

Tract-ctions

Sud Rail ETRA

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



**9 MARS:
GRÈVE HISTORIQUE!
31 MARS: ON TRANSFORME
L'ESSAI!**

***Le 31 Mars 2016
à 13h30***

Manufacture des Tabacs

Soyons nombreux

SUD-Rail



Billet d'humeur...

... Ou ce qui n'aurait pas dû être dit.

Déclaration en DP du 25 mars 2016

Monsieur le Directeur,

Mercredi 9 mars, plus d'un cheminot sur deux de l'entreprise historique et des entreprises ferroviaires privées étaient en grève contre le projet de décret-socle du gouvernement visant à casser la réglementation du travail à la SNCF et à instaurer le dumping social généralisé dans le secteur du rail.

Deux jours après cette démonstration de force, le gouvernement nous a adressé une deuxième version du projet de décret-socle qui vient confirmer le recul social pour les travailleurs du rail.

Pour SUD-Rail et les grévistes du 9 Mars, la réglementation du travail en vigueur à la SNCF doit être transposée dans le décret-socle fixant à minima les conditions de travail de tous les salariés du secteur ferroviaire car c'est ça le progrès social ! On est loin du compte !

Parallèlement, L'Union Syndicale Solidaires, dont fait partie SUD-Rail, ne peut que

constater la régression sociale qui accompagne cette logique de compétitivité, dans laquelle s'inscrit ce projet de décret-socle. Nous la retrouvons dans la loi El-Khomri, et c'est pour cela qu'une grande majorité des grévistes se sont joints aux manifestations et aux rassemblements du 9 Mars.



Sachez que les cheminots sauront amplifier, durcir et se mobiliser pour que le gouvernement retire ses projets antisociaux, décret-socle et loi El-Khomri. Il faut aussi que la direction réponde aux justes revendications en

matière de temps de travail, d'emplois, de salaire et de conditions de travail, qu'elle arrête de supprimer des lignes, de fermer des gares, et garantisse un service public de qualité.

Meurtri dans notre chair de cheminot, devant les fuites qui sortent dans la presse concernant l'affaire Brétigny, Guillaume Pépy ne peut que démissionner pour laver l'affront fait à tous les travailleurs du rail. Car La SNCF aurait « tout fait pour manipuler » l'enquête judiciaire. Selon le Canard Enchaîné qui révèle l'affaire dans son édition datée du 27.01.16, les trois juges chargés de l'instruction avaient placé sur écoute téléphonique les collaborateurs de G.Pépy, le président de l'entreprise. Il en ressort que les agents entendus comme témoins étaient « briefés » par le service juridique de la SNCF pour répondre aux questions des policiers et des magistrats. Pire, on a appris récemment qu'il leur était demandé de ne pas fournir ou même de cacher certaines preuves accablantes pour l'entreprise.

On touche là au cœur du système que nous dénonçons depuis longtemps à la SNCF : l'impunité dont croit pouvoir jouir l'encadrement. Et oui, même vous Mr le directeur, un jour il faudra rendre compte de vos actes ! Par exemple pour l'EAS en Rhône-Alpes qui selon vos propos ne devait pas aller plus loin que « sauver des trains », alors qu'aujourd'hui nous nous trouvons à l'aube de sa généralisation sur

notre région ? Comment allons-nous pouvoir encore croire en vos paroles ?

Que pensez des activités qui prennent de plus en plus la main sur le domaine Traction quitte à faire abstraction des règles élémentaires de sécurité. Le Projet de Service du Territoire en est le parfait exemple : TER veut supprimer les ASCT à bord des trains les plus fréquentés de notre région ! Plutôt que de vouloir inventer un nouveau métier de conducteur référent périurbain, qui assurerait les missions de conducteur, agent d'escale, agent LAF, agent EAR, super réserve, agent sûreté, chauffeur de camionnette, gestionnaire des moyens et nous avons certainement oublié des missions... la direction TER Rhône-Alpes ferait mieux d'apprendre à calculer les effectifs ADC pour pouvoir assurer le plan de transport commandé par le conseil régional.

En plein renouvellement de la convention cela ne fait qu'augmenter l'insatisfaction de l'Autorité Organisatrice et surtout des usagers !

Des plans de transport, faute d'ADC, personne ne peut le comprendre, surtout que vous ne pourrez pas dire que nous ne vous avons pas alerté sur le sujet !

