

# Tract-ctions

Sud Rail LYON

L'information syndicale de la Traction AURA

Octobre 2017



*Facilités De Circulation  
Qu'ils Arrêtent  
Leur Fantasme*

SUD-Rail



# Billet d'humeur...

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

## La Volonté De Briser Les Travailleurs

**M**adame la Directrice d'Etablissement,

Dans la branche ferroviaire, nous vivons déjà une course au dumping social entre les salariés. Cette course conduit à la remise en cause, morceau par morceau, du statut et de la réglementation. La publication des ordonnances va aggraver la situation.

Dans les autres branches aussi, la casse du code du travail donne un pouvoir supplémentaire au patronat pour licencier. Le but est d'instaurer la peur comme moyen de pression contre les salariés qui s'opposent, résistent face à cet arsenal libéral qui supprime leurs droits, détruit des emplois, abaisse les salaires pour augmenter les profits de quelques-uns.

Macron dit vouloir « libérer le travail » par ses ordonnances. Mais dans sa vision du monde, la liberté du travail c'est sa liquidité. Le travail doit être négociable à vue, achetable et jetable d'un clic de souris comme un titre financier. Micro-jobs en Allemagne, contrats « zéro heure » en Grande-Bretagne, plateformes de « jobbing » autoproclamées « économie collaborative », configurent ce rêve qu'il conviendrait de généraliser. Les travailleurs du rail et les cheminots ne sont pas en dehors de ce mouvement ; à l'heure où l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire et les transferts de contrats de

travail des cheminots sont d'actualité, laisser casser le droit du travail sans réagir, c'est hypothéquer l'avenir des travailleurs du rail ! La modernité, ce n'est pas le travail jetable, c'est le travail collaboratif dans lequel chacun a son mot à dire et est reconnu dans ses particularités. Le monde du travail ne doit pas opposer « ceux qui réussissent » à « ceux qui ne sont rien », les « entrepreneurs » aux « fainéants » comme le dit et le fait Macron aujourd'hui. Pour SUD-Rail, tous ceux qui bénéficient du travail doivent déterminer ensemble les règles de leur collaboration ; un monde où le travail sera l'école de la démocratie, et la démocratie un outil de travail. Il faut construire nos luttes sociales, celles qui s'annoncent maintenant doivent nous permettre d'en préciser encore davantage les contours, car c'est en reconstruisant l'espoir que nous résisterons le mieux.

Salariés du public, du privé, retraités, étudiants, chômeurs nous sommes tous concernés et plus que jamais devons être conscients des enjeux à venir. Refuser les ordonnances, c'est refuser de renvoyer les salariés aux droits du travail du 19ème siècle. Refuser le plan Macron, c'est se donner une chance d'avoir une autre vision que celle de la régression sociale au profit de quelques-uns.

**Le 21 Septembre et après ! Nous serons mobilisés contre le coup d'état social du représentant des puissants !**

Après avoir mis à mort les ECT de notre région en intégrant les ASCT dans des ESV organisés par produits, le 1<sup>er</sup> septembre les établissements ETRA et ET Alpes ont été liquidés pour laisser place à une direction traction TER AURA. Est-ce d'ailleurs vraiment un établissement quand on voit que le mot établissement a disparu pour donner la place à Direction Traction TER AURA.

Pour SUD-Rail, il y a fort à parier que cette dissolution n'est qu'une première étape avant l'intégration des ADC dans des établissements multi métiers comme les ESV.

Si nous ajoutons à cela vos projets de rattacher les ADC de Scaronne à un établissement Voyages axe Sud Est, les ADC des PNI, PAC LOC dans un autre établissement et le détachement depuis le 1<sup>er</sup> septembre des CRML de Scaronne à l'ESV NFL, nous avons là le pilotage direct des tractionnaires par les activités.

Alors pourquoi tout cela ? Uniquement pour regrouper tout le personnel dédié à une activité ou un produit en vue de préparer à la filialisation, la filiale Transkeo en est un bel exemple et sur notre région le projet Leman express semble prendre le même chemin.

Tout le monde se souvient du conflit de fin 2011 ou les ADC de Saint Etienne ont mené une grève de 77 jours. Ce conflit avait pour principale revendication le refus d'être intégrés dans l'établissement ETSVL... Et bien ils avaient raison puisque 6 ans après ils réintègrent un établissement traction.

**Cela confirme bien que l'entreprise n'en a rien à faire de l'avis des cheminots qui sont**

**sur le terrain, mais cela démontre aussi l'incohérence de la politique menée par la direction !**

Avec un périmètre couvrant pratiquement toute la région AURA et plus de 1500 agents, SUD-Rail s'inquiète de l'éloignement des cheminots du nouvel établissement même si la direction se veut rassurante.

