

Tract-ctions

Sud Rail UP LYON

L'information syndicale de l'ET Rhône-Alpes

Union
syndicale
Solidaires

DP/GTT



**...POUR SAUVER
LE STATUT
ET LE RH0077,
CHOISISSEZ BIEN
VOS DÉLÉGUÉS**



Union
syndicale
Solidaires

ÉLECTIONS DU 19 NOVEMBRE 2015

VOTEZ
Sud Rail





Billet d'humeur... ... Ou ce qui n'aurait pas dû être dit.

1 Il est désespérant de voir ce qu'est devenue notre entreprise, les ravages que la politique libérale a produits sur son système.

Dirigé par un président qui s'est augmenté substantiellement tandis qu'il prône la disette pour ses employés, il a supprimé des milliers d'emplois, tué un service public au profit d'un groupe mondial qui choisit de mettre ses priorités et ses investissements à faire autre chose que du transport public par rail. Pire il organise sa propre concurrence et fragilise un peu plus notre situation.

Nous attendons d'un chef de file qu'il défende bec et ongle l'entreprise pour laquelle il travaille. Lui n'est que servitude au monde libéral qui retire toute humanité au travail et transforme la valeur humaine en valeur marchande.

La SNCF n'a pas d'argent pour les travailleurs, mais elle en a pour investir des millions dans une entreprise de location de voiture ou dans de nouvelles compagnies de bus qui sont autant de poignards plantés dans le dos des cheminots.

La réforme du ferroviaire étant pour nos VRP du capitalisme la solution miracle, oui celle-ci sera miraculeuse et rentable, mais seulement pour une poignée qui s'engraissera sur le dos des usagers et des cheminots, au détriment

de la sécurité ferroviaire et de la santé des agents.

Ce que nous ne comprenons pas, c'est comment peuvent être accompagnées ces décisions scandaleuses par une partie des structures qui devraient les combattre. Sont-ils résignés ? Ont-ils un plan de carrière et/ou une part du gâteau à croquer ? Ceci nous dépasse.

Pour vous aider dans cette tâche destructrice, tous les moyens sont bons y compris la manipulation de certains de nos collègues ou organisations syndicales. Pour cela, vous espérez que l'organisation d'élection professionnelle anticipée, même si celles-ci sont faites dans des conditions déplorables, créera un rapport de force favorable à la signature d'accord de branche avec les "réformistes" qui pourraient vous permettre de mettre en place vos régressions sociales. Quelle honte ! Car plus le temps passe, plus ces maîtres du sophisme ont du mal à expliquer que la réforme est bonne, qu'elle ne va rien changer et qu'il fallait à tout prix l'accompagner.

Des suppressions d'emplois, des salaires bloqués, de multiples restructurations, une recherche de productivité exacerbée et enfin le statut dépouillé. C'est le bilan encore inachevé des superbes réformes passées et à venir, qui nous ont été



vendues jusqu'à maintenant, par ces organisations main dans la main avec la Direction et le gouvernement.

Alors oui, il est vrai que dans ces conditions la SNCF a tout intérêt à bâcler les élections et à les réaliser le plus tôt possible.

L'entourloupe est dure à camoufler, car il faut dire que la plupart du temps, le bilan local de ces organisations est proche du néant. Comme souvent, elles dissimulent leur trahison en sortant des tracts à foison au moment des élections où elles tentent de vendre du rêve sans dire les conséquences ou contreparties de leur position.

Il devient compliqué de faire illusion pour ces "collaborisations", il faut absolument faire ces élections avant que l'on traite de sujets où les cheminots vont perdre beaucoup.

La réglementation du travail, par exemple où ces partisans patronaux commencent à expliquer qu'il faudra faire des efforts. Cela nous rappelle tristement les réformes des retraites.

Le problème aujourd'hui c'est qu'ils ne négocient même plus comme ils disaient avant, mais se contentent juste de signer des chèques en blanc sans contrepartie.

Le moins-disant social est déjà la règle absolue chez le donneur d'ordre qu'est devenue la SNCF. Les filiales ont poussé comme des champignons et effectuent le travail qui était réalisé par des cheminots avec des conditions qui mettent en danger les salariés et usagers. Cela laisse présager le pire pour la future convention collective quand on sait que la convention du BTP a été étudiée !!!

La réforme qui divise et affaiblit le corps social cheminot est certainement un vilain cauchemar, ou une affabulation de ces gauchistes de SUD-Rail...

Le service public garant notamment de la sécurité ferroviaire et de la sûreté en plein VIGIPIRATE est préservé, voire en progrès...

Arrêtons-nous là car, contrairement à certains, nous ne croyons plus au père Noël et nous savons ne pas vivre dans le monde de oui-oui, au milieu des oui-bus, oui-go, oui-car, en attendant oui-ter et oui-fret.



GTT Traction, région de Lyon

Le 07 octobre se tenait le GTT traction régional. Ce GTT annuel réunit les activités, l'ETRA, l'ETSVL et toutes les OS.



Globalement la charge TGV, lissée sur l'année 2016 sera équivalente à 2015 sur l'UP Scaronne.

L'ouverture de l'offre OUIGO sur le Nord et l'Ouest profitera majoritairement à l'UP de Rennes.

Lyon Scaronne aurait 14 JS OUIGO en plus avec l'acquisition de la connaissance ligne Tourcoing.

Pour être à charge constante à Scaronne, l'axe Sud Est « rabotera » d'autres JS TGV, pour compenser les baisses de charges d'autres Établissements.

Cela se traduira par des entrées et sorties supplémentaires du TechniCentre de Lyon Gerland par les TB.

