

# Tract-ctions

Sud Rail LYON

L'information syndicale de la Traction AURA

octobre 2018

**Tu crois pouvoir  
nous supprimer nos  
accords locaux !!!**



**NE NOUS  
LAISSONS  
PAS FAIRE !!!**

SUD-Rail



# Billet d'humeur...

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

## Les ADC en ligne de mire

Pendant l'été, les dirigeants avides de projets plus nauséabonds les uns que les autres ont décidé de s'attaquer aux ADC !

Et les projets tordus ne manquent pas, les dénonciations des accords locaux fleurissent un peu partout sur le territoire : après Paris Nord, Paris EST, notre établissement est dans le viseur ! Pourtant ces accords servent à améliorer des conditions de travail bien difficiles. Mais la plupart des DET appliquent ou vont appliquer la directive qu'ils ont reçue : dénoncer le plus d'accords locaux !

Vous nous avez envoyé, hier, un document notifiant votre volonté d'éradiquer les accords locaux, sur la DT TER AURA. Ce document montre bien le niveau de dialogue social que vous souhaitez : un dialogue proche de zéro (aucune discussion n'a été menée avec les OS). Votre seule priorité est de remplir vos objectifs, afin de pouvoir continuer votre plan de carrière. Vous osez faire un recul de plusieurs dizaines d'années de CHSCT, DP, commissions roulements, relevés de conclusion de sortie de conflit. En supprimant ces accords, vous dégradez fortement les conditions de travail déjà difficiles des ADC, mais vous allez aussi fortement dégrader la sécurité des circulations.

Mesdames et Messieurs les représentants de la direction,

Combien d'entre vous travaillent 6 jours d'affilés ?

Combien d'entre vous prennent leurs vacances d'été en mai ou octobre avec des enfants scolarisés ?

Combien d'entre vous acceptent-ils de travailler 6 journées sur 5 jours calendaires (N+1) ?

Combien d'entre vous acceptent-ils de partir en repos sans savoir ce qu'il fait après ?

Notre délégation souhaite savoir si des projets similaires sont en projet sur l'ET TGV SE ?

Sachez que si vous maintenez votre projet, vous vous exposez à des situations très conflictuelles.

Dans certaines Régions, les ADC se voient ajouter des tâches supplémentaires n'ayant aucune relation avec notre métier et qui sont contraire au dictionnaire des filaires. Sur PRG, on demande aux ADC de faire eux même le plein des diesels. Sur Belfort on demande aux TB de la ligne Belfort/Delle de faire de l'information aux voyageurs, du nettoyage, de la visite à l'arrivée et de porter une tenue.

Sur notre établissement, nous n'en sommes pas loin. Cela devient même n'importe quoi. Des TB vont faire les remiseurs/dégareurs à Vénissieux. Côté Technicentre TGV, c'est aux CRML qu'on demande d'aller faire des coupes et les forçements.

# Les gestes qui sauvent ?

Depuis le début d'année, la direction nous surine avec les « gestes qui sauvent ». Bien sûr, si nous devons tous être vigilants, c'est pour avant tout qu'il ne nous arrive pas un accident pouvant être mortel.

nous pourrir le cerveau avec le vomit paroissial du président de la SNCF, doivent respecter et faire appliquer les ordres. Sans réfléchir, et s'il le faut en sanctionnant tout contrevenant.



Pourtant nous constatons que chaque jour des cadres de l'entreprise traversent les emprises ferroviaires pour aller se restaurer ou prendre un train pour rentrer chez eux. Attention, ils ont tous le gilet orange. Fermé et mis dans le bon sens. Enfin la plupart du temps ...

Peut-être que ces cadres ne savent pas qu'ils doivent être irréprochables dans leur attitude ?

Peut-être ne comprennent-ils plus ce qu'ils lisent ?

Peut-être se sentent-ils au-dessus de nous, pauvres gueux de l'exécution ?

**SUD-Rail n'acceptera aucun privilège ou passe-droit. Si nous sommes réprimandés, voir sanctionnés parce que nous ne suivons pas la réglementation, il en va de**

**même pour l'encadrement. Nous demandons aux DUT de prendre des mesures pour faire respecter, par leurs cadres, ce que nous sommes obligés d'écouter en JF.**

L'entreprise a, sur l'ensemble du réseau ferré français, interdit à tous ses agents de circuler sur les emprises, s'il n'y a pas une nécessité de service. Bien évidemment, tous nos cadres, qui au quotidien ont à cœur de

# Caméra en tête de train et micro bientôt en cabine

**D**es idées, ils en ont. Toujours plus foireuses les unes que les autres, et surtout sans intérêts. La nouvelle lubie de nos dirigeants est de nous espionner ou de nous faire porter le chapeau.

La direction met en test, sur Paris Nord, l'équipement de 2 rames, portant des caméras, filmant la voie, ainsi qu'un micro en cabine, enregistrant tous les sons venant de la cabine de conduite. Nous avons donc posé une demande de concertation immédiate pour ordonner l'arrêt de l'expérimentation.