Les représentants du personnel vont se retrouver à couvrir des périmètres énormes.



Nous vous demandons des moyens supplémentaires pour qu'ils exercent pleinement leurs rôles d'IRP au plus près des cheminots qu'ils représentent.

Nous souhaitons vous alerter sur la situation des ADC de Lyon Scaronne. Sur cette UP, il est de plus en plus compliqué d'avoir des congés. Suite à une DCI SUD/CGT, une des priorités a été de renforcer les formations, ce qui, à ce jour, n'est pas visible. Pour SUD-Rail un calendrier de formation avec des dates précises doit nous être présenté rapidement.

La tension monte. Par exemple, il n'est pas normal qu'un agent qui part en repos n'ait pas de réponse sur ses demandes de congés qui suivent ses repos !

Les ADC de Lyon Scaronne vivent très mal cette gestion de leur programmation et la situation risque de devenir rapidement conflictuel si vous ne réagissez pas très vite.

Les organisations syndicales signataire de l'accord régional Accès TGV viennent de recevoir un projet d'avenant à cet accord. Sur ce projet il est indiqué que vous souhaitez que les ADC du FRET (SIB et DFCE LPR) passent 6 mois en fac à l'UT TER de Lyon site de LYD avant le début de leur formation TGV. Nous sommes assez surpris car aucune discussion n'a vraiment été commencée sur les modalités... Quelles compétences auront-ils ? Quels impacts sur les roulements de LYD ?

**Pour SUD-Rail de vraies discussions sur ce projet de modification doivent être menées.** D'ailleurs, aucune information ne nous a été faite sur le détachement d'un ADC de la DFCE à LYD alors que l'avenant n'est pas applicable.

Le 17 Aout, dans un TER reliant St-Etienne à Lyon Perrache, une agression sexuelle a eu lieu avec menace à l'arme blanche. Cette nouvelle agression grave arrive après une série d'autres (Racket, vol de portables, vol de bagages...), du développement de la mendicité et des incivilités dans les TER exploités sans contrôleurs. Les mêmes causes provoquent les mêmes conséquences que dans les RER. Les usagers en ont assez de cette situation, alors que dans le même temps lorsqu'un abonné a oublié de valider sa carte, il se fait allumer par les brigades. Mais

cela ne doit pas vous déranger vu que ce ne sont pas eux vos « clients » mais l'Autorité Organisatrice.

Outre les dysfonctionnements du PST sur cette affaire qui prouve une fois de plus que l'EAS ne fonctionne pas, il faut de toute urgence revenir à l'accompagnement systématique des trains. Lorsque SUD-Rail a rendu publique cette agression, la direction a osé répondre par médias interposés que cette usagère aurait dû se rapprocher du conducteur qui aurait su quoi faire. **Cette réponse a choqué les conducteurs qui n'ont jamais été formés à gérer une agression contrairement à ce que la direction dit.**

Dans un tout autre registre, nous commençons à entendre des managers et la commande dire que l'UP de Perrache est à l'effectif. C'est peut-être le cas au niveau de la production, mais nous ne voyons toujours pas de rattrapage du retard de formation que cette UP a accumulé depuis des années. **Ici aussi, comme à Scaronne, nous allons suivre l'avancée des formations et nous serons très attentifs au fait que vous ne profitiez pas de ce sureffectif pour détacher des conducteurs, la formation doit être la priorité !**

Notre syndicat a été moteur sur le sujet de la refonte des roulements TER. En effet, nous avons anticipé le sureffectif de Perrache et nous avons proposé à la direction et aux autres OS d'en profiter pour refondre les roulements et avoir une progressivité et un déroulé de carrière plus intéressant sur les sites de Perrache et Part-Dieu. Nous arrivons fin septembre, et nous n'avons aucun retour de l'activité sur ces propositions. Est-ce une fois de plus parce que la proposition vient des agents et de leurs représentants !?

## Assurance Chômage? Va-t-On Devoir Pointer?

**S**elon la direction, « à partir du premier janvier 2018 le bulletin de paie remis au salarié doit respecter un nouveau modèle. La mention "assurance chômage" est la conséquence d'un regroupement de rubriques qui apparaissaient sur l'ancien bulletin de paie ». En fait, ça y était déjà, mais moins bien explicité !!!

Nous voilà donc hyper rassurés ! Ce n'est qu'un élément de langage. On regroupe, on simplifie, et abracadabra... le mot « chômage » apparaît !!!

