

Vos délégués du personnel :

Stéphane RONIN lpr

Fred Mallet lyd

Denis Curt lys

Sylvain Noiret por

Jean-François ROGEON lpr

Cédric Granocchia lbl

Vos représentants CHSCT

Loïc RUBY

Guillaume MOUSIN

Ophélie CAPUANO

Jérôme SONJON

Damien LESPINASSE

Sud
Rail

2 rue Claudius Collonges

69002 Lyon

Tél SNCF : 542028

PTT : 04 78 38 15 08

Fax : 04 72 40 39 17

Déclaration liminaire DP du 17 avril 2014

Mr le Directeur,

La communication de l'entreprise tourne à plein régime pour tenter d'expliquer aux cheminots que rien ne va changer et que le statut sera conservé dans son plan d'éclatement en 3 EPIC, mais la réalité est toute autre !

En effet la cour européenne de justice vient de juger que le statut d'établissement public industriel et commercial (EPIC) est une entrave à la concurrence !

Dans ce contexte que personne, et surtout pas nos dirigeants, ne peut ignorer, le grand « pole public unifié » composé des trois EPIC a du plomb dans l'aile et la pseudo-garantie de maintien du statut aussi ! Pour SUD Rail il est temps de faire une autre réforme ferroviaire que celle voulue par les plus libéraux.

Pourtant, aucune réaction de G. Pepy à cette décision de Bruxelles, car dans le fond, ce qui lui importe, ce n'est pas le statut de l'entreprise ou celui des agents mais juste de pouvoir transformer la SNCF en holding de droit privé comme le démontre la multiplication des filiales (Kéolis, Naviland, VFLI, Sferis, Eurostar, Thalys...)

Dans le même temps, la direction et le gouvernement veulent en profiter pour casser le RH077 et la réglementation du travail des cheminots avec le projet de convention collective ferroviaire nationale. Pas question pour les cheminots de l'ETRA d'accepter de se faire voler des repos ou des modifications des taquets horaires de leur temps de travail.

Dans la continuité des actions menées jusqu'ici et alors que le projet de loi portant sur la structure du futur système ferroviaire va être examiné à partir du 17 Juin à l'assemblée nationale, les fédérations SUD Rail, CGT et UNSA appellent les cheminots à manifester en nombre à Paris, le 22 Mai 2014.

Nous vous rappelons que nationalement, les cheminots ont voté contre ces projets à 75,6 %, la direction devrait en tenir compte !

Ces informations le confirment, il est plus que temps de se mobiliser pour un véritable service public ferroviaire et pour dire stop au dumping social, ALORS le 22 MAI, TOUS À PARIS, pour sauver la SNCF et le statut !!

Face à cette multiplication des mauvais coups, les cheminots de l'ETRA pourront compter sur les élus et militants SUD Rail pour les défendre et leur donner les moyens de lutter collectivement pour leur avenir et celui du service public ferroviaire.

Elections 2014

SUD Rail maintient sa place de première OS sur l'ETRA et constate donc que la volonté de résister est majoritaire aujourd'hui sur notre établissement.

Nous remercions tous les cheminot-e-s qui nous ont accordé leur confiance par leur vote.



SUD Rail sera présent sur l'établissement pour faire entendre leur voix que ce soit dans les réunions DP, dans les CHSCT, au comité d'établissement mais aussi dans les instances nationales.

Nous refusons d'accompagner docilement les orientations néfastes de l'entreprise, nous les contesterons et les combattons, les cheminots de l'ETRA peuvent compter sur nous.

D'ailleurs nous espérons que le dialogue social et le respect des agents se seraient améliorés mais hélas ce n'est pas du tout le cas. Nous allons ici développer quelques exemples parmi tant d'autres.

Pour terminer SUD Rail vous demande de stopper toutes formations EAS afin de garantir la sécurité des circulations, des usagers et des cheminots. L'EAS est dangereux et une simple formation de 6H est totalement insuffisante.



Les Dossiers Brulants...



Quand la direction arnaque les CRML....