L'excuse pour mettre en place ce flicage est l'accident du TGV d'essai d'Eckwersheim. Le BEA-TT ayant fait une recommandation pour enregistrer sur les trains d'essai des sons en cabine. Là où la magouille, pour nous faire avaler la pilule, est grosse, c'est que la recommandation n'est que pour les trains d'essai. Pour les autres trains, il s'agissait juste d'une réflexion à avoir entre la SNCF et l'EPSF. Il y a pires que ça, les rames d'essai sont équipées de l'enregistrement en cabine uniquement qu'en cas de survitesse, tandis que les rames-test en Ile-de-France enregistrent même lorsque le train est à l'arrêt. Nous pouvons constater que le rapport du BEA-TT n'est qu'un prétexte. Combien de préconisations et non de réflexions n'ont pas été respectées par la SNCF? Nous prendrons juste les cas des déshuntages et de la dérive de Serqueux où la SNCF traîne largement des pieds et pendant plusieurs années.

Combien ces systèmes vont-ils coûter? Au moment où ils nous expliquent tous les jours qu'il faut faire des économies?! Et ils nous parlent de productivité et de rentabilité! Le choix de l'expérimentation nous fait aussi doucement rire, car sur Paris Nord, les trains de la Ligne B peuvent rouler les portes ouvertes, n'étant pas équipés de l'asservissement traction/porte, le coût étant trop cher, il paraît!

Pour revenir au sujet principal, la caméra qui filme la voie est une réelle remise en cause de notre professionnalisme. Que se passera-t-il lors d'un incident si le conducteur réagit 2 secondes après? sera-t-il déclaré coupable? C'est bien connu, un ADC fait exprès de rouler sur des personnes et

s'amuse à foncer sur les voitures qui forcent les PN!

Pour le micro, qu'en est-il de la vie privée? Pas besoin de faire un dessin, vous ne pourrez plus parler à votre collègue, à votre CTT. Pire, si vous avez 10 min d'attente, vous ne pourrez même plus appeler votre conjoint(e) ou vos enfants sans savoir si une personne vous écoute. Cela risque d'avoir un énorme impact sur notre travail et de créer une vraie inquiétude au quotidien.

## Micro en cabine

FAITES COMME SI NOUS  
N'ÉTIIONS PAS LÀ !!!



Le pire dans tout ça, c'est que rien n'est cadré même légalement. Quand nous lisons le projet, nous pouvons constater que n'importe qui pourra écouter ou regarder les enregistrements sous n'importe quel prétexte de sécurité. Quand on voit actuellement que sur n'importe quel sujet bidon (même s'il n'est pas sécuritaire) un cadre peut demander les conversations entre postes d'aiguillage et le conducteur, cela fait froid dans le dos. Notre DET pourra sûrement savoir après 2 ou 3 coups de fil que vous avez demandé, à l'arrêt au faisceau, à votre sœur comment allait votre mère malade, et cela se sera peut-être passé 30 min avant un FU-KVB de plus 8 km/h.

**SUD-Rail va étudier toutes les possibilités légales, pour contraindre la direction, à abandonner son projet. Nous n'hésiterons pas si elle continue dans son dogme à appeler les ADC à se mobiliser.**

## Trains autonomes : la fin des ADC !

Ce n'est pas SUD-Rail qui veut faire peur, il s'agit des mots de Patrick Jeantet : « Nous garderons des conducteurs qui n'auront plus de rôle sauf en cas de problème. Et ensuite, nous les supprimerons ». Voilà l'estime que porte le président de SNCF Réseau pour les conducteurs de train, il nous **supprimera** comme un vulgaire programme obsolète.

Le plan a été annoncé début septembre dans une grande campagne médiatique. Notre suppression n'est pas prévue pour 2050, mais pour 2025 et les premiers tests sont censés commencer dès l'an prochain. Voilà ce que nos dirigeants prévoient pour notre avenir, et dans le même temps, ils voudraient qu'on fasse des efforts de productivité ? 2025 c'est demain. Pour SUD-Rail, il va falloir avoir une réponse collective. Car si les rêves de ces dirigeants sont réalisables, alors il sera impossible de reclasser les 14 000 conducteurs de train.

La direction nationale est complètement inconsciente, des trains autonomes en extérieur, c'est de la folie, le peu de gain en régularité qu'il pourra y avoir mettra en danger des vies humaines. Car oui, c'est dangereux, ce n'est pas un tunnel fermé, les conditions climatiques, les problèmes extérieurs, les infrastructures... Beaucoup trop de facteurs rentrent en ligne de compte.

Les derniers incidents dans le métro parisien ont déjà prouvé les limites du système sans présence d'un conducteur. Nos grands prophètes feraient

mieux d'investir dans du matériel fiable, une maintenance efficace, des infrastructures dans un bon état et des moyens humains.

Ce sont ces mêmes personnes qui ont saboté le service public, qui le dégrade de jour en jour, qui veulent se passer des conducteurs, et qui n'auront jamais l'amélioration du service public comme objectif. Bien au contraire. Nous connaissons tous le chemin de fer, nous savons qu'au moindre grain de sable, tout sera planté et pendant bien plus longtemps. Enfin la "non-présence" humaine mettra des vies en danger, ceux qui vous disent le contraire sont inconscients. Quand le train autonome sera en panne en pleine pampa et qu'il faudra 3 h pour qu'un humain intervienne et commence à dépanner, nous sommes curieux d'entendre les déclarations que feront nos dirigeants.