Aujourd'hui le conseil régional réclame une compensation financière de 15 à 20 millions d'euros suite au plan de transport supprimant 21 TER sur notre région. Pour payer ces pénalités, allez-vous libérer des étages de votre grande tour qui vous déconnecte encore plus du terrain ?

Déclaration en DP du 25 mars 2016 (suite)

Sûrement pas, ce sont toujours les mêmes qui trinquent. Il est grand temps que vous stoppiez votre politique d'entreprise dévastatrice et que vous preniez en compte les revendications des cheminots qui contribuent à la production !

Nous venons d'apprendre le retrait définitif de la conduite d'un jeune CRML. Sud-Rail trouve la sanction très lourde surtout que les points de dysfonctionnements de manquent pas ! Aujourd'hui on essaye même plus de donner une chance à un ADC qui a eu un évènement sécurité.

Auparavant des mesures étaient prises pour donner une nouvelle chance... D'ailleurs, nombreux sont ceux qui ont fini par la suite dans l'encadrement... Quelles sont les sanctions pour les dirigeants qui sont censés calculer les effectifs ? Qu'en est-il pour les dirigeants qui obligent les cheminots à se taire face à la justice comme à Brétigny ? Qu'en est-il avec les dirigeants qui mettent en demeure les ADC qui font usage de leur droit de retrait sur des EM défaillants ?

L'ADC est la dernière boucle de rattrapage pour assurer la sécurité des circulations, il doit observer la voie et appliquer ses procédures de sécurité et non pas s'occuper des personnes à bord du train, sur les quais ou faire de la LAF ou de l'information. A trop vouloir en faire, on le fait mal. La sécurité ne s'improvise pas Mr le Directeur !

Le 22 mars lors de la séance plénière du CE mobilité Rhône-Alpes, il a été mis au vote un nouveau projet de découpage des CHSCT sur le périmètre du CE. Ce projet qui valide la fusion des CHSCT Traction de Perrache et Part-Dieu a été voté par la CFDT, l'UNSA et la CGT ! Seul SUD Rail a voté contre cet accord qui va faire perdre 3 membres CHSCT sur l'UP TER pour défendre les conditions de travail des cheminots. Nous ne comprenons pas et n'acceptons pas un tel recul dans la défense des cheminots de l'ETRA contre quelques « miettes » promises.

Le 31 mars, nous serons de nouveau dans la rue, encore plus nombreux à nous battre contre la loi El Khomri, contre ce décret-socle au rabais et contre la politique de la direction néfaste pour les cheminots et pour la SNCF.

Car il n'y a plus de temps à perdre, la fédération SUD-Rail appelle les cheminots à se mobiliser pour défendre leur réglementation.

C'est maintenant qu'il faut se battre et prendre en mains notre lutte !

Le patron n'assume pas ses responsabilités

Même si la direction a du dialogue social plein la bouche, la réalité est toute autre.

Dans les faits, elle n'accorde pas la moindre place au dialogue et le comportement des dirigeants en dit long sur le respect qu'ils portent aux cheminots et à leurs représentants. Nous ne cessons de le dénoncer !

Pépy & Co ont décidé que les Directeurs d'Etablissements ne siègeront plus en DP. Notre DET étant un bon petit soldat, il a décidé de ne pas aller contre cette décision (alors que d'autres directeurs continuent de prendre leurs responsabilités).

Cette instance est pourtant le lieu où les délégués du personnel font remonter les réclamations individuelles et collectives des agents. Snober cette instance revient à faire un bras d'honneur aux cheminots qui ont été nombreux à voter lors des dernières élections professionnelles !

Alors qu'il est déjà bien loin de la réalité du terrain et des problématiques rencontrées par les agents, notre patron a donc fait le choix de franchir un cap supplémentaire en s'enfermant encore un peu plus dans sa nouvelle tour d'ivoire !

M'ACCUSER DE NE PAS RESPECTER
LE DIALOGUE SOCIAL ALORS QUE J'AI
DIT BONJOUR!



RESASSE
PAS
GEORGES,
TU TE FAIS
DU MAL!

Ci ave si mort...

