

Tract-ctions

Sud Rail ET-RA

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

Edito

Page 3 et 4

Quand la SNCF se concurren-
ce...

Page 5

La sécurité en danger... La
faute à qui ?

Page 6

Évolution des conditions de
transbordement

Page 7

Déshuntage X73500

Page 7

Ecole TB initiale à
Portes

Page 8

Contractuels

Page 8

CRTT

Page 9

La CUP de l'UP TER à
l'affiche

Page 11

Brèves

Page 10, 12, 13

OUIGO 2016 – 2017

Page 14

On lache rien !

Nouvelle simplification des bulletins de
paie : ils ne sont plus distribués !!!



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

Guillaume MOUSIN (LPR)

Vincent RONZIER (LPR)

Maximilien PETITJEAN (LYS)

Thierry BUISSON (LYS)

Sylvain NOIRET (POR)

Nicolas POSSICH (LYD)

Sud
Rail

2 rue Claudius Collonges

69002 Lyon

Tél SNCF : 542028

PTT : 04 78 38 15 08

Fax : 04 72 40 39 17

Edito

Avec la loi Macron le réseau ferré va perdre plus de 7 000 kms de lignes, 10 000 emplois cheminots vont disparaître, la privatisation va se développer sur fond de dumping social. Accompagner cette politique libérale, c'est cautionner la casse de l'emploi, du Code du Travail et des services publics là où les trains seront remplacés par des autocars, c'est le risque d'accident qui sera multiplié par 4, la pollution augmentera et la saturation et la dégradation des routes qui sera financée par l'argent public ! C'est une loi sur mesure pour les patrons routiers, les actionnaires et les pollueurs, peu importe l'impact sur la santé ! Cette politique n'a qu'un seul objectif, paupériser des millions de travailleurs, faire intégralement payer la facture sociale et environnementale à la collectivité ! Ce qui séduit le gouvernement et la

ATTENTION, si vous avez la même vision que Pepy, vous risquez de ne plus pouvoir conduire !



direction de la SNCF, c'est la casse sociale qui résultera du cumul de ces lois, **cela se traduit à la SNCF par 10 000 suppressions d'emplois**, l'augmentation de la précarité, du dumping social par le développement des filiales supplémentaire pour ces dirigeants ultralibéraux, de manager par la peur, les sanctions et les menaces, dans tous les secteurs d'activité ! Et après sa tournée des régions pour faire avaler sa nouvelle politique aux cadres de l'entreprise, notre cher président se lâche dans une interview accordée à la tribune appelant la concurrence de ses vœux et précisant qu'il attend beaucoup de la future CCN notamment de substantiels gains de productivité et une redéfinition des métiers, mais à part ça, rien ne devait changer... À la lecture de cette interview sur mesure, certains doivent aujourd'hui se sentir cocufiés, mais à SUD-Rail, nous ne sommes pas naïfs et depuis le départ nous dénonçons ces menaces, aujourd'hui, malheureusement, les faits nous donnent raison... La direction SNCF du domaine Matériel a décidé d'appliquer la politique de terre brûlée. En effet, **Romilly, Oullins**, deux ateliers industriels historiques, deux régions différentes, mais le même destin : **la fermeture des deux établissements**. Pour les cheminots de ces ateliers, c'est une catastrophe ! Un drame humain ! Pour faire passer la pilule, la SNCF promet la construction de deux petits ateliers, dédiés uniquement à la réparation de pièces, mais implantés hors des ateliers existants. Pour SUD-Rail, c'est sur ces sites mêmes qu'il faut reconstruire ! Comme la semaine dernière où le Directeur du Matériel a dû rendre des comptes aux cheminots de Romilly, la direction devra faire face à la détermination des cheminots qui défendent l'emploi et l'outil de travail.

Edito (suite et fin)

IMC, Temps partiel, 52 RP doubles, RH0910, à n'en pas douter bientôt droit de grève et accident de Brétigny, la **direction accumule les procédures et les condamnations**. Le procès qui s'est ouvert dans le cadre de l'accident mortel sur un chantier de ballastage en 2012 en gare de Lyon-Part-Dieu revêt une importance toute particulière. La **SNCF « et » le directeur d'établissement de l'époque sont renvoyés en correctionnelle** pour avoir : « par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements et ayant entraîné involontairement la mort ».

