TGV. Pourquoi ? Combien cela nous a-t-il coûté ? Combien de productivité supplémentaire pour étancher la soif de jet setteur de notre président ? N'était-il pas plus urgent de résoudre les problèmes croissants de production ?

Il est bien loin le temps où la **SNCF** n'était pas **SNCF**, une marque faite pour ramener des profits, mais une entreprise de service public avec des cheminots œuvrant pour l'utilisateur. Malgré les explications officielles, expliquant que « c'est pour harmoniser les différentes offres proposées », nous pouvons, sans être devins, savoir où ils veulent nous amener ! En regardant ce qui

s'est passé à France Télécom, GDF ou encore EDF, qui effacent petit à petit les traces de leur passé public pour mieux se dessiner un avenir privé. Car, plus que tout, les banques, les assurances et autres fonds de pensions, savent qu'il y a beaucoup d'argent public à siphonner dans le transport sur rail des voyageurs.

Ne soyons pas dupes ! Derrière tout ça il n'y a comme ligne d'horizon que de la misère sociale, de la précarisation des travailleurs. Alors pour éviter qu'il n'y ait encore plus de souffrance au travail, il est urgent de nous unir !

L'ECT Lyon A Disparu Le 1^{er} Juin. En Septembre C'est L'ETRA !!!

Jusqu'à-là, les contrôleurs des résidences (Perrache, Part-Dieu, St Paul, Valence, St Exupéry, Marne) dépendaient du même établissement (l'ECT de Lyon) quelle que soit leur résidence d'attache et l'activité dans laquelle ils exerçaient (sur les TGV, sur les TER, sur les trains de nuit). Ils sont maintenant répartis dans 3 ESV (Etablissement service voyageur) qui regroupent les escales, la vente et les ASCT.

- ESV TGV RA pour le « produit » TGV.
- ESV Rhodanien pour les TER autres que périurbain.
- ESV NFL : Toutes les lignes autour de Lyon en EAS, contrôle en brigade. C'est dans cet établissement que la direction souhaite mettre les CRML de LYS.

Alors pourquoi tout cela ? Uniquement pour regrouper tout le personnel dédié à une activité en vue de préparer à la filialisation.

Si dans un premier temps la traction n'est pas concernée nous savons très bien que ce n'est que temporaire. La volonté de vouloir affecter les CRML NFL en est la preuve.

SUD-Rail revendique une filière traction unifiée pour tous les TA et TB. Dissoudre les tractionnaires dans les activités est une grave erreur qui pourrait nuire à la sécurité. Nous nous y opposerons !

« Plus D'Evo Qu'y Disait !!! »

Tous les vieux s'en souviennent. Lorsque la direction a voulu nous délocaliser en gare et de ce fait fermer les dépôts de Mouche, Vaise et Vénissieux, elle avait juré que c'était fini les mouvements parasites pour les TB. Les évolutions c'était pour les CRML, moins chères, donc plus rentables.

Maintenant, c'est l'inverse. La vérité d'hier n'est plus celle d'aujourd'hui. Au contraire, nous avons même l'impression que la direction cherche à supprimer les CRML ou tout du moins dans les missions qu'ils font actuellement, vu les restructurations des établissements de la traction et les évolutions qui se multiplient dans les roulements.

Il ne faut pas que l'on soit dupe, le but de

tout ça, c'est de remplir au maximum toutes les journées de service, y compris celle des CRML en leur faisant faire les manœuvres dans les dépôts et sortir de temps à autre les rames. Pour quel salaire ? À quel grade ?

Refusons dès à présent toute évolution de l'entreprise de service public qui nous entraîne vers une dégradation de nos conditions de travail, vers la précarisation sociale.

SUD-Rail restera à côté de chaque cheminot pour faire respecter ses conditions de travail, nous resterons vigilants quant au devenir de la nouvelle UP CRML, et exigera la réintégration de celle-ci au sein du futur établissement traction.