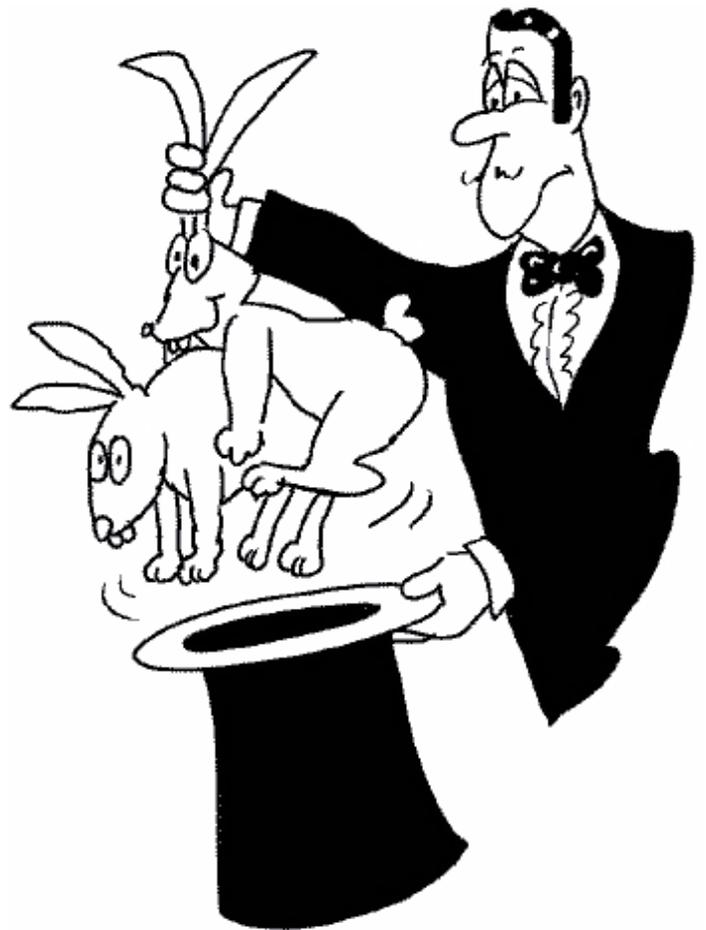
En difficulté pour assurer la charge Tram-train sur l'Ouest Lyonnais, la Direction n'assume pas son manque d'anticipation quant au recrutement de nouveaux CRTT.

Comme elle doit faire bonne figure devant la Région Auvergne-Rhône Alpes en vue de la négociation de la nouvelle Convention TER 2017, la Direction s'empresse de prendre des mesures "susceptibles d'ENTRAÎNER des conséquences dangereuses". Une formule inspirée d'une autre, chère aux conducteurs, tant elle rappelle les fondamentaux de nos métiers basés sur la sécurité et que la Direction semble trop souvent oublier !

Si SUD-Rail est d'accord sur l'importance du maintien de l'école CRTT -> TB de Juin, nous ne pouvons accepter le tour de magie que s'apprête à faire la Direction : transformer des CRML en CRTT !

Bien sûr, comme à chaque fois, la magie n'opère qu'après un tour de passe-passe, en l'occurrence cinq semaines de formation. Et hop ! Un simple constat suffira pour que l'illusion semble parfaite ! Puis, à l'instar d'un

spectacle de Houdini ou de Copperfield, c'est d'un coup de baguette qu'on leur rendra leur formation initiale et tout redeviendra normal ! Trop fort ! On en a les yeux encore écarquillés de stupéfaction par un tel coup de bluff !



Non, les métiers de CRML et de CRTT ne sont pas les mêmes. Si cela était le cas, pourquoi avoir créé ce dernier et sa qualification éponyme si ce n'est pour sous-payer ces conducteurs ?

La Direction est prête à n'importe quelle méthode pour ne pas perdre un marché, même des plus négligentes (le mot est faible). Laisserions-nous un conducteur de camion conduire un bus sans le permis adéquat ?

Pour SUD-Rail, un CRML ne peut devenir CRTT sans la validation des nouvelles compétences par un examen conforme au Statut impliquant une formation digne de ce nom, seule garantie de sécurité optimale.

La Direction espère passer à côté de la catastrophe mais n'utilise aucune méthode préventive sous prétexte de remporter le marché. Elle crée par la même occasion un flou réglementaire et juridique au fort risque d'engager la responsabilité des conducteurs en cas

d'accident. Elle doit prendre ces responsabilités, assumer ses erreurs et adapter son offre en fonction de ses capacités dans le respect des règles maximales de sécurité, c'est à dire sans prise d'aucun risque.