Les mots ont un sens, et à l'heure de rendre des comptes, il ne s'agit plus de se cacher derrière l'entreprise en tant que personnalité morale, mais les personnes en responsabilité seront dans le box des accusés... Cela devrait amener à réfléchir celles et ceux qui appliquent aveuglément une politique de réduction des coûts et de suppression des effectifs mortifère.

SUD-Rail s'est constitué partie civile dans ce procès pour défendre les intérêts collectifs des cheminots et pour fournir les éléments nécessaires à faire la lumière sur les dérives consécutives à votre politique du risque calculé. La situation de dérive de la sécurité des chantiers sur le secteur de Lyon Part-Dieu avait été dénoncée dans les instances par SUD-Rail à maintes reprises avec la multiplication des incidents ou accidents graves qui avaient précédé cet accident mortel, et notamment le heurt d'un TGV par la grue d'une draisine en 2011 à Lyon St Clair. Ces alertes répétées n'ont malheureusement pas permis de sauver la vie de notre collègue, mais elles contribueront nous l'espérons à l'identification des responsabilités au plus haut niveau de l'entreprise et surtout à ce que les décisions qui s'imposent soient enfin prises pour que des drames comme celui-ci ne se reproduisent plus.

Les DET sont responsables de leurs actes !!!



Fidèle à ses principes vous pouvez compter sur SUD-rail pour ne rien lâcher. Tentez des choses, remuez la merde, bougez nos têtes pensantes, vous pouvez compter sur nous pour être à l'initiative. Alors si nous ne sommes pas sûrs de réussir à chaque fois, nous croyons néanmoins dur comme fer que les seules vraies défaites sont celles qui ont lieu sans combat...

Quand la SNCF se concurrence elle-même... Encore une fois...

La SNCF crée une filiale pour exploiter des trains de voyageurs en banlieue parisienne. La Tangentielle nord sera une ligne ferroviaire de type tram-train de 28km qui va relier Sartrouville à Noisy-le-Sec. Les travaux ont commencé en 2010 et la première partie devrait être opérationnelle en 2017. Afin de répondre à l'appel d'offres de ce projet, la SNCF a créé une filiale détenue à 49% par elle et 51% par Kéolis. Ce ne sera donc pas la SNCF et les cheminots qui exploiteront ces trains, mais bien une filiale de droit privé. Pourtant la SNCF avait créé il y a quelques années un nouveau grade de CRTT pour conduire ces tram-trains. Comme au Fret on voit bien que le transfert de charge des TB vers les TA n'est toujours pas suffisant aux yeux de la direction. Il faut donc aller encore plus loin, passer par la sous-traitance, loin du Statut et du RH0077, mais où s'arrêtera-t-on ? Cette filiale est particulièrement dangereuse, car si la SNCF avait déjà une filiale au fret qui s'appelle VFLI et qui est devenu en quelques années le troisième opérateur ferroviaire de marchandise en France, derrière Fret SNCF et ECR. Il n'existait pas de filiale de train de voyageurs hors TGV à la SNCF. Celle-ci devrait à n'en pas douter monter en puissance dans les années à venir. Mais c'est peut-être cela que sous-entend Pepy lorsqu'il parle de baisser les coûts de la SNCF de 30%. Le développement de la sous-traitance, c'est exactement l'une des pistes proposées par la loi du 4 août afin de réduire la dette du ferroviaire. Pourtant le service rendu ne sera pas le même, tant en terme de sécurité qu'en terme de qualité. Mais il est vrai qu'en ces temps de business, cela devient une préoccupation de plus en plus secondaire aux yeux de la direction de la SNCF.

Prochaine étape l'Ouest Lyonnais ?



La sécurité en danger...

La faute à qui ?

La sécurité en danger, c'est le titre de la lettre que les DET des différents établissements de la région ont distribuée à tous les conducteurs pour tirer le signal d'alarme suite à « *la dérive inquiétante du nombre d'événements sécurité ayant pu mettre en danger la vie des gens* ». Il est vrai qu'avec 26 Franchissements de signaux au niveau national depuis le début d'année dont 14 en mars les indicateurs sont dans le rouge. Notre région est malheureusement encore une fois dans le trio de tête avec 4 franchissements depuis le début de l'année.

