

Tract-ctions

Sud Rail ETRA

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

Le 20 janvier 2017

SINCÈREMENT
PEUT-ON AUGMENTER
LES SALAIRES ?

À MON AVIS,
C'EST RISQUÉ !



LES PATRONS

OU ALORS
TOUT DOUCEMENT..

..MOI J'AI AUGMENTÉ
QUE LE MIEN
POUR VOIR !

SUD-Rail

L'ÉQUIPE SUD-RAIL
VOUS SOUHAINTE
UNE BONNE ANNÉE 2017



Billet d'humeur...

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

L'Europe Capitaliste Contre

Les Services Publics Ferroviaires

Le 14 décembre 2016, le Quatrième Paquet Ferroviaire a été approuvé au Parlement Européen. Ce paquet, que nous avons analysé attentivement, nous confirme que nous avons affaire à un corps législatif qui donne un nouveau tour de vis pour nous diriger vers la privatisation du secteur ferroviaire européen.

L'espace ferroviaire européen doit tendre vers l'augmentation du transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer, en ouvrant de nouveaux trafics frontaliers, en créant des infrastructures ferroviaires à caractère social, en créant des tarifs compatibles entre les pays membres distincts, pour faciliter l'échange et la mobilité de la citoyenneté européenne, et le trafic de marchandises, afin que soient générées et distribuées les richesses.

À SUD-Rail, nous sommes pour une réglementation européenne qui protège le chemin de fer public et social contre les spéculateurs et qui donne de nouveaux droits aux travailleurs du rail.

Pour ce faire, il faut la coopération des entreprises publiques intégrées européennes avec une gestion transparente et publique. Le modèle qu'on nous impose avec ce quatrième paquet ferroviaire ce n'est que du néo-libéralisme, qui condamne les travailleurs

du rail au moins-disant social, conduisant à la précarisation comme c'est déjà le cas dans plusieurs pays de L'Union Européenne.

Les conséquences de ces politiques de privatisation, on les mesure depuis des années et on peut aujourd'hui en faire le bilan. 10 ans après l'ouverture à la concurrence, le Fret ferroviaire continue son atrophie avec une part modale en chute libre, des fermetures de lignes et près de 7000 suppressions de postes à Fret SNCF et 400 de plus, prévues en 2017. Le privé n'est pas en reste avec l'annonce de licenciements. Dernière victime en date, 300 travailleurs du rail sur le carreau avec le plan social annoncé par Euro Cargo Rail.

Les politiques incantatoires sur le Fret Ferroviaire, qu'elles soient Européennes ou nationales associées aux renoncements comme celui de l'Ecotaxe Poids-Lourds, ont réduit à moins de 10 % la part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises en France. La loi portant sur la réforme ferroviaire d'août 2014 et les derniers arbitrages sur l'augmentation des péages pour le Fret Ferroviaire ont fini d'achever le travail, privant de fait le transport de marchandises par rail de perspectives de développement crédibles

dans un environnement où le dumping social et la libéralisation complète des transports routiers de marchandises ont déjà bien mis à mal la part modale du ferroviaire.

Le paradoxe c'est que dans cette période de chômage de masse, le métier de conducteur de train ne fait plus rêver y compris en interne, le sous-effectif à la traction n'a jamais été aussi important. Les conséquences sont désastreuses pour les conditions de vie et de travail des ADC.

Sous la contrainte et devant le constat d'échec de sa politique de recrutement et de formation, la direction revient 15 ans en

arrière en réalisant des formations en établissement, mais une nouvelle fois la dure réalité du terrain rattrape une direction de la Traction : les CTT et les assistants formation manquent tout comme les salles pour dispenser ces formations. La direction, par calcul malsain, préfère détacher des assistants formation chez Transkéo (filiale de Kéolis qui est elle-même une filiale de la SNCF) pour concurrencer dans un futur proche les cheminots.

VERS DES TRAINS SANS ACCOMPAGNATEURS



TER2N le fiasco!!!

Encore une belle preuve de mensonge de notre direction !

Soi-disant que « les équipements EAS des 24500 sont vérifiés depuis la mise en place de l'EAS-ST » (2 ans !) Notre ancien CUP nous a même écrit fin aout pour nous dire que seules 2 rames n'étaient pas EAS. Moralité : 15 rames sur les 60 du parc sont inaptés EAS soit 1 sur 4 !!! Il faut même faire venir des ingénieurs de St-Pierre des Corps pour les réparer !

La vérité, c'est comme d'habitude : rien n'avait été anticipé et l'Activité comptait bien sur la chance pour que tout se passe bien.

Pourquoi ne pas attendre le prochain changement de service pour prendre le temps de « bien faire les choses » ? Pourquoi vouloir utiliser ce matériel en EAS malgré la présence d'un ASCT qui pourrait faire le travail ?

Sans doute parce que la direction veut habituer le plus rapidement possible LYD à circuler en EAS. Car après LPR, c'est bien cette résidence qui est visée pour supprimer ce qu'il reste de contrôleurs dans les TER !

Et enfin, d'après vous, est-ce que le responsable de ce fiasco va être sanctionné ???

Pas de Facebook au travail

et pas de travail à la maison !!!

Lors de la réunion des DP, nous avons découvert qu'à Portes, la direction utilisait un groupe fermé sur Facebook pour interroger les TB1 et leur poser des questions sur la réglementation par leur CTT. L'inscription n'était pas obligatoire, mais « vivement conseillée ». Et bien sûr, comment faire autrement que de répondre sur son temps libre ?

