# The Consultation of the Co

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

Déclaration liminaire - DP du 23.01.14

pages 4 à 7

La réserve : à dispo mais pas n'importe comment ! pages 8 et 9

Nouvelle procédure SAL/SAR

« Travail et changement » et QVT page 11

Les ADC de plus en plus víctimes d'agressions page 12

Temps partiel : la grande escroquerie page 13

Cheminots de l'encadrement

page 13

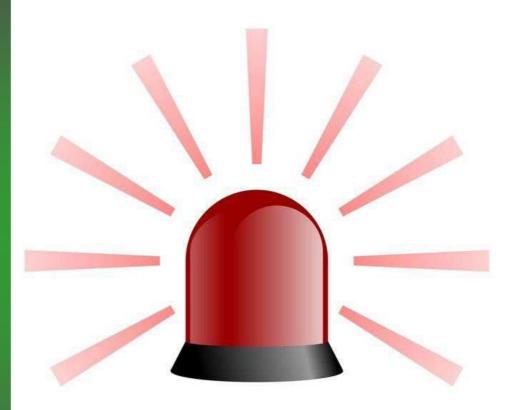
Les 500 français les plus riches... pages 14 et 15

Echos dépôts

Part-Dieu pages 16 et 17

Portes page 17

Scaronne pages 18 et 19



# Pressions et Sanctions:

On arrête tout de suite!

Page 10



## Vos délégués du personnel :

Fred MALLET
Bernard BORGIALLI
Sylvain NOIRET
Stéphane RONIN

Denis CURT Bernard CHANUT Stéphane CHAUSSY Laurent RABEYRIN

Maîtrise : Philippe MAILLET

## Vos représentants CHSCT

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

Sébastien ZANOLC

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.

# « Savoir où l'on veut aller, c'est très bien; mais il faut encore montrer qu'on y va. » (zola) EDITO

l'occasion de la première réunion DP de l'année, toute la délégation SUD Rail en profite pour souhaiter à tout le personnel de l'Etablissement une excellente année 2014.

Espérons que cette nouvelle année sera propice à l'amélioration des conditions de travail des cheminots et à la qualité de vie au travail, questions primordiales, la dernière étant qualifiée de « bon sens » par notre président même, Guillaume Pépy (Travail & Changement - HS/Décembre 2013).

# Si « la SNCF met le cap sur la qualité de vie au travail » (id.) : qu'elle le fasse vite et qu'elle le montre concrètement aux cheminots!

Car sur le terrain, pas un seul agent (ou alors il se cache bien !) n'exprime aujourd'hui son enthousiasme à venir au travail. Souvent c'est même l'inverse qui se produit et force est de constater, en tant que délégués, que nos collègues expriment de plus en plus leur ras-le-bol, leur épuisement, leur démotivation et au final leur mal-être au travail.

Ce n'est pas faute, à chaque occasion, de faire remonter à la Direction cette détresse légitime qui semble malheureusement n'être ni entendue et ni prise réellement en compte si ce n'est pour se donner bonne figure dans les journaux internes ou autre.

Le SA2014 a encore été l'occasion pour l'Activité, d'augmenter la productivité des journées de service : plus de travail, moins de repos... plus de fatigue et des congés de plus en plus difficiles à obtenir! C'est trop!

Et si, sur certains dépôts, nos collègues ont exprimé ou expriment encore leur colère, ne croyez pas, chers Directeurs, qu'elle ne couve pas autre part!

# Ce qu'il faut c'est des effectifs, tout de suite et à long terme.

Le mouvement de personnel (détachement, mutations...) est une solution partiellement palliative mais elle ne fait que reporter le problème ailleurs (sur un autre site) et ne résous rien dans le temps.

## Non, ce qu'il faut surtout : c'est embaucher et lancer des écoles !

... suffisamment pour détendre les journées et remplacer les agents désireux de poser les congés auxquels ils ont droit!

# Pour SUD Rail, la qualité du travail commence par là!

## Déclaration liminaire DP du 23 janvier 2014

#### Les cheminots ont adressé un ultimatum à la Direction et au gouvernement.

Le gouvernement et la Direction SNCF avaient déjà reçu un sérieux avertissement le 13 juin. Ce 12 décembre, les cheminots ont clairement lancé un ultimatum. Ils ne veulent pas de ce projet de loi ferroviaire qui, loin de réunifier le service public ferroviaire, l'éclate en trois entreprises distinctes pour mieux privatiser.

SUD-Rail s'appuie sur le rapport de force créé et exige une réforme utile pour les voyageurs, développant le trafic ferroviaire fret et unifiant par le haut les conditions de travail et droits de tous les salariés du secteur ferroviaire.

Les cheminots disent non à la politique menée depuis des années qui conduit à la privatisation complète du rail et ils réclament une vraie réunification de l'infrastructure et de l'exploitation dans une seule et même entreprise, la SNCF chargée de l'ensemble du secteur ferroviaire.