La Formation A LYS Ou La Dune De LYS

Notre nouvelle CUP emploie souvent une métaphore sur la sujet très inquiétante des retards de formations à LYS.

« Après avoir repoussé le tas de sable pendant de nombreuses années nous sommes devant une dune » en effet le retard est très important, car il reste à former :

35 ADC à BPL (Pays de Loire)

17 ADC à Strasbourg

20 ADC à TG

3 ADC à Lille

3 ADC à Nantes

1 ADC à CR

12 ADC à Genève

7 ADC à former 67 000

11 ADC à former par la Bresse.

11 ADC à Paris Austerlitz

Et toutes les JFC avant la fin de l'année !

Suite à la DCI commune SUD-Rail/CGT, un plan d'action et de suivi va être mis en place jusqu'à janvier. Le but étant de rattraper ces retards qui empêche le suivi du roulement et complique l'attribution des congés. Notre OS suivra de près les actions promises, s'il n'est pas tenu, nous irons au conflit. À Lyon Scaronne l'attribution des congés et le suivi du roulement ne doivent pas être « exceptionnel ».

Pendant notre intervention en DP nous avons vécu une situation inouïe (c'est peut être de la que viens le nouveau nom du TGV) notre RDET envisage de demander un audit à l'axe TGV ou à la direction de la traction pour comprendre la cause de tous ces retards de formation !

Commission Roulement LPR, LYD

Comme tous les six mois, nous avons été reçu par la direction afin de jouer à la négociation entre « partenaires sociaux ». Bien entendu, il ne peut y avoir de coût supplémentaire, il n'est pas question non plus de changer l'actuelle lubie de la direction : l'industrialisation des journées de service. C'est dans ce contexte que nous avons abordé ces commissions roulements, bien conscients qu'il n'y a que par le rapport de force, celui que vous nous donnez, qui pourra les contraindre à changer tout ça.

Puisque nous sommes au milieu de l'année, le changement de service n'est qu'une adaptation. Ce qui veut dire pour nous que les RP et les RM ne changent pas jusqu'au mois de décembre. Ça, c'est déjà une bonne chose d'avoir ses repos à l'année ! Pour les journées, c'est différent. Sur le site de Perrache, il y a un gros figeage de 64 JS pour l'été et stable ensuite, alors que sur le site de Part-Dieu la charge est stable jusqu'à la fin de l'année. Concernant les journées de Perrache, nous avons reconduit les différents montages. Nous avons pu réduire le nombre de RHR réduit, il n'y en plus au 172, 173 et il n'en reste plus qu'un au 171. Le couchage à CLE va probablement être changé pour un hôtel à côté de la gare. Après d'âpres discussions nous avons pu préserver au roulement 172, les retours de RHR Mâcon derrière lesquels la direction voulait ajouter un EV SE puis SE-LPR via OUL.

Pour les journées de Part-Dieu, rien ne devait bouger, enfin c'est ce que nous avait dit la direction. Quelle surprise de découvrir que nous allions rentrer les rames au dépôts

d'Avignon ! Bien entendu, le CUPT ayant retenu la leçon du dépôt de Grenoble, avait tout prévu, une journée sur le terrain avec en plus un support papier et vidéo. Pour autant, nous savons tous qu'une fois acquise, nous allons voir fleurir les évolutions sur Avignon. C'est pour cela que nous avons refusé. Devant notre détermination et ne voulant pas provoquer un mouvement d'humeur des ADC, le CUPT a fait marcher son GSM afin de pouvoir nous enlever des évolutions. C'est pour cela que nous avons une entrée dépôt d'Avignon en moins sur le RHR Valence et une à Valence sur le RHR Avignon. L'effort est louable, bien que cela aurait pu être fait avant, mais cela ne garantit pas que dans l'avenir le nombre d'évolution à Avignon ne va pas augmenter.