SUD Rail rappelle qu'il est déjà prévu un suivi des TB1 par leur CTT. Ces agents sortent de

l'école, ils ont passé un examen et sont donc aptes à conduire !

Les formations doivent se faire en JF et les contrôles de PR lors des accompagnements et non sur le temps libre.

En dénonçant cette expérimentation, SUD-Rail se félicite de l'avoir fait arrêter !

Nous défendons toujours les cheminots, jeunes ou expérimentés contre les dérives de la direction.

ANS / EAS le détournement des règles.

La direction ne se cache même plus : nous roulons en EAS-ST juste parce que la PCAS n'a pas commandé d'ASCT !

Ce n'est évidemment pas une raison valable selon le cahier des charges EAS/ANS.

De même, la plupart des trains ayant circulé exceptionnellement sans contrôleur l'ont été au départ de LPR, LYD, GE, SE. Autant de

lieux où il y a des résidences de contrôleurs et donc des plantons. Nul doute que personne n'a vérifié si l'on pouvait empêcher un conducteur de partir dans de telles circonstances dégradées.

La direction se moque une nouvelle fois de nous en ne respectant pas les règles qu'elle nous a imposées.

Déshuntage

Les événements se multiplient et les dénégations de l'entreprise sont de moins en moins crédibles... Il fait froid, il fait chaud... Plus personne n'est dupe sur l'état du réseau et le bazar organisationnel de l'entreprise.

Avant, la sécurité était le maître mot à la SNCF, puis l'accent fut mis sur la régularité. On en est même plus là puisque maintenant, on entend plus que le mot économie. Il faut économiser coûte que coûte, pour le reste, vous compter sur la chance et sur le zèle des cheminots. Mais ces derniers, de moins en moins nombreux, sont aussi de moins en moins motivés vu la manière dont ils sont traités.

Moralité : les événements remarquables de sécurité qui se multiplient, au premier desquels on trouve les déshuntages. Ces événements qui peuvent avoir des conséquences dramatiques sont devenus bien trop nombreux depuis quelque temps et surtout des temps de disparitions de nos outils de contrôle des circulations devenus de

plus en plus long. En effet le syndrome du TRAIN FANTÔME est de plus en plus fréquent.

Le 13 décembre se tenait une réunion de présentation sur le plan d'action déshuntage. SUD-Rail présent à cette présentation n'a pu que constater que la SNCF ne prend toujours pas au sérieux les déshuntages. Pire encore, ceux-ci sont maintenant normés et classés en trois niveaux pour plus d'économies.

La direction de Réseau a été incapable de nous donner le nombre et la localisation des trains brosseurs de rail sur le territoire et comment leurs interventions étaient décidées !

Ils veulent nous faire croire que certains déshuntages sont sans risques mais pour SUD-Rail tous les déshuntages sont dangereux et nous ne pouvons tolérer un risque calculé. Derrière c'est la vie de voyageurs, cheminots, routiers ou piétons qui sont en jeux.

Vœux de PEPY

Nombreux sont les cheminots à avoir réagi au SMS de nos 2 présidents, G. Pepy et P. Jeantet. De qui se moquent-ils ? Après tout ce que Pepy détruit à la SNCF depuis qu'il est là, ils veulent nous faire croire que la sécurité a encore une importance pour eux.

Pareil pour la sûreté, nous avons vu dernièrement qu'un terroriste peut traverser pratiquement toute la France sans être inquiété. Pourtant, la SNCF continue de supprimer les ASCT à bord des trains en déployant l'EAS. Et pendant ce temps, les portes d'accès cabine ne sont toujours pas sécurisées et les rames

toujours ni visitées ni surveillées dans leurs lieux de stationnement, alors que nous sommes en état d'urgence.

SUD-Rail réclame la mise en place de mesures concrètes afin d'assurer la sécurité des voyageurs et cheminots.

Qualité de service sont les derniers mots des vœux de nos présidents : Ces paroles ont un goût amer quand on sait qu'ils viennent des personnes qui ont activement participé à la dilapidation des effectifs à la SNCF.

Ils nous volent encore !!!

Encore une année où la Direction se met hors la loi. En effet, déjà l'année dernière, elle avait basculé des VT de 2015 sur 2016, spoliant au passage, la majoration des heures travaillées en plus par rapport à la durée du travail de l'agent à temps partiel, en ne lui rendant que son ou ses jours de VT. Toujours avec les mêmes prétextes, elle réitère cette année son « *erreur de gestion, [ne l'ayant] pas vu suffisamment tôt !* » Ne nous prendraient-ils pas pour des lapins de six semaines ?

Plus fort encore, deux agents, qui selon eux en ont fait la demande, ont renoncé volontairement à une partie de leur droit qui régit les repos annuels ! La Direction, soucieuse de la qualité de vie au travail et dans sa démarche de satisfaire l'ensemble des agents, a tout simplement... accepté.

Ne sait-elle pas que les règlements existent pour qu'ils soient appliqués et peut importe si l'une des deux parties veut aller à l'encontre.

En matière de protection des travailleurs, il n'y a pas « de bon vouloir », ce sont des règlements qui ont été acquis pour protéger la santé des travailleurs ! Non pas seulement la santé immédiate, mais celle à long terme. Celle qui, du fait de l'exploitation quotidienne et du manque de temps de repos, use et abîme le corps, jusqu'à créer des pathologies pouvant être, dans le moins pire, gênantes, ou le plus souvent handicapantes, voire entraîner de graves maladies.