Une réforme est nécessaire, tant la précédente en 1997, a conduit le service ferroviaire dans le mur. Elle doit permettre de gagner considérablement en efficacité tout en préservant et en renforçant le modèle social existant; C'est ce mandat que les cheminots en grève ont donné aux fédérations syndicales. C'est ce mandat que la Fédération SUD Rail défendra, en plaçant sous le contrôle des cheminots les négociations qui s'imposent.

Si le gouvernement persiste dans son projet de loi actuel, si la direction SNCF continue à détruire le service public ferroviaire, les cheminots donneront suite à cet ultimatum.

(...)

#### La fédération SUD-Rail refuse le projet de loi concocté par le gouvernement.

- Nous défendons le service public ferroviaire qui doit être assuré par une entreprise publique intégrée, gérante de l'exploitation toute l'exploitation et de l'infrastructure toute l'infrastructure.
- La dette doit être reprise par l'État d'une façon ou d'une autre, progressivement et sur longue période s'il le faut. (...)

La loi ferroviaire doit permettre d'instaurer dans la durée une politique des transports inséparablement sociale et écologique, fondée sur la complémentarité entre les modes (...).

Le projet de loi du gouvernement s'oppose totalement à ces orientations, poursuit la casse du service public ferroviaire et organise sa privatisation totale. La fédération SUD-Rail veut des droits nouveaux pour tous les travailleurs-ses du rail.

• Nous réclamons la mise en place d'un statut unique pour tous les salarié-es (...)

De telles discussions n'ont de sens qu'à partir d'un engagement de non régression par rapport au Statut SNCF. Celui-ci doit subsister, être amélioré et s'appliquer à tout le personnel de la SNCF.

La réglementation du travail qui existe dans l'entreprise historique SNCF doit constituer un socle a minima et doit être également améliorée; nous refusons un « point d'équilibre » entre la règlementation de l'opérateur historique et celle des organisateurs du dumping social (comme les entreprises de transport ferroviaire privées), car ce serait précisément donner droit au dumping social. Il y a une réglementation du travail qui s'applique aux 155 ooo salariés de la SNCF; c'est celle-ci qui doit servir de base aux 3 ooo salariés des entreprises de transport ferroviaire privées, et non l'inverse! Il s'agit aussi de donner les mêmes droits aux 4 500 salariés d'entreprises de nettoyage et manutention ferroviaire, aux 2 500 des entreprises de restauration ferroviaire, etc.

#### La fédération SUD-Rail exige des décrets sur l'organisation du travail s'imposant à tous.

Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujetti à des décrets ministériels s'imposant à toutes les entreprises. C'est indispensable compte tenu des spécificités de ce secteur d'activité : sécurité des circulations ferroviaires, donc des cheminots, des usagers et de la population, travail en continu 365 jours par an et 24 heures sur 24, etc. Le Code des transports prévoit d'ailleurs cet encadrement légal et réglementaire.



En matière d'organisation du travail, la base de ces décrets doit être ce qui est actuellement repris dans le « RH 0077 » de la SNCF. Ce texte est bien entendu améliorable, et les organisations syndicales ont des revendications déjà connues et qui pourraient être prises en compte à cette occasion. Pourquoi affirmonsnous que le contenu du « RH 0077 » de la SNCF doit demeurer le fondement des décrets ministériels sur l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire ?

Parce qu'il est le fruit de plus d'un siècle d'histoire ferroviaire, d'enseignements tirés, d'équilibres dans la recherche d'un haut niveau de sécurité pour les salariés et les circulations, bref de l'expérience ferroviaire tout simplement!

## Déclaration liminaire DP du 23 janvier 2014 (suite...)

#### Excellence 2020

Un autre point soulevé par les grévistes était l'arrêt des réorganisations et de la réforme avant la réforme c'est bien dans ce cadre que le projet Excellence 2020 est jugé néfaste.

(...)

Ce projet est l'illustration d'une politique irresponsable et pathogène à un moment où l'état actuel du réseau est dangereux pour la sécurité et que le corps social subit plus que jamais, d'une politique rythmée par des restructurations qui engendrent de nombreuses pertes de repères concernant le travail et son organisation et qui fragilisent la sécurité des circulations, des usagers et des cheminots et cheminotes.

Ces restructurations multiples et successives dont l'efficacité n'est jamais démontrée, génèrent des situations de souffrance au travail pour celles et ceux qui s'évertuent, malgré les modifications permanentes des organisations du travail, à faire fonctionner le transport ferroviaire.

« Excellence 2020 » marque une accélération de l'éclatement et de la casse de l'entreprise publique en affaiblissant une fois de plus les fonctions transverses.

Ces fonctions n'ont quasiment plus aucun moyen d'assurer une cohésion entre des activités de plus en plus autonomes et dont les cheminots sont mis en concurrence les uns avec les autres.

Du côté du TER, il n'y a qu'un seul objectif visé, celui de faire « baisser la facture ». Au lieu de faire de la pédagogie auprès des Autorités Organisatrices et de leur expliquer que le ferroviaire a un prix, docilement la direction choisit plutôt de les accompagner dans le jeu de dupe qui s'est installé dans toutes les régions.

