



## Journal SUD-Rail de l'EQUIPEMENT - Région de Lyon



*Fusion avec RFF, fusion des Infralogs et des Infrapoles LGV, fusion des ASTI...*

# 2014, l'Équipement en fusion ?

Partout en France et tout particulièrement sur la Région de Lyon, les grandes manœuvres vont reprendre à l'Équipement en 2014.

Le projet de loi sur la Réforme Ferroviaire de Pépy veut faire exploser la SNCF en transférant les 50.000 cheminot-e-s de l'INFRA à RFF.

Avant même le débat parlementaire, la direction met déjà en place sa réforme et lance de nouvelles réorganisations à l'Équipement avec la création d'établissements gigantesques : fusion des Infralogs sur tout le Sud-Est avec une superficie plus grande que le Portugal, fusion des Infrapoles LGV, fusion des ASTI sur le Sud-Est...

Dans la période mouvementée qui s'annonce vous pourrez compter sur les militants et représentants du personnel SUD-Rail pour vous défendre et lutter contre ces projets et leurs conséquences néfastes pour les cheminot-e-s.

Le 20 mars, lors des élections professionnelles les cheminots ont l'occasion par leur vote de donner les moyens à SUD-Rail d'être pré-

sent dans les CE, en DP et en CHSCT.

**Le 20 mars, mettons le cap au SUD et préparons nous à défendre ensemble notre avenir et nos conditions de travail.**



**LA VOIE DU SUD**

*sous le ballast, ... la plage ?!*

**ÉLECTIONS CE/DP**

**cap au Sud**

**LE 20 MARS**



# **SUD-Rail fait régulariser au Statut un agent embauché comme contractuel !**

Sur les 3 établissements Equipement de la Région, les embauches d'agents contractuels se sont multipliées en 2013. En effet, pour affaiblir un peu plus le Statut des cheminots, la direction nationale a donné des directives pour que plus de 30% des recrutements soient dorénavant réalisés hors-statut.

La majeure partie des embauches de contractuels se font sous le prétexte du dépassement de l'âge limite de 30 ans, mais la direction va jusqu'à faire « poireauter » certain-e-s candidat-e-s à l'embauche pour les recruter à 30 ans et quelques mois !!!

Il existe malgré tout plusieurs exceptions prévues au chapitre 5 du Statut (RH0001) qui permettent de recruter au Cadre Permanent au-delà des 30 ans :

- un an supplémentaire par enfant ou personne handicapée à charge
- Jusqu'à 5 ans supplémentaires pour certaines périodes passées sous les drapeaux
- la limite d'âge est repoussée à 40 ans pour :
  - ⇒ les filles célibataires d'agents décédés
  - ⇒ les candidats recrutés au titre des handicapés physiques.
- Pas de limite d'âge pour les mères de trois enfants et plus, les veuves non remariées, les femmes divorcées et non remariées, les femmes séparées judiciairement, les femmes et les hommes célibataires ayant au moins un enfant à charge.

**A l'Infralog Lyon, un agent avait été embauché comme contractuel alors qu'il cumulait pas moins de trois de ces conditions :  
SUD-Rail l'a fait régulariser au Statut !**

**Un nouveau départ à l'Infrapole Rhodanien pour les représentants SUD-Rail de l'EALE !**

Suite à une énième réorganisation de l'entreprise, le 1er janvier 2014, l'UO EALE a basculé de l'Infralog Lyon à l'Infrapole Rhodanien et malheureusement les nombreux représentants du personnel SUD-Rail de cette UO ont été contraints par la direction à démissionner de leurs mandats.

Aucun accord n'a pu être trouvé avec la direction et ce malgré de nombreuses interventions de notre part à tous les niveaux. Certainement par crainte de notre efficacité à défendre les intérêts des agents de l'Infralog. Les militants SUD-Rail de l'EALE s'investiront maintenant pour défendre les intérêts des agents de l'Infrapole Rhodanien avec autant d'ardeur et de force qu'ils ont pu le faire à l'Infralog Lyon.