Même si la réglementation donne l'impression de vouloir faire le bonheur des agents malgré eux, il faut la respecter, et ne pas laisser la direction nous exploiter à sa guise. La construction empirique des normes, qui nous lie à notre travail, est aussi basé sur des études scientifiques. Malgré ceci, la Direction ne nous en pas fait cadeau et nombre de ces règles ont été imposé par les luttes des travailleurs. C'est pour cela que nous devons les respecter, les préserver pour nous et ceux qui viendront après nous.

SUD-Rail, défendra toujours ce qui protège le travailleur, continuera à lutter pour acquérir des droits nouveaux, et sera aux côtés de celles et ceux, qui, aujourd'hui, veulent faire respecter leurs droits.

C'EST PAS COMPLIQUÉ : CE QUE JE PERDS TU LE REMBOURSES, ET CE QUE JE GAGNE TU LE PERDS...



Déménagement LPR

Le déménagement dans les locaux de la voie A est officiellement prévu pour courant février 2017, les travaux prévus ont commencé depuis la fin d'année 2016.

Le CUP annonce vouloir améliorer la QVT des agents via des locaux propres et neufs, ainsi que la mise en place d'une machine à café (plus qualitative et avec au moins un café offert par jour et par agent), d'une

machine à sandwiches ou encore d'une salle de repos pour les agents en RAD notamment.

On notera que la question de l'accès de nuit, pendant la période de fermeture de la gare, n'est pas encore réglée à quelques semaines du déménagement... Jusqu'au dernier CHSCT, le CUP voulait nous faire passer par le tunnel sous la gare, ce qui est

Aménagement Incity

Suite à plusieurs remontés, d'agents travaillant à Incity, sur des problèmes d'aménagement des locaux (bruits, ...) une importante réflexion a été menée à l'initiative de SUD Rail, pour modifier les plans et la disposition des différents services au sein des étages.

Des travaux et de l'achat de mobilier ont été validés par la direction qui affirme que « les

agents ont été consultés et sont satisfaits des modifications apportées ».

Hors, la réalité semble être différente. Même si des améliorations ont été faites, certains services se retrouvent avec des conditions de travail dégradées notamment en raison de la diminution de leurs espaces de travail.

Justice Patronale VS Justice Républicaine

À l'ECT, SUD-Rail vient de gagner en appel un procès contre la direction.

2 contrôleurs avaient été sanctionnés pour avoir refusé une commande hors RH. La direction les avait alors mis en absence irrégulière et leur avait retiré l'équivalent d'une journée de salaire sur leur fiche de paie.

SUD-Rail avait aussitôt pris la défense des agents. Nous avons rappelé à la direction qu'elle ne pouvait en aucun cas considérer ces agents en absence irrégulière, puisque

ceux-ci étaient au travail.

La direction, comme souvent, n'a rien voulu entendre, et SUD-Rail avec les 2 agents concernés avait alors saisi les Prud'hommes pour demander l'annulation de ce que l'on considère comme des sanctions pécuniaires illicites.

Ces condamnations sont transposables à tous les cheminots à qui on imposerait une commande ou une modif non-conforme au

TER DN or not TER DN?

Lors des DP du 12 janvier, le Directeur d'Établissement, c'est enfin clairement positionné sur la charge TER affecté à LYS. Seule la charge TER GCO, affectée dans le roulement 101B restera au sein de l'UP.

La charge DN de LYD a été transférée à LYS pour alléger la souffrance des agents de LPR. A la genèse, l'UP de LPR devait céder 4 AV à LYD qui devait céder 4 DN à LYS. Cela n'a jamais abouti.

Et nous nous sommes retrouvés, pour des raisons obscures, à un échange de charge de LYD vers LYS, excluant LPR, alors même que LYD était à l'effectif. Ce qui n'était pas le cas pour LYS et encore moins maintenant. Notre délégation lors des commissions roulements de LYD et LYS avait demandé le retour des DN, comme prévu lors de l'échange. Car actuellement, et c'est le CUP de l'UP TER qui le dit, « l'effectif de Part-Dieu est suffisant pour couvrir sa charge, y compris celle prêtée à Scaronne ». Dont acte, alors pourquoi cette décision ?

Le RDET nous a informés, pendant la DCI, que cette charge doit retourner à LYD au mois de Juin 2017. Conscient, de la souffrance engendrée sur les agents de LYS comme de LYD, nous avons demandé le retour après les vacances de février,



ce qui correspondrait au service B TGV, des 2/7eme de matinée à LYD. La direction, faisant mine de découvrir la demande, doit nous donner une réponse rapidement.

SUD-Rail étant depuis toujours, pour la multiactivité dans les roulements, nous avons réaffirmé notre accord, pour la venue d'une charge TER, Intercités, sur l'axe PLM autre que des matinées ou des nuits. Nous souhaitons cette diversité, afin d'éviter la monotonie de l'hyper spécialisation, qui engendre des risques sur la sécurité des circulations et accroît la souffrance au travail, d'autant qu'au fil des années, les contre

-réformes des retraites allongent inexorablement les carrières. En augmentant la charge affectée à LYS, nous garantirons aussi le bon fonctionnement du parcours pro, sur la région en restant vigilants pour que ce ne soit pas au détriment des autres UP.

SUD-Rail continue de maintenir la pression sur la Direction, pour réaménager la charge au sein de toutes les UP, afin d'avoir une vraie progressivité dans la carrière des ADC !!!

Effectifs LYS.