### SNCF : le train autonome sur les rails



## UT de PORTES

Tous les cheminots de PORTES ont constaté que la direction a engagé de gros travaux sur l'UP.

Ainsi tous les locaux du rez-de-chaussée sont en train d'être rénovés (le rythme des travaux est plutôt celui d'un omnibus des années 50 que celui d'un TGV, mais bref passons).

Les travaux, ou plutôt le jeu de « chamboule-tout » (le B.A à la place du DUT ; le DUP à la place des CTT et les CTT à la place du B.A) ont un coût pour la SNCF :

**60.000 euros !!!!!**

Ça fait cher la partie ! Surtout quand dans le même temps la direction étudie de façon très approfondie un déménagement en gare de Valence de notre UP avec encore de nombreux travaux à effectuer pour des sommes aux moins équivalentes à celles déjà engagées à PORTES.

À un moment où la direction nous parle de réductions des coûts en supprimant les accords locaux, elle pourrait commencer par éviter de jeter l'argent par les fenêtres pardon... en travaux inutiles.

# Chaussures de sécurité

**A** lors que le déploiement des chaussures de sécurité se rapproche, l'organisation du remplacement de celles-ci est loin d'être finalisée. D'ailleurs si l'on se réfère à l'**ET RA LY RH00005 (PSgD)**, « l'entretien incombe à l'employeur. Il doit s'assurer du bon fonctionnement des EPI ainsi que des vêtements de travail, et de leur maintien dans un état hygiénique satisfaisant, par les entretiens, réparations et remplacements nécessaires. Le nettoyage et le stockage des EPI doivent être réalisés conformément aux recommandations données par le fabricant et/ou le fournisseur. Les EPI sont nettoyés par une entreprise spécialisée garantissant le maintien dans le temps des caractéristiques du produit. Elle vigile les dates de péremption et remplace les EPI au moment opportun ». Malgré leur texte réglementaire et plusieurs CHSCT, il n'est pour l'instant pas prévu de faire appel à une entreprise spécialisée. Que dire de la vérification reprise elle aussi dans leur texte, « une fois par an au moins, à l'occasion des KN<sub>1</sub> par le DPX et/ou lors des journées de formation par le formateur ». Nous attendons de voir nos CTT vérifier pendant une JF nos deux paires de chaussures de sécurité, mais aussi nos lunettes de soleil et nos gilets.

Pendant notre CHSCT, alors que nous avons posé une question des plus banales (quelle organisation la direction va-t-elle mettre en place pour l'échange des chaussures dans chaque site, mais aussi lorsque nous nous trouvons à l'extérieur en cas de chaussure défectueuse ?), la réponse du COSEC est plus que floue : *si c'est en prise de service, elle est prévue, nous travaillons en collaboration avec les DUT pour sa mise en place (organisation)*. Par contre dans le cas où cela arriverait en cours de journée ou au début du retour d'un RHR, là, ce n'est même plus flou mais renvoyé au « démerdez vous » ! Car comme nous posons cette question depuis plus de trois CHSCT, ils se sont déchargés sur les DUT car la réponse n'a pas été faite pour l'ensemble de l'établissement, mais juste pour « l'UT Lyon [qui aura] des paires de réserves et seront disponibles en cas de besoin pour les conducteurs de chaque site. Dans ces cas de figure qui vont être à la marge, le **bon sens** prévaudra et le conducteur se mettra en relation avec son bureau de

*commande 3/8 qui contacteront les astreintes pour gérer la situation en fonction des lieux géographiques et du cas ». Pourtant l'ET RA LY RH00005 (PSgD) est plutôt claire sur ce sujet : « un EPI ou VT détérioré pour quelque motif que ce soit, y compris du seul fait de la survenance du risque contre lequel il est prévu et dont la réparation n'est pas susceptible de garantir le niveau de protection antérieur à la détérioration, doit être immédiatement mis au rebut et remplacé ». C'est sûrement pour cela que nos anciens, mis à part le fait qu'ils entretenaient mieux le domaine ferré, n'ont pas voulu mettre en place une usine à gaz, ingérable pour la traction.*

**SUD-Rail dénoncera toujours les caprices de certains dirigeants, qui ne sachant quoi faire de leurs journées, inventent des dispositions réglementaires, chimériques dans la réalité de la production. Plutôt que de vouloir mettre des sommes astronomiques pour des chaussures de sécurité, parce qu'il y a un ou deux cas par an d'accident de plain-pied souvent dû(s) au mauvais entretien des pistes, nous exigeons dans toutes les instances la remise en état des pistes, des lieux de remisage, des quais, et tout lieu de notre réseau ferré. Comme le prévoit le Code du Travail.**

## Code du Travail Article L4321-1

***Les équipements de travail et les moyens de protection mis en service ou utilisés dans les établissements destinés à recevoir des travailleurs sont équipés, installés, utilisés, réglés et maintenus de manière à préserver la santé et la sécurité des travailleurs, y compris en cas de modification de ces équipements de travail et de ces moyens de protection.***

**Code du Travail Article L4121-2**

*L'employeur met en œuvre les mesures prévues à l'article L. 4121-1 sur le fondement des principes généraux de prévention suivants :*