Nous tenons à remercier l'ensemble des agents de l'Infralog qui nous ont fait confiance pendant la durée de nos mandats et souhaitons bonne continuation à vos élus et futurs élus SUD-Rail de la Log. Vous pouvez leur faire confiance pour vous défendre.

Nous voici donc de nouveaux représentants syndicaux SUD-Rail à l'Infrapole Rhodanien, et nous espérons vos futurs délégués du personnel si vous en décidez ainsi par votre vote le 20 mars. Après avoir fait un gros travail pour défendre les intérêts des cheminots de l'Infralog de Lyon, nous espérons en effet pouvoir vous représenter et garantir les intérêts des cheminots de notre nouvel établissement.

Nous arrivons avec une connaissance certaine du terrain et nous nous engageons à faire fonctionner les instances représentatives du personnel avec détermination et efficacité. Dans les semaines et les mois qui viennent nous ferons le maximum pour apporter des réponses à vos difficultés et améliorer vos conditions de travail. Nous porterons vos revendications auprès de la Direction avec tous les outils dont nous disposons syndicalement.

# Un point de réglementation pour ne plus être pris pour des c... !!!

## Modifications du Programme Semestriel et travail de nuit

Depuis 2011, les délégués du personnel SUD-Rail ont fait saisir la Commission Nationale Mixte par l'Inspection du Travail de Lyon afin de trancher un litige d'interprétation de la réglementation du travail (RH0077/RH0677). A ce jour, la direction n'a toujours pas pris les dispositions nécessaires pour faire trancher ce point (de peur de perdre ?!) et nous demandons aux agents de l'Equipement de le faire appliquer. Nous saisirons les tribunaux des Prud'hommes si nécessaire. Vous trouverez ci-dessous notre argumentaire :

La programmation jour/nuit est partie intégrante du Programme Semestriel, à ce titre tout changement de programmation jour/nuit, comme pour la modification des Repos Périodiques (RP), doit faire l'objet d'un délai de prévenance minimum de 10 jours calendaires et être motivé par des circonstances exceptionnelles et imprévues.

- Le mode habituel de travail des personnels sédentaires est bien de jour, l'article 25 du RH0677 le rappelle clairement :

« § 1 ...**Au mode habituel du service en horaire de jour avec repos le dimanche - qui n'est pas remis en cause - ...** »

Pour les agents de maintenance de l'Infrastructure (Equipement) ce principe est renforcé par les dispositions de l'article 39 du RH0077 :

« **...les établissements programment leurs interventions dans des intervalles qui sont prioritairement recherchés la journée**, et, lorsqu'il en est besoin, la nuit ou le weekend, en fonction de la nature du travail et des contraintes de l'exploitation. »

- L'article 25-5 du RH0077 stipule clairement que la programmation de nuit est partie intégrante, et une composante essentielle, du Programme Semestriel :

« ... la durée annuelle du travail effectif est répartie suivant un programme établi pour le semestre civil qui associe des périodes travaillées et des périodes non travaillées de durées différentes, en conformité avec les dispositions prévues par le présent décret, afin de programmer le travail du samedi et du dimanche **et, dans toute la mesure du possible, le travail de nuit** lorsqu'ils s'avèrent nécessaires. »

- L'article 24-2 du RH0077 prévoit que la modification du Programme Semestriel nécessite un préavis de 10 jours calendaires. Ce n'est pas uniquement la modification des RP qui nécessite un préavis de 10 jours calendaires mais bien la modification du Programme Semestriel dans toutes ses composantes (y compris l'alternance jour/nuit). Toujours dans l'article 24 du RH0077, il est clairement établi qu'il y a aussi nécessité pour la direction de justifier de circonstances **exceptionnelles et imprévues** pour réviser le programme semestriel :

« **En cas de modification du tableau de roulement ou du programme semestriel, un préavis de 10 jours calendaires doit être respecté.** (...) **Ce programme établi peut être révisé au cours de la période des 6 mois en cas de circonstances exceptionnelles et imprévues** (par exemple : variations inopinées de trafic ou de charges de maintenance) sous réserve que les agents concernés soient prévenus au minimum 10 jours calendaires à l'avance. »

