

11 octobre 2013

Tract-ctions

Sud Rail ET-RA

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

**Déclaration liminaire
- DP du 19.09.13**

pages 3 (Edito) à 8

En bref... page 13

**Les ADC de plus
en plus victimes
d'agressions** pages 14 et 15

Echos dépôts

Part-Dieu pages 16 et 17

Perrache page 17

Scaronne pages 18 et 19



SNCF/RFF :

une gestion catastrophique !

Pages 9 à 12

Union
syndicale
Solidaires

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

Loïc RUBY
Guillaume MOUSIN
Ophélie CAPUANO
Jérôme SONJON
Damien LESPINASSE
Eric MOURIER
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.

Déclaration liminaire - DP du 19.09.13 **EDITO**

Les gouvernements se suivent, mais les orientations restent et, comme sous le règne libéral « Sarkosien », sous ce gouvernement dit « de gauche », la rentrée se fait sous le signe de la lutte sociale.

Nouvelle attaque sur les retraites, Projet de Réforme Ferroviaire, structurelle et sociale se télescopent et cette fin d'année 2013 s'annonce donc bien comme une étape décisive pour la sauvegarde de notre protection sociale, de notre statut et de notre entreprise, unique et intégrée.

Reforme des retraites

1993, 1995, 2003, 2007, 2010, et maintenant 2013 : les gouvernements successifs s'acharnent

contre notre système de retraite, satisfaisant ainsi les revendications patronales. Leur volonté permanente est de brader les acquis sociaux, gagnés grâce aux luttes syndicales passées. Par le nouveau projet de loi qui, présenté hier au conseil des ministres – nous en connaissions déjà l'orientation –, JM Ayrault, hier et encore aujourd'hui, a été chargé de vendre ses mauvaises orientations aux syndicats.

Pour les décideurs, de droite ou de gauche, pour les patrons, la voie semble tracée, retraite pleine à 70 ans ou retraite de misère !!

On nous parle de problèmes de financement... Non, ce n'est pas un problème de financement, **c'est un problème de répartition de la richesse produite !**



Le Conseil d'Orientation des Retraites, rapport Moreau, gouvernement, tous mettent en avant le besoin de 20 milliards d'euros pour 2020 ; pourtant 40 milliards d'euros ont déjà été pris dans les poches des salariés par l'allongement de la durée de cotisation, le recul de l'âge de la retraite, l'instauration de

la décote, la désindexation des pensions par rapport aux salaires, l'augmentation du nombre d'années prises en compte pour le salaire de référence, la baisse du rendement des complémentaires. Dans le même temps, la seule fraude fiscale dans notre pays est estimée entre 60 et 80 Milliards d'euros par an.

...
(Retrouvez la suite page 4)

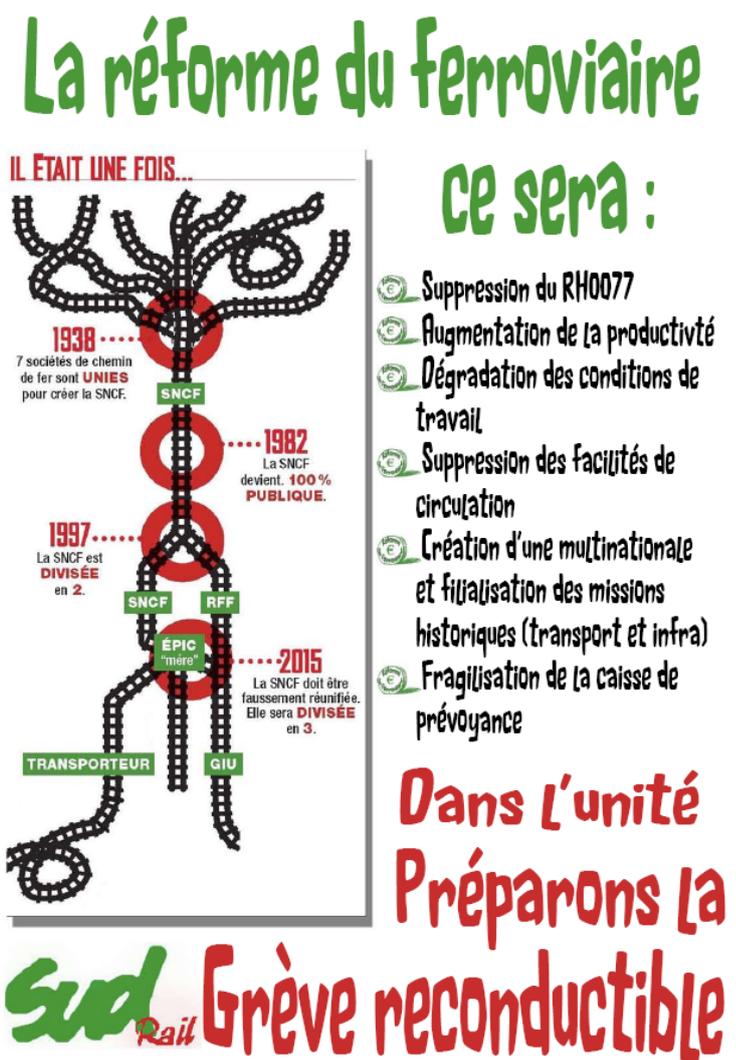
Avec le contenu du projet de loi dévoilé hier, nous avons bien compris que les mesures envisagées pour 2013 s'inscrivent dans les politiques d'austérité généralisées et constitueront de nouveaux reculs sociaux. Ce que nous n'avons pas accepté du gouvernement de Nicolas Sarkozy en 2010, nous ne l'accepterons pas d'un gouvernement qui avait annoncé le « changement » !