Pour rappel en 2013, la Direction et son syndicat nous présentaient une seule sortie le matin et rentrée le soir, sans conséquence sur la charge CRML.

Aujourd'hui la charge OUIGO Tourcoing/Rennes et Nantes remplacera des TGV « classique ». Alors contrairement à ce qui nous était présenté il y a 2 ans, au fur et à mesure de l'extension de l'offre OUIGO, à terme le risque d'une érosion sur la charge TGV CRML est bien réel.

Pour ce service les activités Voyage et TER ont annoncé une charge stable pour les CRML de Scaronne.

L'ouverture en totalité de la ligne Paris Strasbourg (LN 6) aura pour conséquence une baisse généralisée de la charge Rhin Rhône sur la 2e adaptation de l'année 2016.

Par exemple, les 6849 et 6831 ne rouleraient plus que le week-end. Cela aura un impact sur les roulements 100 et 101 qui se partagent la charge Rhin Rhône sur l'ETRA.

L'ETRA assure 45 % de la charge Lyon Paris. Il y aura en 2016 une dédicace des rames sur cet axe avec 25 % de crochets courts.



Comme bien souvent, aucun représentant intercités n'était présent. C'est le représentant TER qui avait quelques bribes d'informations.

En 2016, pour l'ETRA la charge intercités sera équivalente. À noter enfin l'arrivée des 75000 sur la ligne Valence Briançon et le retour des LYON/TOURS à LPR en X72500 à LPR.

En revanche sur les tranches Paris Vintimille/Briançon en traction électrique, malgré de nombreuses demandes des représentants SUD-Rail, dans toutes les instances, l'activité n'est toujours pas décidé à échanger les 22200 par des 26000.

L'accompagnement d'un conducteur par un dirigeant de l'activité intercités sur un Paris Valence pourrait faire prendre conscience à ces Messieurs de l'état de ces locomotives des années 70/80

Ne rêvons pas, aucun dirigeant de cette activité n'était présent à ce GTT, alors venir sur le terrain, la nuit... impensable.



Pour 2016 la charge devrait rester stable. Le PRI est composé de 13 ADC (2 à Portes et 11 à Lyon). Nous avons rappelé à la direction son engagement de revenir à un effectif plus important sur Portes.

Coté PNI les effectifs sont à la baisse suite à la fin de nombreux pilotages des trains des entreprises privées et aux acheminements par la route.

L'effectif sera de 158 ADC pour 2016 soit -10 ADC.

Une grande inconnue est le futur des PNI/PRI ainsi que l'affectation de la RAD Infra. L'infra (SNCF Réseau) et la direction de la traction (SNCF mobilité) ont signé un contrat de partenariat jusqu'à 2017. Ensuite les deux entreprises devront trouver un cadre « légal » concernant les mises à dispositions (ou pas) des ADC et même chose pour



l'affectation de la charge. En attendant, cette charge de 21 7èmes/semaine a permis de mettre de l'huile dans les rouages du parcours PRO.

Cette charge affectée exclusivement au 101B fera l'objet d'un débat en 2016 avec l'ensemble des TB des roulements 101B et 101.

Et dire que la réforme devait tout arranger...

ter

La future convention TER a été repoussée d'un an. Les élections régionales y sont pour beaucoup, les élus ne veulent pas faire campagne avec de moins en moins de service public proposé aux usagers et des projets EAS sur notre région. Cela laisse aussi le temps de la mise en place de notre future réglementation (CCN).

L'offre est stable, pour l'instant.

Détente horaire des trains Lyon/Genève pour cause de travaux.

Création de trains supplémentaires entre Lyon et Clermont, mais la charge sera assurée par Clermont.

Des trains supplémentaires seront mis en service pour la Coupe d'Europe et assurés en fac.

Expérimentation de temps supplémentaire «QUALi» (10 min) sur certaines sorties de dépôts/garage entre 6 h 30 et 9 h et 16 h 30 et 19 h.

Une expérimentation identique sera menée pour les mises à quai à LYD (H-15)

Côté matériel :

Montée en puissance des Z24500 sur l'axe Ly/Grenoble ce qui entraîne la perte de la compétence Dijon pour les ADC de GE et la compétence GE pour les ADC de Dijon. Ces pertes seront compensées par des glissements de charges que nous ne connaissons pas à ce jour.

Les Régio 2N seront progressivement déployés sur LPR/SAG ; LPR/Firminy ; St Étienne/Ambérieu.

Les 22200R seront récupérées sur les axes Lyon/Genève et le Sillon Alpin SUD.

Les Z23500 redéployées sur l'axe Mâcon/Avignon.

Effectifs :

Les DET des deux établissements ont confirmé ce que nous vivons tous sur le terrain : les effectifs sont insuffisants.

Sur l'ETSVL la sortie d'école est prévue pour fin septembre 2016. Le DET réalise seulement

maintenant qu'une école TB initiale est plus longue qu'une TA/TB ! Ce dernier souhaiterait des mutations (6), mais l'ETRA étant en sous-effectif, elles sont conditionnées aux résultats des écoles en cours qui ne sortiront pas avant mai 2016.

SUD Rail avait bien raison de demander en priorité des écoles TA/TB sur St Étienne et Portes.

Sur l'ETRA c'est la crise. L'UP la plus touchée est l'UP TER avec des manques d'effectifs importants à LPR et LBL. Cela devient aussi compliqué sur LYD où les montées à Scaronne ne peuvent pas être comblées par celles de LPR.