Les DVL et les omissions d'arrêts explosent alors pour se donner bonne conscience chaque DET sort sa mesurette : accompagnement de tous les ADC avant fin mai en Rhône Alpes, questionnaire anonyme géré par une alternante sur PACA...

D'après la direction, il faudrait revenir aux fondamentaux métiers : la sécurité et l'application des gestes métiers, mais à aucun moment vous ne prenez en considération les fortes dégradations des conditions de travail des ADC. Augmentation de la productivité, EAS sur l'Ouest Lyonnais, EAS pour sauver des trains, manque d'effectif, JFC en diminution, étude ligne vidéo sont quelques exemples de la casse des métiers conduite que vous mettez en place avec les activités.

D'après cette lettre c'est donc aux conducteurs de se remettre en cause. Ce sont eux qui se relâchent « *Il est temps pour chacun de s'interroger sur ses propres pratiques afin d'éviter de nouveaux événements* » !

SUD Rail demande à la direction de s'interroger autant que les conducteurs sur ces pratiques. Mais à aucun moment vous ne prenez en considération les fortes dégradations des conditions de travail des ADC.

D'ailleurs de plus en plus d'ADC demandent à changer de métier ou quittent l'entreprise. SUD Rail ne vous laissera pas reporter la responsabilité de ces écarts sur les ADC , si vous voulez un retour à la sécurité il vous faut faire machine arrière :

la sécurité à un prix !!!

À presser toujours plus les conducteurs, la sécurité s'en ressent forcément. Mais nous savons bien qu'il s'agit juste d'une manière de faire culpabiliser les ADC sans aborder les vrais problèmes : les manques d'effectifs , la productivité , la monotonie . Même les formations sont reléguées au strict minimum :

- Les conducteurs arrivent difficilement à 2 JF par agent alors que 4 sont budgétisés chaque année.
- Les connaissances ligne en statique (vidéo, documents...) deviennent la norme , les JF sont utilisées pour faire de l'acquisition de nouvelles compétences ex : Sirius.

SUD Rail appelle tous les conducteurs à faire remonter à leur DPX ce qu'ils estiment dangereux dans leur travail, et à demander de vraies connaissances lignes sur le terrain.

Évolution des conditions d'évacuation et de transbordement des trains de voyageurs

Loin d'une « simple » mise en conformité avec l'arrêté du 19 mars 2012, les nouvelles procédures et chaînes de responsabilités envisagées par la SNCF témoignent d'une totale remise en cause des modalités d'application. L'entreprise entend généraliser une organisation qui risque fort de dégrader l'exposition au risque ferroviaire en diluant les responsabilités de chacun des intervenants. Là où le Chef d'Incident Local, représentant de l'Infra-Circulation et appartenant à la filière Transport-Mouvement, assurait le plus souvent l'ensemble de la coordination des opérations de transbordement, la direction veut désormais transférer la responsabilité soit directement au conducteur soit vers un dirigeant d'activité voyageur (dénommé Responsable de l'Opération).

La direction indique ainsi que le conducteur peut organiser seul l'opération de transbordement lorsqu'il « considère avoir la maîtrise de la situation ». Il s'agit là d'une tendance récurrente de la part de la direction de faire porter aux agents en opérationnel la responsabilité et la prise d'initiative et par conséquent de fragiliser l'application de procédures identifiées et maîtrisées, car au quotidien, très souvent le conducteur va se retrouver seul responsable d'une situation perturbée à haut risque.

C'est intolérable, SUD-Rail mettra tout en œuvre pour que l'agent de conduite ne soit pas le bouc émissaire de décisions managériales qui vont directement impacter la sécurité des usagers et des circulations !

Déshuntage X73500

7 déshuntages de zones de 1 à 27 secondes et une fermeture de PN par zone courte c'est ce qu'a provoqué la circulation du X73568 le 11/01/2015 entre Dax et Hendaye.

Depuis les directions de l'Infra, du Matériel et de la Traction se renvoient la «patate chaude».