La persistance de rapports uniquement financiers entre les deux entités publiques (SNCF et Conseils régionaux) est absurde. Il n'y a que voir la dernière convention passée avec la Région Picardie qui impose un engagement de productivité et prive l'entreprise publique de toute marge de manœuvre financière pour agir sur la qualité du service. Ce choix se traduit par une orientation allant à l'encontre de la satisfaction des usagers et d'un service public de qualité, elle vise à supprimer les contrôleurs sur la ligne Paris-Beauvais, à développer la polyvalence des agents commerciaux, au-delà des textes réglementaires, dans les gares de l'étoile Creil/Laon et à remplacer des cheminots par des salariés hors-statut.

Pour SUD-Rail, ce nouveau plan stratégique est à l'opposé d'un projet digne d'un grand service public ferroviaire reliant les territoires les uns aux autres, visant à la satisfaction et aux besoins de transport des usagers et respectueux des cheminots et cheminotes qui concourent au quotidien à sa réalisation. C'est un mélange d'irresponsabilité vis-à-vis des cheminots, des usagers et du service public ferroviaire et d'hypocrisie patronale.

#### Plus localement, parlons du Tram-train

Pour SUD-Rail, la mise en œuvre du projet « low-cost » de tram-train en lieu et place du matériel TER classique tourne au fiasco industriel et social. Après le déraillement survenu sur l'Ouest Lyonnais, l'ensemble du parc Dualis est aujourd'hui à l'arrêt. Nos collègues CRTT, privés de leur outil de travail, ont été détachés à-la-va-vite dans de nombreux services n'ayant rien à voir avec la Traction. La gestion et la prise en charge de ces derniers a été proche du ridicule. A titre d'exemples : gestion des commandes, pas de réservation de couchage, aucun accueil sur certains lieux de détachements. A l'heure ou la reprise semble envisagée, Sud-Rail demande à la direction une totale transparence sur ce qui s'est passé, sur les solutions techniques misent en place sans oublier une vraie prise en compte des fortes angoisses exprimées par les CRTT.

Nous rappelons à la direction qu'il est urgent de revaloriser leurs salaires et mettre en place une passerelle CRTT/CRML sur la région.

#### **SA 2014:**

Guillaume Pepy s'est trompé! Dans de nombreux établissements, des préavis de grève ont été déposés et l'ETRA n'a pas été épargné.

Ces appels à la grève étaient légitimes quand on connait les fortes dégradations des roulements de services pour le SA 2014 et les manques d'effectifs dans certaines UP.

D'ailleurs, Monsieur le Directeur, trouvez-vous normal que depuis le 20 décembre alors que les ADC de Lyon Part Dieu sont en grève, il n'y ait plus aucune négociation depuis le 23 décembre ? Est-ce cela votre vision du dialogue social ? SUD Rail vous demande de répondre aux revendications légitimes des ADC de l'UP <u>la plus productive de France</u>.

#### **Agressions:**

SUD Rail tient à exprimer tout son soutien et sa solidarité envers les victimes, suite à l'extrême violence qu'ont subi nos deux collègues de l'ET Alpes, le 4 Janvier en gare de Lyon Part Dieu et, pas plus tard qu'hier, notre collègue à Paris St-Lazare.

Des agressions qui sont de plus en plus nombreuses envers des ADC. Il faut dire que la fermeture et la deshumanisation de nombreuses gares, le recours à l'EAS, la future dotation de tablettes tactiles aux ADC (Sirius NG) sont autant de facteurs qui augmentent fortement les risques d'agressions.

SUD Rail demande des formations spécifiques aux risques d'agression pour tous les ADC, la mise en place d'une fiche mémento en cas d'agression, la sécurisation des portes d'accès aux cabines de conduite, et bien sûr, la présence de cheminots dans les gares et les trains.



# La réserve : à dispo mais pas n'importe comment!

I est de plus en plus difficile de se faire respecter au sujet de la RAD à l'UP TER de Lyon... Sujet récurrent à la Traction, il revient depuis quelque temps plus régulièrement.

Jusqu'à présent, ça ce passait pas trop mal parce que, jusque là, les permanents Traction connaissaient bien le fonctionnement de la Traction. Désormais, l'UP TER étant en très fort sous-effectifs et les permanents Traction, des néophytes au monde de la Traction et ignares du RH077, nous assistons à un bras de fer entre la commande des journées de réserve et les agents de conduite en RAD...

