

# Tract-ctions Sud Rail ET-RA

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

## Droit d'alerte au 11 cours Sucette

pages 4 et 5

## Le Fouquet's, c'est très surfait !

pages 6 et 7

## Médiation acceptée

page 8

## Petites magouilles entre amis

page 8

## Far Ouest Lyonnais

page 9

## Dispo à Domicile

page 10

## Parcours Pro ETRA

page 10

## 4 décès à l'Équipement

Page 10

## Augmentation des événements conduite

page 11

## Primes-Traction

page 12

## Echos dépôts

page 13

## RhR SAG

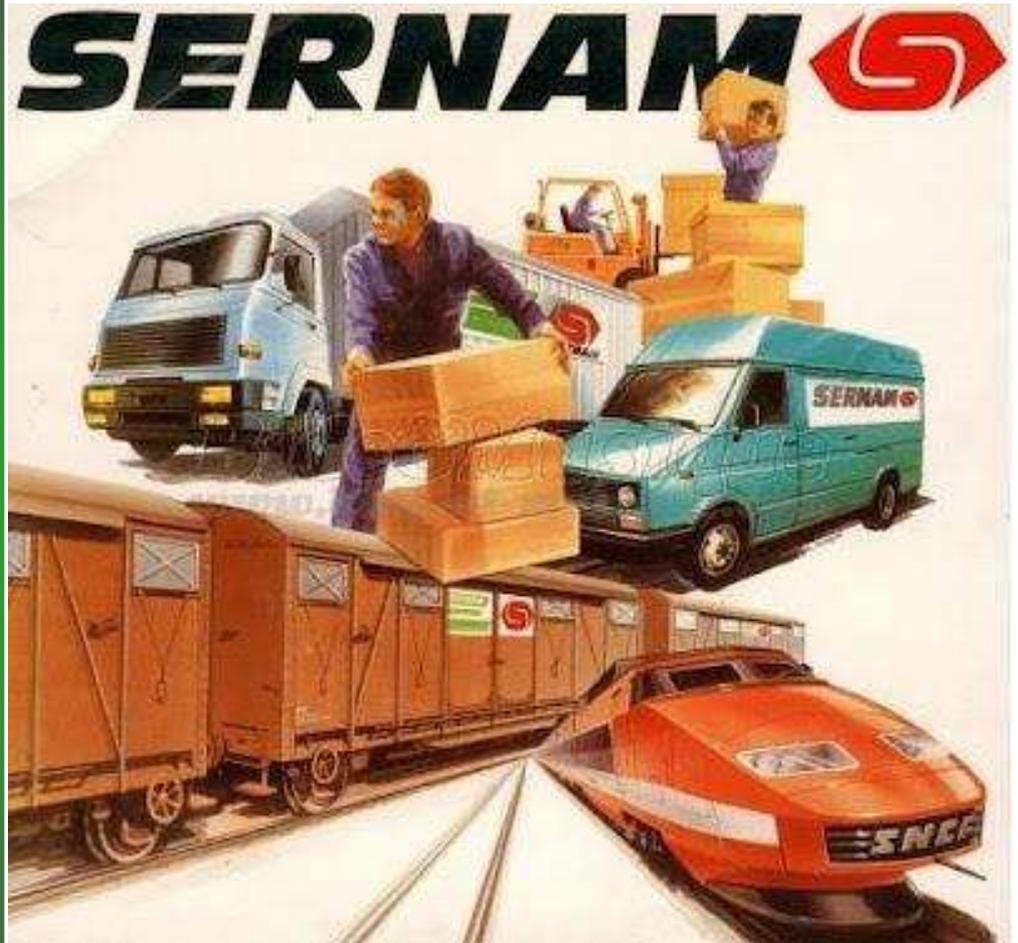
page 14

## Gestionnaires des Moyens

page 15

## Désolé, vous êtes inaptes

page 15



# Refusons la privatisation des transports en Europe

Edito page 3

## Vos délégués du personnel :

Fred MALLET  
Bernard BORGIALLI  
Sylvain NOIRET  
Stéphane RONIN  
Maîtrise : Philippe MAILLET