D'ores et déjà, à l'appel de l'Union Syndicale Solidaires et de ses partenaires, une première journée de mobilisation interprofessionnelle, avec grèves et manifestations, a eut lieu le mardi 10 septembre. Solidaires ne compte bien sur pas s'arrêter là dans ce combat qui n'en est qu'a son début.

Réforme ferroviaire

Dans le même temps, ça s'annonce orageux sur le rail, avec une réforme ferroviaire néfaste dans sa forme actuelle pour les cheminots, leurs acquis et leur statut ainsi que pour les travailleurs du rail et leurs conditions d'emploi.

Qui nous à dit : « *la réforme ferroviaire est faite pour financer un système ferroviaire, incapable de s'autofinancer en l'état actuel* » ? Sans doute les mêmes qui, dans le même temps, nous disent qu'à deux Epics, les frais de transactions et autres frais de structure sont trop élevés et qui, du coup, recommande la réunification de la SNCF « de deux en trois » entreprises distinctes !



Après avoir recommandé la fragmentation de la SNCF en 3 Epics distinctes, tout compte fait, il manque encore 1 milliard par an pour faire tourner le système... Mais pour nos dirigeants, institutionnels ou d'entreprise, la solution est toute trouvée.

De manière tout à fait officielle, les défenseurs des trois EPICS recommandent, pour faire aboutir leur projet, que les impôts et taxes dont devrait s'acquitter ce futur « pôle ferroviaire public » soit allégés à hauteur de 500 Millions d'euros... Pour les 500 autres Millions, ils annoncent, sans aucun scrupule, que les salariés du rail, cheminots et autres, seront mis à contribution. Le volet social de la réforme est donc bel et bien une imposture !



« Redonner une chance au Fret », « éviter les distorsions de concurrences », « mettre fin au dumping social »... Voilà quelques-uns des arguments avancés pour les tenants du souhaité « cadre social harmonisé » de haut niveau, mais la vérité est tout autre... La casse du RH0077 et la hausse de productivité devront financer la réforme.

Réduction d'effectif, « saut » de productivité, cadre social de « haut niveau... Voilà les solutions qui sont avancées par nos dirigeants pour financer la fragmentation du système ferroviaire. C'est la sueur du cheminot qui doit couler pour creuser son trou !!

Dire aujourd'hui que la réforme ferroviaire, c'est plusieurs sujets différents est faux, la partie dite « sociale », mais en réalité très antisociale, n'existe que pour permettre à nos « top-managers » de trouver les moyens de financer leur « Cheminopoly ».

Ne soyons pas dupes, c'est bien une baisse sans précédent de nos conditions de travail qui est visée.

Au-delà de la remise en cause des taquets et d'une réglementation spécifique par activité/métier, si l'on transforme en travail réel ces chiffres, **c'est près d'un mois supplémentaire de travail annuel** pour les cheminots.

...

104 RP, 25 CA, remise en cause de certaines dispositions de l'accord 35h, selon les cas, on arrive bien à ce chiffre !

Alors, NON ! Cheminots, travailleurs du rail, ne veulent pas subir un tel recul social qui entrainera la fin du statut et le dumping social.