- 1° Eviter les risques ;*
- 2° Evaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;*
- 3° Combattre les risques à la source ;*
- 4° Adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production, en vue notamment de limiter le travail monotone et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé ;*
- 5° Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;*
- 6° Remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;*
- 7° Planifier la prévention en y intégrant, dans un ensemble cohérent, la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants, notamment les risques liés au harcèlement moral et au harcèlement sexuel, tels qu'ils sont définis aux articles L. 1152-1 et L. 1153-1, ainsi que ceux liés aux agissements sexistes définis à l'article L. 1142-2-1 ;*
- 8° Prendre des mesures de protection collective en leur donnant la priorité sur les mesures de protection individuelle ;*
- 9° Donner les instructions appropriées aux travailleurs.*



## Dénonciation des accords locaux

La direction a décidé sans aucune concertation de supprimer plusieurs accords qui permettent d'un peu mieux supporter nos conditions de travail sur nos UT sous prétexte qu'il faut faire des efforts afin d'être plus « compétitifs » pour contrer l'arrivée de la concurrence.

C'est encore une fois de plus les mêmes qui doivent renier sur leurs conditions de travail et faire les économies. La direction a même un certain humour en cherchant des solutions pour nous faire travailler plus, bien installés dans la tour Incity, qui a le loyer le plus élevé de Lyon !

**Ils veulent moins de RM en grille, et encore moins l'été.** Et donc rendre un peu plus précaire notre temps de repos !

Les RM prévus en grille nous permettent de connaître à l'avance des jours de repos. Sans cela, il nous faudra poser des congés et espérer qu'ils seront acceptés.

Nos RM ne sont pas un cadeau que la SNCF nous fait ! Ils fond suite à l'accord sur les 35 h pour récupérer les heures que nous faisons en plus chaque semaine. Ils nous sont dûs, à hauteur de 5 par semestre !

La direction a même proposé de les laisser dans les grilles et de se réserver le droit de les supprimer un mois avant. Mais pour qui nous prennent-ils !? Vos représentants SUD-Rail font un énorme travail lors de ces commissions pour que les enchaînements compliqués soient cassés. Les RM en grille sont un des outils pour améliorer nos roulements. S'ils pensent que nous allons continuer à faire tout ce travail pour rien : ils se trompent !!!

**Ils veulent nous imposer des décades de 6 en roulement.** Dans la plupart des UT, nous n'en avons pas. Ce n'a jamais été un cadeau de la direction, c'est juste parce que nous nous battons constamment contre. Il existe toujours une autre solution que d'obliger un conducteur à travailler 6 jours d'affilée. Les horaires décalés sont plus fatigants que les horaires de bureau et pourtant on ne voit pas trop les dirigeants qui nous pondent de si bonnes idées le week-end dans leurs bureaux !!!

**Ils veulent supprimer les accords de grille de Portes-Lès-Valence.** L'UT de Portes a un roulement où tous

les trains de nuits Intercité sont réunis. Forcément, ce roulement est moins productif que les autres. Il est aussi beaucoup plus difficile à vivre ! La commission roulement essaie de maintenir un équilibre entre la productivité et la santé des agents. Mais nous pouvons remarquer, encore une fois, que la direction n'en a rien à faire de la santé des agents. Ça montre que pour quelques économies, elle est prête à prendre



d'énormes risques sur la santé des agents et la sécurité des circulations !

**Ils veulent supprimer l'accord sur les pertes de connaissances systématiques après les montées en roulement sur l'UT TER de Lyon.** Cet accord permet une équité entre chaque conducteur de l'UT. Il évite les compétences « à la carte » ou à la direction de nous obliger, à garder des compétences qui ne sont plus dans notre nouveau roulement. L'application stricte de la TT0035 permettrait de garder les compétences acquises pendant toute la carrière de l'agent, il lui suffit de faire au moins un passage par an et, encore plus dangereux, utiliser une fois tous les trois ans chaque engin !

Actuellement, la direction peut commencer à former un agent 6 mois avant une montée en roulement. Et celui-ci peut garder ses anciennes compétences 4 mois après. Ce qui laisse une marge de 10 mois. SUD-Rail trouve que c'est déjà une marge de manœuvre très importante.

S'il n'y a plus de règles, à quoi ça sert de faire des roulements et des sites séparés ? Nous attendons encore la réponse...

**Ils veulent supprimer les protocoles de commande.** Soi-disant qu'ils génèrent des inuts, on aura vraiment tout entendu !!!

Bien sûr, ils n'ont aucune preuve de ce qu'ils avancent. Mais ça dérange notre direction que des agents soient non commandables. Et pire, les horaires de commande des agents sont trop restrictifs, il faudrait donc que l'on soit joignable à tout moment sur notre temps de repos. C'est justement la définition de l'astreinte. Mais la patronne préfère parler de DAD, ça lui coûte moins chère !

Pour eux, ils nous ont fourni à tous un téléphone professionnel et ces protocoles n'ont donc plus lieu d'être.