Des essais ont été menés et comme ils sont mauvais, on fait souder les rails pour augmenter les pourcentages. Pendant ce temps, les X73500 continuent à circuler pratiquement partout en France sans qu'aucune mesure de précaution n'ait été prise sur notre région. Pourtant des déshuntages se sont déjà produits dans le passé. Les risques sont importants : rattrapage, heurt, nez à nez... mais nos dirigeants refusent de prendre des mesures préventives et appliquent la politique du risque calculé. Sans de rapides informations et de garanties, SUD Rail appellera au boycott de ces EM.

**ABRACADABRA :
disparition des ATER !!!**



Ecole TB initiale à Portes

Amis TA, sur ce coup, il faut bien l'admettre : seul SUD Rail vous défend. Lors de la dernière DP, nous avons été les seuls à militer pour une école TA/TB sur Portes. En effet, nous avons une vingtaine de noms de TA (CRML et CRTT) prêts à être nommés à Portes. Mais non : La direction et certaines OS n'ont pas confiance en la parole des TA. Elle pense que si un TA dit vouloir aller à Portes c'est juste pour avoir son examen TB, et ensuite refuser Portes et attendre une place à Lyon. Pour eux : un TA n'aurait donc pas de parole !!!

Sur ce sujet nous sommes les seuls à dénoncer une école initiale TB, qui va contre le parcours pro et les accords traction de 2007. Toutes les autres délégations se sont tues sur le sujet. La position de SUD Rail est clair : Les TA qui sont OK pour être nommés sur Portes doivent être prioritaire. Si les premiers sur le listing régional ne veulent pas aller à Portes il suffit de faire un avenant à l'accord et de prendre les suivants.

Flash Infos :

Une rumeur prend de plus en plus d'importance sur une hypothétique école TA/TB pour St Étienne . Pour SUD Rail les ADC de l'UP TER en attente de mutation pour l'ETSVL doivent être prioritaire. Cela prouve aussi que le problème concernant l'accord TA/TB doit être tranché en comité de suivi.

Contractuels

Un sujet qui embarrasse notre direction. Cette dernière aime entretenir le flou sur les agents relevant du RH254. Mais promis ils sont bien traités.

Pourtant quand nous évoquons des différences importantes de salaires sur les mêmes métiers, des problèmes de mutuelle complémentaire injoinable, des problèmes en médecine de soin ainsi que des entretiens annuels non tenus nos dirigeants n'ont comme par hasard pas reçu l'information.

LE CAPITALISME NE RECULE DEVANT RIEN !



Pour faire avancer le sujet merci de remonter les nombreux soucis que vous rencontrez aux représentants SUD Rail .

Agression CRTT

Depuis les dernières DP nous déplorons une nouvelle agression grave d'un ADC survenue le 17 mai en gare de Sain Bel.

Alors qu'il regagnait sa cabine, notre collègue s'est fait agresser par deux individus munis d'un cutter.

Bien que ses jours n'aient pas été en danger, les conséquences auraient pu être très graves .

C'est la 6 eme agression sur l'Ouest lyonnais.

Tous les CRTT ont déposé le sac pour que leur sécurité ainsi que celles des usagers soient assurées.

Les militants SUD Rail étaient bien sûr à leur côté.

Un droit d'alerte a été déposé et un CHSCT extraordinaire s'est tenu le lendemain.

Il reste à voir si la direction tiendra ses engagements, dans le cas contraire le droit d'alerte court toujours et des suites juridiques peuvent être engagées.

Depuis la mise en place de l'EAS et la désertification des gares sur ces lignes, l'insécurité ne cesse d'augmenter. Plusieurs ADC ont été victimes d'agressions, menaces, insultes. Certaines gares deviennent un lieu d'approvisionnement pour différent type de trafic.

Pourtant à l'origine les lignes de l'Ouest Lyonnais étaient réputées pour être tranquilles cela prouve que l'EAS et l'abandon des gares sont responsables de l'augmentation de l'insécurité.

ADC si une prochaine agression arrive sur la région nous devons tous être solidaire pour forcer la direction à prendre de vraies mesures pour assurer notre sécurité.

Oh qu'il est beau le lavabo ! Oh qu'il est laid le !



Après plus de 3 ans sans relâcher la pression, les toilettes de Brignais viennent d'être accessible au CRTT lorsque la gare est fermée. C'est une très bonne nouvelle, surtout pour le personnel féminin, mais bizarrement sur ce dossier la direction n'évoquait pas la discrimination féminine ...