« Ne vous inquiétez surtout pas, ce n'est rien, ce n'est pas grave » qu'elle dit. Mais, amis conducteurs, vous connaissez l'adage, c'est maintenant qu'il faut réellement commencer à s'inquiéter !

Si ces gens de la direction nous prennent pour des pinpin et nous font cotiser sans détour à une assurance chômage, c'est qu'ils veulent désormais nous montrer qu'ils ont

dans l'idée de vraiment mettre les cheminots au chômage !!!

Doit-on se laisser faire ?

**EMPLOI**  
**MACRON VA METTRE EN PLACE L'ASSURANCE-CHÔMAGE POUR TOUS**



## RAD OUIGO

**S**UD-Rail est intervenue pour savoir pourquoi les RAD OUIGO du soir ne sont pas payés complètement. En effet il semblerait que seulement 5 h sont rémunérées alors qu'auparavant c'était 8 h.

Réponse : l'espace rémunération (ex-MP) modifie manuellement les JS RAD Ouigo en remplaçant les EV par de la RAD. En cas d'oubli, c'est aux agents de contacter MP.

## Le Sac De Noeuds De La Gestion Des CRML

**S**ouvenez-vous, cela ne devait rien changer pour les CRML !!!

Depuis le premier septembre, les CRML de LYS sont détachés à NFL. Cela devait être transparent. Alors, pourquoi doivent-ils s'adresser à NFL, s'ils font toujours partie de « la Direction Traction TER AURA », pour les

accidents du travail et les congés spéciaux (ex : paternité) ?

**Les représentants SUD-Rail attendent des réponses promises lors de la réunion par la direction. Sinon, nous saurons faire ce qu'il faut pour en avoir. À bon entendeur !**

# Bientôt Un Conflit A Scaronne?

Chacun sait que les congés à Lyon Scaronne, c'est compliqué. Enfin surtout pour les ADC. Mais là, dernièrement une nouvelle étape a été franchie. Pourtant notre nouvelle DUT ne comprend pas trop pourquoi certains collègues sont révoltés! Pour elle, il est tout à fait normal, qu'un ADC se remisant et partant en repos n'ait aucune réponse sur l'acceptation ou non de son congé, alors même qu'il est le premier sur Gest congés! Certains diront que c'est un cas isolé, et bien non! Il y a eu plusieurs cas ces dernières semaines. Comme par hasard, toujours les weekends. Plutôt que de résoudre les manques d'effectifs, notre DUT nous demande, les weekends, d'appeler la réserve GM pour avoir des réponses à nos demandes d'absences. C'est du grand n'importe quoi!!!

Par contre, quand on lui demande un calendrier de formation détaillé afin de « rattraper la dune de sable », comme elle aime à l'appeler, nous n'avons aucune réponse. « C'est compliqué », « il y a la charge à assurer ». Quand nous lui demandons d'arrêter de prendre des tournées d'autres dépôts ou des trains en fac, elle nous dit que cela ne se refuse pas!!!

Vous l'aurez compris, ils nous refusent nos demandes de congés, mais les trains supplémentaires, surtout pas ! À la suite de la DCI, SUD/CGT, déposé avant l'été, nos deux OS ont donné une chance à la

direction de mettre en place un programme de rattrapage, afin de combler les retards de formations.

Aujourd'hui les actions sont peu nombreuses. Si la direction n'accélère

LA CRISE FINANCIÈRE EXPLIQUÉE AUX NULS...



pas le rythme, SUD-Rail prendra ses responsabilités.

La direction nous a annoncé l'arrivée de détachés de la région Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon.

**Pour SUD-Rail, les conditions de travail et l'équilibre de vie Perso/pro, passeront toujours avant la charge et les bons points de notre DUT. Nous ne nous laisserons pas balader.**

# CRPU

Quatre ADC à temps complet sont utilisés sur Lyon afin d'effectuer cet « ex nouveau » métier.

Pour le moment, la décision de prolonger la mauvaise « expérimentation » au-delà de fin décembre 2017, n'a pas été prise par l'activité TER. Un « REX sur l'utilisation des CRPU est prévu à l'automne » selon la direction. Nous sommes curieux de voir ce qu'il contiendra en comparaison avec le nombre de JS (et donc de train) qui aurait pu être couvert par quatre conducteurs à temps complet, y compris les week-ends.

La fiche de poste CRPU, qui dans son principe n'a jamais été respectée (uniforme, accueil embarquement...). Horaire de journée et week-end en liberté, prime de 56 € forfaitaire, tant

mieux pour eux, mais pendant ce temps les autres ADC se voit refuser leurs congés et croisent les CRPU en stand-by dans leur dépôt... drôle de métier !!!