Denis CURT  
Bernard CHANUT  
Stéphane CHAUSSY  
Laurent RABEYRIN

## Vos représentants CHSCT

Mathilde GARIOUD  
Guillaume MOUSIN  
Stephane CHAUSSY  
Jérôme SONJON  
Damien LESPINASSE  
Sébastien ZANOLO

**Sud**  
*Rail*

2 rue Claudius Collonges  
69002 Lyon  
Tél SNCF : 542028  
PTT : 04 78 38 15 08  
Fax : 04 72 40 39 17



# Billet d'humeur...

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

## Refusons la privatisation des transports en Europe

**D**epuis la publication l'an dernier de son « Livre blanc » des transports, la Commission Européenne poursuit les mêmes objectifs : fabriquer administrativement une « zone unique de transport » au service d'intérêts privés, en démantelant les entreprises publiques des différents réseaux.

Pour le secteur ferroviaire, le Parlement européen a entériné la révision du premier « paquet » de textes réglementaires imposant la privatisation des transports en Europe, pour aller encore plus loin dans cette logique : mise en concurrence « forcée » des transports régionaux et poursuite de la déstructuration des entreprises publiques historiques.

L'établissement de cette « zone unique ferroviaire européenne » vise avant tout à attaquer les statuts, les garanties sociales et les droits dont bénéficient les travailleurs du rail en Europe, qui ont été obtenus par les luttes des générations précédentes. Il s'agit de livrer les transports ferroviaires à des groupes privés, dont la guerre commerciale visera la constitution de « monopoles privés », en lieu et place des anciens « monopoles publics ».

Ce processus de privatisation (pour enrichir quelques uns) serait une véritable régression :

- **pour les travailleurs du rail**, à travers l'intensification du dumping social, c'est à dire la casse des statuts et conventions collectives nationales, les suppressions d'effectifs, les baisses de salaires, la

dégradation des conditions de travail, la hausse des accidents...

- **pour les citoyens** privés d'un service public ferroviaire capable de prendre en charge les besoins des populations et pas seulement les lignes rentables,

- **pour les transports ferroviaires**, dont 150 ans d'histoire techno-économique nous apprennent que la gestion du réseau (l'entretien et les circulations) doit être publique et unifiée, notamment pour réaliser au plus vite et au meilleur coût les investissements qui garantissent la sécurité ferroviaire, **pour le maintien d'une mission d'aménagement écologique** du territoire par des transports ferroviaires suffisants, efficaces et d'un faible prix, visant à améliorer notre cadre de vie.

La privatisation des transports (après celles de l'énergie, des Postes, des télécommunications...)

constitue un objectif pour l'Union Européenne, la Banque Centrale Européenne et le FMI, dans leur vaste programme d'austérité. **Ce n'est pas à nous de payer, ne les laissons pas faire !**



Nous voulons des transports publics assurés par des entreprises publiques au service du public. C'est possible, à condition de

faire d'autres choix en matière de transports que ceux de la rentabilité et des profits.

# Droit d'alerte au 11 cours Sucette



Suite à l'agression de Mr P\*\*\*\* dans l'escalier du cours Suchet, je vous dépose un droit d'alerte. »

Un droit d'alerte a donc été déposé le lundi 26 mars. Le membre du CHSCT qui l'a déposé ne sachant pas (ou ne connaissant pas ?) l'agent qui avait été « agressé » a mis 2 lettres l'une sur l'autre... faisant correspondre 2 noms de mécanos de Lyon Perrache ! Allez voir sur le cahier de droit d'alerte, ça vaut le détour !

De plus, il a omis de prévenir les autres membres du CHSCT conformément au Code du Travail !