SUD-Rail a demandé à la direction si la réunion sur la refondation des roulements que nous avons eu en début d'année n'était qu'un moyen de nous amuser, car nous ne voyons toujours aucun projet nous être proposer alors que nous sommes déjà à la moitié de l'année. Le CUPT et son adjoint production, qui s'occupe de faire les projets, nous ont assuré que nous les aurons avant la fin du mois de juin et que nous nous réunirons ensuite. Nous déplorons que ce soit fait pendant les congés protocolaires, alors que certain ADC préféreraient des congés volants.

En Bref... En Bref... En Bref... En Bref...

IMC, ou la leçon de philo du RDET

D'après le RDET, si l'IMC n'est pas attribuée lorsqu'il y a une modification de commande avant notre dernière commande, c'est parce que nous avons le temps de nous préparer psychologiquement et physiquement. Par contre, entre la commande et la prise de service, nous n'avons pas le temps de nous préparer, alors il est normal de toucher l'IMC. Donc si nous continuons le raisonnement de notre RDET, cela veut dire que comme il n'est pas prévu d'IMC après la PS, il ne peut plus y avoir de modification. CQFD.

Formation : avec ou sans matériel ?

Que ce soit pour la formation TGV ou la formation TER il n'y a plus de rames mises à disposition. Pour quelle raison ?! Car le matériel a peur que nous les cassions ! Ajouté à cela que les rames ne restent pas garées très longtemps, et voilà comment une école TGV se retrouve à perdre 4 jours. Vive les restructurations !!!

Licence et VAP sur l'ETRA

Actuellement, sur l'ETRA, 48 % des ADC ont leur licence, soit 469 sur 768 ADC. Nous avons 130 agents qui ont passé la visite d'aptitude psychologique. N'oubliez pas qu'il est toujours possible de refuser la VAP.

Détachement

Malgré nos souffrances du fait du manque d'effectif, il y a des mouvements au sein des UP de l'ETRA. Donc pour l'UP TER, il y a, 1 détaché en-

trant de LYS et un sortant à l'ET Alpes et pour l'UP de LYS, un détaché entrant (TB) de l'ET Alpes et 3 détachés sortants (TA), 2 pour BFC et 1 ETAN. Nous avons beau essayer de comprendre quelle est la logique, nous ni arrivons pas. Tout ce que l'on voit, par contre, ce sont les congés refusés et les évolutions qui fleurissent de partout dans les roulements.

La magie des CEFB

Les effectifs dans un roulement sont calculés avec la charge, mais aussi différents coefficients afin de pouvoir prévoir les maladies, les congés, etc.. Ce qui signifie que nous devrions pouvoir, avec le chiffre donné par le CEFB, prendre toutes nos absences avant le 31 décembre, sans devoir profiter de la dérogation de 31 mars. Que disent les CEFB de l'ETRA ? Chaque roulement est à l'effectif depuis au moins 5 mois. Voir légèrement en sureffectif. Tout le monde peut comprendre pourquoi la SNCF tourne si mal !!!

Un Audit a été réalisé sur l'UP TER, le PAC LOC et le siège.

L'établissement obtient un résultat qualifié de « très acceptable » en opérationnel et satisfaisant en management. Nos cadres en étaient très fiers pendant les DP. Si on traduit, ils sont bien notés pour les refus de congés, les retards de formation et la productivité accrue qu'ils nous font subir.

~~Nous allons...~~ Oups, ils vont certainement avoir une belle petite primette et un petit séminaire pour analyser-fêter cet heureux évènement.

En Bref... En Bref... En Bref... En Bref...

Formations

Il devient urgent de prendre des mesures pour aider les stagiaires en difficulté. Quand dans une école 1 stagiaire sur 7 est validé au premier module, ce n'est pas un problème individuel mais un échec de formation. Les stagiaires étaient forcément en difficulté depuis le début, nous ne comprenons pas que cela n'ait pas été détecté avant. Nous demandons des mesures concrètes pour améliorer les formations. Cela passe par un nombre suffisant de conducteurs moniteurs, des formations et JFC spécifiques et un trinôme de moniteurs affectés à un stagiaire.