Beaucoup de retards aussi dans les formations notamment sur LPR et LYS (101B). De nombreux ADC n'ont pas toutes les compétences de leur roulement. Dixit le DET « Comblir les retards de formations est une priorité »

C'est là que l'entourloupe commence :

Notre DET et la CGT veulent faire monter de la charge TER (1/2 tour Dijon de LYD) au 101B de LYS. Et par décalage, faire monter de la charge à LYD en prenant un RHR Avignon du 172 de LPR.

Ces transferts entraîneraient la perte de la compétence Avignon au 172 de LPR ce que nous ne pouvons accepter.

Pourquoi augmenter la charge au roulement 101B qui subit un gros retard de formations ? Réponse : pour faire diminuer les inuts en semaine, mais alors les formations ils les font quand ?

Rappelons que pour la création du 101B, la direction de la traction avait accepté de fermer les yeux sur les TTo9 et TTo10 qui stipulent qu'il faut 70% de charge TGV dans un roulement pour avoir la prime TGV (EX taux K) sur toutes les JS en roulement. Malheureusement, cela prouve que Sud-Rail à raison de revendiquer le changement du calcul des primes traction.

SUD-Rail à une solution très simple pour « alléger » LPR : le retour du RHR AMB « prêt » par St Étienne lors de la perte des Tours !

Nous avons aussi demandé des mises en stages TA et TA/TB supplémentaire ainsi que la mise en route de plusieurs écoles TGV. Une deuxième école CRTT a été demandée par l'établissement à la direction de la traction.

Pour répondre à l'intox d'une OS en pleine campagne électorale: Ils oublient de préciser qu'en 2012 c'est le transfert de toute la charge OL chez les CRTT

Pour terminer, nous avons mis en garde la direction sur la qualité de formation des écoles ainsi que des conditions de travail et d'hébergement des stagiaires.

Scaronne

Lors des 4 commissions roulements correspondantes aux 4 adaptations de l'année (décembre, avril, juillet, septembre) les représentants SUD Rail réalisent un travail en profondeur sur le montage de certaines journées ainsi que sur la répartition des JS sur les 4 roulements de l'UP.

Les grilles de RP sont validées en décembre pour toute l'année. ce qui permet de compenser un peu les 4 adaptations qui viennent bouleverser les GPT.

Le problème c'est qu'aujourd'hui ces grilles de RP ne sont plus que théoriques.

En effet du fait du manque d'effectif, les ADC qui n'ont pas les compétences de leur roulement (19 ADC au 101B à la date du 01/10/2015) et les charges spécifiques de chaque roulement (charge OUIGO concentrée sur 30 lignes au 100A), oblige la commande à demander aux ADC, chaque semaine, pour ne pas dire chaque jour, à décaler leur RP.

Ce principe qui était exceptionnel par le passé (par exemple un malade de dernière minute...) est devenue la norme pour permettre de compenser le manque criant d'effectifs sur l'UP Scaronne et plus largement sur tout l'ETRA.

Est-ce normal d'être obligé de déposer un préavis de grève en

février pour obtenir une école TGV qui déjà au vu des projections de départs en retraite est insuffisante ?

EFFECTIF :

**UNE RÉUSSITE SUR LA FORME,
MÉFIANCE SUR LE FOND**



La direction de l'ETRA fait le grand écart entre la direction de la traction, qui décide des écoles TA et TA/TB, et l'activité voyage qui freine pour ouvrir de nouvelles écoles TGV, attendant que les ADC donnent leur lettre de départ en retraite, plutôt que de faire des projections. Quelles insouciances ?



Un ADC qui possède un CET bien fourni, cessera de conduire 1, 2 ou 3 mois après avoir déposé sa lettre de départ en retraite. Alors que pour former un ADC au compétences du 101B, il faut 6 mois. Cherchez l'erreur !!! Nous devons ajouter à ça, pour couronner le tout, le détachement de 5 ADC sur d'autres UP. Il nous reste à espérer que personne ne tombe malade. Dire que dans les autres UP, ils en sont au même point! Ce qui fait dire au DET que LYS est meilleur en effectif que LPR, et c'est pour cela qu'il faut que nous les aidions avec la charge TER.

Nous vous laissons apprécier cette analyse de la direction.

Résultat l'UP n'arrive pas à couvrir toute sa charge.

Sur la période d'été, JS en roulement non couverte par Scaronne :

TGV : 12

TER : 7

Inter Cité : 13

INFRA : 4

De plus, pendant l'été, 6 JS OUIGO ont été assurés par des ADC d'autres roulements, ils auront donc participé aux bons résultats de l'activité OUIGO... €€€

Cet article serait incomplet si nous omettions de dire que les variables d'ajustement notamment les week-ends sont les CTT et les conducteurs occasionnels.

Pour Sud-Rail, la solidarité est nécessaire entre les différentes UP, mais lorsque la pénurie d'ADC est voulue par la Direction, c'est à elle de faire des efforts, en demandant le retour de tous les conducteurs en détachement, en faisant appelle, le temps nécessaire à la formation de nouveaux conducteurs, à des détachés. Mais ce n'est surement pas en accablant encore plus ceux qui souffrent au quotidien !

...J'AI UNE BONNE ET UNE MAUVAISE NOUVELLE :
COMME CETTE ANNÉE L'ENTREPRISE A FAIT DES GAINS DE PRODUCTIVITÉ
CONSEQUENTS, VOUS TOUCHEREZ UNE BONNE PRIME... MAIS, POUR
ÊTRE ENCORE PLUS COMPÉTITIFS L'ANNÉE PROCHAINE, NOUS AVONS
DÉCIDÉ DE VOUS LICENCIER! ...