Pour SUD-Rail, la réforme sociale c'est le « statut unique » des travailleurs du rail par extension des lois et décrets en vigueur pour les + de 150 000 cheminots au moins de 4000 travailleurs du rail privé et rien d'autre.

Evènements en séries, catastrophes...

Car sur le rail, rien ne peut être laissé au hasard, l'été meurtrier pour le transport ferroviaire que nous venons de vivre, nous rappelle à tous que le système ferroviaire est complexe, preuve s'il en fallait que sa gestion et son exploitation doivent être unifiées. Belgique, Canada, France, Espagne, Suisse ont été touchés par des drames... pourtant tous évitables !

La sous-traitance en cascade au Canada ; les infrastructures mal conçues et mal équipées en Belgique, en Espagne et en Suisse ; une infrastructure vieillissante en France.

Tous ces accidents de circulation mortels n'ont qu'une seule et même source, la libéralisation et la fragmentation du système ferroviaire.

Mais quelques semaines après l'accident de Brétigny et une communication parfois excessive, plutôt que de faire face et de prendre les mesures de précautions nécessaires, en toute transparence, la direction SNCF instaure l'Omerta. Pas question pour les salariés de la SNCF ...

SNCF de sortir de leurs obligations de discrétion et de loyauté, sous peine de risquer le licenciement. C'est écrit noir sur blanc sur un document distribué aux cheminots de la région Auvergne-Bourgogne. L'avis rappelle les règles édictées par la Direction des Ressources Humaines sur les relations avec les médias : interdiction d'introduire des personnes dans les emprises SNCF, obligation de discrétion et de confidentialité et obligation de loyauté.

Ça risque de devenir compliqué pour les organisations syndicales et les représentants des salariés, surtout quand certains de nos dirigeants jouent avec les médias et « enquêtent » de manière totalement opaque, sans consultation, avis ou travail commun avec les CHSCT concernés !

Les cheminots ne sont pas dupes et nombre d'entre eux sont mis sous pression ! Ils ou elles reçoivent des ordres contradictoires, entre réalité du terrain et faisabilité, menaces de donner le marché à des sous-traitants, management agressif...

Voilà ce qui remonte des témoignages de nombreux cheminots sur le terrain : ne pas tirer les conclusions d'une politique d'affaiblissement de la sécurité, c'est ce que fait le Président de la SNCF en occultant le débat de fond sur l'état de l'entreprise SNCF. Considérer le réseau ferroviaire dans l'état où il se trouve aujourd'hui comme fiable, en fait pour se couvrir de la justice, c'est la conclusion que tire le Président de RFF qui a siphonné l'excédent d'exploitation de la SNCF produit par le travail de l'ensemble des cheminots.

Dans ces conditions, compte-tenu de l'absence de prise en compte des problèmes de fond, de la poursuite de la fragmentation du système ferroviaire français, après le dramatique accident ferroviaire de Brétigny, la Fédération SUD-Rail a demandé officiellement au ministère une réunion tripartite Etat, SNCF/RFF, OS/Associations d'Usagers. Il serait de bon ton, dans l'attente de la tenue de cette réunion, de stopper ses restructurations et, dans le même temps, de faire réaliser par un cabinet indépendant, un audit généralisé de la sécurité, dont le cahier des charges serait réalisé par le CN et les CFHSCT.

Eh oui, faire avancer la sécurité d'un service public, c'est ça ! Ce n'est pas sortir un dossier de presse et puis attendre que ça se passe en agitant la clause de « loyauté »... Car on le sait bien ici, les plus loyaux envers le service public et les usagers, ils ne sont pas, Monsieur le Directeur, de votre côté.

Sur l'ETRA et l'ETSVL...

le constat est le même : cet été les congés volants ont été refusés sinon rarissimes. Pour SUD Rail, cela est la conséquence d'une gestion laborieuse des effectifs.

Depuis plusieurs mois, nous vous alertons sur le nombre de lignes de distributeur

...

non tenues ainsi qu'une copie de détachement beaucoup trop importante : vous êtes resté sourd face à ces remarques, préférant dégrader fortement le climat social et les conditions de travail de vos agents. Pour essayer de couvrir cette charge, vous n'avez pas hésité à faire assurer des trains par des cadres de l'entreprise ce qui est déjà contestable... Mais il y a bien pire : refuser des congés protocolaires à des agents : cela est inadmissible !