La direction ayant enfin reconnu le manque d'effectifs, nous invitons l'ensemble des ADC de LYS à appliquer la consigne syndicale commune, SUD-Rail / CGT, afin d'obtenir de la direction une

troisième école TGV pour 2017 et ainsi ne pas revivre en 2018 la période difficile 2015/2017.

Agir aujourd'hui, c'est se garantir un avenir meilleur !

Acquisition Engin Moteur et Ligne.

Nous vous rappelons que l'acquisition d'un nouvel EM et d'une nouvelle ligne n'est valable que 6 mois (TT0035). Dépassé ce délai sans pratique, ligne ou engin moteur, la direction doit prévoir une ou

plusieurs journées de formation.

Attention : aucun outil ne permet à la direction de vérifier cela.

AGC.

La sécurisation des AGC devrait être une priorité vu qu'ils circulent en EAS ; ce qui n'est pas le cas. Le remplacement de la cloison/porte en verre par une nouvelle version métallique a été enterré par le

matériel. Un filmage opacifiant et le remplacement des serrures seront faits mais aucune date n'a été annoncée sur la région.

REGIO2N.

Quel chiffre !!! 67 circulations en REGIO2N ont été supprimées en 2016 par manque de fiabilité. Soit bien au-delà du « cahier des charges ». La fiabilité n'étant pas en rendez-vous, la garantie de Bombardier a été prolongée.

Pour la majorité des anomalies remontées, la seule réponse que l'on nous donne est

« En étude chez Bombardier ». Des anomalies de plus en plus importantes se produisent sur les Z5500 et les explications deviennent de plus en plus farfelues et évasives.

Continuer de faire remonter le maximum d'informations sur vos BS.

TER2N NG.

La direction fait circuler les Z24500 en EAS, mais pas question d'investir un centime dedans ! Elle annonce fièrement avoir débloqué un budget pour nettoyer les caméras, suite aux remontées des BS et, sûre d'elle, nous dit « avoir constaté une nette amélioration » sur les caméras.

En revanche, ni les écrans, ni les caméras ne seront modernisés. Même punitions pour les fenêtres ou encore l'éclairage des fanaux qui ne passeront pas en LED.

Pour compléter le tableau, les Z24500 devaient circuler en ST sur les axes corridors. Au dernier moment, on nous annonce que trop de TER2N sont inaptés EAS et que par conséquent les ASCT gardent l'ensemble de leurs tâches jusqu'à nouvel avis. Un fiasco !

Cependant, la prime ST sera quand même versée aux agents. Si vous circulez en Z24500, hors vallée du Rhône, pensez à mettre ST sur vos BS !

CHSCT

Engagement du Président du CHSCT UP TER LYON

Engagement en cours de réalisation

Changement de la liste des vérifications lors des rentrées du matériel. (essai de fonctionnement des essuies vitre, propreté des cabines, essai et fonctionnement des sièges conducteurs, et.)

Machine à sandwich à l'UP LPR et LYD

Le DET, via le COSEC, s'engage à former 10% d'ADC, de chaque UP, à la formation SST

LPR

Tous les agents auront l'ensemble des compétences de leur roulement, au plus tard en octobre 2017.
Tous les roulements seront à cette même période à l'effectif.

Afin de voir si l'acceptation des premiers congés sur GESTCONGE est traitée et acceptée avec un délai suffisant, une vérification va être effectuée. Pour garantir le plus possible une vie privée.

Il y aura une nouvelle annexe pour la pose des VT. Afin d'avoir une plus grande visibilité sur le refus ou l'acceptation, le délai de pose passera d'un à deux mois, et la réponse d'une semaine à un mois avant

LBL

Une étude sur un roulement blindé et un roulement de réserve va être effectuée, afin que les ADC puissent prendre position sur un éventuel changement.

CPFT

Le bureau se trouvant au-dessus du transformateur sera réaménagé, et un générateur de bruit blanc si c'est efficace sera mis en place.

Engagement applicable

Les VT posés comme prévu à l'annexe de leur temps partiel se verront notifier une réponse une semaine avant la date posée.

LPR

Les agents du 172, n'ayant pas toutes les compétences de leur roulement pour cause de défaut de formation, seront commandés à l'avance, sur les journées FAC dues à ce défaut de formation. Cet engagement doit être appliqué sans que l'ADC ne fasse de réclamation.

LYD

Le couchage à AV est à l'IBIS Gare depuis le premier janvier 2017. Afin de pouvoir, comme la réglementation le prévoit au moins huit heures dans la chambre de l'hôtel

Les compétences de ligne une fois que nous avons changé de roulement ne sont valables que quatre mois. La date prise en compte est celle du dernier jour dans le roulement quitté. Même si l'agent a circulé dessus après son changement de roulement. Le retrait des compétences doit être fait par le CTT.

LYD

Les demi-tours MOD comme les MSC, ne pourront pas être graphiés plus d'une fois par GPT.