...ça, c'était la
mauvaise nouvelle....



Adieu princesse Perrache!!!

Le CUP de l'UP TER vient de changer au 1^{er} octobre et tout le personnel de l'UP TER viens de recevoir une lettre nous en informant et reprenant son bilan.

Nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec le bilan idyllique qui est fait !

Effectivement, votre prédécesseur a laissé un bilan plus que moyen. Mais contrairement à ce que vous avez écrit, le vôtre est loin d'être meilleur...

La mise en place de l'EAS pour sauver de trains est tout de même la raison qui vous a parachuté chez nous ! Le sous effectif chronique est aussi ce qui aura marqué vos années de règne.

En effet, avant votre passage chez nous l'effectif était « en adéquation », puis notre syndicat vous a alerté qu'il fallait faire des éco-

les avant qu'il ne soit trop tard, mais vous ne nous avez pas pris au sérieux. Maintenant la situation au niveau des effectifs est catastrophique et c'est le moment pour vous de partir...

C'est faux, votre règne n'a pas été celui du dialogue social, mais plutôt du « monologue ». Et tous ceux qui ont osé vous tenir têtes ont subis pressions et sanctions!

Votre « dialogue social » a même réussi à provoquer un mouvement asyndical sur Perrache ! Du jamais vu !!!

Le proverbe disant que l'on sait ce que l'on perd, mais pas ce que l'on gagne est vrai : on sait qui on perd !!! Vous comprendrez donc que vous n'allez pas nous manquer.

Taxi

Depuis que la Direction des achats de la SNCF a décidé de faire encore un peu plus d'économie, le « gâteau » taxi lyonnais a été divisé en 2 pour notre établissement. On l'a tous remarqué, la nouvelle compagnie n'est pas aussi fia-

ble que l'ancienne. Mais elle est moins chère...

Cette économie de « bout de chandelle » a tout de même un cout ! Depuis le début de l'année, elle a généré au moins 13 suppressions de train et 28 retards !

75 000 SUITE ET FIN???

Après 2 ans d'interruptions, la Direction de l'UP nous annonce le redémarrage des formations Engins Moteurs 75 000.

Les engins moteurs arrivent au compte gouttes (il y en a qu'un pour l'instant à Portes ,les autres devant arriver bientôt)

Pourtant, un obstacle demeure présent et il est de taille : les 75000 ne sont toujours pas inscrits sur les RT de la ligne de BRIANÇON.

La direction de l'UP nous annonce que les EM ne seront pas inscrits avant leur mise en service. Alors comment allons-nous pouvoir circuler ? La Direction de la Traction travaille sur le sujet.

SUD Rail ne laissera pas faire n'importe quoi sur le sujet il faudra une procédure simple et qui ne soit pas gênante pour les ADC.



EAS: l'escroquerie!

Souvenez-vous, tous nos dirigeants en train de nous dire le cœur sur la main « promis juré l'EAS c'est juste pour sauver des trains. » Un an plus tard, les élus du CER viennent de recevoir un dossier qui sera présenté à la plénière du 22 octobre. Ce dossier est intitulé : nouveau projet de service des territoires. À l'intérieur, nos dirigeants après avoir fortement diminué les effectifs ASCT parlent de sauvegarde des recettes... On se dit super ils vont peut-être enfin remettre plusieurs ASCT sur les trains, fini les UM de 24500 avec un seul ASCT...

Et bien non ! Ils veulent proposer un « nouveau » modèle de service pour soi-disant rendre plus efficace la relation client, mieux lutter contre la fraude.

Ils ont décidé de classer en 2 types les lignes de la région :

Les lignes « corridor »

Extraits du document :

« Les caractéristiques des lignes corridor sont les suivantes :

- Il s'agit de lignes à forte fréquentation (les premières lignes de la Région Rhône-Alpes en trafic) ;
- Elles transportent une part importante de clientèle occasionnelle ; à ce titre, elles sont fortement contributrices aux recettes du TER ;
- Les trajets sont relativement longs (> 1 heure) ;
- La politique d'arrêt est adaptée sur des missions intercity impliquant un faible renouvellement de clients en cours de parcours ;
- Ces lignes sont d'ores et déjà concernées par une concurrence intermodale (covoiturage) (OUICar, IDVROUM, filiales SNCF par ex) qui risque de s'amplifier avec l'arrivée des cars longue distance (OUIBus filiale SNCF par ex). »

TER Rhône-Alpes souhaite mettre en place, sur ces lignes un service dit « Corridor », pour permettre de fidéliser la clientèle (notamment occasionnelle) et sauvegarder les recettes.

Les lignes périurbaines

Avec de l'EAS surtout aux heures de pointe ! Contrôle par des brigades LAF basé sur ce qui se fait sur l'Ouest Lyonnais.

Quelques extraits du document :

« Il ne sera donc plus nécessaire d'accompagner systématiquement les trains les plus chargés à arrêts fréquents, pour lesquels le contrôle à bord est inopérant. »

« Le conducteur est un acteur du service attendu par la clientèle. En situation normale où en cas de retard et de perturbations, les clients seront principalement informés par le SIVE, Système d'Informations Voyageurs Embarqué. »

« Le conducteur de train utilisera les annonces préenregistrées dans le SIVE ou pourra prendre la parole pour informer les voyageurs de la nature du problème rencontré et de la durée prévisible de la perturbation. »

Un peu plus d'un an après l'EAS pour sauver des trains nos dirigeants nous montrent qu'ils sont des menteurs !