Depuis plusieurs mois, les foyers et résidences « Orféa » sont touchés par des signalements grandissant de découverte de gâle, de punaises de lit... Dans les CHSCT de l'ETRA nous ne pouvons que constater l'absence d'une réelle volonté de votre part de prendre des vraies mesures pour enrayer ce qu'on pourrait qualifier « *d'épisode épidémique* ».

Ce qui est encore plus contestable, c'est l'absence de transparence vis-à-vis des CHSCT et l'absence d'une véritable politique de signalement auprès des agents de votre établissement.

Pour SUD-Rail, l'ensemble de ces constats sont de nature à nous laisser penser que la Direction enfreint l'article L. 4121-1 du code du travail concernant ses obligations en termes de santé de ces employés.

En ce sens, SUD-Rail revendique que les mesures concernant la désinfection des lieux de repos soient renforcées (fermeture systématique des foyers concernés et désinfection intégrale du foyer notamment les parties communes), qu'une véritable procédure nationale, intégrant les obligations en termes de transparence, de signalement et de prise en charge, soit établie.

Pour conclure, nous vous interpellons une nouvelle fois sur la situation sur l'Ouest Lyonnais. Tout y est en augmentation : la dégradation des conditions de travail, les événements conduite, le non respect des règlements et protocoles, les pannes sur les Dualis... Tout, **sauf le salaire** des CRTT. Sur ce dernier point, les CRTT en ont assez attendu et vous demande des mesures immédiates.

La délégation SUD Rail.

SNCF/RFF : une gestion catastrophique !

Vendredi 12 juillet 2013, en gare de Brétigny-sur-Orge, le train n°3657 reliant Paris à Limoges déraillait, provoquant la mort de 7 personnes et l'émotion de l'ensemble de la population et cheminots de France. Une catastrophe, certes, c'est rare (heureusement) dira-t-on...
...Rare ? Il y a de quoi se poser la question.

Même sans causer de mort, voire de blessé, c'est tous les jours que certains trains, transportant voyageurs et personnel de bord ou marchandises parfois dangereuses, circulent dans des conditions précaires.

C'est la politique d'économies et de profit de la SNCF et de RFF qui est à l'origine de la dégradation du réseau. Tant qu'il n'y avait pas de catastrophe, rien ne se voyait et tout paraissait aller pour le mieux. Seulement voilà : pourquoi semblerait-il que des boulons et des écrous manquaient à l'éclisse de l'aiguille 7 (incriminée), ce malheureux jour ?

Est-ce un hasard ou sans doute parce qu'on ne les auraient pas remplacés ?

Récemment, l'émission TV « Envoyé spécial », du 26 Septembre 2013, révélait au grand public la vétusté de certaines lignes et la carence de certaines opérations d'entretien et de contrôle des infrastructures et du matériel, notamment par l'allongement des pas de visite et le non remplacement de nombreuses pièces défectueuses ou manquantes (éclisse, tire-fonds...). Selon le reportage, 3000 kms de voies sont soumises aux ralentissements des circulations afin de limiter les risques. Même si la recherche du sensationnel caractérise souvent ce genre d'émission, cela n'est qu'à moitié étonnant tant nous sommes quotidiennement confrontés à ce genre de situations, observables sur des lignes que nous fréquentons (Paray le monial, Bourg en Bresse par les Dombes entre autres...).

