

Tract-ctions

Sud Rail ETRA

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

Le 8 septembre 2016

"POUR LE BIEN DES
USAGERS ET DES
AGENTS"



ET J'ENTENDS
SIFFLER LE
FRIC !!!

SUD-Rail



Billet d'humeur...

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

La direction est le

« pantin » des activités

Il fût un temps où le domaine Traction, porteur de son rôle primordial en matière de sécurité ferroviaire et encore attaché à celle-ci, prenait les mesures nécessaires avant l'exécution de ses plans organisationnels.

Quand avant, la Traction formait et évaluait les conducteurs sur leurs capacités à effectuer TOUTES les tâches qui leurs incombent, désormais elle les envoie au "casse-pipe" en leur demandant d'une part d'effectuer des tâches nouvelles (annonces sécuritaires et commerciales sur les trains EAS) et d'autre part de faire remonter les problèmes et carences en formation pour effectuer correctement ces tâches. Pour SUD Rail, cela constitue une preuve des manquements de la direction.

Quand avant, seulement deux sortes de conducteurs constituaient la Traction, les CRMP (devenus CRML) et les CRL, désormais ce sont maintes sortes de nouveaux conducteurs, ultra spécialisés pour certains afin de mieux les sous-payés, pour d'autres, plus polyvalents qu'un couteau suisse, tels les CRPU (Conducteur Périurbain), qui sont créés en vue de satisfaire essentiellement l'Activité.

Quand avant, la charge était plus ou moins

constituée en fonction des effectifs, malgré déjà des difficultés à "lisser" les écoles, désormais on rajoute toujours plus de charge (cadencement, nouvelles machines, augmentation des sillons...) sans augmenter les effectifs en conséquences, toujours pour satisfaire à tout prix l'Activité. Peu importe le sous effectif flagrant dénoncé de réunions en réunions par SUD Rail, l'épuisement et les refus de congés, la dégradation des conditions de travail et de vie des agents !

Tout ça pour au final supprimer des trains par manque de conducteurs !!! Alors on lance des écoles à foison, allant même jusqu'à ne savoir que faire des 52 futurs conducteurs (si tous réussissent)... La Traction se crée elle-même des problèmes mais qu'importe ! Si ce n'est pas la détresse des agents en bout de course et désabusés qui motivent ces écoles : c'est la satisfaction de l'offre ! Pour quoi ? L'Activité ! Ô déesse !

Désormais, c'est l'Activité qui tire les ficelles et la Traction qui exécute ses volontés.



EAS / EAS ST

Depuis le 29 août 2016, nous avons eu la mise en place de la première phase du Projet de Service des Territoires. Depuis le 29 août 2016, nous sommes passés d'un état de sécurité optimale des ADC, à une sécurité aléatoire suivant le train que nous faisons. Pourquoi ?

Chaque jour sur l'axe Vienne / Villefranche et Saint-André le Gaz / Grenoble, des trains circule en EAS, mais surtout sans contrôleur. Si pour la plupart d'entre nous, une circulation EAS, c'est un ADC qui fait le service train et qui n'a pas de contrôleur. Ce n'est maintenant plus le cas pour la Direction, qui a changé ses textes réglementaires et surtout la définition de train EAS.

Maintenant, pour faire simple, un train EAS c'est un AUTOM équipé pour la fermeture des portes, repéré sur le roulement par un symbole. Ce qui signifie, que tous les trains circulant en AGC, Régio2N, ATER, et au mois de décembre Z24500 sont et seront en EAS. Peu importe si vous avez un contrôleur ou pas.

Pour la Direction, depuis juillet 2016, tous les ADC de France sont EAS et circulent en EAS. Pour autant, dans notre région seule les trains périurbains sont sans contrôleur. Pour toutes les autres circulations de voyageur TER, le principe de L'EAS ST demeure. Dès lors qu'il n'y a pas de contrôleur (Avis écrit, plus consultation de la LY VO 00584).