SUD-Rail n'attendra pas un nouveau Brétigny et le mea-culpa trop tardif de la SNCF pour dénoncer ces pratiques qui jouent avec la vie de gens.

Rappelons-nous, ce jour-là, le « tour de magie » tournait mal et 7 vies « disparaissaient » sans retour en arrière possible...

Fusion des CHSCT de LPR et LYD

Le 22 mars lors de la séance plénière du CE mobilité Rhône-Alpes, il a été mis au vote un nouveau projet de découpage des CHSCT sur le périmètre du CE. Ce projet qui valide la fusion des CHSCT traction de Perrache et Part-Dieu a été voté par la CFDT, l'UNSA et la CGT ! Seul SUD Rail a voté contre cet accord qui va faire perdre

3 membres CHSCT sur l'UP TER pour défendre les conditions de travail des cheminots !!!

Nous ne comprenons pas et n'acceptons pas un tel recul dans la défense des cheminots de l'ETRA contre quelques « miettes » qu'ils ont négociés en échange.

CHSCT de coordination EAS...

...C'est parti !

Dans le cadre du nouveau service des territoires. La Direction SNCF veut mettre en place L'EAS. Sachant que l'ensemble des agents est contre cette nouvelle organisation, et pour éviter que chaque CHSCT joue pleinement son rôle, notre cher encadrement s'est empressé de mettre en place une nouvelle disposition que lui permet la loi.

Car, le 11 janvier 2013, les « partenaires sociaux » sont parvenus à un accord national interprofessionnel (ANI) sur la compétitivité et la sécurisation de l'emploi. Les organisations patronales (MEDEF, UPA, CGPME) et trois syndicats (CFE-CGC, CFDT, CFTC) se sont entendus pour accorder de nouveaux outils de flexibilité aux entreprises. Dont notamment, une instance de coordination des CHSCT, lorsqu'une entreprise comporte plusieurs établissements.

Ses principales missions ont été « renforcées » par la Loi Rebsamen du 17 août 2015 qui a également quelque peu modifié les modalités de son fonctionnement. De ce fait, le nouveau CHSCT de coordination a pour mission :

- ➔ D'organiser le recours à une expertise unique par un expert;
- ➔ D'être seul compétent pour désigner cet expert ;
- ➔ De rendre un avis sur le projet commun

➔ D'être seul consulté sur les mesures d'adaptation du projet communes à plusieurs établissements.

Ce faisant, la réforme du droit des CHSCT vise à :

- ➔ Limiter le coût lié à l'expertise diligentée par le CHSCT, particulièrement dans les entreprises à structure complexe
- ➔ Réduire la durée de l'expertise
- ➔ Accélérer la consultation du CHSCT dans le cadre de projet de réorganisation et de réduction des effectifs
- ➔ Limiter le contentieux et l'intervention du juge.
- ➔ Limiter le nombre de membres présents et sa représentativité:

Moins de 7 CHSCT concernés	3 membres par CHSCT
De 7 à 15 CHSCT concernés	2 membres par CHSCT
16 CHSCT et plus concernés	1 membres par CHSCT

Les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail concernés sont consultés sur les éventuelles mesures d'adaptation du projet spécifiques à leur établissement et qui relèvent de la compétence du chef de cet établissement.

Autant dire que dans notre cas, les CHSCT de l'ETRA ne seront pas consultés.

C'est dans ce contexte, passablement antidémocratique, que le jeudi 17 mars 2016, a eu lieu la première consultation du CHSCT de coordination, réunissant deux membres des CHSCT de :

l'ETSVL UO Traction, l'ETSVL UO Train, ETRA UP Porte, ETRA UP LPR, ETRA UP LYD, ECT Lyon UO TER, ET Alpes UP Chambéry, ET Alpes UP Annemasse, ET Alpes UP Grenoble, ECT Alpes UO Chambéry, ECT Alpes Zone Diffuse, ECT Alpes UO Grenoble.

Et pour la Direction, M GAREL Alexandre Coséc ETSVL, M BOUBERT Pierre Emmanuel Médecin du Travail et de Région, **Mme Marot Anne-Sophie chef de projet EAS**, M DEVAUX Rémy DUO Train ECT Lyon et M GENTIL Pascal DRH adjoint SNCF Mobilités RA.