Cette disposition est valable sur l'ensemble de l'UP TER LYON

PORTES

Point sur les écoles

Ecole	Date de début	Date de fin	Nombre de candidats	Réussites
TA/TB	17/10/2014	09/05/2015	1	1
CRML initiale	20/10/2014	09/04/2015	10	9
TA/TB	17/11/2014	09/06/2015	3	2
CRML initiale	09/02/2015	17/08/2015	6	5
CRML initiale	18/05/2015	26/11/2015	10	6
CRTT initiale	26/05/2015	16/10/2015	13	9
TA/TB	05/05/2015	15/12/2015	9	7
TGV	21/09/2015	15/12/2015	6	4
ATT TS TB	18/05/2015	20/05/2016	4	2
CRML initiale	12/10/2015	13/05/2016	12	11
TA/TB	26/10/2015	20/04/2016	14	6
CRTT initiale	14/12/2015	31/05/2016	11	8
TGV	4/04/2016	22/06/2016	6	4
TB initiale	28/09/2015	13/09/2016	8	5
TA/TB	15/02/2016	18/11/2016	12	8
CRTT initiale	30/05/2016	10/11/2016	11 (2 repassent l'examen en janvier)	5

Ecole	Date de début	Date de fin prévisionnelle	Nombre de candidats	Arrêts
ATT TS	23/05/2016	16/04/2017	7	1
TB	23/05/2016	16/04/2017	4	0
TA/TB	27/06/2016	Mars 2017	12	2
TB initiale	12/09/2016	Sept. 2017	7	1
CRTT	03/11/2016	Avril 2017	10	0
AEF (TB)	24/10/2016	Avril 2017	4	0
TGV	10/10/2016	Janvier 2017	6	0

Ecole	Date de début	Nombre de candidats
TA/TB	19/12/16 (repoussée au 16/01/2017)	12
CRTT	13/02/2017	12
TB initiale	20/03/2017	12
TA/TB	27/02/2017	6
2 écoles TGV sur 2017	A venir	6

Examens à venir	Echéance Prévue (date de jury)	Nombre de candidats prévus
CRTT	18/01/2017	2

170S	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1004	1112	1095	1204	1290	1174	1060	1244	
	1000	1064	946	1194	1114	1128	1043	1101	
	973	985	945	1154	1105	1120	1042	993	
	969	981	791	1106	1027	1107	1042	972	
Moyennes	866	863	730	1016	945	994	926	876	
4 plus faibles	816	746	592	941	888	918	798	733	
	759	744	591	920	772	862	798	683	
	587	706	575	916	616	745	765	667	
	544	693	575	743	611	619	612	630	

170 A	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1159	966	973	1210	1147	1089	1062	1115	
	1031	959	947	1150	1145	1086	1030	1075	
	998	933	876	1078	1106	1078	991	1015	
	989	932	842	1053	1097	1069	975	992	
Moyennes	895	799	682	965	1022	963	882	846	
4 plus faibles	786	717	559	862	962	919	808	776	
	769	651	463	855	877	865	755	689	
	754	626	461	791	868	729	673	605	
	658	449	459	708	858	694	660	568	

171S	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1013	1175	952	1145	1289	1050	1090	1075	
	948	1040	928	1133	1157	1031	1088	1063	
	938	1006	919	1112	1097	1005	1082	1032	
	923	956	918	1096	1089	992	1049	952	
Moyennes	802	811	657	950	956	895	880	827	
4 plus faibles	681	697	465	797	796	823	647	724	
	660	696	425	792	770	719	537	692	
	591	692	400	755	741	568	497	600	
	514	435	277	468	601	538	473	404	

172S	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1048	887	749	1098	1162	999	1000	979	
	849	838	734	1040	1097	989	900	948	
	838	814	713	996	1064	881	890	913	
	787	814	695	903	994	873	846	908	
Moyennes	732	777	601	901	996	771	751	769	
4 plus faibles	664	752	551	821	946	689	623	706	
	627	736	537	807	945	676	596	680	
	604	672	441	795	919	606	584	569	
	548	619	411	757	895	492	481	403	

477	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Moyennes	641	604	511	711	780	664	700	701	

Année 2016

Barème de répartition prime complémentaire

ETRA Annexe 1

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
LM 468A	149.9	149.6	135.5	135.9	136.5	136.4	136.5	136.8	136.5	136.8	136.3	
LM 468B	153.4	153.1	138.5	138.8	138.9	139.5	138.5	138.6	138.5	138.2	138.8	
LM 468C	157.1	156.7	141.6	141.6	141.8	142.1	141.9	142.1	142.0	142	142	
LPR 478	222.3	222.5	202.6	202.5	202.4	202.2	202.5	202.4	202.2	202.2	202.3	
POR 170S	68.4	68.5	71.3	71.9	78.2	78.9	72.0	71.0	70.8	70.5	70.2	
POR 170A	95.4	95.1	96.5	98.6	101.5	102.8	75.4	74.4	77.4	76.8	77.2	
POR 171S	53.1	53.4	58.6	59.5	59.8	60.9	61.8	60.9	61.1	60.9	60.4	
POR 172S	68.6	69.4	70.5	71.8	72.1	73.4	66.7	65.9	58.9	59.2	58.8	
POR 477	591.1	594.6	542.0	541.9	540.8	538.6	555.5	542.9	542.3	541.3	540.8	
LYS 100A	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	
LYS 100	6.6	6.7	6.5	8.9	9.1	9.5	11.5	11.2	9.4	9.5	9.4	
LYS 101	9.3	9.4	9.2	12.0	12.2	12.6	10.2	9.9	13.0	13.1	12.9	
LYS 101B	27.6	27.7	27.4	20.9	21.1	22.0	23.2	22.8	20.8	20.9	20.8	
LYD 161A	49.9	50.0	49.7	50.4	50.8	51.6	47.4	46.9	51.6	51.7	51.4	
LYD 161B	61.5	61.8	61.4	62.4	62.7	63.8	58.9	58.0	58.5	58.5	58.3	
LPR 171P	63.3	63.6	63.1	64.3	64.4	65.7	58.4	57.7	61.8	62	61.5	
LPR 172P	76.1	76.3	75.9	77.1	77.5	78.9	75.3	74.2	74.1	74.4	73.9	
LPR 173P	77.6	78.0	77.2	78.7	79.2	80.7	64.2	63.2	70.6	70.8	70.2	
LOZ 154P	123.2	123.6	122.6	124.8	125.3	127.2	125.7	124.0	122.5	122.7	122.3	