Suite aux nombreuses difficultés que rencontrent les CRML pour avoir leurs congés et assurer la charge, la direction semble avoir trouvé une solution : Voler 10 jours de repos aux adc des roulements 468B et 468C. Cette dernière prend comme prétexte la réduction du travail de nuit dans ces deux roulements pour les passer de 132 repos à 122.

Pour SUD Rail la direction devrait plutôt mettre rapidement en place des écos CRML et une passerelle CRTTICRML pour combler le manque d'effectif TA.

SUD rail ne restera pas sans rien faire et entamera rapidement une concertation sur le sujet avec les os qui voudront s'y joindre.

GM

SUD Rail est intervenu en DP pour dénoncer (encore une fois) les méthodes de management de notre chère Cupette ainsi que le manque d'effectif.

Les GM de l'UP TER viennent d'apprendre par un simple mail la modification de leur tableau de service. Pour notre Cupette le dialogue avec les GM n'est pas nécessaire quand elle fait des modifications aussi importantes de leurs conditions de travail.

Consulter les représentants du personnel et les GM semble une perte de temps. Cette dernière veut seulement se contenter d'informer le CHSCT alors que des modifications sont importantes : Modification des heures d'ouverture de la feuille, modification du tableau de roulement, report de charge sur LYD les weekends etc...

Si la CUP ne prends pas rapidement en compte les remarques et avis de tous les GM, SUD Rail fera en sorte que ces derniers soient entendus.

Innovation sur L'Ouest Lyonnais : la DII par GSMR !!!

L'Ouest Lyonnais, nous le savons tous, est un laboratoire où la direction tente des « innovations » diverses et variées plus ou moins réussies (souvent moins que plus malheureusement).

Nouvelle lubie de nos dirigeants : demander aux agents, directement par GSMR pendant des séquences de conduite : « Oh, gros ! Pour le 7 avril, ça serait bien que tu ne fasses pas grève » !!! Désormais, la GSMR ne sert plus uniquement pour les situations métier et la sécurité des circulations, qu'on se le dise dans les chaumières !

Bien entendu, pendant la réunion des DP, la direction a joué les étonnés, semblant ne pas connaître les faits, et ne semblant pas bien plus inquiète de cette utilisation abusive du système GSMR !

Voilà qui n'a pas fini de perturber la conduite des agents : devons-nous encore une fois nous étonner si de nouveaux carrés sont franchis dans l'avenir ???

Qu'à cela ne tienne, le pourcentage de grévistes sur L'O.L est proche des 100%, sans que la direction ne daigne faire de propositions sérieuses sur le sujet !



Faites entrer l'accusé... Sans avocat

Hélas, un nouveau Carré a été franchi sur l'Ouest Lyonnais, et ce peu après la réouverture totale de la ligne.

Cet état de fait n'est malheureusement pas nouveau : des événements sécurité ayant régulièrement lieu sur ces lignes.

Pour SUD Rail, il n'y a rien d'étonnant : dans les diverses instances, vos représentants n'ont eu de cesse de dénoncer les conditions de circulation, ainsi que les conditions de travail des CRTT sur l'Ouest Lyonnais. Ces incidents ne sont que le fruit des cadences infernales que subissent les agents sur cet axe depuis des mois. Cette ligne est connue pour être accidentogène depuis de nombreuses années, et les conditions de travail des CRTT ne font qu'aggraver cet état de fait.