Pire encore, ni le CUP, ni le membre du CHSCT n'ont pris la peine d'appeler le conducteur agressé, ni même de le voir ! Le droit d'alerte a été déposé à 08H05, alors que l'agent avait une fin de service à 8h30 le lundi ! Le membre du CHSCT et le président étaient-ils en pleine enquête ?!

Full of modernity, le droit d'alerte a été déposé par e-mail ! L'enquête a-t-elle été menée par téléphone ?!

Mais la cerise sur le gâteau c'est qu'aucun mécano n'a été agressé (et heureusement !). Comment le sait-on ? Simple : à Sud Rail, on se renseigne. L'agent concerné a annoté son BS

après avoir surpris une prostituée et son client en bas de l'escalier cours Suchet alors qu'il se rendait au parking en fin de service, le vendredi soir vers 23h00. Après discussion avec le membre du CHSCT qui a déposé le droit d'alerte, celui-ci aurait entendu « des bruits de couloirs » et c'est pour ça qu'il aurait déposé un droit d'alerte. Permanent syndical, c'est à dire qu'il ne travaille pas (ou peu) le week-end, d'où entend-il ces rumeurs ? Des couloirs de sa lointaine maison ? Entend-il des voix ? Cette affaire est donc de plus en plus bizarre... Le président du CHSCT ne l'aurait-il pas plutôt prévenu ? Un droit d'alerte facilement maîtrisé pourrait redorer son blason ? Que de suppositions... Nous ne le saurons probablement jamais !

Par contre, ce que les agents ont gagné, c'est le droit de prendre le taxi rue Claudius Collonges, à l'ancien ECT. **La délégation Sud Rail trouve cet endroit beaucoup plus dangereux.** La prostitution y est plus grande et des agressions ont déjà eu lieu par des groupes d'individus contre des cheminots à cet endroit. L'ECT étant désormais fermé, il n'y a plus d'endroit pour se réfugier en cas d'agression et il est fort probable que les bâtiments ne vont pas servir que d'abri pour les

sans-logis. Les ASCT ont d'ailleurs reçu une note leur disant que dorénavant, s'ils se garaient sur leur ancien parking, ce serait à leurs risques et périls, car le site n'est plus sécurisé !

De plus, la distance pour s'y rendre est manifestement plus longue sans pour autant rajouter du temps de parcours dans nos journées, la direction invoquant le fait qu'il se trouve moins de 330 m ? Cela ressemble plus à une punition qu'à de la prévention !!

Les membres du CHSCT Sud Rail essayeront de faire changer le lieu de prise des taxis

pas du tout adapté ! De tels événements s'étaient déjà produits lors de la création de l'UP et avaient su trouver des solutions moins disproportionnées. Encore eût-il fallu que notre membre de CHSCT indigné n'ait pris sa plume **avant** de réfléchir... Et dire qu'il dit assumer ses actes... Nous vous laisserons seuls juges !

**N'hésitez pas à nous faire remonter tout soucis et n'allez pas prendre votre taxis en pleine nuit rue Claudius Collonges si vous ne vous sentez pas en sécurité !**



# Le Fouquet's, c'est très surfait !

**O**n ne peut pas y manger, on est très mal reçu, le service est très long... D'ailleurs, même Sarkozy, dit qu'il regrette ; certes, il le dit 5 ans après. Pour le chômage qui augmente, la casse de nos retraites, la baisse du pouvoir d'achat, les remises en cause du droit de grève, la destruction des services publics, c'est à nous de prendre les moyens de lui faire regretter !

Nous sommes allés au *Fouquet's*. Quoi de mieux qu'une « brasserie populaire » (dixit Estrosi) quand on a faim ? « Faim de droits », clamaient les chômeuses, les chômeurs (AC !, APEIS, MNCP) ! Mais des droits, le *Fouquet's* n'a pas ça à sa carte. En tous cas, pas pour celles et ceux qui ne (sur)vivent que par leur travail ou des allocations de misère. C'est normal : les droits, les habitués du *Fouquet's* les ont tous pris, depuis bien longtemps.

Sans partager. Alors, nous n'avons pas mangé au *Fouquet's*.