**SUD-Rail avait raison de se méfier de ce cadeau empoisonné ! Le téléphone pro, ce n'est que lorsque nous sommes au travail et pas plus !**

**La règle doit rester d'être commandé en fin de service. Et sinon, la règle du repos du roulement s'applique toujours. Vos militants SUD-Rail se feront une joie de vous l'expliquer.**

**Ils veulent dégrader les protocoles congés**, la seule chose sûre dans notre travail, ce sont les congés prévus par les protocoles. Et bien la direction veut que ces protocoles ne génèrent pas plus de 25 % d'absence en été. On vous laisse faire le calcul.

Les différents protocoles existent depuis des années

et ils n'ont jamais posé de soucis. Pour preuve : beaucoup de congés volants sont accordés chaque été en plus des congés protocolaires. Pour que ces protocoles fonctionnent, il faut juste ne pas être en sous-effectif. Ne serait-ce pas là le but inavoué de la direction !?

Pour le moment c'est 25 %, mais comme ils en demanderont toujours plus, si on se laisse faire dans le futur on ne devra pas dépasser 20 % puis 15 %...

**IL EST HORS DE QUESTION DE TOUCHER AUX PROTOCOLES CONGES !**

**IL EST HORS DE QUESTION DE TOUCHER AUX PROTOCOLES CONGES !!!**



Les accords locaux n'ont jamais été un cadeau que la direction nous a fait et qu'ils pourraient donc reprendre à leur guise. Ils sont le fruit du travail en commission roulement en fonction de la pénibilité locale du travail que les différents accords d'entreprise (de branche) ne prennent pas en compte. Bien souvent ils ont été gagnés par le rapport de force, pour trouver une solution à un conflit, parfois long !

**Ils veulent dégrader encore un peu plus nos conditions de travail : ne les laissons pas faire !!!**

Les évolutions de moins de 2 km ne sont toujours pas payées !

Ça fait un moment que l'on vous en parle. La direction ne semble pas faire évoluer son logiciel et donc ils viennent une nouvelle fois de nous confirmer que les évo de moins de 2 km ne sont pas payées. Elles sont transformées à la main par l'équipe MP en manœuvre. Nous vous conseillons de le faire vous-même, car il peut y avoir des oublis.

Encore un exemple qui montre qu'ils essaient toujours de s'en mettre un peu plus dans les poches sur notre dos !

## Le DUT bâtisseur.

Si nous avons connu des CUPT, comme il se nommait avant, qui s'accommodaient très bien que ses travailleurs fassent leur métier dans des locaux vétustes, voire insalubres, force est de constater que celui qui occupe le poste actuellement à l'UT TER Lyon a transformé les sites de son périmètre (LPR, LYD, LOZ et LBL).

Bien que tout soit encore en chantier, mise à part LOZ, quelle ne fut pas notre surprise d'entendre de la bouche même de notre DET, que la direction régionale TER réfléchissait à remettre les ADC de Lyon dans les dépôts, afin de faire des économies ? Nous avons cru que le DUT faisait une attaque.

Bien sûr, c'était dans la conversation, pour nous passer la pommade afin que nous acceptions sans trop rechigner, la suppression des accords locaux.

Elle a d'ailleurs été jusqu'à nous avouer qu'ils essayaient de voir comment ils pouvaient casser le bail qui nous ponctionne des millions chaque année.

Nous lui avons indiqué que des bungalows étaient effectivement moins onéreux, et qu'en plus s'ils les positionnaient vers Vénissieux, ils payeraient beaucoup moins chers. Personne n'est dupe, face à la communication de l'entreprise.

**SUD-Rail n'acceptera aucune remise en question des accords locaux, qui existe pour le bien des agents, mais aussi des circulations et de la commande.**



## Prévention ou répression ?

**Pour la direction ce sera répression !**

Fièrement retranchée derrière son nouveau RA00644, signé par certaines organisations syndicales, la direction nous informe que l'entreprise met en place des dépistages alcool et produits psychoactifs dès le mois d'octobre pour lutter contre les potentielles dérives de certains agents.

Après une première session de « **Dépistage collectif anonyme** » combiné à de l'information, session qui ne touchera qu'une infime partie d'entre nous, la direction met en place des **Dépistages aléatoires nominatifs**. Derrière ce nom tordu se cache une erreur de français qui est préjudiciable pour les agents.

Pour la direction, contrôler des agents en prise de service de manière « aléatoire et nominative » c'est faire de la prévention ! Si nous nous fions au RA00644, « *En cas de refus de l'agent de se soumettre au dépistage ou de résultat positif, l'encadrement prendra les mesures nécessaires et adaptées pour assurer la sécurité de l'agent, la*

*continuité du service en toute sécurité et le traitement de l'écart. Un accompagnement managérial sera mis en place* ».

Un agent qui refusera de se soumettre aux contrôles des DPX, DUT et autres COSEC transformés pour l'occasion en petit policier sera donc **présumé coupable !**

Pour SUD-Rail il s'agit donc bien de répression et non de prévention. Bien entendu un agent qui sera « écarté » de la production perdra ses EVS, prime traction... Sanction financière donc pour les récalcitrants à l'état policier. Nous demandons que la prévention de l'alcool et des stupéfiants soit faite dans des JF, permettant de toucher l'ensemble des agents et de faire une réelle prévention et non pas une parodie afin que l'entreprise puisse se défausser en justice.

Encore une fois, l'entreprise profite d'un cas isolé, pour instaurer une surveillance permanente et accrue des travailleurs.