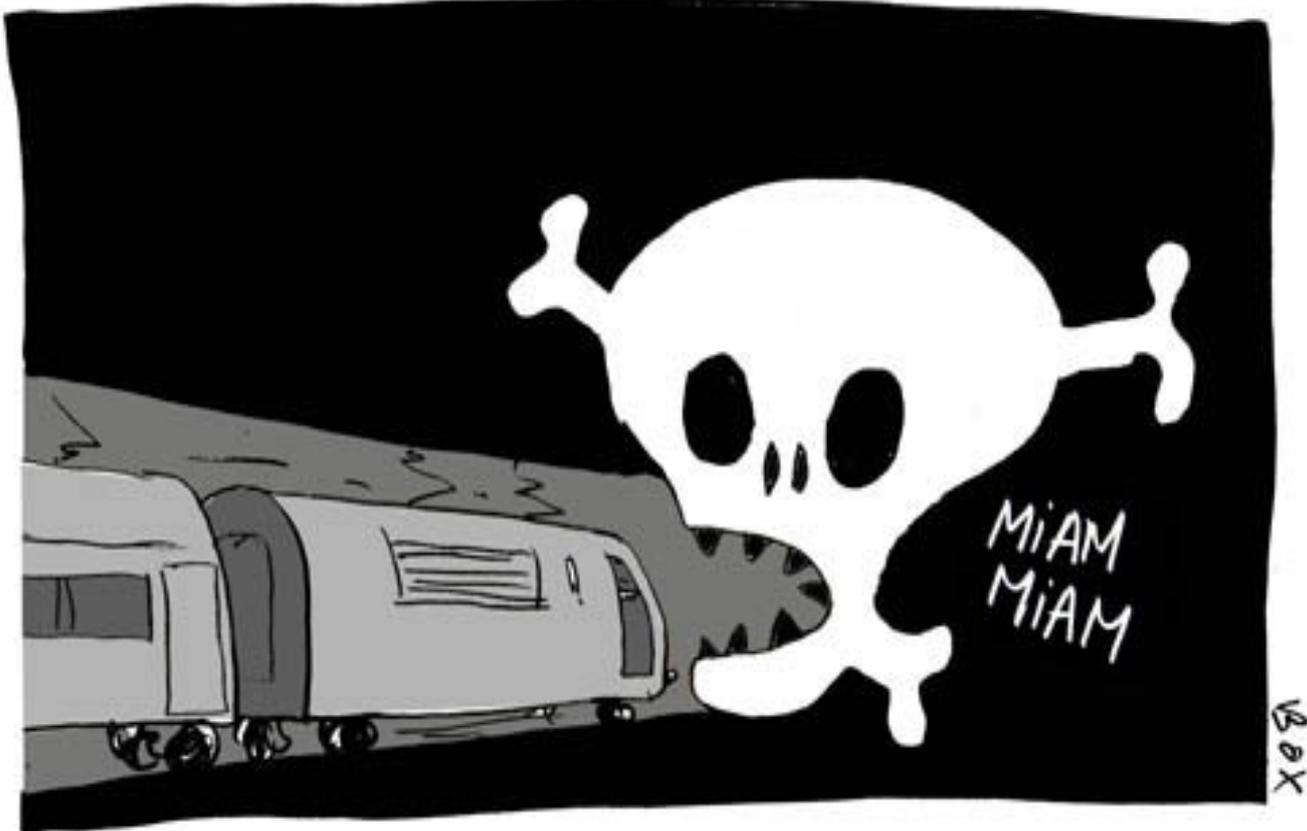
La Direction et RFF déclarent prendre des mesures et dégager des moyens supplémentaires pour réparer ces voies. Elle multiplie les annonces à la presse mais tarde à engager les dits-travaux sur des lignes pourtant déjà bien endommagées et qui en auraient besoin très urgemment.

Le reportage évoque un autre déraillement survenu en Juin... à Lyon !
Les consignes sont données par la Direction elle-même : silence-radio sur cet évènement. SUD Rail le révélait dans le Tract-Actions du 18 Août 2013.

C'est le journal quotidien local « Le Progrès », en date du 9 Octobre 2013 (soit 3 mois et demi après !) qui y consacre une page entière. La chaîne de télévision locale lyonnaise TLM y consacre également un reportage dans son JT du même jour.

En effet, ils révèlent au public que « *le 26 juin 2013, aux alentours de midi, le train n°17929 à destination de Chambéry, a quitté la gare de la Part-Dieu sur la voie 1 avant de stopper en urgence peu après [...] Effectivement, après la rupture d'un essieu, une roue commençait à s'écarter. Sa vitesse était alors inférieure à 60km/h.* » (Le Progrès - 9/10/13)

SUPPRESSIONS D'EMPLOIS, ÉCONOMIES, MANQUE D'INVESTISSEMENT...



Que serait-il advenu du train et des personnes à bord si l'anomalie s'était produite quelques kilomètres plus loin, sur la portion de voie autorisée à 160 km/h (voie 1 Grenoble) ?

Il est certain que ce jour là, la chance est au rendez-vous : aucune victime n'est à déplorer.

2 semaines plus tard, en région parisienne, le sinistre bilan est celui qu'on connaît...