L'accueil est déplorable au *Fouquet's*. À peine étions-nous entrés dans cet établissement ouvert au public, que quelques nervis-nerveux ont manqué de la plus élémentaire courtoisie ; en d'autres termes, ils se sont montrés violents et haineux... *Pouah, des pauvres à 10 mètres de ma table, mais c'est intolérable : il y a des banlieues, des cités, pour les parquer (pour celles et ceux qui ont encore un toit), pas de ça ici !* Bref, nous ne sommes pas resté au *Fouquet's*.

Une fois dehors, il y avait beaucoup de monde pour s'occuper de nous. Las ! La prestation ne correspondait pas du tout aux besoins. Pourquoi cet acharnement à vouloir nous ramener dans des autobus de la Préfecture de Police, alors que nous étions venus en métro ? Une heure plus tard, nous étions déchargés dans un espace clos entouré de barbelés. Les effectifs des services publics étant ce qu'ils sont devenus (oui, même ceux-là...), il aura ensuite fallu poireauter quatre heures dans le froid avant que la Police nationale ne vienne à bout de la délicate tâche qui lui fut confiée : vérifier que chacun et chacune d'entre nous connaissait son identité... Après, on n'est pas retourné au *Fouquet's*.

Mais nous avons toujours faim. Faim de droits, oui ! Que nous soyons salariés, au chômage, en retraite, en formation, nos droits sont rognés les uns après les autres, pour renforcer les profits des banquiers et des actionnaires. Cette petite minorité, dont le métier consiste à profiter du travail des autres, a mis son système en crise : et ce serait encore à nous de payer, pour qu'ils et elles puissent s'en sortir ?

Plus de 5 millions de chômeurs et de chômeuses, plus de 8 millions de personnes vivant sous le seuil de pauvreté. Les « plans sociaux » s'accumulent, les suppressions d'emplois publics se multiplient, chômage

partiel, temps partiel imposé et emplois précaires sont présentés comme les seules solutions ... tandis que les discours politiques se succèdent, laissant patronat et banquiers poursuivre la destruction des emplois et de nos vies. De quoi être très justement en colère. Une colère, qu'il nous faut exprimer collectivement, dirigée contre les responsables de cette situation insupportable. Une colère, qui ne doit pas se retourner contre d'autres victimes de ce système. Une colère, dont le débouché sera la construction de la société que nous voulons demain, par nos luttes d'aujourd'hui. Bref, on reviendra au *Fouquet's* ... et ailleurs !

Nous imposerons une autre répartition des richesses qui permette de répondre à cette revendication : un emploi, c'est un droit, un

revenu c'est un dû ! Des luttes existent aujourd'hui sur le terrain du droit à l'emploi. Contre les fermetures d'entreprise, les restructurations visant à liquider des emplois ou les suppressions de postes et de services dans le secteur public, les salariés se mobilisent.

Il y a besoin de coordonner les luttes menées boîte par boîte, et la campagne électorale ne doit ni masquer, ni être un frein aux mouvements sociaux. La question de l'emploi est dans les discours des candidats. Mais nous savons qu'avant comme après les échéances électorales, les mobilisations sont indispensables pour changer la donne.



## Médiation acceptée

**L**e lundi 12 mars dernier, s'est tenu le 3ème référé au Tribunal de Grande Instance. Cette fois-ci, c'est l'entreprise qui assignait **tous les membres du CHSCT**. L'entreprise contestait la demande d'expertise demandée le 5 octobre 2011 par le CHSCT sur la formation EAS. Malheureusement, n'étant pas juristes, notre demande manquait de précision et l'entreprise s'est engouffrée dans la brèche.