Le travail de nuit ne cesse d'augmenter à l'Equipement. L'accord 35 heures (que SUD-Rail a refusé de signer) a conduit à la modification de la réglementation du travail (RH0077, RH0677) en permettant à l'entreprise d'avoir plus facilement recours au travail de nuit, particulièrement à l'Equipement et au Matériel, mais il y a malgré tout des règles pour encadrer le recours au travail de nuit en rappelant que le travail de jour est le mode habituel de service des agents sédentaires et plus particulièrement ceux de l'Equipement. L'Accord 35 heures (RH0410) prévoit dans son préambule que la mise en œuvre de l'accord « doit conduire à une amélioration du temps libre des personnels et à l'établissement de meilleurs équilibres entre leur vie professionnelle et leur vie personnelle. » afin « d'améliorer le temps libre du personnel ainsi que ses conditions de travail. »

L'application que la direction fait des textes réglementaires relatifs à la programmation jour/nuit leur permet de modifier la veille pour le lendemain une composante aussi essentielle pour la santé et les conditions de travail des agents que l'alternance jour/nuit ! D'autre part, cette application faite par la direction ne l'incite aucunement à planifier le travail de nuit dans les programmes semestriels, au contraire, elle aurait intérêt à n'inscrire aucune nuit au Programme Semestriel car l'absence de programmation semestrielle lui permet de modifier sans aucune contrainte l'alternance jour/nuit.

Pour que les agents puissent concilier temps de travail et contraintes personnelles, il nous semble être un minimum, en cas de difficultés, qu'ils puissent disposer de ce minimum de 10 jours calendaires, pour s'organiser et ménager les rythmes biologiques.

# AMIANTE

## La consultation des DTA (dossier technique amiante)

Pour tout les intervenants dans les installations ou bâtiments SNCF construits avant 1997, ces bâtiments peuvent contenir de l'amiante dans les murs, les sous-plafonds dans les cloisons, etc... avant d'intervenir sur le bâti (perçage d'un trou, tronçonnage, ou toute autre action vous amenant à modifier la structure du bâti), si vous n'êtes pas formés sur l'amiante et les risques que vous encourrez, demandez à ce que le DTA (Dossier Technique Amiante) vous soit remis avant toute intervention. Ce document établi après le passage d'un expert, atteste de la présence ou non d'amiante et les endroits où vous devez porter une attention particulière .

Il est bon de rappeler que les cheminots ne sont pas habilités à désamianter une installation ferroviaire, et si vous n'avez reçu aucune formation par un centre agréé, vous n'avez pas à intervenir sur des éléments contenant de l'amiante car vous risquez d'être contaminés par les fibres d'amiante ainsi que vos proches, ces fibres sont très volatiles, non perceptibles et présentent des risques graves de maladies pulmonaires.



# Antenne GSM-R

(Global System for Mobile communications - Railways)

## Qu'est que le GSM-R ?

Le GSM-R est un Système de Radio numérique destiné à harmoniser la communication ferroviaire en Europe et qui doit remplacer la Radio Sol Train traditionnelle.

Les risques et les dangers de travailler à proximité des antennes GSM-R sont reconnus mais encore mal évalués et laissent beaucoup d'inquiétudes pour la santé des agents SNCF ainsi que les populations environnantes .

Le chantier du déploiement du GSM-R a été sous traité par RFF en Partenariat Public/Privé (PPP) à Synerail et a pris beaucoup de retard. Les conditions de réalisation des chantiers sont souvent déplorable en raison de la sous-traitance en cascade. Les dirigeants de la SNCF en sont

conscients mais continuent malgré tout à faire installer ces antennes et à exposer les agents.

Pour SUD-Rail nous allons approfondir les recherches sur les effets nocifs de ces antennes à travers les CHSCT et la direction devra rendre des comptes si elle met de nouveau en danger les cheminot-e-s.

Pour info, les préconisations actuelles de la direction sont de respecter une distance minimum de 3 mètres des antennes et pas plus de 2 minutes d'exposition à proximité d'une antenne sous tension.