En croisant les informations, on apprend que « *l'essieu incriminé faisait partie d'un lot de 236 autres défectueux, pourtant mis en service* » (Le Progrès - 9/10/13), malgré avoir été détectés défectueux et signalés comme tels dans une note interne SNCF : « *la reprise de la non-conformité devra être effectuée dans les 12 mois suivant la date de pose de l'essieu sous véhicule* » (note reprise dans « Envoyé Spécial », 26/09/13, France 2)

Le 19 juillet 2013, soit 3 semaines après le déraillement de Lyon et 1 semaine après celui de Brétigny, un email provenant de notre cher ETRA / UP LYON (le nom du cadre chargé de l'affaire est flouté), signalait que « *l'essieu défectueux a été traité simultanément avec d'autres essieux. L'Ingénierie Essieux demande aux technicentres de maintenance sans dépasser le délai de 1 mois de déposer les essieux* » (« Envoyé spécial », 26/09/13, France2). Le Directeur Général du Matériel, Monsieur DAMAS, indiquera aux journalistes que la dépose de tous les essieux défectueux a été effectué en 12 jours. Soit...

Pour SUD Rail, même 12 jours : c'est trop long !

Une fois de plus, il aura fallu une (quasi-)catastrophe pour prendre ou accélérer des mesures souvent lentes alors qu'elles devraient être immédiates !

Là encore, c'est la même politique, celle des économies sur les coûts, même inhérents à la sécurité, pour faire plus de profit, menée depuis des années par nos directeurs et cadres, qui est à l'origine de ces dysfonctionnements de plus en plus fréquents.

...

Baisse des effectifs, allongement des pas de visite, non remplacement des pièces défectueuses ou absentes... Ce sont souvent les agents sur le terrain (ateliers et voie) qui trouvent une solution de fortune et souvent mal adaptée, les conducteurs qui malgré maintes signalements sans réponses ou mesures, ralentissent ou adoptent des « gestes-métier » pour éviter le pire...

Faut-il attendre un nouveau « Brétigny » pour arrêter de saigner l'entreprise et décider définitivement d'engager tous les moyens nécessaires au bon fonctionnement du chemin de fer en France comme à l'étranger ?!

SUD Rail revendique le rattachement de tout le patrimoine humain et matériel ferroviaire français en une seule entreprise ferroviaire sur le territoire national : la SNCF.

SUD Rail revendique une SNCF unifiée, intègre et publique sous l'égide de l'Etat en toute transparence envers la population.

SUD Rail revendique que la SNCF et l'Etat engagent tous les moyens nécessaires à la sécurité et à la bonne exécution de leur mission de service public en matière de transport ferroviaire en investissant dans son développement.

SUD Rail revendique l'arrêt des restructurations, l'arrêt des économies sur les conditions de travail des cheminots, sur la masse salariale, sur la maintenance des installations et du matériel roulant.

SUD Rail revendique des embauches immédiates au statut et le renouvellement des lignes défectueuses.

16 octobre - 11h

Rassemblement devant le Conseil Régional

Interpellation des élus, Musique, Repas bio, ...

**Venez nombreux pour défendre le service public,
le statut et le RH0077 !**

En bref...

Le Permanent Traction ne doit pas vous appeler pendant les phases de conduite. Si tel est le cas, n'hésitez pas à mettre une copie de votre BS annoté dans le casier d'un élu SUD Rail.

Selon la Direction, une IMC (Indemnité de Modification de Commande) vous est due seulement lorsqu'à votre PS, on vous informe que votre PS ou FS est modifiée. Mais sur le terrain, la Direction n'applique même pas la position qu'elle défend. **Pour SUD Rail, toute modification de commande doit donner droit à cette indemnité.**

ADC : en l'attente d'une décision de justice, veillez à garder toutes les modifications de vos commandes, ce afin de justifier d'une IMC avec effet rétroactif en cas de victoire au tribunal.

Nombre d'ADC de l'Établissement aimeraient bien souffler un peu et demandent que les agents envoyés en détachement reviennent afin que des congés soient enfin accordés. Mais il va falloir attendre, car les UP où ils sont ne veulent pas les lâcher...

Si nos dirigeants d'établissement cèdent si facilement à tous ceux qui parlent plus fort qu'eux, il serait temps de se faire entendre nous aussi !

Les ADC de plus en plus victimes d'agressions

Après plusieurs agressions physiques et verbales de nos collègues CRTT sur l'Ouest Lyonnais, l'épidémie d'insécurité gagne du terrain sur toutes les lignes de la région.

Conséquence de la politique de désertification des gares et des trains mise en place par la direction SNCF.

En moins d'un mois, deux ADC de LYD ont été agressés (un en gare de la Verpillière, l'autre à St Germain au Mont d'Or).

Ceci n'est hélas qu'un début si le projet « EAS pour Sauver des trains » aboutit.