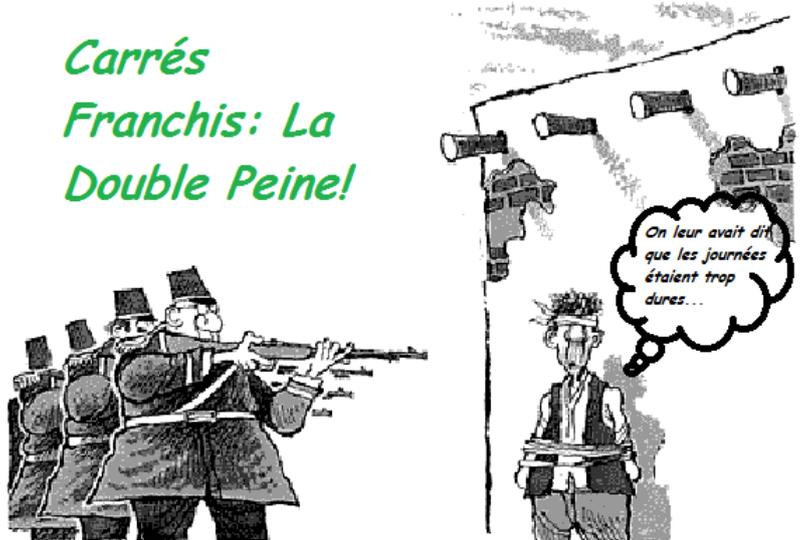
Tout cela nous amène donc au point de départ : un nouveau carré franchi. Et la suite n'est pas plus glorieuse, surtout pour la direction : l'agent, victime de l'incident, a été reçu par PAS MOINS DE 4 CADRES pour recueillir les faits !!!

On s'imagine aisément le mal-être de l'agent, déjà touché par l'incident lui même, qui se retrouve devant cette « cour », composée du RQT, des 2 dpx de l'Ouest, et cerise sur le gâteau, de la CUP elle même. La direction devrait plutôt préserver ses agents, plutôt que de les accabler avec pléthore de questions.

Est ce une nouvelle méthode managériale que de tenter de mettre les agents en défaut ? Ou alors nos dirigeants ont ils subitement une baisse de capacité à pouvoir traiter seul les problèmes de leurs agents ? Faut il désormais 4 dpx pour remplacer 1 dpx d'avant ?

Pour SUD Rail il est inadmissible que les agents soient de la sorte jetés en pâture à une direction responsable des événements actuels sur l'Ouest

*Carrés
Franchis: La
Double Peine!*



Lyonnais ! Les conditions de travail sont dénoncées par SUD Rail depuis maintenant plusieurs mois, nous avons prévenu la direction maintes et maintes fois que des problèmes allaient survenir.

Les représentants SUD Rail continueront à dénoncer les pratiques de la direction et resteront aux côtés des agents pour défendre leurs conditions de travail.

Agressions d'ADC

Suite aux agressions des deux collègues ADC de l'ET Alpes la délégation SUD Rail a demandé quelles mesures ont été prises sur LYD.

Réponse : une plaquette plastifiée !!! Rien d'autre pourtant les problèmes sont nombreux : sécurisation des portes d'accès des cabines , moyens de communication en gare de Lyd , absence de formation des adc au risque agression. Face a ce foutage de *** des ADC notre direction prouve qu'elle ne comprend que le dépôt de sac massif des adc pour faire avancer le sujet.**



Contractuels

Ce sont souvent les grands oubliés des notations mais pas pour SUD Rail !

La délégation SUD Rail a demandé que lui soit communiqué les augmentations salariales de ces derniers.

Réponse de la direction : la moyenne des augmentations accordées aux ADC contractuels de l'ETRA est de +1,71% en 2014.

Commentaires : Nous veillerons à ce que les adc contractuels aient à minima un salaire équivalent à leurs collègues de session au statut.

Temps partiel

Depuis plusieurs DP SUD Rail se bat pour l'application de la réglementation (RH 662) relative au temps partiel.

Pour rappel la direction de l'ETRA a modifié les avenants des contrats afin de ne plus appliquer la règle des 19/6 (FS maxi 19h avant VT et PS 6h au plus tôt en sortie de VT). Nos dirigeants veulent appliquer la même règle que pour un congé. Encore une mascarade pour récupérer des effectifs quitte à rogner sur les temps de repos prévus par la réglementation.

Notre direction ne semble pas comprendre que les agents qui travaillent à temps partiel le font pour s'occuper de leurs familles et/ou pouvoir se reposer pour pouvoir souffler pendant les décades.