# Ecoles...

Il y aura:

- une TA vers TB de 6 devant débiter initialement en décembre.
- une CRTT vers CRML dans le cadre de la passerelle, la date de début prévisible étant en octobre
- une TB initiale de 12 : 4 pour Perrache et 8 pour Portes. 9 de ces agents (les 8 pour Portes et 1 de Perrache) ayant vocation à

rejoindre Annemasse ultérieurement (Leman Express). La date de l'école était prévue initialement au 23/10. Un report de quelques semaines est à l'étude.

→ une TB AEF (Ex ADC ECR) avec 3 agents qui débutera le 06 novembre.

Concernant 2018, il est acté la mise en stage de 8 ADC pour une formation TGV au premier trimestre de l'année prochaine (6 à LYS et 2 formés à St Etienne).

## Facilités De Circulation : Qu'ils Arrêtent Leur Fantasme

**C**omme tous les deux ans, la direction nous ressort le vieux chiffon rouge des FC. En juillet 2017, un document interne de la SNCF proposait purement et simplement de supprimer les FC aux ascendants. Finalement suite à la publication d'un article du Parisien, la direction aura fait machine arrière en parlant dans un communiqué de presse datant du 11 septembre, veille de la grève du 12... « *que cette dématérialisation se ferait à périmètre constant des bénéficiaires* ».

### Les Cheminots et leurs ayants droits dans la ligne de mire !

La presse relaie fréquemment le chiffre de 1.1 millions de personnes bénéficiant de FC pour seulement 148.919 cheminots en activité, soit à peine 15% des bénéficiaires :

- 148.919 actifs ;
- 176.657 retraités ;
- 409.000 ayant droits (mariage/PACS/enfant de plus de 12 ans) ;
- 248.000 ascendants (parents/grand parents... etc)
- 120.028 enfants de plus de 21 ans à charge ;
- 78.504 enfants de cheminots de 4 à 12 ans (qui ne sont pas considérés comme ayant droits et bénéficient d'une réduction de 100%) ;
- 8.818 médecins et leurs ayant droits ;

### Il est mensonger de dire que 1.1 millions de personnes ne paient pas le train !

Tout d'abord, les 250.000 ascendants, soit presque 1/4, ont seulement 4 voyages à tarif réduit. Cela mêmes que la direction voulait supprimer. Mais combien de ces ascendants utilisent réellement leurs FC ? Combien de

retraités SNCF ou de grands-parents d'agent ne prennent jamais le train, tout simplement parce qu'ils ont atteint un âge qui ne leur permet plus de le faire, ou simplement qu'ils n'en ont pas l'utilité ? Combien de collègues ou d'ayant droits sont dans la même situation ?

### Avoir un droit et l'utiliser ne vont pas toujours de pair.

La seule information donnée par les médias, c'est que 1.1 millions de personnes bénéficient de FC, sous-entendu (lorsque ce n'est pas tout simplement affirmé) : ne paient jamais le train. Tout cheminot sait que c'est évidemment archi-faux !

### Autre mensonge, La mise en place de ces FC coûte annuellement 11 millions d'euros à la SNCF et non 100 millions !

Les FC représenteraient un manque à gagner de 31 millions d'euros. Mais la contribution aux frais de réservation et les 10% du prix du billet rapportent... 20 millions d'euros par an à la SNCF. Donc entre les coûts d'un côté et la contribution de l'autre, la facture n'est plus que de 11 millions par an, ce qui est très loin des 100 millions d'euros annoncés par la presse.

Avec un chiffre d'affaires de plus de 32,3 milliards d'euros annuellement la SNCF a largement de quoi absorber cet acquis social.

### Les principales préconisations de la cour des comptes:

- Suppression des FC aux 248.000 ascendants ;**
- Mise en place d'un Pass Carmillon pour tous les ayant droits ;**

**Mise en place de plages horaires interdites à l'usage des FC ;**  
**Appliquer aux FC la prise en charge des contributions sociales (TVA, etc...);**  
**Fiscalisation des FC ;**

Toutes ces mesures ne sont que des préconisations, cela ne veut donc pas dire qu'elles seront reprises par la direction de la SNCF. Cependant, c'est une orientation particulièrement négative à l'encontre des cheminots qui est donnée à la direction de la SNCF.

