

Tract-ctions

Sud Rail LYON

L'information syndicale de la Traction AURA

février 2017



**2018 UNE ANNEE
DE LUTTE POUR
LES CHEMINOTS**

SUD-Rail



Billet d'humeur...

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

Donnons Des Perspectives A Nos Luttes !!!

LE STATUT AU COEUR DES ORDONNANCES !

Le Président Macron a organisé un show télévisé à la mode Trump pour signer les ordonnances relatives au droit du travail, première pierre d'une remise en cause de l'état social qui, après la casse du Code du Travail, entend s'attaquer à l'ensemble de notre modèle social avec la CSG, la formation professionnelle, l'assurance-chômage, l'apprentissage, l'éducation et les retraites. Le gouvernement entend mener ces réformes sociales dans les prochains 18 mois ; il y a donc urgence à construire une opposition politique et syndicale sérieuse pour se réapproprier le champ social, construire un mouvement gagnant large et unitaire pour les salariés et non pour les scores électoraux ou pour revendiquer l'hégémonie sur le mouvement social.

IL FAUT S'UNIR ET NON PAS SE DISPERSER POUR GAGNER !

Les grèves de 24 heures ne suffiront pas et l'empilement des journées de grèves séparées constitue une difficulté supplémentaire pour inscrire dans la durée le mouvement reconductible lorsqu'il démarre.

UNITIER, AMPLIFIER, POUR GAGNER !

Chacun sait que pour gagner il faut y aller tous

ensemble, organisations syndicales, mouvements politiques, associatifs, et l'ensemble de la société en dépassant les enjeux sectoriels et les appels isolés !

La Fédération SUD-Rail appelle les cheminots à se tenir prêt et mettra tout en œuvre pour réaliser l'unité la plus large.

Dans le contexte où les salariés du public, du privé, les jeunes, les retraités, les chômeurs sont touchés

par les ordonnances Macron, la Fédération SUD-Rail continue à travailler à la convergence et proposera à tous les niveaux de transformer les mobilisations d'une journée en une action permanente contre la politique antisociale menée par la classe dominante ; pour renforcer la lutte, l'élargir, faire converger les actions et généraliser la grève. Dans les semaines à venir les militants SUD-Rail seront disponibles pour expliquer et organiser la lutte, tracer des perspectives.

Travailleurs du rail, cheminots de chaque collègue, il est temps de rejoindre SUD-Rail et de construire un véritable front de lutte qui, à travers une stratégie claire et rassembleuse permettra d'installer une résistance quotidienne et faire reculer ce gouvernement !

LE CAPITALISME ...



L'Entreprise Publique SNCF Encore Condamnée !!!

SUD-Rail se félicite de la condamnation en appel de la SNCF dans l'affaire l'opposant aux 848 travailleurs marocains. Outre la reconnaissance de la discrimination dont ces cheminots ont été victimes, le tribunal reconnaît en plus un préjudice moral. La Direction SNCF ne sort pas grandie de cette affaire. Elle aura utilisé tous les artifices judiciaires pour faire trainer la procédure qui aura duré au final 12 ans. Il faut dire que l'entreprise publique SNCF connaît bien le fonctionnement des tribunaux, et pour cause...

Des condamnations multiples :

- ⇒ Janvier 2017, condamnation en appel pour délit de marchandage et prêt illicite de main-d'œuvre.
- ⇒ Février 2017, condamnation en appel (Riom) pour discrimination syndicale.
- ⇒ Mai 2017, condamnation au tribunal des prud'hommes de Bobigny pour discrimination en raison des origines.
- ⇒ Octobre 2017, condamnation en appel pour avoir détourné le droit de grève.
- ⇒ Condamnation au Tribunal des prud'hommes de Paris en départage pour discrimination syndicale.
- ⇒ Novembre 2017, condamnation en appel au tribunal d'Aix-en-Provence pour discrimination en raison du sexe et de l'appartenance syndicale.
- ⇒ Décembre 2017, condamnation à verser plus d'un demi-million d'euros à 1500

agents SNCF pour non-respect de la réglementation en matière d'attribution des repos.

- ⇒ Condamnation au Tribunal des prud'hommes de Nancy en départage pour discrimination syndicale et entrave au droit de grève.
- ⇒ Janvier 2018, au tribunal des prudhommes de Nevers pour le non-paiement cumulé sur plusieurs années d'indemnités dues aux agents.
- ⇒ Janvier 2018, condamnation en appel en Alsace pour de multiples discriminations et le non-respect d'attribution des congés.

Cette liste non exhaustive permet de mesurer à quel point l'exemplarité que nous serions en droit d'attendre d'une entreprise sous tutelle du gouvernement est mise à mal tant les condamnations pour discriminations qu'elles soient syndicales, raciales, ou autres sont nombreuses. Le statut cheminot est lui-même porteur de discriminations, car selon l'âge ou la nationalité, les conditions d'embauche, de rémunération et de déroulé de carrière ne sont pas les mêmes.

Que ce soit pour arrêter les discriminations, faire respecter les lois, récupérer l'argent voler par la direction, SUD Rail utilise tous les moyens nécessaires et notamment la justice pour faire plier ces patrons voyous !

Rappel IMC :

Pour les jeunes et les moins jeunes, voici un petit rappel sur la règle d'attribution de l'IMC (Indemnité de Modification de Commande) pour les agents au titre 1.

C'est assez simple : si on modifie quoi que ce soit sur une JS d'un conducteur entre sa commande et jusqu'au sa prise de service, on doit cocher la case IMC ! Et ce, même si l'heure de PS ou de FS n'est pas impactée.