Malheureusement le lavabo se situe lui, dans la pièce d'à côté. Et il n'est, pas accessible aux horaires où la gare est fermée !!!

Les CRTT n'ont donc pas la possibilité de se laver les mains. Encore 3 ans ? Ou notre présidente de CHSCT va vraiment s'investir pour le bien-être de ses agents ?

Déprime de traction...

La direction a décidé de manière unilatérale de faire une expérimentation sur les PMJT des roulements de l'UP TER. Comme par hasard cette expérimentation arrive au même moment que les Régio 2N et leurs primes ST. Les ADC de LPR qui sont déjà fort mécontents de voir leurs conditions de travail et leur charge partir ne peuvent accepter de voir leurs primes baisser au profit de leurs collègues de LYD qui en raison d'un système de prime de traction archaïque sont insuffisamment rémunérés. Ces derniers n'ont pas demandé de prendre l'argent de leurs collègues de LPR même s'il est légitime qu'ils soient correctement payés

SUD Rail demande donc à la direction de trouver une autre solution.

Suite à cette baisse, la direction nous affirme que les primes de LPR n'ont pas diminué. Si vous avez remarqué une différence dans vos primes depuis février, prévenez vos délégués SUD Rail. Il n'est pas normal de se faire voler de l'argent sous prétexte que le système de prime est mal fait !!!

Combien on coute ?

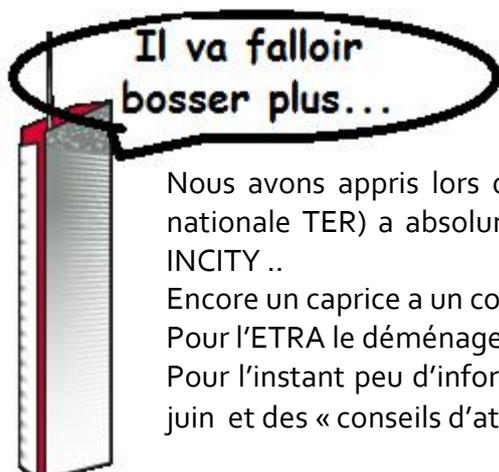
La délégation SUD Rail a demandé le cout des JS ADC facturé aux activités. Nous vous laisserons faire le ratio avec ce que vous touchez à la fin du mois, mais il est certain que celles et ceux qui ne cessent de nous dire qu'il faut faire des économies ont du souci à se faire si un plan réel est mis en place un jour .

JS TB voyages : 682 €/JS

JS TB Ter : 575 €/JS

JS TA : 400 €/JS

Du Haut de ma tour



Il va falloir
bosser plus...

....

Nous avons appris lors des dernières DP que le directeur de proximité (direction nationale TER) a absolument tenu à être installé dans le dernier étage de la tour INCITY ..

Encore un caprice a un cout exorbitant ... mais c'est vrai il faut faire des économies ! Pour l'ETRA le déménagement est prévu pour le 2eme semestre 2016.

Pour l'instant peu d'informations circulent mis à part des visites proposées le 8 et 9 juin et des « conseils d'ateliers » qui seront organisés avec les agents du siège .

La CUP de l'UP TER à l'affiche

Récemment les membres du CHSCT de l'UP TER ont été informés par la CUP qu'une affiche « diffamante » à son encontre a été distribuée dans les casiers de LPR .

Dans son mail adressé aux membres CHSCT la CUP indique que le sobriquet « Princesse Perrache » que SUD Rail a déjà écrit dans ses tracts y figure Accusation ? Apparemment non d'après le DET et la CUP. Nous leurs avons rappelé que ce « surnom » existait déjà bien avant que SUD ne le reprenne dans ses tracts et que nous n'admettons pas de fausses accusations.

SUD Rail dénonce et combat toutes les formes de harcèlement et discrimination, certes nos tracts ne sont pas réalisés pour plaire à certains dirigeants qui appliquent une politique de casse de nos conditions de travail et de notre entreprise publique. Néanmoins nous n'attaquons jamais ces derniers sur leur personne, mais sur leur fonction dans l'entreprise.

Nous assumons nos écrits et nos tracts sont toujours accompagnés de l'entête SUD.