Lyon Scaronne

Par leur DCI commune à LYS les OS Sud Rail et CGT vous ont laissé une dernière chance pour enrayer les manques d'effectifs et retard de formation qui gangrènent les conditions de travail des ADC. Sachez que nous suivrons de prêt la tenue de vos engagements et nous n'hésiterons pas à partir au conflit s'il le faut : la situation n'a que trop duré !

Vendredi 30 Juillet se tiendra la réunion roulement des CRML avec d'après les premiers retours une forte volonté de dégrader leurs conditions de travail en augmentant les amplitudes. Sud-Rail vous conseille fortement de revoir vos projets si vous ne voulez pas à nouveau voir la colère de ces derniers. Nous en profitons pour vous dire que SUD-rail s'opposera à tout transfert de charge TA vers TB.

EAS... en route pour la phase 3...

Histoire de dégrader encore davantage le service public ! Les lignes St Etienne-LYD-Ambérieu et LPR-Givors vont à leur tour basculer en EAS à l'occasion du changement de service de juillet. C'est malheureusement un nouveau coup porté au service public, à l'emploi, et une forte dégradation des conditions de travail des ADC.

SUD-Rail continue de réclamer que les brigades viennent en plus de l'ASCT systématique afin que l'information, la sécurité, la sûreté continue d'être assurées sur tous les trains. A noter que la direction avoue enfin que le projet PST avait pour objectif principal un volet emploi et financier ! On nous aurait menti ? Jusque là, tous les dirigeants disaient, en cœur, que le seul objectif du projet PST était de mieux lutter contre la fraude.

Un nouveau droit méconnu pour tous les salariés : le congé échographie.

Depuis 2014, les conjoints d'une femme enceinte bénéficient aussi d'une autorisation d'absence pour se rendre à trois de ces examens médicaux obligatoires au maximum. Cette autorisation d'absence comprend non seulement le temps de l'examen, mais également le temps de trajet aller et retour.

Tram Train

Alors que le dernier détaché CRML sur l'Ouest lyonnais vient de retourner à LYS, il y a eu 101 trains effectués par des chefs de lignes en avril et 79 en mai.

PRIME TRACTION PLUS FORTES

	Janv.	Fév.	Mars	Avr.
468 A T A L Y S	1152	922	1114	1008
468 B T A L Y S	1021	956	918	1061
468 C T A L Y S	1050	838	993	902
478	1024	826	935	869
170S P O R T E S	1290	1078	1409	1091
170A P O R T E S	1155	1056	1085	1007
171S P O R T E S	1212	1056	1199	1051
172S P O R T E S	1015	955	1001	1051
477 P O R T E S	763	682	795	733
100 A T B L Y S	1740	1399	1762	1583
100 T B L Y S	1608	1394	1597	1570
101 T B L Y S	1576	1407	1521	1503
101 B T B L Y S	1635	1365	1419	1388
161 A L Y D	1241	1210	1329	1179
161 B L Y D	1202	1159	1242	1157
154 P L O Z	1014	872	967	907
171 P L P R	1255	1160	1322	1042
172 P L P R	1127	1099	1164	1012
173 P L P R	1012	956	1097	980
465 P L P R	659	650	669	565

PRIME TRACTION MOYENNES

	Janv.	Fév.	Mars	Avr.
468 ATA LYS	953	810	883	870
468 BTA LYS	893	766	810	854
468 CTA LYS	819	744	837	751
478	846	700	800	718
170S PORTES	928	864	1024	935
170A PORTES	956	805	939	874
171S PORTES	965	847	946	906
172S PORTES	865	809	903	880
477 PORTES	763	682	795	733
100 A TB LYS	1385	1229	1384	1370
100 TB LYS	1354	1190	1362	1347
101 TB LYS	1255	1148	1265	1238
101 B TB LYS	1264	1114	1191	1181
161 A LYD	1042	987	1073	967
161 B LYD	955	854	980	894
154 P LOZ	806	690	823	801
171 P LPR	927	840	949	883
172 P LPR	934	827	901	855
173 P LPR	882	760	851	800
465 P LPR	515	480	533	465