Depuis le début SUD Rail a toujours dénoncé la mise en place de l'EAS pour sauver des trains qui n'étaient qu'une étape pour généraliser l'EAS sur notre région.

Vouloir mettre en place l'EAS sur les trains périurbains les plus chargés et à arrêts fréquents c'est mettre délibérément en danger les usagers ainsi que les ADC.

Après avoir dilapidé les effectifs ADC, augmenter la productivité nos dirigeants n'ont aucun scrupule à vouloir déployer l'EAS.

Sud-Rail qui lutte depuis de nombreuses années sur le sujet (grève, rassemblements, pétitions avec les usagers, juridiques) ne laissera pas nos dirigeants et élus du conseil régional casser notre métier et nous mettre en danger !

Expression directe. L'ADC s'exprime...

Quelques derniers mensonges et puis s'en va....

Qui n'a pas récemment reçu dans son casier une pleine page d'écriture signée de la désormais ex-Cup de l'Up Ter Ly ?

Personne.

Tout le monde semble bien avoir eu la malchance de recueillir cette fabuleuse littérature...

... moitié lettre d'au revoir (nombreux auraient préféré d'adieu...), moitié recueil d'éloges pompeux mettant en valeur le bilan à priori très positif de celle qui, à la lire, aurait tout donné pour l'UP et son personnel.

La réalité de ces quelques années (en fait à peine plus de 2ans, ce qui aura suffi à beaucoup...) passées en compagnie de cette personne étant tout de même significativement différente de ce qu'on peut lire dans son dernier roman, il me paraît nécessaire de revenir sur quelques éléments factuels, dont la romancière (qui se décrit comme quelqu'un de respectueux, proche des agents en général et de l'humain en particulier et qui va même jusqu'à écrire qu'elle est fière de ce qu'elle a fait et que sa « mission est accomplie »), est l'origine.

=> Participer activement à déguiser les TER de l'ouest en Tram train pour pouvoir les faire conduire à des CRTT payés une misère, au RH sédentaire et en EAS c'est être proche des agents et avoir le souci de l'humain ?

=> Avoir trainé les pieds des années avant de daigner enfin faire le nécessaire pour que les CRTT, hommes et femmes, bénéficient de toilettes sur leur lieu de travail c'est être proche des agents et avoir le souci de l'humain ?

=> Idem pour leur local de PS qui n'était qu'un placard à balai avant l'attribution de nouveaux espaces suite à d'innombrables interventions en CHSCT. C'est ça être proche des agents et avoir le souci de l'humain ?

=> La romancière était tellement proche des agents et avait tellement le souci de l'humain, bref elle a tellement fait du « bon travail » que de nombreux agents (cadres, conducteurs...) ont quitté l'UP ou demandé à la quitter pour retrouver une situation plus normale.

=> Aucune formation engin et ligne n'est anticipée lors des montées en roulement, pourtant il est prévu que celles-ci puissent commencer 6 mois avant la date de montée en roulement, mais il est vrai que quand on informe systématiquement les adc de leur montée la veille du changement de service voire pas du tout, on est bien loin de l'anticipation... c'est ça être proche des agents et avoir le souci de l'humain ? Accomplir sa mission ?



=> Les formations région 2n programmés aux adc à la dernière minute sans savoir si l'engin est disponible ni s'il fonctionne... C'est ça accomplir sa mission ?

=> Imposer des JS où la répétitivité est extrême, où il est impossible de manger ou faire ses besoins sans mettre les trains en retard, c'est être proche des agents et avoir le souci de l'humain ?

=> Dire aux dizaines d'adc, quand, ensemble, ils viennent parler de ces anormalités, qu'ils n'ont qu'à changer de métier ou quitter l'entreprise si le « régime princesse LPR » ne leur convient pas et que, quoi qu'il en soit, ils n'ont pas intérêt à s'arrêter sinon... c'est être proche des agents et avoir le souci de l'humain ? C'est ça « accomplir sa mission » de présidente de CHSCT ?

=> Osez écrire maintenant qu'un « travail sur le déménagement de l'UP LPR est en cours » alors qu'il y a quelque mois c'est cette même chef d'UP qui demandait le financement pour la rénovation du rez-de-chaussée de l'UP (et il n'était question que de ça) pour environ 500 000 €... !?? C'est ça accomplir sa mission ?

=> C'est sûrement une excellente atmosphère de travail et un bien trop grand souci du bien-être des agents et de l'humain qui entraînent l'explosion des arrêts maladie et des temps partiels comme on le constate sur l'UP depuis quelques années (le seul remède mis en place

par la romancière est de faire contrôler systématiquement tous ceux qui sont en arrêt de travail, mais c'est sûrement ça aussi être proche de son personnel).

=> Réduire les effectifs au point qu'il est presque impossible d'obtenir des congés en dehors de ceux attribués par l'application du protocole congé c'est « remplir sa mission » et se soucier de l'humain ?

=> Afficher des chiffres et des commentaires nauséabonds sur le bureau du GM stigmatisant la situation des agents chaque mois en expliquant que s'il y avait eu moins de MA, DC, DD et autres on aurait pu accorder plus de congés blablabla... Bref, monter les gens les uns contre les autres au cœur d'une situation pitoyable organisée seulement par celle qui ment tout le temps, c'est être proche des agents et avoir le souci de l'humain ?

=>.....

Et bien non ! Mme l'ex CUP, pour beaucoup d'agents comme pour moi, un cadre respectueux, proche des agents et de l'humain ne se comporte pas de la sorte.

Contrairement à ce que vous affirmez élogieusement il n'y a vraiment pas de quoi être fier d'un tel bilan qui est d'une triste médiocrité.