**Une attaque peut en cacher une autre.**

Après avoir annoncé la fin des régimes spéciaux pour 2018, après avoir remplacé le RH0077 par un accord d'entreprise et un accord de branche au rabais, après nous avoir annoncé le transfert de milliers de cheminots dans les entreprises ferroviaires privées en cas de perte de marché, après avoir soumis au D21 26.000 cheminots supplémentaires, c'est maintenant au tour des Facilités de Circulation.

Pour SUD Rail, la mise en place des FC en 1938 au bénéfice des cheminots et de leurs ayants droits et leur extension aux ascendants en 1956 et 1974 sont un acquis social. Il est donc hors de question de revenir sur un droit gagné à l'époque.

Les FC (comme le Régime Spécial des Retraites) **NE SONT PAS** un privilège honteux des cheminots, mais **une juste compensation des bas salaires dans l'entreprise et des conditions de travail dégradées, d'embauche loin de sa région d'attache (3x8, décalé, travail des dimanches et fêtes, vacances prises sans leur famille par de nombreux cheminots, travaux pénibles physiquement, continuité du service 365 jours par an ...).**

Mais il est vrai qu'en ces temps de remise en cause des acquis des travailleurs au moment même où des milliards d'euros sont donnés en cadeau au patronat, sans aucune compensation, **tout droit des salariés devient un privilège inadmissible.** Et toute organisation défendant ces droits est traitée d'archaïque

**Pour SUD-rail, les FC sont assumables et assumées par la SNCF, financées à 100% par les cheminots et non par la collectivité comme certains médias aiment à répéter en boucle. On aurait donc tendance à dire que cela ne regarde en rien la cour des comptes. Si cette institution cherche des privilégiés, ce n'est sûrement pas du côté des cheminots qu'elle en trouvera.**

**Elle serait mieux inspirée de contrôler les comptes des conseils d'administration des grands groupes, révéler les parachutes dorés accordés à leurs PDG, ainsi que les avantages en nature laissés à nombre de grands dirigeants de multinationales.**

**Des privilèges INADMISSIBLES, il y en a de nombreux, toujours pour les mêmes catégories, jamais dénoncés par une presse « aux abois » : actions, stock-options défiscalisées, cadeaux fiscaux aux plus aisés, investissements immobiliers, « pardon » accordé à ceux qui des années durant ont délocalisé leurs bénéfices à l'étranger, impôt sur les Sociétés nul pour les bénéfices déclarés dans les paradis fiscaux, tout cela en toute impunité ...**

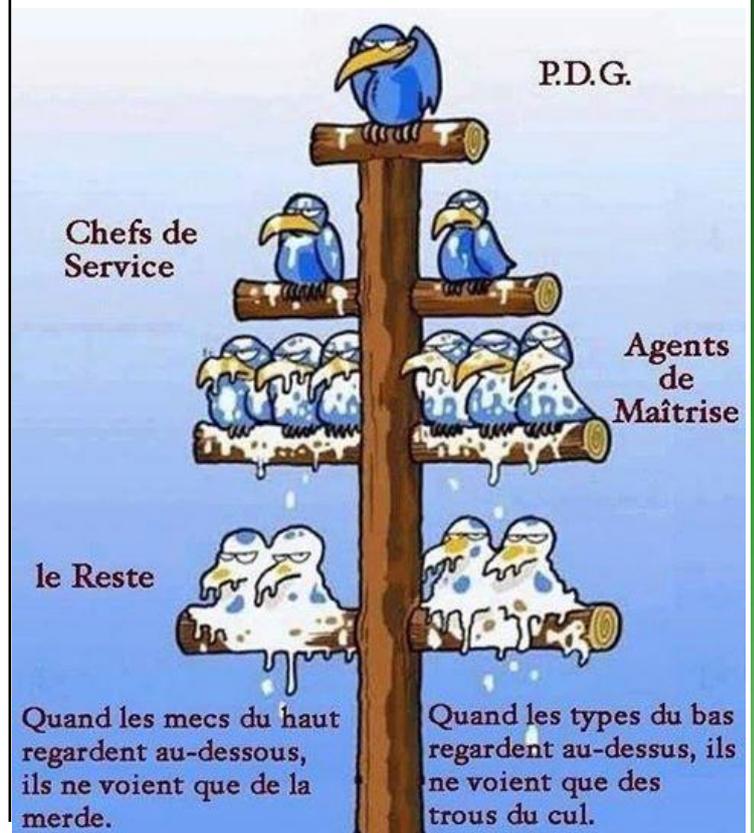
# Les Conducteurs EAS Devraient Tous Être Des Supermen

**M**i-août, SUD-Rail révélait aux médias l'agression sexuelle d'une usagère menacée à l'arme blanche. L'escalade de violence, dans les trains régionaux sans contrôleur, vient de franchir un nouveau cap. Cet événement a obligé la direction régionale à communiquer sur l'agression et sur le dysfonctionnement du numéro d'urgence. Quel ne fut pas notre étonnement, lorsque nous apprîmes de la bouche de nos dirigeants, qu'en cas d'agression de ce type, il fallait trouver de l'aide auprès du conducteur du train ?!!!