Pour information, tous les agents qui ont été aux prud'hommes pour réclamer leur dû ont gagné jusqu'à présent. Avec des dommages et intérêts rétroactifs sur 5 ans.

Mais plus que le paiement de cette indemnité, SUD Rail revendique la fin des modifications de nos commandes !

Chaussures De Sécurité

Une nouvelle lubie de nos dirigeants est arrivée en ce début d'année : rendre obligatoire le port de chaussures de sécurité montante à tous les ADC. Notre délégation est intervenue sur le sujet malgré le classement de notre question en hors compétence.... Le RDET, bien conscient que ce sujet allait être conflictuel, souhaitait éviter les débats. D'après nos dirigeants le port de chaussures de sécurité est nécessaire, car les blessures de nos gentilles guiboles sont classées numéro 2 au top 50 des accidents de travail.

Et c'est là que tout s'éclaircit : les pistes ne sont plus entretenues, les cheminements au bord des voies vont de pire en pire, les chantiers sont désertés... Alors plutôt que de faire le nécessaire, nos dirigeants veulent nous obliger à mettre des chaussures pour se donner

bonne conscience. Pour passer en force, ils vont même jusqu'à vouloir les classer en ÉPI. Pour notre OS, il n'est pas possible d'imposer des chaussures de sécurité aux ADC. De plus, il faudrait rajouter des temps d'habillage en PS et FS ce que ne veulent surtout pas nos dirigeants.

SUD-Rail vous tiendra au courant des suites données dans les CHSCT.



Fiasco Du Matériel

Pendant des années, la direction a serré la ceinture chez les conducteurs jusqu'au point de supprimer des trains par manque de conducteurs. Malgré nos innombrables alertes, à tous les niveaux de l'entreprise, la direction avait toujours une bonne raison de ne pas embaucher. Le résultat de cette politique, on l'a tous subi par la dégradation de nos roulements, nos congés refusés... Puis à un moment, le discours de nos patrons a changé : oui, nous sommes en sous-effectif et nous allons embaucher massivement. On vous passe les excuses bidon qu'ils nous ont sorties pour défendre leur politique !

Et bien, l'histoire se répète avec le Matériel.

Après avoir réduit les effectifs dans les technicentres depuis plusieurs années, il a fallu embaucher des intérimaires pour faire le minimum vital. Pour les pièces c'est la même histoire, ils ont réduit les stocks jusqu'à ne plus avoir de pièces de rechange. Et là aussi, malgré nos revendications pour embaucher et travailler dans des conditions descentes : et bien ça y est ! C'est à leur tour de faire la Une de la presse !!!

Des trains supprimés par manque de matériel cette fois, des compositions réduites qui laissent des usagers sur le quai

et ceux qui ont la « chance » de monter à bord sont serrés comme des sardines. On vit ça tous les jours, ce moment où l'on n'ouvre pas notre porte pour ne pas se faire prendre à partie par les usagers.



Nouveau à Lyon Vaise
réparation de votre train
ATER ou AGC par télépathie

Astreinte Dépannage

Authentique agent vaudou, dépanneur mondialement connu dans la région, réparera votre train ATER OU AGC par télépathie, sans qu'il soit nécessaire de vous déplacer. Son pouvoir est tel qu'il sera capable de "scanner" et d'effacer les codes d'erreurs de votre engin. Il peut également augmenter sa puissance, enlever toute pannes engin à distance et même faire disparaître vos Pages 400 Et les heures supp c'est kdo ! Résultats garantis.

Tel. 06.13.68.24.64

24h/24 7j/7 suivant amplitude ???!

Alors la direction à grands coups de communication interne, nous donne des excuses dignes de celles que l'on a eues pour les mécanos à l'époque. Nous ne doutons pas qu'un grand dirigeant va nous pondre un plan pour sauver cette situation qui aurait pu être évitée en écoutant les revendications des agents sur le terrain.

Une Victime Peut En Cacher Une Autre

Le 23 décembre, dans un train EAS de notre région, un homme s'est mis nu devant une ado de 15 ans.

A défaut de contrôleur à bord, elle s'est adressée, choquée, au conducteur. Interloqué à son tour par l'évènement et sa gravité, notre collègue a appliqué ce que le règlement préconise : joindre le régulateur et aviser de l'incident.

Une procédure bien insuffisante quant à l'accompagnement de la victime agressée et à la sérénité du conducteur.

La principale préoccupation du régulateur était de reprendre la bonne marche du train, afin de en pas gêner la PN voisin et les circulations suivantes ! On imagine clairement leur désarroi.

Si certains resteraient sur place en attendant les forces de l'ordre, malgré la pression de l'organisation, d'autres repartiraient avec leur « souci ». L'histoire ferroviaire a déjà malheureusement démontré où cela pouvait mener...

La direction ne doit pas négliger le réel traumatisme subi par le conducteur et provoqué par ce genre

d'incident. La délégation SUD-Rail est vivement intervenue pour à nouveau dénoncer les risques de l'EAS et a demandé que soit appliquée pour l'agent la même procédure que pour un accident de personne, à savoir que la relève soit systématiquement proposée ainsi qu'une aide psychologique pour parler de l'évènement.



SUD-Rail saura prendre ses responsabilités au cas où la Direction n'assumerait pas les siennes.

Absence Annuelle RP, RM, CA, VT.

D'après la direction tous les agents ont eu leurs 117 RP ainsi que leurs 12 week-ends (SA-DI) et leurs 22 dimanches. Par contre, tous n'ont pas eu leurs 52 RP doubles.