Et c'est là que l'insécurité ferroviaire et judiciaire commence. Contrairement à une certaine époque, où le principe à la SNCF était de former, puis d'envoyer les agents

faire les trains, l'ensemble des ADC, ne sortant pas récemment des écoles de conduite, ne sont pas formés pour l'EAS. Même si la chef de projet (madame M.) du PST l'affirme, même si le CUP essaie de rattraper les bourdes de madame M., les ADC ne sont pas formés.

Un conducteur à l'obligation de faire des annonces dites de sécurité. Mais qui sait que lorsque nous devons desservir une gare en IPCS nous devons faire une annonce en précisant le côté du quai desservi, et qui sait encore que lorsque le train est arrivé une annonce doit être faite pour indiquer aux usagers que le train ne prend pas de voyageur.

Mais le pire, c'est que notre direction ne sait même pas si au départ d'AV un ADC, qui se retrouverait sans conducteur en AGC avec le symbole EAS dans son roulement, doit partir en EAS ou EAS ST, car les deux sont impossibles. Les membres SUD-Rail du CHSCT de l'UP TER, en déposant une demande de CHSCT extraordinaire, a fait remonté tous ces problèmes. Un groupe de travail, qui va contribuer à l'élaboration des besoins en formation des ADC, va être mis en place, il sera constitué de 6 ADC, le COSEC et un CTT. Mais en attendant les circulations en EAS continue!!!

SUD-Rail sera au côté de tout les ADC, qui à la lumière de ces faits, ne voudra pas engager sa responsabilité pénale, et voudra attendre d'être formé correctement à la réglementation pour la circulation des trains en EAS.

On nous endors sur les trains de nuit...

Le train Intercité quadri-tranche est supprimé à partir du 30 septembre 2016. Portes va donc perdre 10 septièmes.

La direction nous a confirmé que le glissement de charge IC de Scaronne était à l'étude, cependant elle ne comblerait pas intégralement la perte de charge.

La direction cherche à maintenir les connaissances lignes sur Cerbère pour pouvoir réaliser la charge facultative des trains de pèlerins.

L'Etat a demandé que soit créé des Inter-cité ECO, des « OUI-Intercité » ! A l'heure actuelle, la direction s'est

positionnée pour récupérer cette nouvelle charge, mais pour le moment : aucune réponse...

SUD-Rail suivra de très près ce sujet et vous informera des avancées !



Accords d'entreprise : où en sommes-nous ?!

L'accord collectif sur l'organisation du temps de travail viendra se substituer au RH0077 pour le changement de service 2016/2017.

Nous attendons toujours les textes qui viendront se substituer au RH0677, qui par certains aspects, sont au moins aussi importants que le RH0077.

La négociation sur la mise en place du forfait jour

pour les agents de l'encadrement en lieu et place du titre 3 est toujours en attente. Pour rappel le forfait jour acte la fin des 35h pour l'encadrement.

La direction n'a toujours donné aucun document sur l'organisation du travail des agents de la Suge et du personnel médical de la SNCF.

PAC Loc, oui ! Futur pool FAC, non !

La délégation Sud-Rail a demandé si les ADC étaient autorisés à faire des trains de voyageurs.

Pour rappel les ADC du PAC Loc, en dehors de leurs missions d'assistance, ne doivent normalement faire que des acheminements de matériel et quelques journées de pratiques pour le maintien de leurs

connaissances. Nous avons senti notre direction mal à l'aise sur le sujet.

Pour Sud-Rail nous ne laisserons pas la direction mettre en place un pool Fac type Transilien qui assure des trains pendant les conflits ou autre. C'est contraire à leurs missions et de plus les ADC du PAC TER ne le veulent pas !

Remontées CHSCT/dérogations.

Curieusement depuis la mise en place de Sirius NG, nous nous apercevons qu'il y a de moins en moins de journées en dérogation chronique sur l'établissement...

Il en est de même sur les remontées des annotations des BS aux CHSCT.

Sirius a été fait pour faire remonter les informations rapidement mais il ne faudrait pas que la direction oublie ses obligations envers les membres CHSCT et DP.

Pensez bien à **cocher la case CHSCT** sur Sirius à l'envoi de votre BS.

Mettez nous un **petit mot dans le casier** si vous avez un moment.