SUD Rail ne cesse de combattre par tous les moyens la diminution de la présence de cheminots dans les gares et à bord des trains.

EAS/ANS = Danger pour les usagers et les cheminots



ADC, si tu es victime d'agression physique ou verbale :

- Avise le régulateur / les forces de l'ordre.
- Demande l'intervention du cadre d'astreinte traction.
- Demande la relève ou l'accompagnement par une personne habilitée à la conduite.
- Fais systématiquement une déclaration d'accident du travail.
- Demande à consulter rapidement un médecin.
- Tu peux téléphoner au pôle de soutien psychologique (n° vert 0800 39 17 87).
- Demande que ton CHSCT soit averti immédiatement et formellement de ton agression afin qu'un représentant puisse, le cas échéant, t'accompagner dans tes démarches, te conseiller ou t'informer des spécificités de l'accord régional agression.
- Le dépôt d'une plainte (avec le cadre d'astreinte) auprès de la gendarmerie ou du commissariat le plus proche du lieu de l'agression est nécessaire pour engager toute poursuite. (Attention à ne pas communiquer ton adresse personnelle mais celle de l'Etablissement)

**Nous n'allons pas au travail
pour nous faire maltraiter ou agresser.**

Pas question de laisser les agressions se banaliser !!!!!

Info Express

EAS : SUD n'a pas dit son dernier mot !

Report de l'audience au Tribunal

2 décembre 2013 à 17h00

L'équipe militante SUD Rail vous tiendra informer des suites

Echos Part-Dieu...

Manque d'effectifs

Après les épisodes catastrophiques de « fin d'année 2012 » et le remake de « vacances d'été 2013 » (mais pas aux Caraïbes !), préparons-nous à revivre une fin d'année 2013 aussi difficile.

Le manque d'effectif, que nous avons vécu cet été, c'est :

- de nombreuses réserves non couvertes,
- de nombreuses journées de service transférées vers d'autres UP (environ 55 JS par mois),
- des agents ayant régulièrement leur programmation modifiée,
- des RHR fictifs et autres arrangements,
- de nombreuses journées assurées par des cadres et autres « conducteurs occasionnels »,
- de nombreux jours sans aucun congé volant accordé.

Face à ce problème, notre Cupette reste stoïque : « nous attendons de voir la charge » ou « nous essayerons de faire revenir des détachés » ou encore « nous en reparlerons en Novembre »...

Si pour certains, ces réponses suffisent, pour SUD Rail, elles sont inacceptables ! Il manque actuellement 2 agents par grille, sans compter les 2 agents qui partent en retraite en fin d'année, un agent en ILD toujours comptabilisé dans les effectifs et, cerise sur le gâteau, 2 agents qui devraient être mutés à la Scaronne pour le 1^{er} Décembre 2013 alors qu'ils étaient prévus pour Janvier !

Changement de service d'hiver

La Direction veut basculer les réserves du roulement 161A vers le 161B. Elle ne veut pas que le roulement « bouillabaisse » soit formé sur la Savoie.

Tout cela va créer de nombreux problèmes dont :

- augmentation de la moyenne kilométrique au roulement 161A (actuellement à 350 km/j et qui passerait à 400 km/j)
- plus de charge au roulement « B » qu'au roulement « A » !

Alors comment faire ?

Rebasculer des agents du grand roulement « A » vers le roulement « B » ou

Transférer de la charge du roulement « B » vers le « A » ?

Si la 2^{ème} option est choisie, cela va forcément entraîner une perte de compétence pour le roulement « B ».

Tout le monde sait que la spécialisation des deux roulements rend plus difficile la couverture de la charge et surtout l'attribution des congés. Pourtant, depuis la

création de Part-Dieu, la seule chose qui ait bougé c'est l'acquisition de la compétence Avignon au « B ».

Il est temps que nos dirigeants comprennent qu'avec plus de polyvalences entre les deux roulements tout le monde y gagne.

Une étude (encore une...) sur la répartition des « 17000 vallée du Rhône » est pratiquement terminée. D'après les premières infos, un nouveau RHR Marseille devrait être attribué à notre UP.

Concernant la rupture de charge à Chambéry, nous devrions avoir des infos lors du GTT Traction régional qui se tiendra le 14 Octobre.

Echos Perrache...

Evénements conduite

Les Omissions et mauvaises exécution d'arrêt ainsi que les dépassements de vitesse limite augmentent.