# Juste et équitable !!!

Chacun d'entre nous sait que beaucoup de nos collègues grévistes subissent une répression sans précédent à la SNCF. Tantôt pour des faits imaginaires, tantôt pour des prises de bec, comme nous avons pu le vivre sur notre région.

Qu'en est-il alors de notre hiérarchie ? La direction s'étant engagée dans une démarche juste et équitable, nous nous attendions à la même sentence lorsqu'une infraction est commise par un agent SNCF, qu'il soit du collègue, cadre, maîtrise ou exécution. Apparemment ce n'est pas le cas.

Un de nos cadres ayant la qualité de formateur à la SNCF, étant lui-même formé à la sécurité des circulations et du personnel et sensibilisé à prévenir et empêcher toute forme de discrimination, s'est permis de tenir des propos homophobes. De plus il est, en terme d'infraction à la réglementation, récidiviste.

## Code pénal Article 225-1

**Constitue une discrimination toute distinction opérée entre les personnes physiques sur le fondement de leur origine, de leur sexe, de leur situation de famille, de leur grossesse, de leur apparence physique, de la particulière vulnérabilité résultant de leur situation économique, apparente ou connue de son auteur, de leur patronyme, de leur lieu de résidence, de leur état de santé, de leur perte d'autonomie, de leur handicap, de leurs caractéristiques génétiques, de leurs mœurs, de leur orientation sexuelle, de leur identité de genre, de leur âge, de leurs opinions politiques, de leurs activités syndicales, de leur capacité à s'exprimer dans une langue autre que le français, de leur appartenance ou de leur non-appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une Nation, une prétendue race ou une religion déterminée.**

SUD-Rail rappelle que ce genre de propos, encadré par des textes réglementaires et juridiques, est sévèrement puni par la loi.

## Code du Travail Article L1152-5

**Tout salarié ayant procédé à des agissements de harcèlement moral est passible d'une sanction disciplinaire.**

Nous nous attendons qu'après cette nouvelle forfaiture, une sanction exemplaire soit demandée. Car si l'entreprise demande la radiation des cadres lorsque nous faisons arrêter les trains parce qu'une personne non autorisée est dans la zone dangereuse, alors pour ce genre de pratique, ses supérieurs hiérarchiques ont dû, non seulement demander la radiation des cadres, mais aussi porter plainte pour propos à caractère homophobe, lorsque ceux-ci sont prononcés venant d'une personne censée montrer l'exemple.



## Veulent ils tuer le métier des CRML ?

**B**eaucoup de CRML se posent la question sur leur avenir. SUD-Rail, lors des DP, a demandé à la direction de répondre à leurs inquiétudes.

Quel devenir pour l'année 2019 ? Vont-ils rester à l'établissement (TGV Sud Est) ou vont-ils se retrouver à NFL ?

Impossible de savoir. La direction ne voulant en aucun cas s'engager après le 31 décembre 2018.

Mêmes réactions de nos dirigeants pour la charge TGV. Les remiseurs/dégareurs seront-ils autorisés au module 3 donnant accès aux voies principales ?

Chaque CRML constate que depuis 3 ans la charge classique des TGV se transforme en OUIGO. Actuellement, nous ne faisons pas partie du processus de production pour les évolutions. La direction préférant alourdir la charge de travail des TB plutôt que de faire contribuer les CRML.

SUD-Rail demande que toutes les évolutions soient intégrées dans les roulements des CRML, quelque soit la provenance, TGV, OUIGO, TER, Intercités, dans l'intérêt de chaque ADC.



## CRTT, la direction refuse la passerelle

**D**epuis longtemps, SUD-Rail demande, contrairement à d'autres organisations syndicales, que le temps de passage sur le métier de CRTT soit le plus court possible, pour celui qui le souhaite.

Pour ce faire, nous étions pour que chaque école TB soit des TA/TB, et l'augmentation des CRTT/CRML, sans limite de temps sur le poste. La direction, comme à son habitude, s'est retranchée, derrière un pseudo accord, qu'elle doit respecter. Car, pour elle, il n'est

pas prévu que le parcours professionnel pour les CRTT passe par CRML. Nous pouvons constater que la direction s'inquiète pour ses agents et l'ouverture à la concurrence.

Magnanime, et grand seigneur, la direction consent à reconduire la formidable obole, qu'est la prime NRO, pour l'année 2019. Quelle amertume d'entendre ses mots, alors que devant nous siégeait des cadres dont la GIR, si l'on devait appliquer les mêmes règles que pour les CRTT, seraient réduites de 90 %.

# L'ET TGV SUD-EST

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre, les ADC de LYS ont quitté la DT TER AURA. C'est la suite d'une volonté de l'entreprise de continuer son organisation par « produits » afin de mieux pouvoir transférer son personnel dans des filiales pour Voyages ou des entreprises ferroviaires pour les trains express régionaux. Depuis le début, SUD-Rail a essayé de combattre la création de cet établissement. Mais hélas ! Nous nous sommes retrouvés bien seuls. À croire que certains souhaitaient la création de cet établissement TGV. Le nouveau DET, Stéphane Petauton, et son RDET, Éric Hills, ont reçu les OS de chaque UP du nouvel ensemble. Vous trouverez un rapide compte rendu de la rencontre avec notre OS. L'ET TGV a été créé le 1<sup>er</sup> septembre. Tout le personnel du siège n'est pas encore arrivé. Mr Leclerc, responsable de la production, arrivera au début du mois de novembre. Le responsable régularité, Gilles Crouzet, sera présent en octobre.