La Direction de l'UP ayant pris le parti d'essayer de sanctionner chaque fait, sans même connaître les règlements, SUD Rail a porté le débat en DP et le Directeur lui même n'est pas a l'aise avec le sujet. En effet, les différents articles du RH077 se complètent en plus de celui de la réserve à disposition. Voici ce qu'ils disent :

#### Article 13 - Réserve à disposition. Cf art. 13 RH077

- 1 Il ne peut être prévu, dans les roulements, de réserve à disposition dans la dernière journée de service de la grande période de travail, ni à la fin d'une journée de service qui suit un repos hors résidence. Toutefois, cette règle ne s'applique pas aux services comportant uniquement de la réserve à disposition en cycle.
- 2 Pour le tracé des roulements et la commande des agents en service facultatif, une période de réserve à disposition peut être précédée et suivie d'une période de travail effectif à condition que le cumul de ces périodes n'excède pas les durées limites fixées à l'article 7 ci-dessus.
- 3 Lorsque la durée de travail effectif dépasse huit heures, les agents placés en réserve à disposition qui partent en ligne doivent être remplacés dans toute la mesure compatible avec les nécessités de l'exploitation.

#### Article 7 - Durée du travail effectif. Cf art. 7 1/2 RH077

- 1 La durée du travail effectif calculée sur 6 mois civils ne doit pas dépasser 7 heures 46 mn en moyenne par jour de service ou jour décompté comme tel.
- 2 La durée du travail effectif calculée sur trois grandes périodes de travail consécutives ne doit pas dépasser 8 heures en moyenne par jour de service ou jour décompté comme tel.

#### Article 8 - Amplitude. Cf art. 8 RH077

- 1 L'amplitude d'une journée de travail considérée isolément ne peut excéder :
- huit heures si la journée comprend tout ou partie de la période de nuit [...]
- onze heures dans les autres cas.
- 2 La durée moyenne de l'amplitude journalière calculée sur les mêmes bases que la durée moyenne du travail ne peut excéder neuf heures trente.





Les commandes en dérogations sont interdites. Mais nous ne connaissons pas un conducteur qui, « dans l'esprit de la RAD », refuserait une commande qui le ferait finir, ailleurs que dans l'UP, un peu après 8h de travail, s'il est commandé au préalable en RHR.

Un autre problème se pose à Perrache : la Direction refuse de laisser une journée FAC après la RAD. De ce fait, le suivi du roulement étant la règle et le respect des temps de repos en il n'est pas possible d'être en RHR sur la réserve de soirée

roulement l'étant aussi : et donc vous devez être de retour à l'UP au maximum à l'heure de votre fin de service.

## Nouvelle procédure SAL/SAR

Elle concerne l'ensemble des ADC, qui auraient tous dû être formés avant cette date.

A l'ETRA, n'ayant pas les effectifs suffisant pour couvrir les trains, la Direction a estimé que former dans les temps tous ses ADC à cette nouvelle procédure d'urgence (contestable sur certains points et très différente de la procédure SAL/SAR que connaissons et devions appliquer jusqu'à présent) n'était pas urgent. Ainsi, elle entrave le respect de la réglementation et met en danger ses ADC.

SUD Rail est intervenu auprès de la Direction de la Traction pour faire remonter cette

ne nouvelle procédure sur le SAL et | honteuse manipulation de la Direction de SAR est applicable depuis le 1er | l'ETRA : une fois encore elle a fait le choix l'ETRA : une fois encore elle a fait le choix de faire passer la sécurité — pourtant maître-mot de notre métier — après la production.

> A quoi bon alors instaurer des dates d'application, si c'est pour s'asseoir dessus?!?

> A l'heure où elle n'hésite pas à sanctionner tout agent qui ferait des écarts-sécurité, la Direction fait le choix de s'affranchir des formations de sécurité des ses agents.

> SUD Rail dénonce ces pratiques et saura le rappeler à la Direction :

en cas de nouvelle sanction, nous aussi nous assiérons dessus...!

### Pressions et Sanctions : on arrête tout de suite!

ur l'UP Perrache, la Direction a décidé de passer un cap supplémentaire dans la pression envers les ADC, notamment sur les sanctions. Dernièrement, elle a essayé de mettre une sanction à un agent qui effectuait la réserve...

Précisions.

L'agent a été commandé en réserve, la veille d'un RM (ce qui est « à éviter » selon le RHoo77, mais les effectifs étant ce qu'ils sont à Perrache, comme ailleurs, la Direction s'assoit dessus !). Ensuite, il a reçu une commande dérogatoire, sa journée faisant plus de 8h30 sans coupure,

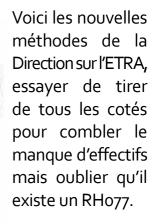
avec un retour EV (et en taxi ce qui permet de trafiquer les horaires pour que ça ait l'air moins mauvais...), le permanent ne prenantmême pas la peine de lui proposer un RHR... L'agent a donc décliné cette commande hors **RH077** et

demandé une commande réglementaire digne de ce nom, ce que bien entendu personne n'a été en mesure de lui fournir. En réponse, la Direction l'a assigné d'une Mise A Pied de 1 jour ferme pour « refus de service »!

SUD Rail ayant suivi le dossier et défendu l'agent, a réussi à faire annuler la sanction

suite à un vice de forme... Néanmoins, la Direction n'en démord pas sur le fond.