SUD Rail mettra tous ses moyens pour que ce préjudice soit réparé quitte à porter l'affaire en justice.

D'ailleurs sur ce point la direction SNCF a déjà été condamnée pour des faits similaires. En conclusion nous vous tiendrons informés de l'évolution sur le sujet et les suites qui seront données. En attendant ne signez pas les contrats, en cas de soucis contactez un élu SUD Rail.

Du coté de l'UP TER Conflit CRTT

Depuis le 7 avril un conflit est en cours sur l'Arbresle avec des taux de grévistes toujours proches des 100% . Malgré cela, la direction ne fait pas de nouvelles propositions pour sortir de ce conflit pire, elle ne discute pas avec les représentants du personnel même lors de cette dernière réunion DP où elle a refusé d'aborder ce sujet avec nous. De l'argent, la direction a prouvé qu'elle en avait, elle a débloqué 40 000 € pour sa "primette" mais elle reste bloquée sur ses critères d'attribution uniquement basés sur la productivité au détriment de la sécurité.

Pourtant de l'argent la direction nous prouve constamment qu'elle arrive à en trouver, que ce soit pour faire des séminaires (la direction de l'ETRA en fait à nouveau un ce jeudi), rénover l'UP de LPR, dépenser sans compter pour l'EAS (expertises, avocats, formations...)

Pendant que les CRTT triment, c'est la fête à l'occasion du 1er anniversaire OUIGO. Un verre à la main, rien de tel pour oublier le dumping social organisé sur l'Ouest Lyonnais. Rajoutez à cette escapade la prime de 150€ versée aux 30 ADC du roulement OUIGO vous obtenez un cocktail difficile à avaler par tous les autres agents de l'ETRA !

Quoi de neuf sur l'UP TER

Bonne nouvelle après de multiples déboires sur les trains de Tours d'après la direction tout devrait rentrer dans l'ordre. Les tournées Tours devraient enfin être conformes aux journées prévues dans les roulements et au passage la PCAS a réussi à faire une fiche train unique, donc fini les marches indéterminées... Au vu des retards systématiques de ces trains la direction réfléchit à une nouvelle politique d'arrêt, il faut comprendre qu'ils vont supprimer des arrêts, une fois encore la notion de service public ne signifie rien pour notre direction...

Les formations 72500 pour le 172 avance...un peu... au jour des DP 29 agents sont formés sur 47, et 23 sont habilités la direction reconnaît qu'ils ont « des difficultés d'organisation » n'hésitez pas à demander une nouvelle formation si vous avez été formés depuis un moment sans être habilités.

Au niveau des effectifs ce n'est toujours pas la joie, malgré le retour de la quasi totalité des détachés de l'UP sauf 2, l'attribution des congés ne va pas s'améliorer dans l'immédiat, une montée sur LYD va enfin s'effectuer au 1^{er} mai, une mutation sortante certainement s'opérer et la direction travaille sur une mutation entrante mais rien n'est fait...

Vous avez certainement constaté que la politique des fiches train a évolué à l'UP elles ne sont plus systématiquement imprimées à l'avance, nous avons rappelé à la direction que cela était la règle les fiches train doivent toutes être disponibles à la PS... La direction essaie de se cacher derrière Sirius mais il faut être honnête la plupart des agents ne s'en sert que pour envoyer leurs BS et pas en tant que fiche train. La direction hypocritement ne tient pas de statistiques séparées sur l'utilisation de Sirius. Pour elle, si vous l'avez c'est que vous l'utilisez en tant que fiche train, faites nous remonter tout dysfonctionnement que vous constatez sur la disponibilité des fiches train...

EAS pour abandonner des trains

Dans de nombreuses UP les JFC EAS ont commencé. Cette nouvelle acquisition de compétence qui met en danger les circulations, les usagers et les cheminots est faite lors d'une JFC, journée pourtant destinée à des rappels réglementaires et non à de l'acquisition.

En 6h la direction veut former les adc à la compétence EAS alors qu'en région IDF elle dure plus d'une semaine.