Nous vous rappelons que les RP qui doivent être pris dans l'année sont d'un minimum de 116 (et 117 lorsqu'il y a 53 dimanches).

Si, dans la réglementation, il y a un minimum, il n'y a pas de maximum. Donc rien n'interdit d'avoir d'avantage de RP. Dès lors qu'il y a un dépassement de RP, la règle impose qu'il reste au minimum 3 RP doubles dans le mois et que le rattrapage se fasse soit par un RP simple le dimanche, soit en remplaçant un RP par un RM. Enfin, le nombre de RP maximum accolés entre eux est de 3, ce qui donne, au minimum un RP simple (seulement le dimanche) et au maximum un repos triple (repos quadruple interdit).

Les VT sont régis par une règle qui est très simple : il est interdit de basculer des VT une année sur l'autre.

Pour les RM, nous avons l'obligation d'avoir nos 10 RM dans l'année. Il ne peut y avoir de bascule.

Pour les CA, même si nous avons pris l'habitude de les poser jusqu'en mars, ce n'est pas la règle, car c'est une dérogation

accordée à la SNCF, afin de pallier au refus de CA lorsqu'il y a un sous-effectif ou pour une cause imprévisible.

En résumé, la règle pour toutes les absences, lorsque nous sommes à l'effectif, et c'est le cas sur l'ensemble de la DT TER AURA, c'est que toutes les absences doivent être prises entre le 1er janvier et le 31 décembre.



Il en va de votre responsabilité pénale de faire respecter cette règle. Pour tout problème rapprochez-vous d'un militant SUD-Rail ?

52 RP Double, La Justice A Encore Frappé

Le tribunal des prud'hommes de Paris vient le 19 décembre 2017 de donner raison à SUD-Rail et aux 667 agents que nous défendions. En effet, pour la direction les agents de réserve n'avaient pas le droit aux 52 repos doubles (RPD) par an, et pourtant cette même direction expliquait en Commission Nationale Mixte du Statut en juin 2002... exactement l'inverse. La justice vient à nouveau de trancher en notre faveur et demande 642.900 euros de dommages et intérêts pour les 667 agents, soit une moyenne de 50 euros par RPD manquant. Bien évidemment la SNCF a fait appel de ce jugement, alors même que la cour d'appel de Paris donnait raison le 25 octobre 2016 à 5 agents pour une somme de plus de 30.000 euros. Quel que soit le prix, quelles que soient les propositions d'arrangement que notre fédération fait à la direction, celle-ci s'acharne, va jusqu'au bout pour gagner du temps. Il faut dire que la saisine au conseil des prud'hommes des 667 agents de réserve date du 28 septembre 2011. Il aura donc fallu plus de 6 ans pour aboutir et encore avec son recours en appel, l'affaire est loin d'être terminée. Depuis juin 2009, SUD-Rail a gagné l'ensemble des procès des 1500 agents qui nous ont fait confiance afin de faire respecter leurs 52 repos doubles. Malgré cela, chaque année, des dizaines, des centaines d'agents qu'ils soient en roulement ou en réserve ne bénéficient toujours pas de ces 52 repos doubles par an et donc se retrouvent en

horaires décalés avec un seul repos périodique lors de leur grande période de travail.



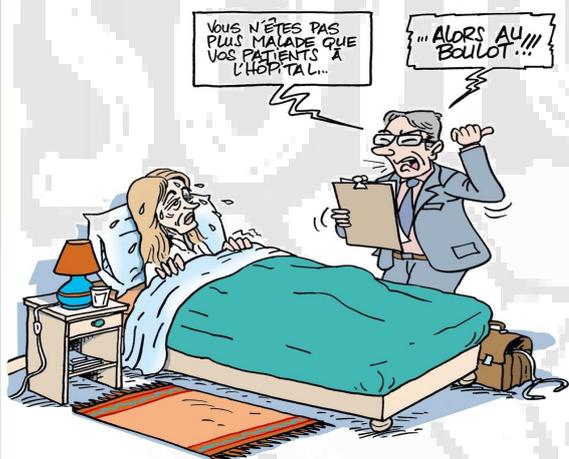
Par ailleurs, c'est en moins de 3 mois le troisième procès aux prud'hommes que SUD-Rail gagne. Un sur le droit de grève en octobre 2017, un autre sur les 52 RPD en janvier et enfin un dernier sur les indemnités de modifications de commande des roulants en janvier également. Mais derrière ces procès perdus par la direction, se cache la volonté de la direction SNCF d'interpréter à sa manière la réglementation du travail quitte à remettre en cause le droit de grève, nos repos ou nos salaires.

JOUR DE CARENCE... FIN DU QUART DE SOLDE !!! ENCORE UN MAUVAIS COUP !!!

1nstauré en 2012 puis suspendu en 2014, aujourd'hui, c'est le retour du jour de carence. En effet, la Loi de Financement de la Sécurité Sociale 2018, publiée au JO en fin d'année, le réinstalle dans la Fonction publique et pour les régimes spéciaux.

Se targuant de respecter la Loi, la SNCF le met en place, sans aucune discussion préalable, pour l'ensemble du personnel du Cadre Permanent du GPF et décide de sa mise en application au 1er février 2018. En ce qui concerne les agents contractuels, il n'y a pas de modification (le jour de carence existe depuis 2014). Les cheminots en

arrêt maladie verront donc leur fiche de paie une fois de plus amputée... sauf pour les accidents de travail, les accidents de trajet, les maladies professionnelles, les congés pathologiques, ALD, le congé maternité, paternité et d'adoption, l'hospitalisation, journée ambulatoire, temps partiel thérapeutique... Merci « Patron » !! Pour faire passer la pilule, la Direction a déclaré qu'une des solutions aurait pu être d'additionner le jour de carence et le quart de solde, ce qui aurait fait passer les cheminots sous le niveau du régime général. La disposition annulant le 1/4 de solde en cas d'arrêt maladie supérieur à 8 jours sans sortie autorisée est également annulée...