Une nouvelle fois nous désapprouvons l'étude graphologique qui n'apportera rien mis à part un flicage des agents et augmenter leur colère. Seules de vraies actions de prévention et sensibilisation peuvent changer les choses.



Passerelle CRTT/CRML

Une fois de plus notre délégation est intervenue pour la création d'une passerelle CRTT/CRML . Notre RDET semble trainer des pieds pour la mettre en place. Pourtant les besoins en CRML sont importants, mais ce dernier préfère faire des embauches directes, on voit bien qu'il ne subit pas les conditions de travail de l'Ouest Lyonnais.

Malgré tout notre direction semble vouloir continuer à travailler le sujet, mais leur première préoccupation est purement économique: le retour sur investissement de la formation. Ils veulent donc qu'un ex CRTT soit bloqué 5 ans sur le grade CRML avant de pouvoir prétendre accéder à une école TB.

SUD Rail constate que plus le temps passe et plus le dédit de formation s'allonge, mais pour l'instant aucune passerelle à l'horizon.

Les GM de l'UP TER en colère!

Et ils ont de quoi, comme chez les ADC le sous-effectif est important .Plusieurs postes sont non tenus et des mutations sont bloquées. Nos collègues ne connaissent toujours pas leur période de congés d'été.

Après avoir voulu passer en force des roulements non conformes, la direction de l'UP a été contrainte de revoir sa copie et de présenter les projets aux principaux concernés.

Malheureusement notre cupette reste autiste et persiste à vouloir appliquer des Roulements hors RH .

SUD Rail a déposé une DCI pour défendre leurs intérêts.

Les Compte Epargne Temps : une bombe à retardement !!!!!!!

Le nombre d'adc ayant un CET est en constante augmentation, faute de pouvoir poser leurs absences certains les "épargne ". (Le cas des comptes Epargnes fin de carrière est différent)

Sur notre établissement cela représente 342 CET pour un total de 3654 jours .

Cela équivaut à 20 adc à temps plein pendant un an !!!!!



Taxis

Alors que la direction annonce vouloir faire des économies il y a un budget qui n'est pas touché par la crise c'est celui des taxis :

POR: 192 500€

LYS: 586 000€

UP TER: 642 000€

PNI PRI: 196 000€

Pour un total sur 2015 de 1 616 500€ non, non, vous ne rêvez pas : **plus de 1,6 million d euros de taxis.**

Pour Sud Rail la coupe est pleine, la direction doit arrêter de multiplier les taxis et reinternaliser cette charge de travail !!!!!

Portes

Effectifs:

le retour de 2 CRL du PRI non prévu il y a encore peu de temps va aider à passer l'été, SUD Rail ne partage pas l'optimisme de la direction sur le niveau de l'effectif.

Une fois de plus nous réclamons que ce soit la charge de travail qui se déplace et non que l'on détache des agents dans d'autres UP.

PRI: la grande escroquerie !!!

Ce PRI a été créé sur Portes pour compenser la perte de la réserve TGV. Un an après le PRI de Portes perd 4 ADC pour ne concerner plus que 2 ADC, mais pour combien de temps encore !?

C'est donc ça la parole de la direction une durée de vie de un an ?



Nouvelle organisation de OUIGO pour 2017

Extrait Interview Guillaume PEPY : Propos recueillis par Fabrice Gliszczynski et Philippe Mabile le 17/04/2015, Journal La Tribune :

Quelle est la prochaine étape de votre projet d'entreprise ?

Il faut accélérer l'adaptation de SNCF, car la «révolution de la mobilité» est une réalité. Par exemple, le covoiturage se développe, les bus longue distance vont se multiplier avec la libéralisation du marché des autocars prévue dans la loi Macron et l'aérien à bas prix triomphe en Europe.

Nous croyons totalement à l'avenir du train, s'il s'adapte.

Parlons tarifs justement. Vous avez lancé Ouigo, un TGV à bas prix, il y a deux ans. Quelle est votre stratégie bas prix ?