Quand on pose la question à la direction : "Est-ce que je suis formé uniquement à l'EAS pour sauver des trains ou à toutes formes d'exploitation en EAS ? ", cette dernière est très embarrassée. De plus nos formateurs et évaluateurs n'ont pour la plupart aucune expérience de la pratique de l'EAS. Si à la fin de la JFC vous estimez que la formation est insuffisante et donc ne pas être en capacité de circuler en EAS : notifiez le à votre DPX et informez le CHSCT.

Au niveau régional, SUD Rail a été à l'initiative d'une intersyndicale sur l'EAS. Les OS CGT, CFDT et FO ont répondu présents, L'UNSA n'a jamais répondu... Suite à cette intersyndicale les OS SUD Rail et CGT ont déposé une DCI , la CFDT de notre région (car sur les régions Alpes et Auvergne la CFDT est dans l'unité) n'a pas souhaité s'y associer.

Pour SUD Rail il n'est pas question que les missions de sécurité et sureté de l'ASCT se reportent sur l'ADC seul représentant de la SNCF à bord du train. Si la SNCF veut réellement sauver des trains qu'elle mette les moyens humains (planton asct et réserve adc) et matériels. D'ailleurs l'absence d'ASCT n'est que la 5ème cause de la suppression des trains...

Le 16 avril, plus de 500 cheminots de la région Auvergne sont venus interpellier leur direction régionale. La grève, massivement suivie (Plus de 90 % de grévistes à la traction et à l'ECT) a témoigné de l'ampleur du mécontentement.

Nos collègues de la région Auvergne refusent les formations EAS, il en est de même pour les procédures disciplinaires en cours (une centaine !!!) pour ceux qui ont refusé la formation.

Le directeur de la région a annoncé pendant le CER qu'il réfléchissait déjà à l'exploitation de certaines lignes en EAS pour soit disant faire baisser la facture.

SUD rail l'a toujours dit l'EAS pour sauver des trains n'est qu'un cheval de Troie pour déployer l'exploitation des lignes en EAS.

Nos collègues de la région Auvergne seront à nouveau en grève le 25 Avril. Nous vous demandons de refuser d'assurer leurs trains.

Sur la région Rhône Alpes des DCI sont en cours , la pression monte et si la direction ne recule pas les cheminots de cette région vont également se mobiliser!

SUD Rail réaffirme que l'EAS est dangereux ! Chaque train doit être équipé d'au moins un contrôleur. Ses missions de sécurité et de sureté sont primordiales.

Autre nouveauté a l'UP concernant la VAS la direction s'étant déjà ratée plusieurs fois sur le délai de prévenance de 1 mois, elle a décidé de mettre en place une méthode "imparable" : elle envoie des lettres vous disant que vous êtes susceptibles de passer la VAS sous 6 mois mais sans vous dire quand précisément.. Nous sommes intervenus pour rappeler que la lettre de cadrage de la direction nationale précise que les agents doivent être prévenus au minimum 1 mois avant la date de passage de la VAS.

La direction s'est engagée à remettre des courriers aux agents 1 mois minimum avant la date effective de la VAS, si ce n'est pas respecté : contactez immédiatement vos délégués...



Du Coté de l'UP Portes

A Portes l'été s'annonce chaud, très chaud... L'UP manque toujours d'effectif malgré de nombreuses demandes de mutations entrantes venant de la région Parisienne...

Comme la direction est consciente qu'elle ne pourra pas effectuer la charge de plein été celle-ci a basculé un rhr Dijon à..... Dijon.

Comme par hasard ce RHR est un rhr très apprécié des

Portois.

La délégation SUD Rail a dénoncé ce transfert de charge, la direction doit combler d'urgence le manque d'effectif et quitte à transférer de la charge elle n'a qu'à transférer des tournées en 67000|RRR sur Marcelin !

Du coté de l'UP LYS

Question SUD Rail N° 72 DP 17|04|14 : La délégation SUD Rail, suite à la prime forfaitaire attribuée aux ADC OUIGO, demande l'équité entre tous les ADC de l'UP Scaronne.

réponse du Directeur de l'ETRA :

La nouvelle offre OUIGO vient de fêter son 1^{er} anniversaire.