Pour les dérogations, le **cahier de dérogations** est toujours en place.

Conducteur Référent Péri-Urbain

L'activité et notre DET ont décidé de créer un nouveau métier sur le modèle du chef de ligne sur l'Ouest. Vu qu'il y a déjà des équipes d'assistance rapide (EAR) en cas d'aléas, nous ne voyons pas l'intérêt du CRPU, mais encore une fois, ils doivent avoir beaucoup d'argent à dépenser pour leur beau projet PST !

A SUD Rail, ce qui nous gêne beaucoup c'est la manière dont ce poste a été ouvert, une fois de plus Madame M. a préféré magouiller et imposer son dictat à l'ETRA. C'est pour ça qu'aucun conducteur n'a eu connaissance de l'ouverture de ce poste. SUD-Rail a donc

demandé au CUP de l'UP TER d'informer tous les agents de la possibilité de postuler s'il le souhaite et ce avant de former les ADC qui sont actuellement en poste, après avoir examiné toutes les demandes, afin de choisir le plus objectivement possible les quatre CRPU. Le CUP reconnaissant lui-même qu'au cas où il y aurait plus de deux postulants, il y aurait une injustice. Alors postulez !

SUD-Rail veillera toujours à ce que chaque agent soit traité de la même façon et dénoncera toujours les magouilles !!!

CRPU
Tu as de l'expérience

Tu es ADC
Tu aimes les 2X8
Tu veux tous tes Week-ends
Tu veux être chez toi tous les soirs
*Tu ne veux rouler que 30 jours par an**

Alors rejoins-nous
Pose ta candidature au CUP

*minimum réglementaire pouvant évoluer selon des dispositions contraires prévues par le contrat

L'ineptie des cadres

Au début du mois de juin, un quarteron de cadres supérieurs SNCF (dont plusieurs de la région Rhône Alpes) a signé une pétition en forme d'appel à Manuel Valls, où ils présentent la réglementation du travail des cheminots comme un boulet. Mais le boulet d'une entreprise n'est pas toujours à l'endroit où on le croit...

Vous vous en souvenez tous : la rue contestait le projet de loi El Khomri, les entreprises ferroviaires négociaient une nouvelle réglementation du travail et, pour déminer le conflit, le gouvernement a décidé de lâcher un peu du lest devant la grève à la SNCF.

Dans la pétition, les cadres, probablement téléguidés par Guillaume Pepy, se désolent de ce repli gouvernemental, en rappelant la pédagogie qu'ils ont faite auprès de leurs équipes sur la nécessité d'accepter les sacrifices face à la concurrence qui vient.

Certes, la concurrence est effective dans le transport de marchandises et imminente dans le transport de voyageurs. Mais les cadres négligent de dire que la concurrence est aussi un phénomène auto-organisé par la SNCF, par ses filiales non assujetties au statut : VFLI, Geodis, Ouibus, etc... Autrement dit, ils déplorent auprès de leurs équipes un phénomène auquel ils contribuent en fait : ce n'est pas le meilleur moyen d'être crédible...

Ils invoquent les coûts salariaux qui grèveraient la compétitivité de la SNCF, d'où la nécessité d'aligner les salaires et les conditions de travail vers le bas. « Nos concurrents (...), écrivent-ils, ont déjà des

coûts salariaux inférieurs de 20% aux nôtres. Avec le projet d'accord collectif, cet écart serait ramené à 9%. Mais les experts sont clairs : au-delà de 6% ce n'est pas viable. Il était vital pour la SNCF de réussir à combler dans son accord d'entreprise une partie de cet écart qui reste ». Un raisonnement réducteur, car la compétitivité de la SNCF voire du paysage ferroviaire français en général ne se borne pas à un problème de coût salarial.

Pour illustrer la chose, j'ai récemment voulu m'acheter un costume et j'ai trouvé deux boutiques de vêtements, la première qui vendait des costumes fabriqués au Bangladesh à 80 €, la seconde des costumes italiens à 250 €. En termes de prix, les bengalis ont l'avantage, précisément du fait des faibles coûts salariaux. Mais l'Italie a l'avantage dans tout ce qui ressort du reste : la qualité, le design, voire tout simplement l'image. En économie, on dit que le Bangladesh est meilleur en compétitivité prix, l'Italie en compétitivité hors-prix.