Nbr de jour d'arrêt maladie	Avant (sorti auto)	Avant (sortie non auto)	A partir du 1/02/2018
1 jour	1/4 de solde	Pas de 1/4 de solde	1 jour de carence
2 jours	1/4 de solde	Pas de 1/4 de solde	1 jour de carence
3 jours	3/4 de solde	Pas de 1/4 de solde	1 jour de carence
4 jours	1 jour de carence	Pas de 1/4 de solde	1 jour de carence
Au moins 8 jours	Pas de 1/4 de solde	Pas de 1/4 de solde	1 jour de carence

Même si la retenue du quart de solde sur les 4 premiers jours de maladie disparaît, cette nouvelle remise en cause de notre contrat social n'a ni fondement économique, ni fondement égalitaire !

Comme nous l'avons fait remarquer, une analyse de l'INSEE, parue en novembre 2017, démontre que le jour de carence mis en place dans la Fonction Publique entre 2012 et 2014 fait que les absences d'un à deux jours baissent de 50%, que

celles d'une semaine à trois mois augmentent de 25%, donc la prévalence des absences pour raison de santé ne varient pas (2,79% en 2011 et 2,78% en 2013). Rien d'égalitaire : 64% des salariés du secteur privé bénéficient d'une prise en charge totale de ces jours via leur entreprise ou via leur mutuelle. Pire, si l'on se focalise sur les entreprises de plus de 250 salariés, 76,6% d'entre elles prennent en charge la totalité des jours de carence.

La SNCF aurait pu faire ce choix au moment où elle annonce plusieurs milliards d'euros de marge opérationnelle et donc des bénéfices en hausse sur l'exercice 2017... Mais non, ce sont une fois de plus les cheminots qui vont payer cette mesure !

Maladie Et Droit A Congés

Evolution Majeure Pour Les Agents SNCF

Un agent au statut ou contractuel en maladie non professionnelle ou blessure hors service pendant une année entière, perdait l'intégralité de ses 28 congés ; il bénéficiera dorénavant à sa reprise, de 48 jours !

C'est la revendication portée par SUD-Rail devant la direction.

Le 31 janvier 2018, la Fédération SUD-Rail a déposé une DCI suite à une décision de la Cour d'Appel de Colmar du 16 janvier qui nous est favorable et dans laquelle SNCF est condamnée à rétablir l'agent « *dans ses droits à congés dans la limite de 28 jours par année depuis son embauche* ».

Selon la directive de la Cour de Justice de la Communauté Européenne (2003/88/CE), « *Un travailleur ne perd pas son droit aux congés annuels payés qu'il n'a pas pu exercer pour cause de maladie. Le droit aux congés annuels payés doit être considéré comme un principe du droit social communautaire revêtant une importance particulière auquel il ne saurait être dérogé.* »

Si la décision de la Cour d'Appel de Colmar contre SNCF a semblé provoquer un électrochoc et a permis de faire bouger les lignes dans le sens du progrès, la direction a aussi lâché car la Fédération SUD-Rail lui a rappelé que le Groupe Public est soumis à l'autorité et au contrôle de l'Etat et dans l'obligation de se conformer — selon la hiérarchie des normes — aux directives européennes. Et oui, cela s'applique aussi lorsque c'est favorable aux salariés.

Mais cette réactivité à se mettre enfin en conformité avec le droit communautaire sur les congés cache aussi une volonté de limiter ce droit en regard des enjeux financiers pour le GPF et aussi pour toute la sphère libérale. Toutes entreprises publiques ou privées risquent de devoir restituer des millions de jours de congés.

SNCF s'appuie sur un socle minimal.

Cette dernière applique sans concertation avec les Organisations Syndicales représentatives, les limites minimum dégagées par la CJCE soit 4 semaines (20 jours ouvrés) avec une période de report pour bénéficier des congés non pris de 15 mois. La CJCE rappelle pourtant que la période de référence fixant la durée du report des congés payés non pris est un minima et peut être substantiellement dépassée.

D'ailleurs fin 2017, les juges de la Cour de Cassation ont refusé d'appliquer d'office le délai de 15 mois préconisé par la CJCE, ce qui n'empêche pas le GPF de s'octroyer le droit d'imposer ce seuil minimum de report de 15 mois.

Par ailleurs, ces dispositions sont appliquées rétroactivement mais seulement au 1er janvier 2018. La direction a refusé de prendre en compte une quelconque rétroactivité sur les jours de congés écoulés avant cette date !

Aucune distinction possible selon l'origine de la maladie.

Si la Fédération SUD-Rail se félicite de cette avancée, elle reste en désaccord avec les pratiques discriminatoires de la direction puisque SNCF fait toujours une différence entre maladie professionnelle (pas d'écèlement) ou non-professionnelle (suppression allant jusqu'à 8 jours de congés).

Ce sont 28 jours de congés payés annuels - et non 20 jours - qui devraient donc être intégralement reportés après la date de reprise du travail. Il en est de même si le contrat a pris fin, et la jurisprudence européenne est claire. L'agent doit être indemnisé pour ses congés annuels non pris et l'indemnité doit être calculée de sorte que le salarié soit placé dans une situation comparable à celle dans laquelle il aurait été, s'il avait exercé son droit à congés pendant la durée de sa relation de travail, **donc pas de réduction de jours de congés.**

Ces dispositions doivent être transposées dans le Code du travail !