Cela constitue une attaque grave envers l'ensemble des agents de conduite, les cas de tentative de sanction sur le sujet de la réserve, et d'autres d'ailleurs, sont de plus en plus nombreux et pour la plupart injustifiés. Ils résultent pour l'ensemble du strict non-respect de la réglementation sous couvert soi-disant d'une interprétation du RHo77 et surtout de la volonté de casser du conducteur pour en faire de gentils agents bien obéissants au doigt et à l'œil...



N'hésitez pas à nous faire remonter toute

tentative de la Direction dans ce sens ainsi que toute commande non réglementaire... Vos délégués SUD Rail se tiennent toujours à votre disposition...



# « Travail et changement » et QVT

# SUD-Rail est la seule organisation syndicale à ne pas participer à cette mascarade.

ue vous l'ayez reçu dans votre courrier ou trouvé trainant sur un bureau, dans une salle de coupure ou autre... en le feuilletant, vous vous êtes alors demandé si ce journal n'était pas humoristique, particulièrement en lisant les interviews de G. Pépy et F.Nogué (respectivement PDG et Directeur des Ressources Humaines de la SNCF); nous parlons évidemment du hors série «Travail et Changement – la SNCF met le cap sur la qualité de vie au travail » qui a été tiré à 180 000 exemplaires.

Comme vous l'aurez remarqué, aucun militant de SUD Rail n'intervient dans ce journal car nous avons décidé, depuis plusieurs années, de ne pas participer à « l'Observatoire » mis en place par la Direction SNCF sur la Qualité de Vie au Travail.

Ce type d'observatoire, qui n'est pas indépendant, existe dans d'autres grandes entreprises. Ses objectifs sont clairs : il s'agit de faciliter les restructurations pour qu'elles apparaissent plus vivables aux salariés. Les Directions les utilisent également en communication interne et externe comme vitrine d'amélioration du dialogue social en associant les organisations syndicales aux travaux qu'elles entendent réaliser.

A la SNCF, l'objectif est de poursuivre l'éclatement de l'entreprise et tenter au mieux de faire avaler la pilule.

Il suffit de constater l'écart entre ce qu'écrit la Direction SNCF quand elle dit apporter une attention particulière dans le cadre de la qualité de vie au travail, et le vécu des cheminots, pour comprendre qu'elle se moque de nous!

- Qualité des relations sociales et de travail (Les ADC αpprécieront)
- Qualité du contenu du travail (les roulements sont magnifiques !)
- Qualité de l'environnement physique du travail (il suffit de voir les locaux et cabines)
- Qualité de l'organisation du travail (bla bla bla...)
- Possibilité de réalisation et de développement professionnel (Plus tu avances, plus tu fais des bornes...)
- Conciliation entre vie au travail et vie hors du travail (l'ultime provocαtion !)

Les équipes militantes SUD-Rail ont décidé de contrer <u>sur le terrain</u> cette politique qui isole et met en concurrence les salariés.

Souffrir au travail n'est pas une fatalité.

Alors STOP aux petits cadeaux (ex : lampes frontales) et petits travaux :

#### **EXIGEONS DE RÉELLES AMÉLIORATIONS**

## Les ADC de plus en plus victimes d'agressions

UD Rail tient a exprimé tout son soutien et sa solidarité suite à l'extrême violence qu'on subit nos deux collègues de l'ET Alpes, le 4 Janvier, en gare de Lyon Part-Dieu.

Les agressions envers des ADC ont été multipliées par 5 ces deux dernières années. Il faut dire que la fermeture et la deshumanisation de nombreuses gares, le recours à l'EAS, la future dotation de tablettes tactiles aux ADC (Sirius NG) sont autant de facteurs qui augmentent fortement les risques d'agressions envers les conducteurs.

Lors de la commission Sureté spécifique Part-Dieu du 24 Janvier, SUD Rail a une fois de plus revendiqué :

- des formations spécifiques au risque agression pour tous les ADC, comme prévu dans le RH955. A ce sujet, le DET de l'ETRA refuse ces formations pourtant obligatoires en évoquant une fois de plus le coût de cette formation. Bel exemple du respect des règlements et des moyens mis en place pour la sécurité des salariés!
- La mise en place d'une fiche procédure en cas d'agression : la Direction de l'ETRA a accepté cette revendication.
- La mise en place d un moyen de communication fiable en gare de Part-Dieu. Comme vous le savez tous, depuis la fermeture du PRD LYD et la mise en place de SULY, il est pratiquement impossible de les joindre par la radio. **Nous attendons des avancées sur ce point.**
- La sécurisation des portes d'accès aux cabines de conduite : la Direction nous renvoie au comité de sureté nationale du 4 février.
- La présence de la SUGE à minima sur la totalité de la période d'ouverture de la gare : sur ce point Gare & Connexion augmente de 2500h la présence SUGE. Même si elle se traduit par le recrutement de 2 agents (dont un maître-chien), cette augmentation ne permet pas une présence de la SUGE pendant toute la période d'ouverture de la gare.
- A partir de février, une équipe de l'UNIR (Unité Nationale d'Intervention Rapide) prendra son service à Lyon. Quelle avancée quand on sait qu'ils sont utilisables sur tout le réseau Sud Est?!