PRIME COMPLÉMENTAIRE

	Janv.	Fév.	Mars	Avr.
468 ATA LYS	136.8	137.6	137.3	136.9
468 BTA LYS	138.2	138.8	139.3	137.9
468 CTA LYS	141.9	142	142.1	140.8
478	202.1	202.1	202.6	202.6
170S PORTES	60.3	61.3	91.2	91.8
170A PORTES	71.3	72	92.8	92.3
171S PORTES	64.6	65.7	69.7	70.1
172S PORTES	66.7	66.9	78.1	79.1
477 PORTES	547.7	546.6	550.8	546.7
100 ATB LYS	0.1	0.1	0.1	1.3
100 TB LYS	8.1	8.4	8.2	9.3
101 TB LYS	9.4	9.6	9.4	11.3
101 BTB LYS	15.2	15.6	15.3	13.7
161 A LYD	49.4	49.9	49.6	49.9
161 B LYD	66.7	67.4	66.9	67.2
154 P LOZ	137	138.5	137.4	137.9
171 P LPR	60.8	61.4	60.8	61.3
172 P LPR	79.5	80.4	79.8	80.3
173 P LPR	73.6	74.7	73.9	74.5
465 P LPR	/	/	/	/

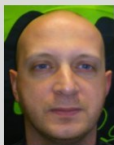
PREVISION DES MONTES EN ROULEMENT

161 A LYD	Sept.	PRIVAS, VAUCANSON, CHATELET, VANDECASTEELE, ROUX, BOUAKOURA, PEIRONNET, GIORDANA, DEVELAY
161 B LYD	Sept.	MAZZOTTI, BARA, BADOT, LACROIX, LALY, CHANUT, PION, THEVENIEAU
	Déc.	REYDELLET
171 P LPR	Sept.	MONCHANIN, POUGEON, MOULIN, BROSSARD, LEVIEUX, SILVAINT, MASSOT
	Oct.	CORSIN, PINO, DOLA, GILET, MOHAN, WALCZAK, SAINZ
172 P LPR	Oct.	PETTIER, AIT LASRI
	Nov.	VOIS, BEZET, MALIK, LASTELLA, NAPOLEON, DESMAZIERES, HAMIDA, RINGUE
154 P LOZ	Effectif Sept./Déc.	LANGRAND, GARCIA, GIOVANNANGELI, THEVENIEAU , JOLY, GEORGES, MADIE, CHIRAT

Posez Vos Questions DP Et CHSCT...

Vos représentants Sud-Rail ETRA

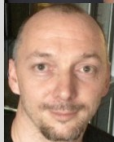
SUD-Rail Lyon
41 Quai Fulchiron
69005 Lyon
Tel: 04 78 38 15 08
Fax: 09 70 62 73 20



DP
 Jean François
 ROGÉON
 tel: 06 76 54 58 37



DP
 Sylvain
 NOIRET
 tel: 06 82 02 09 99



DP & CHSCT
 Nicolas
 POSSICH
 tel: 06 16 88 06 22



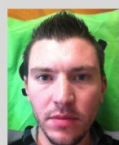
DP
 Xavier
 SANLAVILLE
 tel: 06 16 69 08 26



CHSCT
 Maximilien
 PETIT JEAN
 tel: 06 12 72 26 40



CHSCT
 Jonathan
 SORNETTE-FRANCHI
 tel: 06 51 91 91 64



DP
 Didier
 VIRIEUX
 tel: 06 20 32 11 29



DP
 Bernard
 CHANUT
 tel: 06 14 05 04 87



DP
 Fred
 MALLET
 tel: 06 11 15 34 63



DP
 Ludovik
 ROBERT
 tel: 06 25 36 91 52



CHSCT
 Pierre-Éric
 PHILIPPE
 tel: 06 22 84 39 49



sudraillyon@gmail.com