Pour SUD-Rail, le législateur français doit enfin prendre ses responsabilités et mettre le Code du travail en conformité avec le droit communautaire pour une fois favorable aux salariés en s'appuyant sur les décisions prises par la Cour de Cassation concernant la conservation du droit intégral des congés, comme en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle. C'est la finalité de la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil, « *Lorsque que le salarié s'est trouvé dans l'impossibilité de prendre ses congés annuels au cours de l'année en raison d'absences liées à une maladie, ou un accident du travail ou une maladie professionnelle, les congés payés doivent être reportés après la*

date de reprise du travail. »

A noter que les salariés qui ont fait valoir leurs droits à congés en justice ont obtenu la régularisation sans limite de report. C'est pour cette raison que SUD-Rail exige la régularisation de l'ensemble des personnels concernés en leur réattribuant les jours de congés payés écélévés à tort à l'occasion d'arrêts pour maladie non professionnelle et ce depuis le 4 novembre 2003, date de la directive 2003/88/CE et consolidée depuis par la jurisprudence française.

LES JOURS FÉRIÉS, UN MANQUE À GAGNER POUR L'ÉCONOMIE ?..



Les instances de la Fédération SUD-Rail décideront des suites à donner à cette lecture très partielle et non rétroactive de la jurisprudence afin que l'intégralité du droit s'applique à tous.

La DCI portait sur un 2ème point concernant la réduction sur les Repos Périodiques et les repos complémentaires (Scanner le Flash Code DCI ci-dessous) : Certains établissements additionnent notamment des jours de Maladie avec des jours de grève pour supprimer indûment des RP, RM ou RU ! La direction examine des cas remis en séance et doit nous faire un retour. Nous vous tiendrons informés.



DCI SUD-Rail « Droit à Congés » du 29 janvier 2018

Site internet « Fédération SUD-Rail »



Laboratoire Ouest Lyonnais

Depuis le début du projet Ouest Lyonnais, SUD-Rail a dénoncé ce véritable laboratoire et a été au côté des CRTT. Aujourd'hui tout ce que nous dénonçons à l'époque n'est plus de la « science-fiction de syndicaliste » comme disaient certains cadres.

D'ailleurs ces cadres ne sont plus là... Le DET (qui était le chef de projet), les 2 DPX de l'époque, le DPX matériel : sont tous partis ailleurs !!

Tout était organisé pour que l'OL soit en totale autonomie : Technicentre dédié, CRTT, agents des gares, circulation : c'était pour être performant, pour montrer un nouveau modèle de production aux régions disait-on...

La nouvelle convention TER AURA vient d'être signée et on découvre avec stupeur que la région demande la possibilité de tester l'ouverture à la concurrence sur l'Ouest Lyonnais et Mont Blanc. Notre propre entreprise leur a donné cette possibilité clé en main !!!

Comment croire que cela n'était pas prémédité !

Comme depuis le premier jour, SUD-Rail se battra pour que les cheminots de l'OL ne soient pas transférés dans une autre entreprise ferroviaire ou une filiale.

LA PRIVATISATION DU RAIL? UN PROGRES A NE PAS REDOUTER!



FACE AUX ENJEUX, L'UNITÉ DANS L'ACTION Tous Ensemble Pour Gagner !!!

Les coups portés à notre modèle social dès l'investiture du président Macron doivent conduire tous ceux qui refusent cette libéralisation à outrance, à se mobiliser très vite de manière unitaire, combative et solidaire.

L'année 2018, avec le rapport Spinetta devant être rendu d'ici quelques jours, la loi ferroviaire 2 dans quelques mois et l'ouverture à la concurrence, s'annonce être celle de tous les dangers pour les cheminots.

Nous savons que gouvernement et directions en cogèrent les orientations en vue d'en finir le plus vite possible avec le train public. Dans la continuité, Macron a aussi promis de reprendre une partie de la dette, mais en échange d'une réforme du statut des cheminots et surtout d'une remise en cause de leur régime de retraite !

A l'heure actuelle, si les postures et le dogme libéral développés par la direction du GPF et le gouvernement venaient à s'imposer, c'est très clairement la fin du contrat social cheminot et de l'entreprise publique à laquelle l'ensemble des salariés du GPF aurait à faire face.

Annnonce de la privatisation du Fret il y a quelques jours. Rapport Spinetta à paraître le 9 février. Loi ferroviaire dans quelques mois. Ouverture à la concurrence en 2019...

Face à ces attaques, il faut une riposte coordonnée, forte et unitaire !

Dans un tel contexte, quel avenir pour les salariés refusant le transfert ou exerçant leurs métiers dans des activités non-conventionnées ? Quel avenir pour un transport écologique de marchandises et de voyageurs si près de 10.000 Km de voies sont menacés de fermeture ?

Les enjeux régressistes de l'année 2018 méritent que l'on soit avec force et détermination aux cotés des travailleurs du rail, aux côtés de ceux qui luttent. Il est aujourd'hui de notre devoir syndical de porter, tous ensemble et partout, des projets alternatifs à celui de la liquidation et du dumping social prônés par les libéraux, dont le but principal est de capter et d'engranger de colossales subventions publiques à moindre frais...

Les cheminots sont conscients des enjeux, déterminés et prêt à lutter, ils ne sauraient accepter des divisions d'appareils et des stratégies de boutique.