Pour Sud-Rail, le combat contre la pression managériale est une préoccupation constante, aidez-nous à lutter contre ce fléau en vous rapprochant de vos élus Sud-Rail, afin que nous puissions ensemble construire un rapport de force qui mettra un terme à ces comportements.



Sans chemise, sans pantalon...

La direction d'Air France exerce une violence sans précédent sur tous celles et ceux qui au quotidien font la richesse et la renommée de cette compagnie. La succession, ces dernières années, des différents plans d'austérité, a conduit à une forte pression managériale, un chantage à l'emploi, une baisse du niveau de vie dans tous les secteurs métier, une révision des accords collectifs à la baisse, la casse des collectifs de travail...

Dans notre entreprise aussi, nous faisons le même constat. Le dialogue social consiste à nous recevoir, ne pas nous écouter et surtout, même si nos propositions sont de bon sens, ne jamais les mettre en place ! A croire que les directives du patron est de toujours jouer les autistes.

À force de prendre des décisions néfastes pour les cheminots sans tenir compte de leur ressenti, l'absence d'un vrai dialogue frustrer l'ensemble des salariés et crée un sentiment d'incompréhension. Cette violence managériale engendre un sentiment de violence chez les agents. Cette rage s'accroît à chaque régression sociale.

Pour le moment les cheminots la gardent au fond d'eux, mais qui sait si un jour nos dirigeants ne pourraient pas à leur tour en perdre leur chemise ?



Refus de service --A--Service refusé

C'est arrivé à beaucoup d'entre nous de se faire menacer d'un « refus de service » par le permanent si nous refusons une modification non prévue lors de notre commande.

Lors des dernières DP, SUD Rail a voulu savoir si beaucoup de ses refus de services remontaient aux oreilles de notre direction. Et bien la réponse fut : non, très peu ! Ce qui prouve bien que les conducteurs qui refusent ses modifications sauvages sont dans leur droit !!!

Les permanents et surtout leur DPX, au lieu de nous expliquer la situation et de nous demander de leur rendre service préfèrent nous menacer, souvent pour couvrir les erreurs des autres services !

SUD Rail, une fois de plus dénonce ce management !

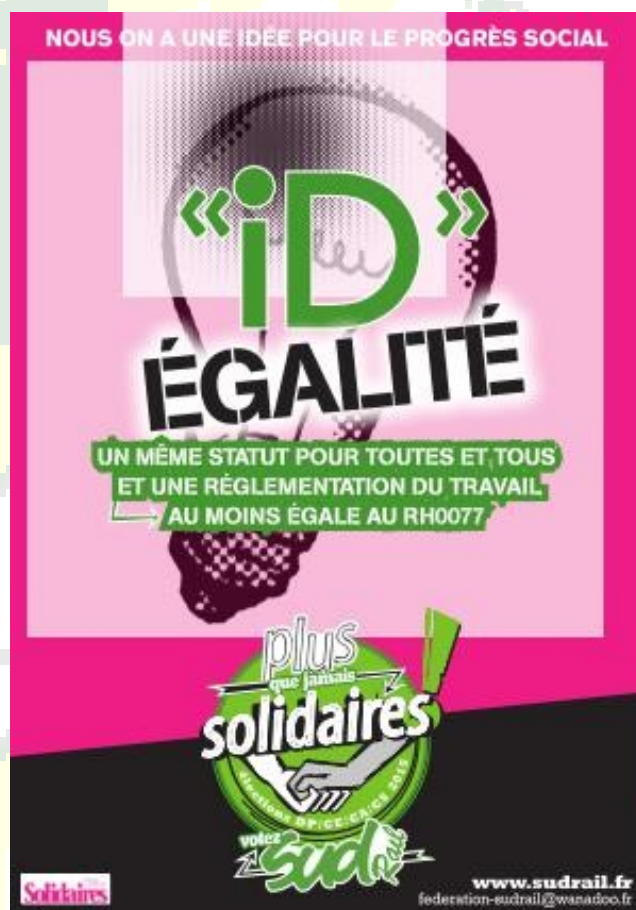
Nous vous rappelons que malgré la défaite de la direction sur le sujet IMC, elle continue de ne pas donner la prime lorsqu'une modification de commande ne touche pas les PS et FS. Garder bien vos modifications, elles pourront servir pour faire valoir vos droits. Car non seulement la direction ne respecte pas la décision de la plus haute juridiction française, mais elle ne respecte pas non plus la position qu'elle défend.

Pour toute modification de commande qu'elle touche ou non aux PS ou FS l'IMC doit être attribuée. Faites vous respecter et garder toutes vos commandes ou l'on vous a refusé l'IMC.