Ne vous exposez pas au danger inutilement, demandez à votre hiérarchie de proximité de vous expliquer les démarches à suivre lorsque votre activité vous amène à travailler à proximité d'antennes.



**NON à L'ANTENNE**

Envahissement du CER le 21 novembre 2013

# Le Blablabla des Blablateurs !!!

L'ambiance est chaude le 21 novembre 2013 au Comité d'Entreprise Régional ( le CER ) de Lyon. En effet, on va parler sous-traitance des travaux à l'équipement.

Et pour bien marquer l'évènement, les délégations SUD-Rail et CGT ont « invité » environ deux cents cheminots du terrain à venir s'exprimer auprès des « Autorités Régionales ». Seulement voilà, c'était sans compter sur le Blablabla du Blablateur !

En effet, à la table de la Direction un alignement tout à fait exquis de cadres « blablateurs ». Interpellés de façon franche et courtoise sur le sujet, leur réponse fut éloquent », on résume :

« ... blablabla les travaux ... blablabla les effectifs ... blablabla RFF ... blablabla les cadres d'organisation ... blablabla ... et donc blablabla il faut recourir à la sous-traitance ! »

Toi avoir compris ? Moi avoir surtout compris qu'on nous prend un peu pour des dindons ! De la sous-traitance, pourquoi de la sous-traitance ?

La Direction voudrait justifier le recours à la sous-traitance par l'augmentation « temporaire » d'activités que les effectifs actuels à l'Infra ne seraient pas en mesure d'assumer. Mais où ont-ils vu une augmentation « temporaire » d'activités ? C'est tout le temps qu'il y a de l'activité, des chantiers ... Il n'y a rien de temporaire là-dedans !

D'ailleurs pour s'en convaincre, il suffit, par exemple, de lire les éditos du journal de l'Infrapôle Rhodanien. Tout au long, la Direction ne cesse de rappeler que nous sommes constamment en situation exceptionnelle !

Soyons un peu sérieux et disons le tout net : ils ont tellement comprimé et supprimé les effectifs pendant des années que nous sommes maintenant dans une situation permanente de ne jamais pouvoir assumer la réalisation des chantiers ... d'où le recours permanent à la solution sous-traitance ! Le recours à la sous-traitance n'est pas le fruit d'un malheureux hasard qui sera rapidement surmonté. C'est bien le résultat délibéré de choix économiques faits par nos « blablateurs » :

Créer une insuffisance chronique d'effectifs de cheminots compétents pour ainsi pouvoir ensuite justifier l'appel à la sous-traitance !

**A SUD-Rail nous revendiquons des effectifs suffisants de cheminots formés et motivés, en toutes circonstances. C'est à ce prix qu'on maintiendra le réseau en bon état et en toute sécurité ....Certainement pas avec des Blablablas !!!**



# Sous-traitance à tous les étages : Même les formations sécurité !?

A l'Infrapôle LGV Lyon Med, on ne se contente pas de préparer activement la fusion avec PSE), la Direction imagine aussi d'autres mauvais coups. La dernière idée saugrenue à la mode serait de sous-traiter les formations des cheminots de l'Équipement au Privé !!!

En effet, la direction a fini par se rendre compte bien tardivement qu'elle était obligée de se remettre à recruter et donc de former les nouveaux embauchés. Mais faute de l'avoir planifié plus tôt et anticipé elle se retrouve avec trop d'agents à former au même moment. Eh oui, pas facile de faire réellement de la GPEC (Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences) quand pendant des années on a détruit massivement des emplois de Cheminots en espérant que la sous-traitance pourrait absorber la charge de travail.

Ce constat posé, la solution au problème de manque d'assistants professionnels formateurs à l'Équipement imaginée par les Dirigeants de l'Infrapôle LGV Lyon Med est de demander à des entreprises privées s'ils peuvent en urgence assurer la formation de nos cheminots. Et pas des petites formations mais du sérieux et du lourd, rien de moins qu'Agent Sécurité et Réalisateur Planche Travaux !!!