L'avenir des cheminots et de l'entreprise publique exigent que l'on tire les leçons du passé. Si on agit seul cela ne va jamais marcher. Il faut vite tracer entre organisations syndicales opposées à ce processus de liquidation, le rapport de force pour gagner !

C'est sur la base de ce mandat que la Fédération SUD-Rail fera des propositions lors de l'interfédérale le 13 février.

Séance Médiatique Catastrophique Pour La SNCF Et Les Cheminots

La fin d'année 2017 a été catastrophique pour l'image de la SNCF. Accident au PN de Millas, pannes à répétition à Montparnasse et ST Lazare, nous sommes devenus la risée des médias comme des voyageurs. Mais en dehors de ces moments, sur le terrain les cheminots n'ont pas besoin des médias pour se rendre compte de la baisse de la qualité de service, des pannes à répétitions.

Alors, si les travaux expliquent en partie les raisons de ce calvaire, la volonté de stabiliser l'effectif de SNCF Réseau en 2018 dans un contexte de montée en charge des travaux, n'augure rien de bon pour les années à venir. Sans parler du matériel de plus en plus sollicité, des effectifs en tension qui ne permettent plus de faire face aux aléas du chemin de fer. **Il faut dire qu'à la tête de la SNCF nous n'avons plus de cheminots, nous avons des gestionnaires** dont la plupart ne finiront même pas à la SNCF. De passage pour quelques années, ils viennent faire le sale boulot, puis vont voguer dans une autre entreprise, un autre cabinet ou plus souvent dans une filiale lorsque ce n'est pas directement chez les concurrents. Un jour à la

Petite liste (non-exhaustive) des chaises tournantes :

Claude Steinmetz, ancien patron des TER PACA, actuellement patron de Transdev.

Georges Maltese, actuellement directeur de la ligne T11 exploitée par Transkéo, ancien DET de l'EGT.

Alain Thauvette ancien dirigeant d'ECR (notre principal concurrent dans le Fret) est actuellement le nouveau directeur de notre région.

SNCF, l'autre dans une filiale ou chez un concurrent voir dans un cabinet ministériel à l'instar de Julien Duhormoy. (voir encart ci-contre)

SNCF : QUAND Y A PÉPINS Y A PEPY
NUMÉRO SPÉCIAL DÈS LE 1ER SEPTEMBRE LE 3117



Nous voyons bien que la SNCF, pour nombre de ses dirigeants, n'est qu'une étape, un moment à passer avant de s'envoler vers d'autres horizons.

Alors il est vrai qu'on ne peut pas tous avoir la même approche, le même regard sur la façon dont la SNCF s'est transformée, mais quand même, ici cela nous laisse un goût amer dans la bouche.

En effet, une fois le sale boulot réalisé, une fois détruit l'outil de travail, dégradé de manière durable la qualité du service rendu aux usagers, vous quittez tous le navire, laissant les cheminots dans la souffrance et seul pour affronter la colère et le dépit compréhensible des usagers. C'est lamentable.

Pour accéder au souhait de M.PEPY, le Gouvernement mandate la mission Spinetta afin de lui offrir son cadeau et de lui donner toutes les armes pour mettre à mort les cheminots.

Cette mission est tout simplement la privatisation du GPF.

Les outils sont nombreux et variés :

le transfert de personnel « soit tu bouges, soit tu dégages » ;

la fermeture des lignes capillaires, qui aura pour conséquence la destruction du maillage territorial, rompant ainsi l'égalité devant l'accès à la mobilité ;

Pepy prévoit encore une saignée dans les effectifs 2018, malgré des bénéfices record. Le top départ sera la filialisation de Gares et Connexions, car il faut bien appeler un chat un chat ;

la proposition de notre bienveillant PDG de créer une filiale publique et de sortir cette entité du groupe public ferroviaire lance clairement les hostilités en matière d'éclatement de l'entreprise historique. C'est un pan du patrimoine ferroviaire qui va disparaître au profit de concessionnaires avides de rentabilité et de dividendes. FRET n'échappera pas à cette cure puisque dans la lignée du colloque de Rotterdam, certains cadres dirigeants ont eu un mal fou à tenir leur langue en laissant échapper, au détour d'un coin de table, cette privatisation ;

que dire de tous les projets actuels de découpage non plus par activité, mais par produit ou ligne ? Pas besoin d'être Madame Irma pour comprendre le triste dessein de notre président intouchable ;

Une CCN, où là aussi Monsieur Pépy a ajouté sur la liste de cadeaux le souhait de passer de 400 métiers à 40. Un raboutage qui lui permettrait, ainsi qu'à l'UTP, d'accentuer la polycompétence tout en raboutant la rémunération. Avec la méthode dite

« classifiante », les compétences seraient pesées en attribuant un certain nombre de points, et la rémunération serait indexée à ce pesage.

FORTES PERTURBATIONS SUR LES LIGNES



Tout est bon pour rabouter les coûts et sortir bon nombre de métiers de la CCN du ferroviaire.

Et que dire du chantage gouvernemental ! Les annonces démagogiques sur la reprise de la dette ferroviaire par l'état ne sont que supercherie !

Pour Macron, l'équation est simple : L'État prend en charge la dette si le régime de retraite particulier des cheminots (CPR) est basculé dans le régime général de la sécurité sociale. Cette dette est majoritairement le produit des projets gouvernementaux successifs visant à développer des lignes LGV et à permettre à ces chers élus de la République de pouvoir siéger à Paris le matin et participer à leur conseil municipal le soir en province (double mandat oblige !).