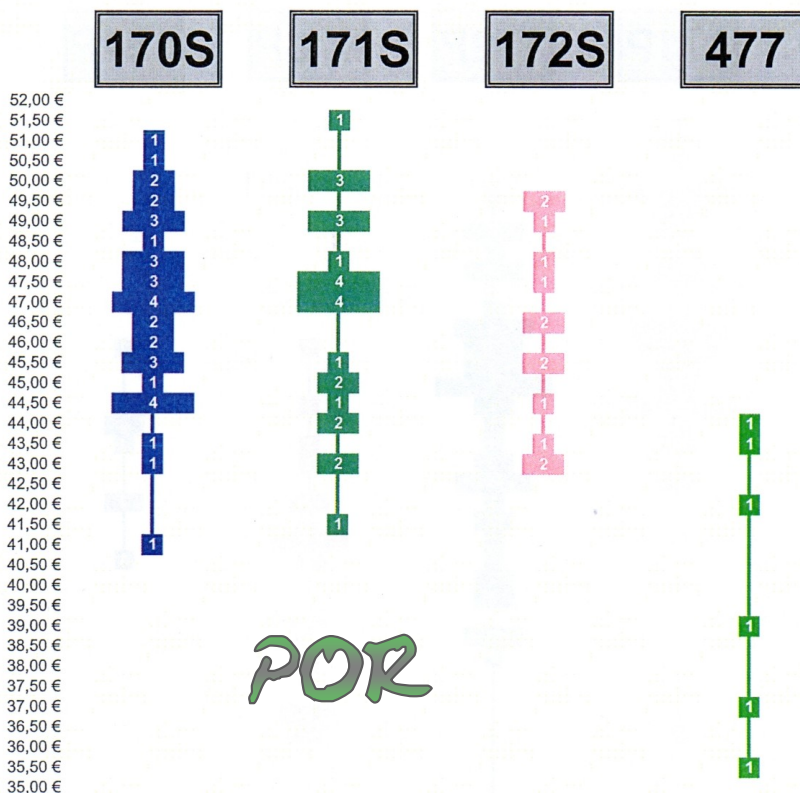
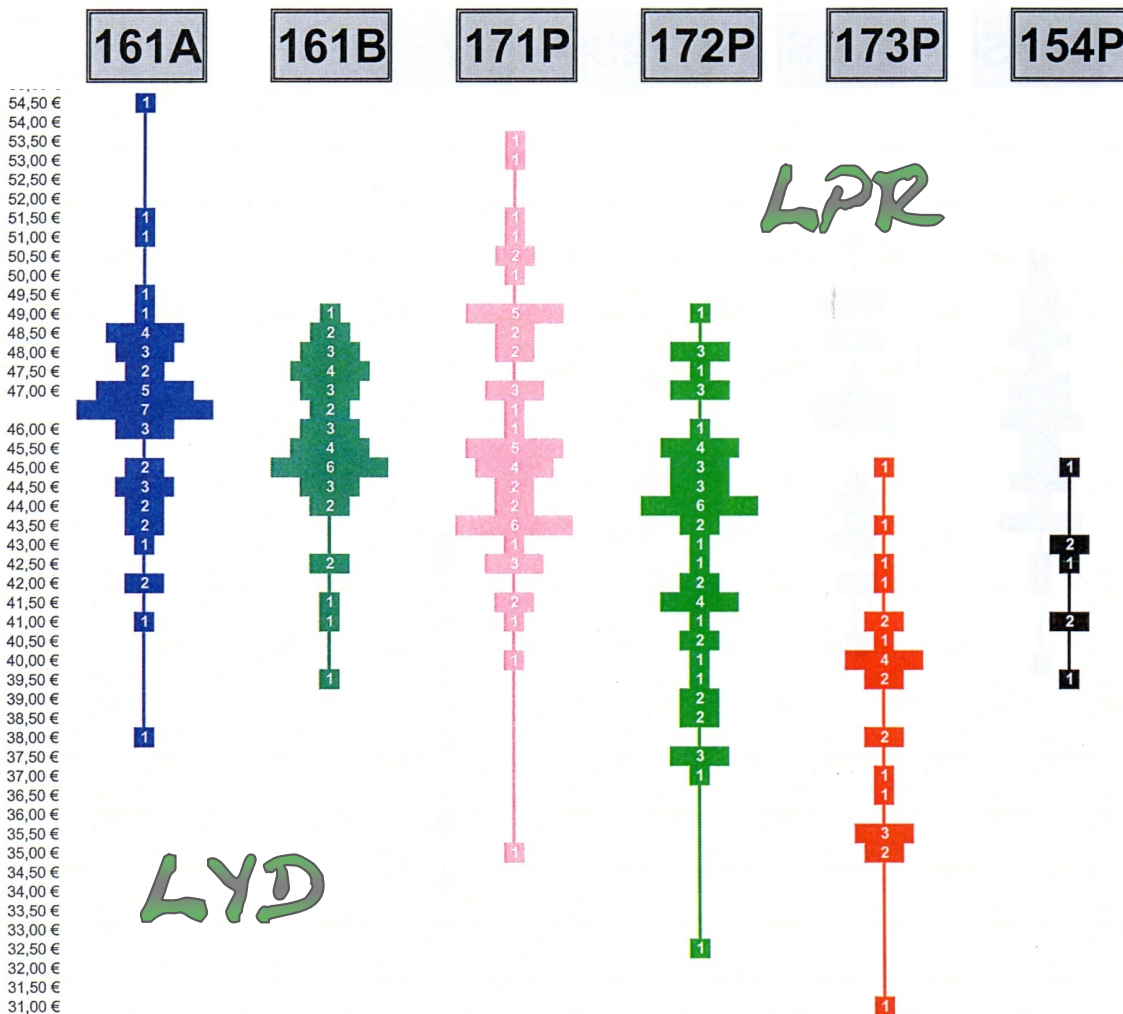
Des chiffres!!!