Il s'agit d'un succès incontestable tant sur les plans techniques que commerciaux et services après vente. Les indicateurs de satisfaction client sont très bons et le taux de remplissage des rames a fortement progressé. Le modèle économique défini il y a plus d'une année est une réussite et une marge opérationnelle devrait être dégagée 2 années plus tôt que prévu.

La business Unit a donc décidé d'octroyer une gratification exceptionnelle à l'ensemble des contributeurs OUIGO de tous métiers afin de les remercier de cette performance.

Position SUD Rail : Inviter les ADC du 100A à la fête organisée par l'activité OUIGO est une stratégie d'entreprise. En effet PEPY attend de passer sa réforme du ferroviaire pour aller plus loin que le découpage par activité : le découpage par produit. (Ex : EUROSTAR, THALYS)

La création, il y a un an du roulement 100A, dédié OUIGO allait dans ce sens.

SUD Rail est pour l'équité entre les agents. La politique de la direction contribue à diviser les ADC entre eux, la prime de 150€ (12€50|mois) est un exemple.

Pire la direction dit avoir gratifié tous les métiers contributeur OUIGO, c'est un mensonge : les agents du Matériel n'ont pas eu de prime.

Ensuite il y a un paradoxe :

Au delà des problèmes de production qu'a engendrés la coupe du roulement 100, la direction a voulu que la charge OUIGO soit dédiée, mais quand ça coince au niveau production (c'est à dire que personne n'a accepté de décaler son RP) on fait appel à un ADC des roulements 100/101 ou 101B pour couvrir une JS OUIGO.

**Pour SUD Rail pas de business Unit !!! La sécurité,
La régularité avec un grand roulement 100 de qualité**

L'épisode des Connaissance lignes :

Lors de la commission roulement de Scaronne en Mars dernier, nous avons vu réapparaître des EVO à Montpellier + une EVO en variante au chantier de Rennes.

SUD Rail s'est exprimé pour que ces EVO soient assurées par un CRML à défaut il devait y avoir une connaissance ligne pour les roulements concernés.

Au changement de service rien n'avait été fait par la direction de l'UP.

Manger au restau et jouer au Golf sur le compte de l'entreprise ou faire son Job correctement, il faut choisir . . .

Au pied du mur, la direction a commandé des ADC du 101 spécialement pour effectuer l'EVO à Montpellier, histoire de dresser les ADC les uns contre les autres...

Finalement tous les ADC des roulements 100 et 100A auront droit à 2 vidéos pour les chantiers concernés.

Service d'été

La fermeture de la ligne Bellegarde/Genève en plein été aura un impact très important sur la charge GCO des 101 et 101B.

Pour le service C de Juillet prochain, SUD Rail veillera à l'équilibre des charges sur les roulements.

Congés refusés les week-ends :

Du 1^{er} Janvier au 31 Mars il y a eu 261 congés refusés.

La charge Voyage est située surtout le Week-end, cependant est-ce que cette charge est équitablement répartie entre toutes les UP TGV ?

De plus, prendre des TGV réguliers d'autres UP TGV le Week-end assurés par LYS contribue à « plomber » le chiffre des congés refusés sur Scaronne.

Ecoles TGV

La 4^{ème} école TGV 2014 était conditionnée au nombre de départs à la retraite. A ce jour la direction refuse de la programmer, faute de départ en retraite.

SUD Rail a interpellé la direction sur 2 points :

- il y a 3 ADC en moins sur les 2 premières écoles TGV 2014.**
- Repousser la 4^{ème} école 2014 début 2015, ces ADC ne seront opérationnels que vers MAI/JUIN 2015 ...**

Pour info : (Chiffres Direction) Agents ayant dépassé l'âge pivot au 17/04/2014 à l'UP Scaronne.

Sédentaires	TA	TB	Total
1	1	15	17