En attaquant **la forme** de notre demande d'expertise et en occultant le fond derrière une stigmatisation des agents et des militants Sud Rail aux stéréotypes les plus bas, le juge pouvait prononcer l'irrecevabilité de notre travail pour « mauvaise rédaction ». Sauf qu'à la fin des plaidoiries, le juge explique en quelques mots que **notre travail a pour autant toute légitimité** et nous propose une médiation. Il ajoute que le CHSCT ne peut changer la politique de l'entreprise, mais que la demande d'expertise fait bien partie de son périmètre d'action (ce que certains ont toujours nié !). Le CHSCT accepte d'emblée celle-ci, car la situation actuelle l'exige. L'entreprise a récemment donné son accord.

**La délégation Sud Rail peut se satisfaire d'ores-et-déjà de l'ouverture prochaine de cette médiation.** Nous espérons être enfin écoutés, sans être brocardés de toutes sortes. À ce jour, le médiateur n'est toujours pas désigné ; un cabinet indépendant nous a été toutefois conseillé par le juge. Si la médiation venait à échouer, le juge rendra sa décision, laquelle pourrait être défavorable au CHSCT. Gageons que tous les acteurs de l'entreprise prennent leurs responsabilités et débattent sérieusement. Trop de temps et d'argent ont été bêtement perdu... ON LACHE RIEN !

## Petites magouilles entre amis...

**N**ous avons demandé des explications sur la mutation de M. VANAGT (ex-membre CHSCT de LPR) sur PACA.

En effet, celui-ci n'étant pas le premier sur le listing, le CUP, mal à l'aise, a essayé de se justifier en prétextant une triangulaire. Le problème est que cette triangulaire concerne un Stéphanois qui est déjà parti sur PACA !

Et oui la FGAAC-CFDT vous abandonne quand vous faites valoir vos droits de retraits, rédige des tracts pour la direction qui sont utilisés contre les ADC au Tribunal par l'avocat de la SNCF, distribue des tracts aux usagers sur un conflit (stéphanois) alors qu'ils n'ont aucun élu du personnel, s'aménage des mutations à l'insu des listings (Roanne et PACA)... Quoi d'autre ?

CFDT, des choix : ne pas être à vos cotés. Des actes : être le partenaire des dossiers destructeurs de la direction.

# Far Ouest Lyonnais

Sur l'Ouest Lyonnais, après la mise en place de l'EAS aux forceps, les dérives sécuritaires continuent :

- Demande d'arrêt de l'application du guide de dépannage aux ADC et « reset » sur un 73500 par un agent en gare qui n'a aucune compétence !
- Remise de feuilles de brouillon en guise de fiches-train : non réglementaire !
- Appui par l'ADC sur le PAD alors que le RT est très explicite : c'est au chef de service de le faire quand il est présent.
- Demande de prolongement de trains sans fiche train (LBL => SBL)
- Demande de purger les distributeurs avant mise en service des machines, pour éviter un défaut-freins.
- Rames déjà démarrées par le chef d'escale empêchant le contrôle des niveaux.

Ce ne sont que des exemples des nombreuses dérives sur l'Ouest. N'hésitez pas à nous transmettre tous les dysfonctionnements que vous constatez. Création d'une agence Ouest Lyonnais ou pas, les lignes de l'OL sont soumises à la même réglementation que les autres.

À propos du cahier revendicatif des ADC du 173, nous sommes intervenus sur les nombreuses réponses en attente que devait nous transmettre la direction. Il lui semble très difficile d'apposer des autocollants sur les portes, de les sécuriser, d'installer un miroir au Méridien, d'accompagner systématiquement les trains en heures de pointe, etc... Notre direction n'a que faire des difficultés et du mal être de ses agents.

## Quelques chiffres

Budget taxi ETRA : 1 425 000€

Frais d'huissier conflit Ouest lyonnais : 70 000€, soit plusieurs dizaines d'ASCT !

Prime reversée à l'ET Languedoc Roussillon pour mise à disposition de ses cadres pour conduire en EAS sur l'OL : 9000€

À noter que la direction communique au compte-goutte les chiffres sur l'EAS. Étonnant, non ?