Guillaume PEPY déclarait dernièrement dans la presse « Je pense que ces mouvements d'émotions, il faudrait que ça dure une heure, symboliquement » (Europe1 - 2/02/14), admettant que « les cheminots ont des tripes ».

Monsieur le Président, bien plus que symboliques, ces mouvements sont une vraie marque de soutien et de solidarité envers nos collègues, victimes à la fois de leur(s) agresseur(s), à la fois des directives de la SNCF, plus soucieuse de faire des économies sur la sécurité et la présence d'agents en gare et dans les trains que de la santé de ses employés.

Les cheminot(e)s savent et sauront montrer à ceux qui se moquent d'eux qu'ils ont vraiment « des tripes »... et ce, plus d'une heure!

## Temps partiel : la grande escroquerie

ous êtes nombreux à nous avoir interpellés suite à la signature de votre contrat à temps partiel. En effet depuis quelques temps la Direction de l'ETRA se permet de mettre une clause dans l'annexe des contrats informant les agents que pour un VT posé isolément, ce dernier sera traité comme un CA. Notre Direction, qui ne cesse de nous dire que les effectifs sont conformes, n'applique plus la règle des « 19h - veille de repos » et « reprise - 6h en sortie de RP ». Cela est une vraie escroquerie, le RH662 qui traite des temps partiels est pourtant clair :

#### 3.3 - Journées chômées supplémentaires Cf art. 3.3 RH662

Les absences ont, sur les journées chômées supplémentaires, les mêmes répercussions que sur les repos hebdomadaires ou périodiques.

Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que la Direction arnaque des agents. La Cour de Cassation a condamné cette dernière en 2011 pour des faits similaires.

Si vous avez été victime de la même escroquerie : n'hésitez pas à contacter un délégué SUD Rail.

## Cheminots de l'encadrement : ouvrez-là!

I n'y a jamais eu autant de cadres qui ne croient plus en la politique menée à la SNCF, qui sont écœurés de ce qu'est devenu le système ferroviaire. Les discussions informelles sont de plus en plus fréquentes pour parler des dysfonctionnements sur l'organisation du travail engendrés par la désintégration de l'entreprise publique.

Les mises en place des DPX, assistants, DUO,... se font plus que jamais à la tête du client; aujourd'hui, il est devenu normal qu'un DET décide de virer un membre de

l'encadrement car il ne lui plait pas ou ne fait pas partie de son réseau.

SUD-Rail demande officiellement aux membres de l'encadrement d'arrêter d'appliquer des ordres qui ne font que désorganiser la production et souffrir les cheminots!

Arrêtez de fermer les yeux et subir! Réagissez avant qu'il ne soit trop tard!

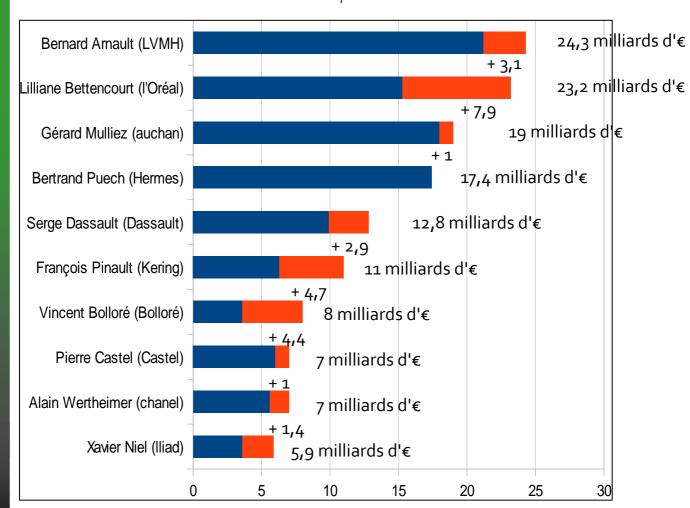
# Les 500 français les plus riches... ...toujours plus riches!

eux tous, ces « grandes fortunes » possèdent 16% de la richesse du pays.

et pourtant ils demandent encore 35 milliards « d'allègements » ?

La fortune des cinq cents français les plus riches a progressé en un an de 25% pour atteindre 330 milliards d'euros, selon le classement du magazine Challenges. C'est un record absolu!
Le classement existe depuis 1996 et la fortune des « 500 » a plus que quadruplé

depuis, alors que le produit intérieur français (PIB) à lui doubler durant la même période. Autrement dit, les plus riches s'enrichissent deux fois plus qu'il y a dix-sept ans. Leur fortune représente 16% du PIB national. 1/10 de la richesse française est entre les mains d'1/100000 de la population. Mais la concentration de la richesse, à l'intérieur des « 500 » n'est pas égale, car le Top-10 (voir cidessous) pèse 135 milliards, soit 40% des 330 milliards!