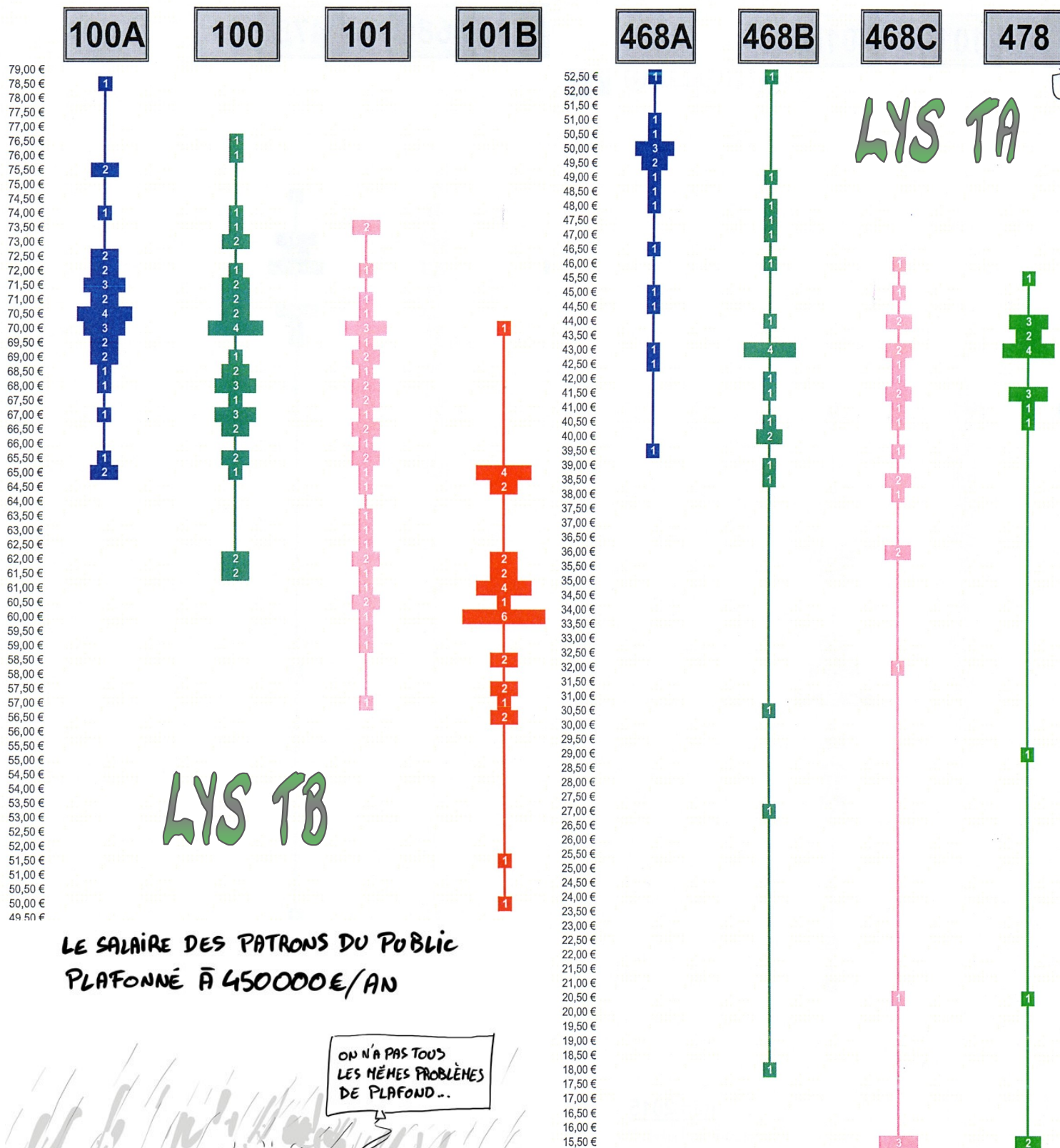
Moyenne Kilométrique réalisée journalière			
	POR	LYS SNCF VOYAGES	TER LYON
A fin Mai 2015	262.8	582.2	240.2
Afin juin 2015	265.2	582.8	239.7
A fin juillet 2015	267.3	582.1	240.5

DEROGATIONS			
UP	RLT	MAI 2015	JUIN 2015
PORTES	170S	13	18
	171S	4	9
	172S	9	9
	FAC	7	33
SCARONNE	100A	41	54
	100	50	43
	101	37	32
	101B	12	13
	FAC	9	4
PNI	190I	20	33
	FAC	40	48
TER LYON	161A	19	19
	161B	20	38
	171P	17	39
	172P	24	33
	173P	5	7
	FAC	5	15



Absences refusées (ETRA/mois)					
	LPR	LYD	LYS	CRML	POR
06/2015	136	34	148	13	15
07/2015	108	46	87	23	19





LE SALAIRE DES PATRONS DU PUBLIC
PLAFONNÉ À 450000€/AN



NOUS NE SOMMES PAS DES « RESSOURCES HUMAINES »

SORTEZ DU TROUPEAU. ASSUMEZ VOTRE CONSCIENCE :

Sud Rail

Union
syndicale
Solidaires

Le 09/10/2015

Monsieur RABIER Raphael
DET de l'ET Rhône Alpes.

Objet : Préavis de grève

Monsieur,

La rencontre du 30 septembre 2015 dans le cadre de la DCI déposée le 27 septembre 2015 n'a pas apporté de réponses aux interrogations et revendications des cheminots de l'ETRA.

C'est pourquoi, l'organisation syndicale Sud-Rail, conformément à l'article L 2512-2 du code du travail, vous dépose un préavis de grève qui débutera le :

Vendredi 16 octobre 2015 à 6 h jusqu'au 14 décembre 2015 à 10 h

Ce préavis couvre l'ensemble de l'ETRA et ceux appelés à les remplacer.

Ce préavis est motivé par les revendications suivantes :

- Manque d'effectifs pour couvrir la charge sur l'ETRA.
- Arrêt des circulations EAS.
- Attribution de l'IMC.

Dans l'attente, recevez Monsieur, nos salutations syndicales.

Jean François ROGEON