D'ailleurs, Transdev, qui exploite les trains entre la France et l'Italie en collaboration avec Trenitalia, a annoncé récemment son désengagement de ce service, mais a invoqué des problèmes de qualité de sillons, typiques d'un problème de qualité, donc de compétitivité hors-prix.

Or, cette notion, familière à n'importe quel titulaire de baccalauréat ES, nos dirigeants SNCF ne l'ont pas comprise, en restreignant le problème au seul élément des coûts salariaux - et en reprenant au passage les poncifs des discours patronaux, qui sont au moins aussi caricaturaux que certains discours syndicaux.

Car ce qui a rendu le paysage ferroviaire français (dont la SNCF) peu compétitif ces dernières années, c'est, en vrac : une partition délirante entre RFF et la SNCF, une absence de tout pilotage industriel de la part de l'Etat, un mépris venu des services du Bercy, une tutelle (la DGTIM) inexistante, une auto-organisation de l'obsolescence des trains Corail, des dirigeants SNCF qui ne croient plus à l'avenir du chemin de fer, sauf en mode de singerie de l'avion ou de gadget commercial, des élus coupés des réalités économiques et sociales qui pressent la SNCF d'aller encore plus loin dans la voie du TGV. Le 10 mai dernier, dans un colloque organisé par *Mobilettre*, Jacques Rapoport, président démissionnaire de SNCF Réseau, invoquait un « mépris pour la technique » au sein de SNCF, c'est-à-dire un mépris pour son propre cœur de métier.

De tout cela, les signataires ne disent rien, mis à part quand ils suggèrent la nécessité de reprise de la dette ferroviaire par l'Etat.

D'ailleurs, pourquoi les signataires de la pétition n'ont pas interpellé le gouvernement, par exemple, quand Emmanuel Macron a fait une propagande éhontée en faveur de l'autocar, encore au début de ce mois de juillet ? Pourquoi n'ont-ils pas interpellé leur direction quand celle-ci abandonnait le fret, une stratégie suicidaire compte tenu de l'importance des coûts fixes ? Quand elle lançait une grille tarifaire ultracomplexe sur les TGV, qui provoquait un évident malaise parmi la clientèle ? Quand elle lançait un site internet usine à gaz, qui valorisait autant l'avion que le train ? Ou quand elle multipliait les messages auto-satisfaits sur le succès du TGV, parfois à la limite de l'arrogance, se transformant en boîte de com' de fait ? Ou encore récemment, quand l'État a décidé de l'abandon des trains de nuit, même quand un

potentiel existe évidemment, comme entre Paris et Nice ?

Dans aucune de ces circonstances, ces cadres n'ont protesté, ils ont sans doute mis en œuvre cette politique, qui explique une bonne partie de la panade ferroviaire que nous connaissons aujourd'hui.

Et ils continuent : dans la pétition, lorsqu'ils



évoquent les « mobilités collectives », ils font allusion au remplacement des trains par des autocars, autrement dit au repli sur un réseau squelettique, dans un contexte où la collectivité a pourtant un évident besoin de chemin de fer, pour faire face à des défis sociaux, territoriaux et environnementaux énormes. Et les cheminots du rang sont fondés à s'opposer à cette politique de repli.

Alors pour conclure : oui, la SNCF a sans doute des boulets, mais à lire la pétition, nous dirons que les plus gros d'entre eux sont en haut de la hiérarchie.

Alternant(e)s : l'UNAGECIF, c'est votre droit !

Alternant-e-s, la SNCF ne veut pas vous embaucher une fois votre contrat fini, au moins qu'elle vous informe de vos droits !

Et oui, pour les jeunes de moins de 26 ans en CDD (ou contrat de professionnalisation ou d'apprentissage), vous avez accès à un Congé Individuel de Formation de votre choix.