La SNCF a donc dû, année après année, assouvir leurs nombreux caprices tout en mettant de côté la rénovation des lignes traditionnelles utilisées par une majorité de la population catégorisée comme fainéante et cynique par ces sombres personnages !

Répression A La SNCF

Produits Psychoactifs et Alcoolémie

La direction nationale a réécrit de manière unilatérale le RA0644 (anciennement RH 0644), celui qui parle de l'alcool. Nous pourrions nous dire que cette démarche est pour protéger les agents, pour faire de la prévention. Nous sommes, des fois, de doux rêveurs. À la place, la direction a plutôt écrit un texte s'approchant de plus en plus au tout répressif, permettant de quasiment tout faire en matière de sanction. Bien sûr, afin de se parer d'un drap de vertu, elle a saupoudré son texte avec quelques points de prévention. Ce RA 0644, englobe tous les agents, avec quelques différences pour les agents assurant des fonctions de sécurité. Il est en vigueur depuis le 1er février 2018 et à notre grande surprise, avec l'approbation de la CFDT et de l'UNSA, qui ont voté pour.

Nous allons énumérer quelques changements, et quelques nouveautés que la direction a faites. Même si certaines choses existaient déjà, mais de manière différente.

- ⇒ Interdiction de boire une goutte d'alcool en formation ou repas d'équipe, même à l'extérieur des locaux.
- ⇒ Introduction de test salivaire pour les psychotropes.
- ⇒ Fiche de dénonciation avec commentaire genre « geste imprécis », « difficultés d'élocution ».
- ⇒ La possibilité de faire des contrôles aléatoires voir nominatif sur des agents

ou sur une période horaire donnée par ordre du DET. (En cas de refus, vous êtes considéré comme coupable jusqu'à preuve du contraire)

- ⇒ un dépistage systématique alcool et cannabis en cas d'incident sécurité (ferroviaire ou travail), sans notion de gravité. C'est tellement large qu'on se demande si quand vous vous tordez la cheville, votre chef ne va pas venir avec son test salivaire.

Dépistage aléatoire avec l'éthylotest en prise de service



Ce texte réglementaire est un vrai scandale, il n'est tourné que sur la répression et non sur l'humain.

À coup sûr, ce texte ne règlera pas le problème, il ne fera que l'aggraver, car nous rappelons que dans la majorité des cas, nous parlons d'addiction et de maladie, le coup de bâton n'arrangera rien : quand on a peur, on se cache, on ne se soigne pas.

Ouest Lyonnais, Une Prime NRO au Conditionnel !!!

Cette prime, qui avait été instaurée par la direction pour un peu augmenter le salaire bas des CRTT, fait aujourd'hui à nouveau parler d'elle.

Il est vrai que c'est un très bon outil de management pour les deux DPX. Il semblerait d'ailleurs que n'importe quel prétexte soit bon pour ne pas l'attribuer, et que chaque DPX a sa propre interprétation de la règle.

SUD-Rail a donc demandé au DUT de nous communiquer les modalités pour l'attribution ou la non-attribution de cette prime. Nous vous demandons de nous faire remonter tous les problèmes rencontrés pour l'obtention de cette prime, par mail :

tractaction.sudrail@gmail.com



TA VS NFL

Pas d'évolution prévue pour les TA, qui restent dans l'UT LYS et détachés NFL. En tout cas, c'est ce que nous a affirmé la direction... Elle nous a même dit que l'ensemble des TA basculeraient au nouvel établissement TGV, s'il devait se créer, mais ça, c'est une autre histoire.

SUD-Rail reste vigilant quant au respect des promesses de la direction et sera toujours au côté des travailleurs pour faire avancer leurs revendications.

Création D'Un ET TGV SUD-EST Tous En Grève A Partir Du 21 Février 20100

La fédération SUD-Rail a été reçue le 5 février dans le cadre de la DCI déposée le 30 janvier. La direction campe sur son projet de création et a même annoncé que les roulements TGV de Montpellier, Nîmes et Perpignan feront parties de la première phase de rattachement lors de la création de l'ET TGV Sud-Est.

Ce projet d'établissement n'a qu'un seul objectif : continuer à organiser l'entreprise par activités et produits, afin de faciliter l'ouverture à la concurrence.

Après les technicentres et les ESV dédiés par activités TER, Voyages, Transilien etc... la direction souhaite faire de même avec les ADC. Concernant ses soi-disant engagements sur les parcours pros, les organisations dans les UP, les bureaux de commande, les cellules MP et la répartition de charge, la direction a été incapable de nous garantir ces engagements au-delà du SA 2019 ce qui prouve bien qu'ils ne seront plus respectés une fois l'établissement créé.

Depuis le début de ce projet, SUD-Rail souhaite l'unité syndicale la plus large, mais à ce jour nous constatons que nous sommes les seuls à la vouloir. Sur la DT TER AURA, nous avons proposé une intersyndicale, mais nous n'avons pas reçu de réponse favorable à ce jour.

**C'est donc sur le terrain que l'unité doit se faire !
Alors que tu sois sédentaire ou roulant :**

- ⇒ Si tu es contre la filialisation du TGV : Pose ta DII
- ⇒ Si tu es pour des établissements traction mixtes : Pose ta DII
- ⇒ Si tu es pour maintenir un parcours pro TA et TB : Pose ta DII
- ⇒ Si tu es pour conserver un système de notations juste et équitable : Pose ta DII
- ⇒ Si tu es pour conserver ton protocole congé : Pose ta DII
- ⇒ Si tu es pour conserver ton bureau de commande : Pose ta DII
- ⇒ Si tu es pour conserver de la charge TGV dans ton ET mixte : Pose ta DII

**Assemblée Générale
Le 22 Février A Scaronne
11H00**



Consigne syndicale

Sud Rail
Union syndicale
Solidaires

Applicable dès réception

Contre les évolutions des JS de LYD: V510, U512, V635, V981, U910, V210

Lors des réunions du changement de service de décembre, les organisations syndicales CGT et SUD-Rail ont interpellé la direction suite à l'augmentation permanente des évolutions dans les journées de service.