Après les habituelles circonvolutions protocolaires, il a été voté à l'unanimité une expertise avec le cabinet d'expertise SCP REVEL MAHUSSIER ET ASSOCIES, avec lequel SUD-Rail a déjà travaillé.

N'ayant que soixante jours après le vote de l'expertise, sur un territoire aussi vaste que la région Rhône-Alpes. Le calendrier des entretiens individuels et collectifs d'agent de conduite et de CTT, ainsi que l'observation sur le terrain pour les ADC, et très serré. C'est pour cela que dans les prochains jours, nous solliciterons la participation de quelques un d'entre vous afin de pouvoir mener à bien cette expertise.



N'hésitez pas à vous rapprocher, de vos représentants CHSCT si vous êtes intéressé.

Rappel concernant tous les ADC

Les EVOS de moins de 2km doivent être inscrites en manœuvre si vous voulez qu'elles soient payées !

Les problèmes de primes sont malheureusement devenus récurrents.

Retraite

Pour pouvoir prétendre à un départ à l'âge d'ouverture des droits des conducteurs, il faut avoir ses 15 ans de machine avant le premier janvier 2017. Si les ADC atteignent cette durée de service ou d'affiliation avant cette date, ils ne sont pas concernés par la mesure qui fait passer les années donnant l'ouverture des droits de 15 à 17 ans. Au-delà du premier janvier 2017, une augmentation par palier de quatre mois par an est appliqué, avec un terme de 17 ans qui sera atteint le premier janvier 2022.

Date de naissance	Date d'ouverture des droits	Trimestres requis pour taux plein	Taux de décote par trimestre manquant	Age d'ouverture de droits	Maximum de trimestres de décote sur l'âge	Age de référence	Maximum de trimestres de décote sur trimestres manquants	Age jusqu'auquel l'agent doit travailler et cotiser pour annuler sa décote sur trimestres manquants	Age pivot
1/1/1967 au 28/2/1967	1/5/2017 au 28/6/2017	164	0,875%	50 ans 4 mois	12	53 ans 4 mois	14	53 ans 10 mois	53 ans 4 mois
1/3/1967 au 31/12/1967	1/7/2017 au 30/4/2018	165	1,000%	50 ans 4 mois	13	53 ans 7 mois	15	54 ans 1 mois	53 ans 7 mois
1/1/1968 au 30/6/1968	1/9/2018 au 28/2/2019	166	1,125%	50 ans 8 mois	14	54 ans 2 mois	16	54 ans 8 mois	54 ans 2 mois
1/7/1968 au 30/10/1968	1/3/2019 au 30/6/2019	166	1,125%	50 ans 8 mois	14	54 ans 2 mois	16	54 ans 8 mois	54 ans 2 mois
1/11/1968 au 31/12/1968	1/7/2019 au 30/8/2019	167	1,250%	50 ans 8 mois	15	54 ans 5 mois	17	54 ans 11 mois	54 ans 5 mois
1/1/1969 au 30/6/1969	1/1/2020 au 30/6/2020	167	1,250%	51 ans	15	54 ans 9 mois	17	55 ans 3 mois	54 ans 9 mois
1/7/1969 au 31/12/1969	1/7/2020 au 31/12/2020	167	1,250%	51 ans	16	55 ans	17	55 ans 3 mois	55 ans
1/1/1970 au 28/2/1970	1/5/2021 au 28/6/2021	168	1,250%	51 ans 4 mois	16	55 ans 4 mois	18	55 ans 10 mois	55 ans 4 mois
1/3/1970 au 01/12/1970	1/7/2021 au 30/4/2022	168	1,250%	51 ans 4 mois	17	55 ans 7 mois	18	55 ans 10 mois	55 ans 7 mois
1/1/1971 au 31/10/1971	1/9/2022 au 30/6/2023	168	1,250%	51 ans 8 mois	18	56 ans 2 mois	18	56 ans 2 mois	56 ans 2 mois
1/11/1971 au 31/12/1971	1/7/2023 au 31/8/2023	168	1,250%	51 ans 8 mois	19	56 ans 5 mois	18	56 ans 2 mois	56 ans 2 mois
1/1/1972 au 30/6/1972	1/1/2024 au 30/6/2024	169	1,250%	52 ans	19	56 ans 9 mois	19	56 ans 9 mois	56 ans 9 mois
1/7/1972 au 31/12/1972	1/7/2024 au 30/12/2024	169	1,250%	52 ans	20	57 ans	19	56 ans 9 mois	56 ans 9 mois
1/1/1973 au 31/12/1973	1/1/2025 au 31/12/2025	169	1,250%	52 ans	20	57 ans	19	56 ans 9 mois	56 ans 9 mois
1/1/1974 au 31/12/1974	1/1/2026 au 31/12/2026	169	1,250%	52 ans	20	57 ans	19	56 ans 9 mois	56 ans 9 mois
1/1/1975 au 31/12/1975	1/1/2027 au 31/12/2027	170	1,250%	52 ans	20	57 ans	20	57 ans	57 ans
1/1/1976 au 31/12/1976	1/1/2028 au 31/12/2028	170	1,250%	52 ans	20	57 ans	20	57 ans	57 ans
1/1/1977 au 31/12/1977	1/1/2029 au 31/12/2029	170	1,250%	52 ans	20	57 ans	20	57 ans	57 ans
1/1/1978 au 31/12/1978	1/1/2030 au 31/12/2030	171	1,250%	52 ans	20	57 ans	20	57 ans	57 ans
1/1/1979 au 31/12/1979	1/1/2031 au 31/12/2031	171	1,250%	52 ans	20	57 ans	20	57 ans	57 ans
1/1/1980 au 31/12/1980	1/1/2032 au 31/12/2032	171	1,250%	52 ans	20	57 ans	20	57 ans	57 ans
1/1/1981 au 31/12/1981	1/1/2033 au 31/12/2033	172	1,250%	52 ans	20	57 ans	20	57 ans	57 ans