Cette formation peut durer un an s'il s'agit d'une formation continue et à temps plein ; à 1 200 heures pour une formation discontinuée et/ou à temps

partiel. Et vous serez rémunérés pendant cette formation ! Attention la formation doit débuter au plus tard 12 mois après le terme du contrat.

La direction ne vous en informe pas, alors que nationalement elle jure qu'elle l'a fait. Pourtant la SNCF cotise pour vous à l'UNAGECIF.

N'hésitez pas à vous rapprocher de l'UNAGECIF ou d'un représentant SUD-Rail pour toute information ! L'entreprise vous doit bien ça !!!

Une ligne, un agent !

Pour SUD Rail, c'est une des revendications ! En effet, lorsqu'on siège en commission roulement, c'est ce que nous demandons à la direction. Il nous semble logique qu'à chaque ligne du distributeur, un nom soit inscrit. Voici le nombre de ligne vide par roulement :

100A : 1 ligne non couverte
 100 : 1 ligne non couverte
 101 : 1 ligne non couverte
 101B : 13 lignes non couvertes !!!
 171 : 5 lignes non couvertes
 172 : 3 lignes non couvertes
 173 : toutes les lignes sont couvertes
 LYD : toutes les lignes sont couvertes
 Portes : toutes les lignes sont couvertes

On remarque clairement qu'il y a un problème sur Perrache et Scaronne. Ce ne sont pas les OS qui décident du nombre de ligne, mais c'est un savant calcul en fonction du nombre de JS qui donne le nombre de FAC et donc le nombre de lignes.

Si l'on avait un agent pour une ligne, il manquerait donc 16 agent à Scaronne, ça explique en partie les congés refusés !

Pour SUD-Rail, il est urgent de combler ce manque au plus vite afin de permettre au parcours pro de vivre et aux agents de souffler !

Echec formation TGV

Suite à plusieurs échecs au constat TGV, la direction de l'entreprise a missionné un DPX de LYD pour essayer de trouver des solutions.

Si la direction veut améliorer les taux de réussites, elle ferait mieux de trouver des solutions pour libérer du temps, afin que ces ADC aient le temps de préparer leur montée à LYS. Pendant des années les ADC ont fait cela sur leur temps personnel avec l'augmentation de la productivité dans les roulements ce n'est plus

possible.

La direction devrait aussi s'inquiéter des retards de JF, d'accompagnement et des EIF.

Pour SUD-Rail, il est hors de question que les ADC qui accèdent à LYS passent des « prérequis ». Un ADC qu'il soit au TER ou au Fret est un ADC, nous ne sommes pas responsable de l'ultra spécialisation des conducteurs.

Et j'entends siffler le fric !

Pilotée par la région, la Traction n'a plus qu'à obéir. Notre super Madame M. n'a plus qu'à dérouler ses projets. Elle n'a que faire de la sécurité, que faire de la réalité, se proclame expert-traction, elle veut nous damer le pion.

Chaque cadre de la Traction, même s'ils sont contraints de défendre le projet, sait que les ADC ne sont pas prêts pour rouler en EAS. D'ailleurs eux-mêmes ne le sont pas !

Il y a quelques années en arrière, des cadres chargés de la sécurité se seraient insurgés. Ils auraient demandé l'arrêt de ce déploiement néfaste pour la sécurité. Mais lorsque nous voyons ce qu'est devenu le métier d'ADQS... !

Et ce n'est pas le « DSA » chargé de la sécurité au niveau régional qui va intervenir, et pourtant même lui était perdu sur les annonces.

Maintenant nous sommes rentrés dans le règne du profit, de la rentabilité. Il faut rentabiliser tout et tout le temps, matériels, bâtiments, personnels.

Alors pour cela on vire des ASCT, on cale du matériel ressent à Culoz pour exploiter le vétuste, on met des productifs dans des bungalows, et on regroupe le reste dans une tour qui permettra après fusion de dégraisser les productifs.

Tout ça ne mène à rien d'autre qu'à accentuer le mal-être au travail. Mais ça flatte l'égo de quelques-uns, et le porte-feuille, bien sûr ! Ces personnes ne voulant pas être impliquées dans une quelconque affaire juridique, alors ils se couvrent avec des règlements inopérants en pratique. Mais qui a l'avantage de pouvoir se décharger sur les opérateurs.