## Dispo à Domicile (DAD)

**U**n point règlement du RH077 pour ne pas se faire enfler :  
Article 14 - Disponibilité à domicile.

1 - Le temps de disponibilité à domicile est calculé depuis l'heure à laquelle

l'agent a été avisé de se tenir disponible ou, à défaut d'un tel avis, de la fin d'un repos à la résidence jusqu'à l'heure de la commande.

## Parcours Pro ETRA

**S**uite à notre intervention, le DET a accepté l'organisation d'une réunion sur le Parcours Pro ETRA, nécessaire suite à l'avenir incertain du 173 de LPR, aux

nombreux cas de non-respect de celui-ci (en l'occurrence des mutations) et pour la mise en place d'une progressivité pour les CRLEL.

## 4 décès à l'Équipement

**L**a région de Lyon, après avoir fait parler d'elle sur la gestion laborieuse des mises en place de l'EAS sur l'Ouest lyonnais et la création de l'établissement Loire, fait aujourd'hui parler d'elle :  
Pas moins de quatre accidents mortels à l'équipement depuis le début de l'année sur la région !  
Conséquence des méthodes de travail inadaptées et dangereuses (mobilité forcée, allongement des parcours, travail de nuit et week-end, changement de la réglementation travaux,...), avec des suppressions drastiques d'emplois qui sont néfastes pour les agents chargés

de la maintenance du réseau ferré, mais mettent également en danger la sécurité des circulations.



# Augmentation des événements conduite

Actuellement, l'ETRA compte de nombreux écarts au niveau de la sécurité (Franchissements de carré, omissions de gare, DVL etc..). Pour Sud Rail, c'est la conséquence des cadences infernales imposées par la direction (journées ultra productives, enchaînements des journées, répétitivité, amplitude). Tout cela, notre direction ne semble pas l'avoir compris et cherche encore des raisons à ces événements. Pourtant, tous les jours de nombreux cheminots nous font remonter des conditions de travail qui se dégradent de plus en plus : stress, ras-le-bol, harcèlement, sentiments de mal-être et de souffrance etc... C'est inacceptable !

Alors que le 16 Janvier était présenté au CE de Lyon un dossier intitulé « mieux vivre au travail », l'entreprise semblait vouloir prendre en compte le mal-être de ses salariés. 4 groupes de travail étaient mis en place dont le « groupe 1 » qui concernait l'adaptation et la conception des roulements ADC et

ASCT. Celui-ci devait être mis en place pour proposer l'amélioration des roulements au service d'été 2012. Des tournées « terrain » par les concepteurs des roulements devaient être mises en place.

Quand la délégation Sud Rail a demandé quelles étaient les améliorations des roulements sur l'ETRA et quels étaient les noms des personnes de l'établissement composant ce groupe de travail, la direction de l'établissement très embarrassée nous a annoncé que rien n'avait été fait !

Par contre, notre encadrement tout fier nous annonce que le mobilier de la salle de réunion du siège de l'ET a été renouvelé et qu'une salle de sport a été créée à l'UP St Etienne (mais seuls les ADC en RhR peuvent l'utiliser). Tout ceci est inadmissible !

**Nous demandons rapidement l'amélioration de nos conditions de travail qui passe forcément par l'allègement de nos journées de service !**