Les pays au plus gros PIB (estimations 2014, prix courants)

Rang	Pays	PIB 2014 (milliards \$)	PIB 2013 (milliards \$)	Evolution	
Source : FMI					
1	Etats-Unis	17 438	16 724	+4,27%	
2	Chine	9 761	8 939	+9,19%	
3	Japon	5 228	5 007	+4,42%	
4	Allemagne	3 747	3 593	+4,28%	
5	France	2 863	2 739	+4,52%	
6	Royaume-Uni	2 627	2 490	+5,53%	
7	Russie	2 215	2 118	+4,61%	
8	Brésil	2 170	2 190	-0,93%	
9	Italie	2 148	2 068	+3,85%	
10	Canada	1887	1825	+3,38%	
11	Inde	1 750	1 758	-0,47%	
12	Australie	1 459	1 488	-1,95%	
13	Mexique	1 396	1 327	+5,17%	
14	Espagne	1 394	1 356	+2,86%	
15	Corée du Sud	1 271	1 198	+6,16%	
16	Indonésie	863	867	-0,49%	
17	Turquie	851	822	+3,61%	
18	Pays-Bas	830	801	+3,68%	
19	Arabie Saoudite	747	718	+3,95%	
20	Suisse	672	646	+3,98%	



### Echos Part-Dieu...

epuis le 20 décembre, les ADC de Lyon Part-Dieu sont en grève les vendredis, samedis et dimanches.

Cela fait donc 6 weekends qu'ils sont mobilisés pour dire STOP aux journées infernales et au manque d'effectifs.

L'UP de Part-Dieu est connue pour être l'UP TER la plus productive de France, mais aussi malheureusement pour ses nombreux écarts au niveau

sécurité. A ce titre,

suite aux nombreux franchissements

de signaux d'arrêt, un plan d'action spécifique avait été fait. Dans ce dernier, les DPX avaient clairement identifié comme cause la productivité des journées. Hélas, ce plan d'action trop dérangeant a vite été mis au placard.

Comme ci cela ne suffisait pas, l'UP de Part-Dieu manque aussi d'effectifs (comme beaucoup d'autres UP sur l'ETRA) pour assurer sa charge.

La Direction de l'ETRA a fait quelques propositions avant le début du conflit mais elles ont été jugées insuffisantes par l'AG et depuis le 23 décembre, plus aucune propositions alors que les tensions et énervements sont de plus en plus palpables et la détermination des grévistes ne faiblit pas.



Un préavis a été déposé sur l'ET Alpes suite à des mises en absence irrégulière d'ADC refusant d'assurer des journées de Part-Dieu. Notre Cupette n'a bien sûr pas hésité à faire de même sur Perrache allant même à mettre en absence irrégulière un ADC à qui elle avait pourtant pris en compte sa D2l. Encore un bel exemple de « ses » méthodes pour améliorer le « dialogue social ».

D'ailleurs, parlons du dialogue social sur I ETRA... Comme notre Cupette ne semble avoir comme préoccupation que la casse de l'entreprise et la dégradation des conditions de travail des agents de son UP, un « mediator » (le roi du pain d'épices) a été désigné. Si ce dernier a travaillé sur des propositions avant le début du conflit, depuis plus rien. Il préfère faire les trains des grévistes mais avec des conditions de travail bien différentes des nôtres (voir photo p.16) : journée avec un seul train Valence - Avignon puis TAXI Avignon - Valence, alors qu'il y a un train pour remonter! Ah mais oui : il ne

s'arrête pas devant sa maison ; Rhr fictif à la maison!

Belle exemple de la considération envers les agents de la part de ceux qui gère la production et les effectifs. Faites ce que je dis mais pas ce que je fais.

ADC de tous dépôts: soyez solidaires, n'assurez pas les trains de Part-Dieu. Ne cédez pas aux pressions de l'encadrement : vous pouvez vous mettre en grève sans le délai de 48h pour le dépôt d'une D2i.

## Echos Portes-lès-Valence

Décalages de repos, refus systématique des congés volants, sorties sauvages du roulement : les ADC de Portes disent STOP!

La Direction reconnaît le manque de 5 ADC pour être en mesure de couvrir notre charge. En réalité, il en faudrait plutôt 8. Nous avons été reçus en DCI et la Direction n'a formulé aucune proposition à la hauteur de la situation catastrophique des effectifs. Pourtant, des tensions éclatent de plus en plus souvent avec le bureau de commande et l'encadrement n'y voit que des problèmes individuels.

Il est pourtant évident qu'au vu de l'effectif, il est demandé « l'impossible » au service de commande, qui se voit obligé de déboutiquer les ADC en permanence pour tenter de couvrir les trains. Si l'on ajoute à cela les formations non effectuées après les nombreuses montées en roulement...

Un préavis couvrant les week-end a donc été déposé le 31 janvier en commun avec la CGT.

### Echos Scaronne...

#### **Effectifs**

Sur l'UP Scaronne, les services se suivent et se ressemblent : de la charge de travail sans les effectifs en face.

Globalement, la charge TGV est en baisse au niveau national, Scaronne n'y échappe pas.