B5 B6 non conforme !

Présence de plusieurs B6 non conforme sur GCO.

Après avoir longuement batailler avec les permanents traction et la direction, ceux ci ce sont aperçu du bien fondé de notre intervention.

En effet des B6 circulait avec des annotations à la fiche rose non conforme et engagent la sécurité.

Depuis la direction nous a annoncer la fin de ces annotations à la fiche rose et la non circulation des ces B6 sur le réseau Suisse.

La question qui se pose est si notre délégation n'était pas intervenu et qu'un incident était survenu qui aurait payé l'addition ?..... L'ADC avec pour conséquence perte de sa licence et son autorisation Suisse.

SUD-Rail vous demande de faire remonter, à vos représentants, toute anomalie lié à l'isolement d'un dispositif de sécurité ou d'une annotation en ce sens sur la fiche rose. Si tel est le cas refusé la rame, il en vas de votre responsabilité !

TER TROP LARGES
GÈNE ET MALAISE À LA SNCF



DEPARTS EN RETRAITE EFFECTUÉS EN 2016 jusqu'au 08/09/2016

UP	Sédentaires	TA	TB	Total
SIEGE	6			6
UP INFRA	1			1
UP LYD			1	1
UP LYON	1			1
UP PORTES			2	2
UP SCARONNE	1	1	11	13
Total général	9	1	14	24

PREVISIONS DE DÉPART EN RETRAITE

UP	Sédentaires	TA	TB	Total
CPFT	1			1
EAST			1	1
MAD SYSTRA	1			1
SIEGE	1			1
UP LYD			2	2
UP LYON			1	1
UP PORTES			3	3
UP SCARONNE	1	1	14	16
Total général	4	1	21	26

NOMBRE D'AGENTS AYANT DÉPASSÉ L'AGE PIVOT au 08/09/2016

UP	Sédentaires	TA	TB	Total
EAST			4	4
SIEGE	2		1	3
UP INFRA			2	2
UP LYD			3	3
UP LYON		1	1	2
UP PORTES			3	3
UP SCARONNE	2	1	21	24
Total général	4	2	35	41

RF PAYES

		F1	F2	F3*	FV*	F4*	F5*	F6	F7	F8*	F9*	F0*
		2016	2016	2016	2016	2016	2016			2015	2015	2015
CRML	ADC	27	25	2	0	6	5			1	26	30
POR	ADC	15	27	0	0	0	0			1	24	25
LYS	ADC	41	72	0	0	0	0			1	54	48
PNI	ADC	4	21	0	0	0	0			0	22	11
LYD	ADC	11	24	4	1	3	1			0	17	20
CRTT	ADC	11	19	2	0	2	0			0	14	24
LPR	ADC	39	65	1	0	2	2			0	48	35

* données au 02/08/2016 consolidées en octobre 2016

Absences refusées (ETRA/mois)

	LOZ	LPR	LYD	LYS TB	CRML	POR
06/2016	5	28	40	456	26	30
07/2016	0	60	40	304	25	79

Congés refusés

LYS	101B	101	100	100A	478	468A	468B	468C	GM
Juin	160	102	71	123	3	10	3	10	0
Juillet	104	62	49	89	2	10	3	10	0

TER	465P	171	172	173	154	161A	161B	GM
Juin	18	4	5	19	5	19	21	1
Juillet	1	20	31	9	0	12	18	1

PORTES	170	171	172	GM
Juin	20	10	0	0
Juillet	46	25	8	0

Vos représentants Sud-Rail ETRA



Jean-François
ROGEON
tel: 06 76 54 58 37



Sylvain
NOIRET
tel: 06 82 02 09 99



Nicolas
POSSICH
tel: 06 16 88 06 22



Xavier
SANLAVILLE
tel: 0616690826

Denis
CURT
tel: 06 44 06 35 45



Didier
VIRIEUX
tel: 06 20 32 11 29



Bernard
CHANUT
tel: 06 14 05 04 87



Fred
MALLET
tel: 06 11 15 34 63