L'entreprise privée se retient d'éclater de rire, fait un sourire commercial en répondant « *pas de problème* ».

Voilà, pour la direction le problème est « *résolu* », cela coûte beaucoup plus cher mais « **ON** » était obligés nous dira la direction.

L'entreprise privée s'adresse alors à une boîte concurrente de l'ANPE, cette boîte lui fournit dès le lendemain un professeur renvoyé d'une école privée (!?) à moins qu'elle embauche un de ces trop nombreux retraités mercenaires qui s'empressent d'aller gratter pour le privé après avoir fait valoir leur droit à la retraite.

L'entreprise privée donne à ce « prof » les référentiels qui vont bien, il a 15 jours pour les lire... s'il s'agit d'un cheminot retraité ce serait moins pire en théorie pour la connaissance du métier mais ce sera encore plus onéreux. Dans le pire des cas le formateur assurera la formation alors qu'il n'en sait guère plus long que ses élèves !

Et lorsque les agents si bien formés feront des erreurs éventuellement graves, qui portera le chapeau et payera les pots cassés ?

**SUD-Rail exige l'arrêt immédiat de ce projet néfaste et demande qu'on donne les moyens aux Centres de Formation de l'INFRA de faire leur travail en permettant notamment à des cheminots expérimentés de devenir formateurs et donc en rendant ces postes de travail attractifs pour créer des vocations.**

# Les Candidat-e-s SUD-Rail à l'Équipement

## pour les élections des Délégués du Personnel du 20 mars

### *Infrapôle Rhodanien*

Collège Exécution	
Elvis CANALE PAROLA	Pierre SANTINON
Sadek EL OUAROUDI	Laurent DESSARD
Sébastien SENTANA	Pascal FIEF
Jérôme GARIN	Alexandre ROUSSEL
Jean-Louis DI GIORGIO	David PAVAILLIER
Bruno CHARBONNIER	Jean Pierre HOTTIN
Jean Pierre BERNER	David JEREZ
Fabien BONNEFOY	Guillaume OUDET

Collège Maitrise
Christophe KHENICHE
Jean-Luc BOUVIER
Cyril DELBARE

### *Infralog Lyon*

Collège Exécution	
Anthony BESSON	Stéphane COLEON
Rémi ASTIER	Philippe THONNEAU
Mehdi BOUCHENTOUF	Pascal POULLEAU
Roland COUDURIER CURVEUR	Yann TESNIER
Frédéric GOBERT	Pierre ROCIPON MONTMEAT

Collège Maitrise	
Sébastien BALICHARD	Emmanuel BRIAT
Gilles GRUMEL	Florent HUGONIN
Anthony BARGE	Didier VIGNON
Jean Luc BARTHOMEUF	Anne Laure FOCHI

### *Infrapôle LGV Lyon Med*

Collège Exécution	
Fabrice GODEC	Matthieu WATTEBLED
Christophe SERRA	Gaëtan BESSIERE
Olivier JACOTTET	Jean-Louis LE BOTLAN
Stéphane MARIAGE	Fabrice GODEC

Collège Maitrise	
Patrick PONSON	Gilbert CAUDARD
Gil EDOUARD	David BAROT

LE 20 MARS VOTEZ POUR

**DES DÉLÉGUÉS  
QUI NE  
LÂCHENT RIEN!**



Solidaires



**ÉLECTIONS CE/DP**

**cap au Sud Rail**  
**LE 20 MARS**

✂  
Nom : ..... Prénom : .....

Adresse SNCF.....

N° de Tel SNCF : ..... Portable : .....

Mail : .....

Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires :

Je veux adhérer à Sud Rail.



Sud Rail Lyon - 2, rue Claudius Collonges 69002 LYON  
Tél. SNCF : 542 028 Tél. PTT : 04 78 38 15 08  
Fax SNCF : 543 917 Fax PTT : 04 72 40 39 17  
Mail : [sudraillyon@gmail.com](mailto:sudraillyon@gmail.com) - Site internet : [www.sudraillyon.org](http://www.sudraillyon.org)