# Primes-Traction

ROULEMENTS	4 Plus Fortes				Moyenne du Rlt	4 Plus Faibles			
CRML					TA				
468A	1036	1014	983	975	<b>915</b>	863	833	791	790
468B	1050	1027	1023	988	<b>846</b>	782	744	662	402
468C	867	838	828	800	<b>717</b>	645	603	560	539
478	898	891	882	882	<b>759</b>	699	566	556	510
477 (por)					<b>721</b>				
LPR					TB				
171	1091	1090	1089	1069	<b>880</b>	590	577	560	478
172	1199	1048	1040	1034	<b>826</b>	572	528	493	475
173	1197	1082	1054	1013	<b>793</b>	596	570	433	363
154	987	949	927	899	<b>771</b>	712	638	606	407
LYD									
161A	1097	1058	1038	1025	<b>894</b>	657	644	620	174
161B	1050	1020	1011	986	<b>845</b>	683	670	574	202
LYS									
100	1996	1883	1817	1803	<b>1530</b>	1281	1168	1080	1050
101	1696	1688	1681	1641	<b>1332</b>	1153	976	899	727
101B	1393	1385	1369	1339	<b>1151</b>	937	931	869	680
SE									
100	1490	1443	1437	1345	<b>1183</b>	987	961	941	718
170	1173	1125	1035	1020	<b>801</b>	621	514	489	315
171	1084	1007	998	988	<b>778</b>	600	542	534	394
173	999	866	858	858	<b>715</b>	671	649	557	214
182	803	784	779	600	<b>901</b>	803	784	779	600
POR									
170	1170	1125	1118	1095	<b>948</b>	765	745	735	684
171	118	1081	1073	1069	<b>899</b>	713	693	656	577
172	943	907	905	877	<b>800</b>	708	641	629	583

Mais où est donc la hiérarchisation des primes dans le parcours pro, tant voulue par la direction ?

## Echos Part-Dieu

Encore des rectificatifs aux roulements, cela pourrait être positif si l'amélioration des journées en était la finalité. Oui mais voilà, la PCAS n'a pas du tout la même vision et bien au contraire ! A titre d'exemple, nous sommes intervenus sur la modification de la V430 : PS avancée à 4h30 pour effectuer deux PC et deux EJ à des trains qui ne sont pas dans nos roulements !

Quand nous en avons demandé les motifs au CUP, celui-ci semblait découvrir ces rectifs et nous a promis qu'il s'en occupait.

Il vaudrait mieux car la consigne syndicale est déjà rédigée...

## Du côté des « Top Gônes » (Echos Scaronne)

C'est comme cela que notre DET surnomme les ADC de LYS !

### Formation CFF

Au sujet d'une reconnaissance professionnelle après l'obtention du constat Suisse, suite à une concertation entre la direction de la traction et la fédération SUD Rail qui n'avait pas aboutie, un préavis de grève national avait été déposé sur les ET contributeurs : RA – Alpes - PSE

Les revendications portaient sur :

- 1 La non filialisation de la charge LYRIA
- 2 Le passage du constat TGV avant le constat CFF dans le cadre du parcours PRO
- 3 En priorité une prime « panier » qui avait 2 objectifs :
  - La reconnaissance professionnelle pour la formation CFF de 2 semaines pour tous les ADC concernés : TGV, TER ...
  - La compensation de la vie chère pour les RhR ou coupures en Suisse.

Le vendredi 30 Mars la mobilisation sur Scaronne a été importante mais pas suffisante sur l'ensemble des établissements notamment Chambéry. La direction s'est alors engagée sur :

- La non filialisation de la charge Suisse à ce jour.
- La formation CFF sera précédée de la formation TGV dans le cadre du parcours PRO.
- Des compensations, plus qu'une reconnaissance à l'issu du constat CFF :

\* 150€

\* PMJR + 20% sur 10 jours

\* Déplacement régime général, week-end compris sur les 2 semaines de formation en dehors de l'UP.



La direction ayant maintenant l'habitude de donner des primes fixes, elle est restée intransigeante sur la prime « panier ».

# RHR SAG

**L**e RHR SAG (E 450/E 460 de LPR ) pose toujours d'énormes problèmes et la tournée est très souvent en dérogation de part la régularité des trains et l'amplitude de la journée...

Nous sommes tous révoltés contre la non-prise en compte du temps de trajet en RHR comme c'est le cas sur cette tournée (où un couchage à l'hôtel à Bourgoin-Jallieu est prévu) alors qu'il est pris en compte pour d'autres tournées comme la E 934 / E 945. du même roulement.

Sud Rail a des démarches en cours au niveau national pour faire cesser cette injustice.