Tout va bien sur le nouveau siège ! Ah non ! Tous les sédentaires n'ont pas eu leur prime de travail sur la première paie suite à un problème informatique.

Suite à notre demande, concernant les primes et arrêts de travail, une plaquette sera faite afin que les ADC sachent qui contacter et quoi faire.

Une personne assurera un suivi particulier sur les problèmes liés aux EM. Pour information, la rame 260 est sortie de la production et sera refaite complètement. Concernant les rattachements d'autres UT à notre établissement, ils sont prévus en juin 2019, pour Mulhouse (25 ADC), Alpes (GE/CR), et Paris Charolais. Mais ils attendent d'en savoir un peu plus avec la suppression de Montargis et l'éventuelle création d'un ET Intercité. À l'étude, mais pas tranché : Nice et St Étienne Charge 2019 : Chute de 4 % sur l'axe Sud-Est. Suppression : 1GE, 1 Annecy et 1 Strasbourg qui passait via Lons-le-Saunier et d'autres circulations sur le Grand Est. Chute liée à la trame de fonctionnement et réorganisation du matériel. Par contre, il devrait y avoir de nouvelles JS pour les CRML de LYS. Fin du TGV sud-est, mais la direction veut faire conserver l'habilitation selon la TT0035.

Côté bureau de commande, rien ne change, ils n'auraient pas la volonté à ce jour de créer une plateforme GM de commande unique. Juste un Pacific unique entre toutes les UP. Côté reclassement : et bien *"on a un peu merdé entre les différents établissements, mais ça se règle..."* Mr Barthelemy a réussi son constat à NFL le 27/09.

Les membres de la commission roulements recevront les projets à J-45 ainsi que ceux des autres UP. On travaille sur la diminution des matinées à LYS comme on s'y était engagé suite au conflit de décembre. Une réunion entre OS et représentants OUIGO se tiendra le 15 octobre.

Commande avant RP :

Le problème sera vu avec l'UT pour une meilleure QVT. Mais, car il y a toujours un mais, l'ADC doit comprendre les problèmes de la commande. Alors où est la QVT ?

Accords locaux :

C'est à l'étude, mais ils ne seront pas tous revus, du moment que cela ne les gêne pas et ne coûte pas... Il ne va donc pas en rester beaucoup si nous ne nous mobilisons pas. Le protocole des congés par contre sera revu pour la fin 2019 ou début 2020, car il y a des périodes à plus de 25 % de l'effectif en vacances en même temps. Bientôt les congés d'été seront en avril, si nous les laissons faire !

Alcool/Stupéfiants

Plutôt que la prévention, la direction est toujours dans sa volonté de faire de la répression. L'alcool tout sera mis en place rapidement, à savoir des contrôles et visites inopinées... Cela promet de vives tensions. Pour ce qui concerne le gilet orange, l'un des EPI, les ADC entre eux devraient se faire la remarque si quelqu'un l'oublie, selon eux.

CRML :

Ils n'ont pas eu le temps pour le moment de travailler le dossier ! Toutefois l'axe souhaiterait avoir ses TA Voyages. Une réunion AXE/TER doit avoir lieu pour avancer sur le sujet.

Accord parcours PRO :

Les parcours pros TA et TB ne sont pas remis en cause et seront conservés pour le moment

Formation :

La direction réfléchit à des formations mutualisées entre les UP de l'ET TGV. La direction envisage de faire une sorte de préformation/prérequis pour aider les ADC à l'accès au TGV. Cela implique que les DPX fassent des accompagnements ciblés et qu'il y ait un plus grand engagement du côté des ADC TER. Ah bon ? Les ADC jusqu'à présent ne s'engageaient pas à préparer l'école TGV ???

Le DET aurait trouvé 300 000 € pour refaire l'UP... Cela devient urgent ! Il n'y a bientôt plus qu'un seul w.c. qui fonctionne pour plus de 250 agents, des prises qui touchent le sol, aucun fauteuil pour se reposer !

Conclusion :

Promis, nous saurons être à votre écoute. Et tout sera mis en place pour que votre QVT soit top. Mais si cela ne gêne pas la productivité.