TA LYS TB

468A	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1035	1060	1050	1012	1046	986	1009	1031	
	968	972	1009	1000	1037	982	1008	962	
	964	932	912	999	1026	979	985	949	
	961	921	896	996	994	966	984	934	
Moyennes	901	841	746	919	930	850	893	852	
4 plus faibles	842	775	614	893	854	729	833	828	
	836	743	533	877	843	708	753	736	
	826	670	515	779	788	706	730	709	
	791	608	493	738	783	674	688	474	

100A	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1574	1710	1630	1640	1732	1648	1806	1515	
	1534	1600	1481	1596	1593	1645	1664	1474	
	1506	1532	1457	1584	1573	1602	1647	1451	
	1492	1502	1453	1534	1544	1601	1628	1441	
Moyennes	1315	1330	1185	1404	1407	1377	1433	1302	
4 plus faibles	1115	1124	791	1223	1212	1232	1257	1169	
	1109	1060	742	1204	1208	1163	1227	1163	
	1091	954	669	1199	1200	1153	1189	1136	
	1078	750	650	1005	1192	1101	1142	999	

468B	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1122	990	880	1018	1032	960	1023	948	
	1016	972	852	956	965	937	999	920	
	984	938	805	955	952	928	968	886	
	947	889	768	941	936	903	917	882	
Moyennes	859	763	656	833	802	748	782	742	
4 plus faibles	767	683	580	809	729	650	716	609	
	760	494	393	740	394	565	559	601	
	647	382	391	622	359	405	198	485	
	377	243	358	271	355	165	192	400	

100	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1533	1448	1694	1564	1587	1612	1561	1520	
	1520	1440	1514	1539	1575	1466	1500	1388	
	1436	1439	1467	1523	1492	1463	1496	1388	
	1391	1432	1449	1519	1485	1442	1495	1365	
Moyennes	1264	1239	1113	1330	1363	1292	1321	1227	
4 plus faibles	1081	1063	769	1155	1213	1153	1163	1071	
	1001	1051	738	1146	1187	1124	1093	1008	
	988	1045	677	1100	1173	1103	1036	929	
	980	809	629	785	1167	692	845	817	

468C	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	991	877	1008	1028	929	921	927	892	
	950	857	866	871	886	889	882	874	
	944	850	825	861	860	886	866	873	
	900	819	779	839	859	880	864	868	
Moyennes	753	712	627	721	738	771	748	737	
4 plus faibles	648	631	462	563	581	717	643	641	
	615	613	415	556	577	617	634	539	
	579	451	414	521	575	567	464	490	
	436	438	394	397	548	305	443	433	

101	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1541	1549	1520	1715	1655	1561	1593	1622	
	1449	1542	1454	1647	1538	1546	1515	1479	
	1445	1541	1453	1591	1529	1541	1510	1459	
	1415	1517	1453	1559	1488	1531	1496	1418	
Moyennes	1267	1242	1100	1415	1375	1332	1330	1246	
4 plus faibles	1067	997	703	1263	1226	1203	1158	991	
	1057	982	699	1254	1159	1175	1069	901	
	1012	888	696	1188	1098	922	1042	893	
	981	873	564	1140	1034	611	997	832	

478	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	900	904	869	903	1018	902	949	846	
	895	875	837	900	931	896	935	846	
	894	835	777	896	930	882	925	837	
	889	832	721	891	925	881	925	830	
Moyennes	755	739	589	806	833	784	787	754	
4 plus faibles	650	680	489	727	767	695	737	726	
	621	598	444	716	614	694	690	719	
	368	592	215	700	533	444	411	637	
	178	175	132	231	443	274	196	326	

101B	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1406	1541	1469	1492	1513	1554	1473	1455	
	1352	1396	1463	1423	1440	1503	1401	1441	
	1343	1270	1438	1413	1431	1486	1392	1429	
	1338	1238	1422	1410	1423	1470	1358	1415	
Moyennes	1212	1145	1005	1240	1255	1271	1243	1261	
4 plus faibles	1026	905	618	1033	1095	1101	1099	1061	
	980	900	573	1030	1072	1093	1006	1038	
	977	879	549	1012	1057	1057	844	977	
	888	845	458	1008	898	1006	835	961	

Année 2016

Dérogations

ETRA Annexe 1

		Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Octobre	Nov.	Déc.
POR	170S	10	7	9	9	4	7	19	9	14	6	17	
	170A	11	8	13	12	7	5	5	13	11	9	7	
	171S	23	24	11	10	17	9	18	20	16	19	18	
	172S	7	1	6	5	4	3	3	2	7	5	5	
	FAC	8	14	4	7	19	16	11	10	13	9	6	
LYS	100A	40	43	47	48	47	70	34	27	42	52	49	
	100	30	30	32	28	30	28	35	28	20	31	14	
	101	18	20	24	18	24	27	35	15	15	33	30	
	101B	5	6	13	16	9	6	16	12	14	19	11	
	FAC	6	7	7	4	7	13	4	6	5	5	5	
PNI	190I	25	46	30	30	22	23	29	31	29	31	35	
	FAC	23	23	25	39	42	37	37	30	62	52	38	
TER Lyon	161A	23	28	36	28	36	21	31	40	31	22	29	
	161B	31	26	18	25	27	20	26	18	23	18	27	
	171P	22	24	24	22	30	23	47	41	36	25	47	
	172P	27	31	29	17	17	16	39	35	43	35	41	
	173P	8	6	9	2	2	4	7	7	11	5	12	
FAC	8	5	21	18	35	43	18	16	9	35	14		