Le médecin nous confirme lui-même en CHSCT qu'il est anormal que nous soyons fréquemment obligés de manger en roulant (ex : D320, l120...). Il précise, comme nous le pensions, qu'au delà d'être mauvais pour la sécurité, cette pratique est mauvaise pour la santé. Elle a des effets néfastes sur le métabolisme à court comme à long terme.

La CUP dit que c'est ainsi pour l'instant pour des raisons financières.

Alors, ADC, à quel prix votre santé est-elle estimée ?

A SUD Rail, on pense que la santé d'un être humain, a fortiori la nôtre doit largement passer avant le travail ou un quelconque coût financier.

C'est pour cela qu'il y a un préavis de grève chaque vendredi à LPR.

Si vous faites parti des ADC qui aspirent grandement à de moins mauvaises conditions de travail qu'actuellement (moins de répétitivité, moins de monotonie, suppression des montages générant des temps de conduites de 6h en omnibus ou obligeant les adc à manger en roulant etc.) pensez à poser votre DII les vendredis !

SA 2014

Les nouvelles ne sont pas bonnes pour l'UP Lyon Perrache. Les Tours (uniquement les Intercités) vont bien être effectués en rames tractées : en 67300 de Lyon à Nevers, puis en 26000 de Nevers à Tours. Et comme notre Direction défend ses agents "coûte que coûte" : on perd toute cette charge, soit 12 JS !

Le 173P devra être formé aux Régio2N sur l'axe Vienne-Villefranche.

Un GTT Traction, le 14 octobre, devrait nous apporter plus de précision.

Echos Scaronne...

Effectifs

être sous la table en terme d'effectif fait partie du quotidien sur Scaronne. Avant, les vacances étaient des périodes difficiles, aujourd'hui toute l'année pose problème.

D'un coté, la Direction de l'ETRA nous explique que globalement les effectifs sont conformes. De l'autre, les ADC ont des congés refusés. Même au mois de septembre, la programmation a de plus en plus de mal à couvrir les JS.

Sur ce point les variables d'ajustements sont :

- les RAD qui sont supprimés pour faire assurer un train à la place.
- Les RP décalés qui sont désormais la norme.

Le DET dit que c'est la vraie vie... pour SUD Rail la vraie vie c'est d'assurer la charge en respectant le RHo77 avec les ressources nécessaires.

Pourquoi la situation est-elle tendue sur l'UP Scaronne ?

- 4 lignes non tenues au 101B,
- le cloisonnement des 4 roulements avec des missions différentes,
- les formations 67200 qui se profilent...
- l'arrivée de la RAD Infra mi-Novembre soit un mois avant le changement de service de Décembre... et la liste n'est pas exhaustive.

RAD non tenues	100A	100	101	101B
Juin	0	1	4	9
Juillet	5	7	7	10
Août	5	2	6	18

Formations

JFC 3 : enfin une formation « terrain » sur les rames 4700, on passe ainsi du virtuel au réel...

Ecoles TGV TB : 3 écoles pour 2014, une 4 ème en « option »

Formation EM : 4 jours de formation pour les 67200

Primes

A Scaronne, un certain nombre d'ADC se focalisent sur les PMJR.

Cette Prime Moyenne Journalière Réalisée est calculé pour chaque roulement du réseau Sud Est **3 fois par an** :

- en Février, applicable au 1^{er} Juin
- en Juin, applicable au 1^{er} Octobre
- en Octobre, applicable au 1^{er} Février de l'année suivante.

Cette prime est le total de la production réalisée sur le mois considéré divisé pour obtenir un chiffre journalier et elle s'applique quand un ADC effectue une RAD ou bien une JFC.

***NB** : Concernant le 100A, la PMJR n'a pas été calculé en Février puisque ce roulement n'existait pas. Le secteur prime à la Direction de la Traction a donc fait une estimation à partir d'Avril 2013.*

Résultat, une différence de 3,62€ entre les roulements 100 et 100A, à cause d'une grille de roulement OUIGO bâclée par la Direction.

Quant à la demande de la délégation UNSA d'une compensation de 5€ pour les ADC de OUIGO alors qu'elle reste silencieuse sur la rémunération des CRTT, tous les ADC de l'ETRA apprécieront.

Moyenne primes traction (en Euros)	Avril 2013	Mai 2013
100A	1368	1374
100	1390	1374
101	1341	1313
101B	1178	1157

Départs en retraite*

Fin 2013 : 3 TB

En 2014 : 2 TA et 6 TB

*ADC qui ont fait leur demande par écrit