Nous allons investir massivement dans le TGV à bas prix. Nous sommes les mieux placés pour le faire. Nous ne pouvons laisser ce marché ouvert à de nouveaux opérateurs. Grâce à Ouigo, nous ouvrirons une nouvelle ligne vers Nantes en septembre 2016, puis Bordeaux et Rennes en 2017. Devraient également s'ajouter d'autres liaisons au départ des gares proches de Strasbourg et de Lille, puis d'autres lignes après 2020, pourquoi pas à l'international. Ouigo doit sa réussite à une excellente qualité de service.

Nous développons cette offre au sein de SNCF avec des cheminots, en remettant complètement à plat la façon de produire.

Notre offre à bas prix ne se limite pas uniquement à Ouigo. Elle concerne aussi Intercités, IDbus. La compétitivité de nos offres est la mère de toutes les batailles.

PEPY croit à l'avenir du train, mais la SNCF a un handicap de taille : **la dette de l'Infrastructure.**

M. Macron veut développer les autocars !

Plus d'autocars, c'est la fermeture de lignes ferroviaires, plus de CO₂ dans l'atmosphère, l'encombrement des routes (financés par les contribuables) et l'engraissement des sociétés d'autoroutes.

La concurrence dans le transport ferroviaire voyageur qui se profile sera-t-elle équitable avec par exemple la DB qui a vu sa dette Infra soldée par l'état allemand.

Pour ce qui est de l'ouverture de OUIGO sur le réseau Atlantique, là aussi l'infrastructure posera problème. En effet Sarkozy avait confié la construction des LGV Bretagne et Aquitaine à ses copains : Aiffage et Vinci.

Le système autoroutier appliqué au ferroviaire : concession d'exploitation de 50 ans les péages dans la poche des actionnaires.



Le système ferroviaire français est étouffé par la dette que l'état ne veut pas prendre à sa charge, c'est donc les cheminots et les voyageurs qui seront mis à contribution :

- Augmentation du prix des billets.
- Suppressions de milliers de postes de cheminots au statut
- Abrogation du RH 077 en 2014 (notez que l'encadrement qui travaille du lundi au vendredi sauf samedi Dimanche et fêtes, ne sera pas concerné).
- Gel des salaires au profit de primes en fonction des résultats. La prime OUIGO sera conditionnée aux bénéfices : TGV OUIGO supprimé pour cause de grève, ma prime chef !!!

Les cheminots ont eu raison de se mobiliser en juin 2014 contre la réforme du ferroviaire, malheureusement d'autres en ont décidé autrement ...

OUIGO se développera dans ce contexte, personne ne se plaindra que les voyageurs afflux.

SUD Rail conteste l'organisation actuelle de la production et la politique commerciale sur les autres TGV.

En 2017, SUD Rail vous laisse imaginer quelle sera la nouvelle organisation annoncée par PEPY...

Rappel de réglementation :

N'oubliez pas de remplir le cahier de dérogation dès qu'une journée, une fois finis est hors réglementation, quel que soit la raison. Ce cahier est épluché par vos délégués SUD Rail. Il peut obliger la direction à la modifier des journées si celle-ci sont plus de 5 fois en 1 mois en déroge.

Ce cahier est disponible auprès des GM de chaque site.

De même, n'oubliez pas de faire modifier votre FS...

Lorsque cette modification de FS arrive lorsque vous prenez un RHR. Si celui-ci tombe en dessous de 9h, vous ne pouvez pas avoir de nouveau RHR réduit pendant 3 JPT (celle-ci incluse). Même si un RHR réduit était prévu en grille !

En ce qui concerne le suivi du distributeur : il reste la règle ! Si la direction n'a pas réussi à vous former à temps et que vous ne pouvez pas effectuer une JS prévue au distributeur : **vous devez être utilisés dans vos horaires prévus initialement.**

**En cas de doute ou de problème demandez conseil
auprès d'un délégué SUD Rail !!!**

Rendez-vous

Posez vos questions DP et CHSCT...

Prochaine(s) DP :

18 juin
01 octobre
03 décembre

Merci de nous
faire parvenir
vos questions
au plus tard
deux
semaines
avant.

Nom : Prénom :
Adresse SNCF :
N° de Tel SNCF : Portable :
Mail :

- Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires :
- Je souhaite recevoir l'information Sud Rail par mail.
- 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@club-internet.fr Site Internet : www.sudraillyon.org



Publication réalisée
grâce à l'argent des
adhérents.