Indemnités de modification de commande

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Octobre	Nov.	Déc.
POR	52	45	77	56	58	19	36	43	66	44	38	
LYS	39	43	24	33	49	25	35	53	42	40	40	
PNI	20	24	21	36	34	17	17	11	23	22	11	
TER LYON	101	117	92	96	56	62	82	64	64	81	100	

LPR UP TER LYD

171P	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1271	1267	1110	1208	1258	1265	1290	1137	
	1177	1108	1050	1191	1193	1205	1133	1075	
	1169	1030	1022	1153	1176	1114	1115	1071	
	1056	996	982	1130	1158	1105	1096	1015	
Moyennes	859	789	700	937	920	943	936	831	
4 plus faibles	585	558	413	697	526	656	751	623	
	579	542	387	641	448	629	744	491	
	564	457	359	600	431	626	715	446	
	535	347	264	484	266	606	587	378	

172P	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1037	1051	1085	1147	1089	1079	1167	1096	
	1033	951	988	1096	1086	1076	1056	1053	
	1010	942	957	1096	1043	1061	1045	1026	
	982	926	933	1091	1035	1050	1041	991	
Moyennes	856	790	677	898	885	882	886	824	
4 plus faibles	730	585	519	689	648	648	710	645	
	720	570	495	664	614	614	689	623	
	587	518	474	622	520	520	625	596	
	492	444	452	516	465	465	239	201	

173P	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	970	938	951	999	1042	1094	1031	1000	
	950	865	922	990	1030	970	980	984	
	914	849	857	939	989	921	972	961	
	902	823	839	938	972	918	955	933	
Moyennes	803	742	713	876	890	852	861	790	
4 plus faibles	741	696	637	792	801	788	749	622	
	693	670	506	750	776	717	747	609	
	686	485	424	736	762	699	719	485	
	520	475	392	729	741	465	600	408	

465P	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	539	564	633	579	592	592	596	534	
	518	527	617	543	588	576	585	526	
	516	515	591	528	563	568	575	515	
	516	515	591	526	560	567	566	509	
Moyennes	487	438	520	480	509	508	497	471	
4 plus faibles	463	315	451	429	445	461	437	428	
	429	309	441	427	422	445	435	419	
	423	309	411	411	375	420	422	418	
	375	244	309	342	302	417	416	404	

161A	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1078	1088	1120	1338	1265	1235	1125	1220	
	1073	1087	1082	1229	1259	1179	1123	1205	
	1065	1078	1053	1180	1203	1173	1120	1149	
	1063	1075	1003	1136	1183	1126	1104	1130	
Moyennes	924	880	773	1010	1072	987	975	947	
4 plus faibles	759	730	488	865	943	837	815	768	
	716	678	474	858	940	809	753	735	
	527	627	459	821	803	808	636	662	
	467	620	421	803	709	757	582	503	

161B	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	1130	1146	1116	1078	1167	1252	1136	1231	
	1046	1046	983	1041	1138	1177	1082	1190	
	1038	1009	901	1016	1137	1174	1080	1155	
	1012	993	892	1009	1127	1142	1055	1107	
Moyennes	843	793	664	903	976	929	900	884	
4 plus faibles	658	655	418	757	809	666	707	613	
	647	653	391	752	782	634	663	605	
	549	523	375	746	734	549	607	511	
	504	462	367	693	654	512	520	287	

154P	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
4 plus fortes	933	919	1014	1129	1086	1014	880	922	
	925	890	978	987	973	879	879	910	
	915	880	970	972	970	878	850	840	
	899	837	932	939	934	843	813	799	
Moyennes	840	766	791	918	930	823	768	733	
4 plus faibles	844	755	811	924	908	804	759	710	
	843	696	612	813	885	772	694	655	
	801	587	512	792	852	734	616	641	
	553	493	474	790	831	663	614	332	



Années 2016

Primes Parcours

ETRA Annexe 1

		Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
LM	468A	56,9	57,2	57	56,6	56,0	56,1	56,0	55,7	56,0	55,7	56,2	
LM	468B	59,1	59,4	59,5	59	58,9	58,3	59,3	59,2	59,3	59,6	59	
LM	468C	61,4	61,8	61,7	61,7	61,5	61,2	61,4	61,2	61,3	61,3	61,3	
LPR	478	61,5	61,3	61,2	61,3	61,4	61,6	61,3	61,4	61,6	61,6	61,5	

POR	170S	57,6	57,7	57,3	57,7	57,5	57,8	57,3	57,6	58,1	58,6	58,6	
POR	170A	58,2	58,7	58,4	58,1	58,8	58,8	58,5	58,7	57,9	58,7	57,9	
POR	171S	61,2	61,1	61,2	61,4	61,4	61,4	61,1	61,2	61,0	61,4	61,5	
POR	172S	61,4	60,8	61,3	61,4	61,4	61,4	61,5	61,4	61,6	61,5	61,6	
POR	477	96,8	93,3	95,9	96	97,1	99,3	82,4	95,0	95,6	96,6	97,1	