# Ecole TGV 2019

Dates écoles	ordre listing	Nom	Prénom	Année de naissance	Date examen	Note
<b>MARS</b>	4	SICARI	François	1973	01/07/1998	13,88
	5	CANIZAREZ	Johann	1975	14/09/1998	13,43
	8	LENFANT	Eric	1973	14/06/1999	14,18
	15	GUSCIGLIO	Laurent	1979	17/08/1999	14
	17	PRIVAS	Ludovic	1977	17/08/1999	13,62
	20	MOULIN	Patrick	1973	15/11/1999	14,67
<b>AVRIL</b>	21	LE BERRE	Cédric	1971	15/11/1999	14,34
	22	FAURE	Philippe Henri	1970	15/11/1999	14,27
	26	THOMAS	Alain	1975	15/11/1999	13
	27	LANG	Cédric	1972	15/11/1999	12,53
	28	CHATELET	Ludovic	1970	29/11/1999	13,7
	30	VANDECASTEELE	Stéphane	1976	29/11/1999	12,66
<b>2<sup>ème</sup> semestre 2019</b>	31	DELORME	Laurent	1968	15/12/1999	15,8
	32	VALENTIN	Philippe		15/12/1999	14,9
	33	CHAPELLON	Didier		15/12/1999	14,4
	35	BOUAKOURA	Kamel	1971	21/02/2000	13,09
	36	PEIRONNET	Jean Philippe	1974	06/03/2000	12,63
	38	ISSARTEL	Christophe	1979	06/03/2000	12,52
<b>En cas de désistement.</b>	39	GRANDJACQUOT	Jérôme		13/06/2000	13,65
	40	ROMAIN	Frédéric	1976	13/06/2000	13,43
	41	JOUVE	Pascal	1976	13/06/2000	13,26
	42	PILLON	Xavier	1979	13/06/2000	13,15



# TA SUR TB

Une école de neuf TA/TB commencera au mois de janvier 2019 au campus de Metz. Dans cette formation, il y aura six TB pour l'UT TER Lyon et trois TB pour Portes-Lès-Valence. Afin de garantir que toutes les places seront pourvues, onze ADC étaient interrogés. Ils passeront les prérequis, et s'il y a sur les neuf TA un ou deux qui échouent les prérequis, ils seront remplacés. Petite particularité pour les Valentinois, si l'un des trois rate les prérequis, il sera remplacé par un TA qui sera affecté à Lyon. Sud-Rail a demandé à ce que les écoles TA/TB soient prioritaires aux écoles initiales. La DET s'est engagée à ne demander que des écoles TA/TB pour le bassin Lyonnais. Afin de favoriser le parcours pro. Par contre, la direction nous a indiqué qu'elle ne ferait plus d'écoles mixtes (CRTT/CRML), car d'après eux, il y aurait trop d'échecs, la marche des compétences étant trop haute d'un côté comme de l'autre, et qu'elle complèterait les écoles soit en sautant des CRTT si la majorité des ADC sont des CRML, soit l'inverse.

Enfin, elle nous a indiqué que, désormais, tout agent entrant en école TB initiale ou évoluant de TA vers TB ferait l'objet d'une enquête administrative, comme le prévoit la loi de la sécurité intérieure.

**Pour SUD-Rail, il est hors de question de commencer à faire des trous dans le listing sous des prétextes fallacieux, qui ne sentent que l'excuse économique. Des solutions existent pour éviter ces pratiques injustes pour les ADC. Soit la direction prend le plus petit dénominateur commun entre les deux formations, soit elle fait monter en compétence les agents devant accéder à l'école ou l'autre métier sera majoritaire. SUD-Rail exigera un traitement équitable pour l'ensemble des agents TA.**

Ecole TA/TB du mois de janvier 2019	
Prérequis première semaine de décembre 2018	
Pour Lyon	Pour Portes-Lès-Valence
HAMEL-DEROUCHE Azzedine	OLAGNON Fabrice
BEN HAMIDA Bilel	XIONG Kay
RIVIERE Mickaël	BOURNE CHASTEL William
MUFFAT-JEANDET Jorick	
BENGOUA Karim	
GADOUD Johan	
Remplacement si échecs prérequis	
MEHNANA Lotfi	
KAIBECHE Mustapha	

Engin moteur	Nombre de jour de formation <small>HABILITATION COMPRISE</small>	Engin moteur	Nombre de jour de formation <small>HABILITATION COMPRISE</small>
Régio 2 N	4 JOURS	ATER	3 JOURS
AGC / BGC : ZGC	4 JOURS	B5 / B6 22200 / 7200	4 JOURS
TER 2N NG	3 JOURS	REGIOLIS	4 JOURS
XTER	3 JOURS	Z2	4 JOURS
Z 23500	3 JOURS		

## Vos représentants Sud-Rail ETRA

**SUD-Rail Lyon**  
**41 Quai Fulchiron**  
**69005 Lyon**  
**Tel: 04 78 38 15 08**  
**Fax: 09 70 62 73 20**



DP  
Jean François  
ROGEON  
tel: 06 76 54 58 37



DP  
Sylvain  
NOIRET  
tel: 06 82 02 09 99



DP & CHSCT  
Nicolas  
POSSICH  
tel: 06 16 88 06 22



DP  
Xavier  
SANLAVILLE  
tel: 06 16 69 08 26



CHSCT  
Maximilien  
PETIT JEAN  
tel: 06 12 72 26 40



CHSCT  
Jonathan  
SORNETTE-FRANCHI  
tel: 06 51 91 91 64



DP  
Didier  
VIRIEUX  
tel: 06 20 32 11 29



DP  
Bernard  
CHANUT  
tel: 06 14 05 04 87



DP  
Fred  
MALLET  
tel: 06 11 15 34 63



DP  
Xavier  
DAVID  
tel: 06 34 33 38 10



CHSCT  
Pierre-Éric  
PHILIPPE  
tel: 06 22 84 39 49

**sudraillyon@gmail.com**