Les restructurations se succèdent :

- Suppression du 160 à l'occasion de la mise service du TGV Rhin-Rhône.
- Charge OUIGO dédié avec coupe malheureuse du 100 ...
- Intégration de la RAD Infra au 101B

A chaque fois, c'est le même scénario : le CUP change le nombre de lignes et le problème, c'est qu'il n'y a pas l'effectif adéquat en face.

Aujourd'hui c'est l'activité « Voyage » qui décide des moyens pour assurer la charge TGV : n JS = n conducteurs et le problème c'est que l'activité fait un calcul global, alors que notre UP est composée de 4 roulements, avec des compétences différentes.

La coupe du roulement 100, en Avril 2013, a encore enfoncé le clou en diminuant les compétences du roulement OUIGO.

Avec ce système de production, la seule gagnante est la Direction, qui se réjouie toujours quand il y a division entre ADC, les grands perdant sont les CRL qui sont cloisonnés dans leur roulement.

En effet, comment accepter un congé refusé quand en même temps un collègue sera inutilisé, faute de compétences.

La variable d'ajustement est le décalage des RP, organisé toute l'année par les gestionnaires de l'UP. <u>Si chaque ADC s'en tenait au strict déroulement de son distributeur</u>, la Direction serait obligée de combler les lignes vacantes, avec pour conséquence une coup d'accélérateur du parcours PROTGV régional.

Le point noir se situe au 101B. Le manque d'effectif de ce roulement pose un sérieux problème et aussi par décalage sur les autres roulements :

- Les ADC du 101B en FAC sont commandés presque systématiquement RAD Infra, la pratique du TGV devient plus rare.
- Les 101 et 100 assurent la charge TGV du 101B.
- Les ADC du 100A, malgré le lobbying du programmeur, sont sous utilisés en FAC.

#### **JFC**

L'UP Scaronne serait presque bon élève avec en moyenne 3,2 JFC par ADC. Le problème, c'est que la Direction de l'UP organise des JFC à temps partiel.

SUD Rail exige que les JFC soient tracées sur 8H, un explicatif des nombreuses notes distribuées serait bienvenu... de plus, certains ADC connaissent toujours la cabine d'une rame TGV 2N2 au travers d'un diaporama !!!

#### **Formation Suisse**

Les ADC qui arrivent en mutation sur Scaronne, après 3 mois d'école, passent le constat TGV. En cas d'échec, l'ADC doit rester sur Scaronne et non retourner à Part Dieu. Réviser en assurant l'hyper-productivité de l'UP la plus productive de France, nous ne pensons pas qu'il s'agisse des meilleures conditions pour réussir.

Ensuite, les ADC enchainent avec l'école CFF, pendant seulement 2 semaines, constat inclus.

Les échecs au constat CFF de la dernière école TGV démontrent que la <u>« formation Suisse »</u> <u>n'est pas adaptée :</u> bourrage de crâne, pas de compréhension des systèmes, pas de temps de révision.

La Direction doit cesser de se focaliser uniquement sur les coûts de formation. A l'issu du constat CFF, un conducteur doit maitriser la réglementation et ainsi être à l'aise pour circuler en Suisse.

Après les travaux du deuxième semestre 2014, entre la Plaine et Genève, la signalisation Suisse ne se limitera plus à 1 ou 2 signaux mais s 'étendra sur 15 kms environ...

#### **CRML**

Entre la récupération maladroite de l'école TA/ TB de début 2014 par une OS et la demande de la même école 18 mois en amont par une autre OS, soyons un peu pragmatique.

Maintenant que le sureffectif de l'UP Perrache, consécutif à la mise en service du Tram- Train est derrière nous, la Direction doit programmer d'autres écoles TA/TB, les 3 ans sur le grade TA pour prétendre passer TB étant largement dépassés.



Concernant la formation Z<sub>2</sub>, nous espérons que ceux qui ont négocié ça avec la Direction n'oublieront pas les acquis de Lyon Mouche concernant la rémunération des CRML.

Rendez-vous			
	Posez vos questions DP et CHSCT		
<u>Prochaine(s) DP :</u>			
<b>20 février 2014</b>			
<u>Prochain(s) CHSCT :</u>			
LPR			
21 février 30 mai 29 septembre 21 novembre			
LYD			
15 mai 25 septembre 20 novembre			
Merci de nous	Nom: Prénom: Adresse SNCF.		
faire parvenir	N° de Tel SNCF : Portable :		
vos questions	Mail:		
au plus tard <b>quatre</b>	Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires :		
semaines	Je souhaite recevoir l'information Sud Rail par mail.		
avant.	Je veux adhérer à Sud Rail.  Sud Rail Lyon - 2, rue Claudius Collonges 69002 LYON  Unique		
	Tel. SNCF: 542 028 Tel. PTT: 04 78 38 15 08 Fax SNCF: 543 917 Fax PTT: 04 72 40 39 17 Mail: sudraillyon@club-internet.fr Site Internet: www.sudraillyon.org		

Publication réalisée grâce à l'argent des adhérents.