Cependant, une note de la direction de la traction est pourtant applicable :

## **Hébergements éloignés des lieux de prise et de fin de service .**

Il convient d'appliquer à partir de l'adaptation d'été du SA 2009 les mesures suivantes pour la conception des roulements et la commande en service en facultatif :

Pour ce qui concerne les lieux d'hébergements éloignés des lieux de prise et de fin de service, l'entreprise vérifie que :

- L'enchaînement des journées permet un temps de présence sur le lieu prévu pour le repos au moins égal à 8h00.
- Pour chaque RHR pour lequel le temps de repos sur le lieu d'hébergement est inférieur à 9h00, le temps de repos à la résidence qui suit a une durée d'au moins 15h00.

Les lieux d'hébergements éloignés des lieux de fin de service sont définis dans les TT 0024/25/26.

Or, le temps de trajet SAG/BRG ne figure pas sur la TTo26, la direction de l'ETRA a établi un temps avec Via Michelin ! Ce temps est de 25 min par l'autoroute, mais nombre d'agents nous ont fait remonter que la société de Taxi emprunte la Nationale, sûrement pour faire de petites économies.

**Si le temps est supérieur à 25 minutes et qu'une fois ce temps déduit votre repos est inférieur à 8H : avisez le Permanent Traction que vous ne pourrez pas prendre votre service à l'heure prévue.**

En cas de problème, contactez un représentant du Personnel et joignez une copie de votre BS a un membre CHSCT (Mathilde Garioud ou Guillaume Mousin pour Sud Rail).

Nous étudions actuellement d'autres possibilités de couchage, mais nous avons besoin de vos annotations sur vos BS. Merci de nous faire remonter tout retard ou tout dysfonctionnement.

# Gestionnaires des Moyens

**N**ous sommes intervenus suite aux nombreux problèmes rencontrés par les GM.

Ce sont les grands oubliés aux notations mais, dixit le DET : « ils ont le même ratio que leurs collègues du matériel qui sont plus nombreux ». Quand on demande pourquoi quelqu'un qui est en fin de listing a été noté avant un GM de l'ETRA : c'est silence radio ! Mais promis, ils sont bien défendus par leur supérieur !

Sur le parcours pro, rien de nouveau mis a part le constat que de nombreux postes qui leurs sont destinés sont tenus par des

qualifs F et que les passages entre services sont difficiles !

Concernant le manque d'effectif sur LYD, un GM de LYS devrait venir pour couvrir le poste non tenu très prochainement. En attendant, la direction locale a trouvé la solution : son DPX « Multipass » monsieur D.

Après l'épopée stéphanoise, la conduite EAS sur l'Ouest... le voila GM remplaçant ! Les GM ont particulièrement apprécié que leur responsable (RBC) ne tienne pas le poste à la place de Mister Multipass mais il est vrai que c'était un samedi...

## Désolé, vous êtes inaptés !

**C**'est parti, les premiers ADC de l'ETRA ont « subi » la visite d'aptitude et comme on pouvait s'y attendre les retours sont inquiétants.

En effet les médecins du centre d'aptitude ne connaissant pas les agents et appliquant des grilles d'aptitude dites « binaires », de nombreuses inaptitudes temporaires voire définitives sont prononcées.

Au niveau national, nous en somme déjà à plus de 7% d'inaptitude, même un DPX Ligne a été déclaré ainsi, comme quoi personne n'est à l'abri.

Sud Rail a redemandé l'ouverture de discussions au niveau régional mais aussi au sein de

l'établissement pour les reclassements définitifs ou temporaires. Ce ne sont pas les ADC qui ont voulu de cette usine à gaz et des garanties tant de reclassement que de rémunération doivent être trouvées.

En tout état de cause, les agents doivent être convoqués au minimum 30 jours avant leur visite.

Nous avons demandé que les agents des UP éloignées de Lyon soient en RHR avant leur visite car il est totalement anormal qu'un ADC, devant être à jeun (prise de sang...) doivent se lever aux aurores, pour être ensuite « en voiture » jusqu'à Lyon avant celle-ci.