Jamais un conducteur n'a été formé pour gérer des agressions. D'ailleurs, que faire dans un tel cas !?

Pour SUD-Rail, une fois de plus il faut que la direction revienne à la raison. Qu'elle remette systématiquement les ASCT dans les trains régionaux. La « chance » qu'elle espérait commence à tourner et nous voyons tous les jours les

limites de ce mode d'exploitation. Les conducteurs sont déjà suffisamment stressés sans devoir s'occuper de sauver les usagers en détresse dans des trains déshumanisés !



# Le Roulement C'Est Le Roulement

**L**orsqu'un agent est en roulement, c'est celui-ci qui fait foi, d'autant plus si vous ne pouvez pas suivre vos JS parce que vous n'êtes pas encore formés. Et bien il n'est pas normal que vous vous retrouviez avec des journées de remplacement qui ne correspondent pas aux horaires qui étaient prévus dans votre distributeur. Dans ce cas, demander à la commande qu'ils vous utilisent

dans vos horaires !

Nous avons le droit d'avoir une vie en dehors d'un travail qui empiète déjà beaucoup sur notre vie privée.

**En cas de problème, contactez un représentant SUD-Rail !**

# Histoire D'Une Injustice Sociale Ou Comment Le DUT S'Est Fait Plié !!!

Lors du CHSCT du mois de mai 2017, notre CUP, qui n'avait pas encore l'appellation de DUT, c'était engagé à basculer le protocole congé des CRTT vers celui de l'ensemble des ADC TB de L'UT TER Lyon. Cette demande, qui était l'expression des agents de l'Arbresle, relayée par les représentants SUD-Rail membres du CHSCT, n'avait pas suscité vraiment de débat, le chef reconnaissant lui-même que le protocole des CRTT, qu'il avait lui-même participé à élaborer, était une vraie usine à gaz, avec des périodes de recouvrement qui posaient de très gros problèmes pour effectuer la production. Donc, de ce fait, le CUP voyait cette demande plutôt d'un bon œil, et le débat pris fin d'un commun accord sur une mise en place en septembre, afin de passer les vacances d'été. Voulant vérifier la mise en place du protocole et le respect de l'engagement du président du CHSCT, nos membres CHSCT sont intervenus sur le sujet et ont reposé la question au CHSCT de septembre. Le DUT, car maintenant nous devons l'appeler comme cela vu que la destruction des anciens établissements traction a eu lieu, ne voyait plus l'intérêt de changer le protocole-congés des TA de l'Arbresle, pour quelle raison ? Bah ! Parce que...

nous sommes opposés à une fin de non-recevoir, disant ouvertement qu'il ne respecterait pas son engagement.



Bien que très volontariste, sur de nombreux sujets, notre picador ne peut aller contre la volonté d'une direction toujours plus avide de presser les travailleurs, jusqu'à leurs derniers acquis. C'est pour cela, que lorsqu'elle veut limiter les protocoles congés des ADC de France à 22 % d'absence pendant les périodes scolaires, notre DUT ne peut que renier sa parole.

**Pour SUD-Rail, la vie sociale et le bien-être sont au cœur de chacune de nos actions, que ce soit sur l'organisation des roulements, des grilles, mais aussi du protocole congé. Seul accord qui permet d'avoir une vue stable sur trois-quatre ans en fonction de notre évolution de carrière.**

La réponse étant un peu courte à nos yeux, un échange fut engagé entre le matador de la justice sociale et l'ensemble des membres du CHSCT. Au bout d'un long moment, nous

## Commande Et Grande Période De Travail

Depuis quelque temps, les bureaux de commande des UT font preuve de beaucoup de largesse sur l'utilisation des ADC. Nous pouvons voir fleurir dans les commandes des agents, des GPT de 6 jours, alors que certaine grille n'en n'ont pas comme dans les roulements de l'UT TER Lyon, des repos secs le dimanche voir en semaine, car à force de magouiller des erreurs apparaissent, des RM/RU qui bascule d'un semestre à l'autre et pour couronner le tout, des congés annuels de l'année précédente posée entre janvier et mars, alors que c'est une déjà une dérogation, mais maintenant jusqu'en août, ce qui totalement interdit. Bien sûr, nos DUT ont toujours une raison valable, « trop de formation » ou « pas suffisamment de personnel » ou encore « trop de maladies », etc.