Echos Scaronne...

Formation TGV

Lors des DP nous sommes intervenus sur la problématique liée à la possibilité d'avoir des TGV Sud-Est. Pour preuve l'école qui a débuté le 29 Mars doit prévoir des JF sur Grenoble !

La direction s'est engagée à réviser le dispositif de formation à partir de septembre 2016. Les TGV Sud-Est feront l'objet d'une extension de connaissances, et ne seront plus intégrés à 100% dans la formation de base.

Vos délégués SUD-Rail seront attentifs à l'évolution de la formation TGV initiale.

Effectifs TB

Tous laisse penser que tout va bien !

Nous avons même des détachés... Mais la réalité est tout autre : lors de la commission roulement, 11 lignes sans nom au 101B ! Pour éviter cela nous avons du laisser des lignes vacantes aux 100 et 100A.

52 CA refusés au 101B, 29 au 101, 35 au 100 et 27 au 101A, en février 2016.

4 ADC en reclassement ou reconversion.

N'y aurait il pas un problème Mr le directeur ?! A quand un effectif en adéquation avec la charge de l'UP Scaronne ?

Effectifs TA

Au niveau des CA, seul le 467B laisse entrevoir un problème d'effectifs avec 7 CA refusés en février, mais attention, des écoles TA/TB sont en cours et une autre est prévue en juin 2016 avec 12 agents. Nous surveillerons de près les effectifs CRML.

Echos Portes-les-Valence...

Intercites: L'ATTENTE

Le ministre a annoncé la fin des trains Intercité de nuit pour le 1er juillet. Seul le Paris Briançon continuera de rouler dans les mêmes conditions.

Pour le Paris Nice, la SNCF veut continuer de l'exploiter dans les mêmes conditions qu'actuellement mais elle attend la réponse du ministère.

Pour le reste des charges Cerbère et Dijon et du RHR Marseille, la direction SNCF voudrait continuer d'assurer cette charge au moins pendant l'été. Là aussi, la direction attend la réponse du ministère.

En clair, à trois mois de l'échéance, on ne connaît toujours pas avec certitude la perte de charge pour notre dépôt. La direction de l'établissement s'engage à maintenir la charge de travail à l'identique pour le dépôt de PORTES par le transfert des PAZ de Scaronne.

Pour Sud Rail, le 170 et le 170A ne peuvent pas assurer seuls la totalité de la charge Briançon et Paris, il faut que le 171 soit autorisé aux 75000 le plus rapidement possible pour pouvoir assurer une partie du Briançon.