Certaines solutions ont pu être trouvées lors des commissions roulement, néanmoins le bilan n'est pas satisfaisant.

Afin de construire un dialogue avec la direction, nous avons laissé passer les fêtes de fin d'année. Nous avons remis un courrier unitaire au DUT le 8 janvier pour qu'il puisse prendre en main le sujet.

À ce jour, nous n'avons toujours pas eu de réponse favorable.

Par conséquent, il a été décidé de mettre en place une consigne syndicale concernant les évolutions sur les JS suivantes :

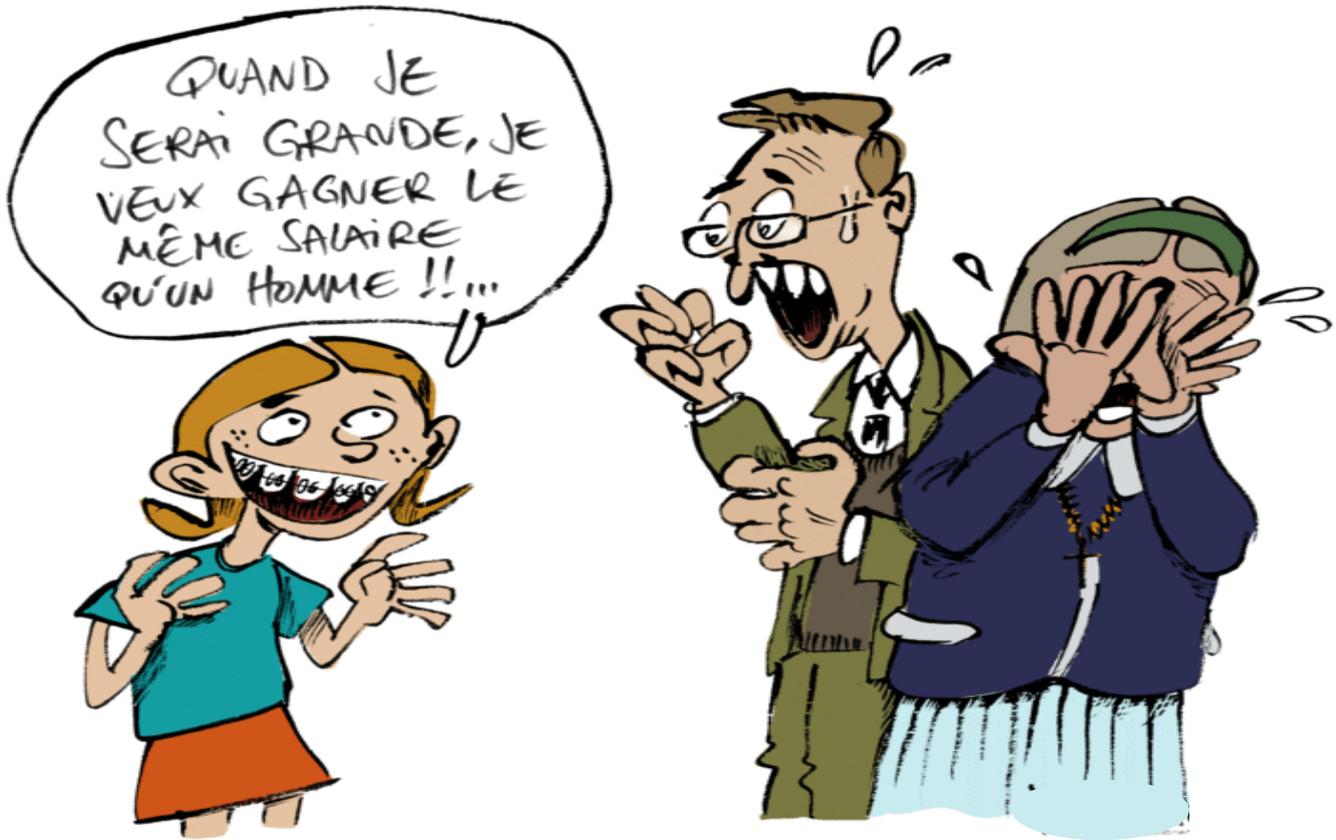
- ⇒ V510 évolution 741354 de Lyon mouche à Lyon Part Dieu
- ⇒ U512 idem V510
- ⇒ V635 évolution du 886113 et 886112 entre Valence BV et Valence Cécile
- ⇒ V981 évolution 791261 de Brotteaux à VSX ou Lyon Mouche.
- ⇒ U910 évolution 741606 de Scaronne à Part Dieu.
- ⇒ V210 évolution du 17613 à Grenoble (cette évolution a été rajoutée après la réunion roulement par la PCAS)

Lorsque vous êtes commandé sur une de ces JS, avertissez le GM pour lui signaler que vous ne ferez pas l'évolution, ce qui donnera un délai au service de commande pour s'organiser.

Afin de garantir des conditions de travail décentes, les organisations syndicales CGT et SUD-Rail te demandent d'appliquer cette consigne.

Les organisations syndicales s'engagent à soutenir l'ensemble des agents dans cette démarche.

LES DANGERS DE LA THÉORIE DU GENRE !!!



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
ROGEON
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