Bien que le règlement « organisation du temps de travail dans la branche ferroviaire » soit très claire sur le point de la commande<sup>1</sup>, dans le chapitre « roulement de service » il est dit:

« - Le respect de l'ordre de succession des journées d'un roulement constitue la règle. Il en est de même pour la position des repos

journaliers et périodiques ainsi que leur durée<sup>2</sup> [sic]

- Par dérogation à la règle de l'alinéa précédent, les agents sont informés de la modification de la succession des journées de service et de repos au plus tard 24 heures avant le début du jour concerné et de leurs heures de travail au plus tard une heure avant leur mise en œuvre, dans les cas suivants<sup>3</sup> :

- ➔ Perturbations, au sens de l'article L.1222-2 du Code de Transports, ayant pour conséquence la réorganisation des moyens humains et matériels pour assurer ou adapter le plan de transport
- ➔ Circonstances accidentelles et imprévisibles impactant l'exploitation,
- ➔ Attribution tardive de sillons pour le transport de fret. »

Et tout cela doit passer en comité d'établissement. Donc toute utilisation d'agent en dehors de son roulement est interdite (hormis c'est trois points) quoi qu'en dise les DUT. Pour les CA et RM/RU, tout doit être pris dans l'année d'attribution, et une tolérance jusqu'au 31 mars est accordé pour les CA seulement dans les UT où il y a un sous effectif.

### Article L1222-2

Après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic. Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent :

- 1° De grèves ;
- 2° De plans de travaux ;
- 3° D'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance ;
- 4° D'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique ;
- 5° De tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transports par le représentant de l'Etat, l'autorité organisatrice de transports ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures.

Chaque agent a le droit de suivre son roulement via la grille, qui est le fruit de nombreuses heures de travail lors des commissions roulements, entre les membres de cette commission et le patronat. Nous sommes conscients que ce n'est pas l'idéal, pour cela il faudrait que les ADC prennent en mains l'organisation du travail, mais c'est le point maximum que la direction est prête à nous accorder, sans lutte des travailleurs. Alors, c'est un comble qui ne respecte pas ce compromis. Nous devons nous faire respec-

ter, afin d'avoir un minimum de confort de vie en dehors du travail. Nous ne sommes pas responsables de leur gestion déplorable, nous ne sommes pas responsables de leur volonté de détruire le service public SNCF, nous ne sommes pas responsables de la désorganisation qui en découle. Alors, obligeons la direction à nous donner ce que nous, les travailleurs, avons acquis durant les luttes passées afin de préserver notre santé.

1 Chapitre IV article 6  
2 Alinéa 3  
3 paragraphe 3 bis

## **Intercité-Eco Or Not Intercité-Eco**

**L**a direction a annoncé la fin du train Paris Nice pour le service 2018. Outre la perte de charge pour l'UT de Portes, comment la direction et le gouvernement peuvent-ils supprimer un train qui fait régulièrement le plain même en dehors des périodes estivales ?

Cette décision est couplée avec le fait qu'à ce jour le gouvernement n'a pas commandé de trains sup-

plémentaires pour les vacances d'hiver sur le Briançonnais.

La seule bonne nouvelle pour l'UT de Portes, c'est l'attribution d'une partie de la charge Intercité-Éco entre Paris et Lyon. Il n'y a plus qu'à espérer que comme sur les autres lignes où ont été créés ces trains, l'offre augmentera pour voir notre charge Intercité remonter.



## **Ecologie VS Bâtiment De France**

**B**ien qu'il est encouragé par la puissance publique et notre direction, les transports alternatifs ne peuvent rien contre les monuments classés. C'est pour cela que sur le nouveau site de Lyon Perrache, il n'y a pas de garage à vélo. Bien que nous en ayons fait la demande à plusieurs reprises. Rien ni a fait ! Il n'y a pas d'écolo qui tienne ! Nous n'aurons pas le droit dans construire un. Les plus sourcilleux diront qu'un abri pour bicyclette serait moins vilain que la grosse verrue qui empêche de voir la belle gare de Per-

rache, certes, mais là on touche au sacrosaint dieu de l'argent, qui est plus puissant que tout. Donc, pour les agents de conviction verte, voulant limiter son empreinte carbone, il y a le local à vélo se trouvant devant l'ECT, il faut demander au DUT de faire codé son Pass-Carmillon, ou alors le Q-parc qui au niveau moins un a une pièce fermée et surveillée, pour pouvoir y accéder il faut être muni de sa carte Q-parc et demander le code au gardien.