LYS	100A	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	
LYS	100	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	53,2	
LYS	101	53,3	53,3	53,3	53,3	53,3	53,3	53,3	53,3	53,3	53,3	53,3	
LYS	101B	54,3	54,3	54,3	54,1	54,1	53,8	54,2	54,1	53,9	53,9	53,8	

LYD	161A	61,6	61,6	61,6	61,7	61,6	61,6	61,6	61,5	61,6	61,6	61,6	
LYD	161B	61,9	61,8	61,8	61,9	61,9	61,8	61,8	61,9	61,8	61,9	61,8	
LPR	171P	60,6	60,5	60,5	60,5	60,7	60,5	60,3	60,2	60,5	60,6	60,7	
LPR	172P	62	62	61,9	62,1	62,1	62,0	62,0	62,1	62,1	62,1	62,1	
LPR	173P	61,9	61,9	62	62,1	62,0	62,0	62,0	62,0	62,2	62,3	62,4	
LOZ	154P	61,5	61,5	61,6	61,5	61,6	61,6	61,4	61,6	61,6	61,8	61,6	

ETRA : Moyenne par agent des : CA – RP - CONGES - FETES – RM/RU pris

		CUMUL ANNUEL – SITUATION A FIN NOVEMBRE 2016				
		REPOS	Fêtes prises	CONGES	RG	RM/RU
CRML	ADC	104,62	5,83	26,64	0,23	9,18
	SL	107,5	7	21,75		8
POR	ADC	103,54	4,12	25,59	0,72	9,74
	SL	107	6	20		11,25
	SC	104,585	8	23,75		4,5
LYS	ADC	105,86	3,47	25,30	2,53	8,97
	SC	105	8	27		7
PNI	ADC	103,48	5,97	23,11	1,20	8,56
	SC	103,83	7	22,33		8,66
TER	ADC	103,83	4,93	25,61	0,40	8,83
	SC	104,66	8	20,66		8

RF PAYES

		F1	F2	F3	FV	F4	F5	F6*	F7*	F8**	F9**	F0
		2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2016
CRML	ADC	27	25	10	0	21	22	7	9	4	4	
POR	ADC	15	27	10	0	27	32	0	0	0	0	
LYS	ADC	41	72	25	0	58	56	3	3	2	1	
PNI	ADC	4	21	3	0	19	36	0	0	0	0	
LYD	ADC	11	24	5	0	13	18	1	2	3	2	
CRTT	ADC	11	19	7	0	14	9	4	2	3	2	
LPR	ADC	39	65	22	0	53	51	6	4	5	3	

* données au 21/12/2016 consolidées en janvier 2017

** données au 21/12/2016 consolidées en avril 2017

DEPARTS EN RETRAITE EFFECTUÉS EN 2016 et jusqu'au 12/01/2017

UP	Sédentaires	TA	TB	Total
CPFT	1			1
EAST			1	1
MAD SYSTRA	1			1
SIEGE	7			7
UP INFRA	1			1
UP LYD			2	2
UP LYON	1			1
UP PORTES			2	2
UP SCARONNE	1	2	16	19
Total général	12	2	21	35

NOMBRE D'AGENTS AYANT DÉPASSÉ L'AGE PIVOT au 12/01/2017

UP	Sédentaires	TA	TB	Total
EAST			3	3
SIEGE	2		1	3
UP INFRA			2	2
UP LYD			2	2
UP LYON		1	1	2
UP PORTES			3	3
UP SCARONNE	2		18	20
Total général	4	1	30	35

PREVISIONS DE DÉPART EN RETRAITE

UP	Sédentaires	TA	TB	Total
SIEGE	1			1
UP LYD			1	1
UP LYON			1	1
UP PORTES			4	4
UP SCARONNE	1		12	13
Total général	2	0	18	20

CESSATION PROGRESSIVE D'ACTIVITÉ EN COURS

UP	Sédentaires	TA	TB	Total
LPR			1	1
LYD			1	1
LYS	1		5	6
POR			2	2
PRI			1	1
Total général	1		10	11

Absences refusées (ETRA/mois)

	LOZ	CRTT	LPR	LYD	LYS TB	CRML	POR
oct-16	1	0	80	29	120	4	82
nov-16	1	0	52	37	77	6	77

Absences refusées (détail par roulement)

	LYS	101B	101	100	100A	478	468A	468B	468C	GM
Octobre	39	43	17	21	1	1	1	1	1	0
Novembre	23	33	10	11	1	1	1	1	3	0

	TER	465P	171	172	173	154	161A	161B	GM
Octobre	1	36	28	16	1	18	11	0	0
Novembre	0	29	14	1	1	16	21	1	1

	PORTES	170	171	172	GM
Octobre	28	20	34	0	0
Novembre	24	19	34	0	0

Moyenne kilométrique réalisée journalière

	POR TER	LYS SNCF Voyages	TER LYON TER
A fin Octobre 16	258,5	572,8	243,6
A fin Novembre 16	258,8	572,4	242,8

Réserves non tenues

	LPR	LYD	LYS	POR
10/2016	8	5	16	5
11/2016	8	13	16	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: 06 16 69 08 26



SUD-Rail Lyon
41 Quai Fulchiron
69005 Lyon
sudraillyon@gmail.com
Tel: 04 78 38 15 08
Fax: 09 70 62 73 20

Didier
VIRIEUX
tel: 06 20 32 11 29



Bernard
CHANUT
tel: 06 14 05 04 87



Fred
MALLET
tel: 06 11 15 34 63



Ludovic
ROBERT
tel: 06 25 36 91 52