FEDERATION DES SYNDICATS DE TRAVAILLEURS DU RAIL  
SOLIDAIRES, UNITAIRES, DEMOCRATIQUES



**Le 10 octobre**  
**Public / Privé**  
**on y sera!**



Après les journées de mobilisation des 12 et 21 septembre où plusieurs centaines de milliers de salariés du privé, du public, des jeunes, des retraités, des chômeurs ont manifesté pour refuser la régression sociale, la fédération SUD-Rail avec son union Solidaires ont appelé à la construction d'un front unitaire associatif, politique et syndical.



**Des lois qui réduisent les droits des cheminots et des salariés !**  
**Des ordonnances qui tournent le dos à la démocratie !**

*Côté ferroviaire les ordonnances vont accélérer : La privatisation totale des chemins de fer, les suppressions d'emplois, la déréglementation, l'affaiblissement de la représentation syndicale.*

*Les projets de SNCF et des patrons du ferroviaire sont complètement liés à ce que les ordonnances permettraient : Le transfert des contrats de travail, la fusion des établissements, le désengagement de l'état, la précarisation de l'emploi, le traitement de l'inaptitude et la légalisation du licenciement abusif. Dans le même temps, les orientations annoncées vont faire disparaître des milliers de km de lignes et d'emplois, des gares et des services.... la privatisation va se développer sur fond de dumping social. C'est également ce schéma directeur qui est fixé pour les services publics de la santé, de l'éducation ou d'autres.*

**Les ordonnances sont une arme importante dans l'arsenal libéral qui va s'abattre contre les salariés. Elles permettent d'affaiblir les résistances, de réduire nos droits et dépossède les salariés de toute auto-organisation dans leur travail.**

Dans un courrier large toutes les composantes du mouvement social ont été interpellées et se retrouveront à la bourse du travail à St Denis.

C'est ensemble que nous pourrons construire un véritable rapport de force et bloquer l'économie ! C'est maintenant, et tous ensemble qu'il faut y aller !

**Plus que jamais le 10 octobre doit permettre les conditions de l'élargissement et de la convergence des luttes et montrer au gouvernement et au patronat, la détermination du mouvement social.**

La fédération SUD-Rail a déposé un préavis de grève afin de permettre la participation des cheminots et des travailleurs du rail, son union Solidaires a également lancé un appel à la grève de tous les salariés public, privé.

**CONTRE MACRON ET LES PATRONS**  
**CONVERGEONS NOS LUTTES!**



## **La convergence, certains l'appellent, SUD-Rail et Solidaires y travaillent !**

Au-delà des confédérations qui appellent leurs structures dans la fonction publique à se mettre en grève, des salarié(e)s et des structures, plus nombreux chaque jour, ont fait le choix, face à cette attaque généralisée de nos droits et de notre modèle social, à rejoindre l'appel à la convergence des luttes. A la SNCF, SUD-Rail, l'UNSA et la CFDT appellent à la grève le 10 octobre. Dans beaucoup d'autres secteurs comme la chimie, les transports, le commerce...des fédérations, des équipes syndicales CGT, FO, CFTC, CGC et le front social refusent avec nous de subir la division que tente de mettre en œuvre le gouvernement.

**Code du travail, protection social, contrats de travail refusons la  
précarité généralisée, le 10 tous ensemble dans la rue, et dès le  
lendemain, dans un calendrier commun,  
un plan de bataille unitaire.**

**Continuons ensuite d'élaborer une stratégie de lutte gagnante  
pour les salariés, retraités, jeunes et précaires.**



C'est sur ces bases qu'au-delà des manifestations, nous pourrons démarrer une grève générale interprofessionnelle capable d'enrayer les ordonnances, plus largement la casse de notre droit du travail et de porter des revendications de progrès social.

A la SNCF, dans le secteur public et privé, partout dans les entreprises, les lycées, les facultés... organisons des assemblées générales communes pour définir ensemble les modalités d'action et une

autre politique dont la répartition des richesses permette d'augmenter les salaires et réduire le temps de travail, le plein emploi, le renforcement des services publics, le droit au logement, une politique en faveur de l'égalité, solidaires, qui défendent nos droits et nos libertés.

**Alors le mardi 10 octobre... On y va !**  
On converge tous sur Paris pour faire plier le gouvernement.

**RENDEZ VOUS à 14h**  
**Place de la république à Paris**  
**Venez grossir les rangs de ceux qui veulent agir !**

