

# Tract-ctions

Sud Rail LYON

## L'information syndicale de la Traction AURA

**L**e 13 mars, la délégation SUD-Rail a été reçue en DCI pour les points suivants.

- ⇒ Respect des Connaissances de ligne dans chaque roulement de l'UT TER Lyon
- ⇒ Transmettre la programmation non nominative des agents de la DT TER AURA aux élus du CSE TER AURA
- ⇒ Calcul des pertes de prime de traction suite au changement de service de 2018
- ⇒ Point sur les effectifs et les détachements, ainsi que sur les montées en roulement à l'UT TER Lyon

Depuis la disparition des instances de proximité (CHSCT et DP) et la non-prise en compte de nos demandes en CSE par Monsieur Vaillant, n°2 de la région AURA, en charge des ressources humaines, nous sommes obligés de passer par des DCI, afin d'avoir des réponses.

**SUD-Rail se servira de tous les moyens nécessaires pour avoir les réponses aux questions des agents.**

LE DIALOGUE SOCIAL EXPLIQUÉ AUX NULS...



## Effectif

**L**e DUT a ouvert la séance en nous annonçant qu'il y avait de gros soucis d'effectif à LBL. Beaucoup d'agents ne pouvant assurer leur labeur quotidien le contraindraient à prendre des mesures. Pour lui, il n'a que trois possibilités.

### Le plan A :

C'est de faire appel à des détachements de CRTT et ainsi

couvrir la production en attendant le retour suffisant de CRTT locaux. De son propre aveu, il n'y est pas vraiment favorable. Le DUT pense que les sorties d'écoles TB de ce mois-ci vont générer un sureffectif. Et il entend bien le résorber.

C'est pour cela que chemin faisant, il a imaginé une deuxième solution, puis des rencontres informelles l'ont fait évoluer sur une troisième.

TER  
AURA  
SUD  
RAIL

### Le plan B :

Du classique pour LBL : faire appel à d'autres conducteurs, cette fois-ci, à des TB volontaires de LPR (ayant déjà pratiqué dans l'Ouest lyonnais serait l'idéal), payés en détachement complet.

C'était au départ sa solution préférée, faisant d'une pierre deux coups. C'était sans compter sur le genre de rencontres opportunes, qui se produisent tout naturellement dans son bureau « toujours ouvert ». Certains agents, entendant la possibilité d'un retour à LBL, se sont empressés de venir proposer leurs services. Voyant l'attrait que pouvait susciter cette solution et alors que rien n'avait été encore proposé, une idée a germé dans la tête du DUT. Une idée qui a renversé son cœur et qui l'importe haut la main : le plan B'.

### Le plan B' :

Fini le détachement, retour à la bénévolence ! Vieux concept à la SNCF, qui induit une notion très particulière dans le monde du travail, qui pourrait s'apparenter à du vol.

Voilà donc le saint Graal du DUT : envoyer les CRL de LPR à LBL, aux conditions financières des chefs de ligne, mais pour faire le travail des CRTT ! Génial ! C'est le retour des TB sur les lignes du TRAM/TRAIN ! Plus de détachement, une économie de 2000 € (selon le DUT) et plus de problèmes de couverture des trains lorsque les CRTT auront des difficultés de production ou en cas de grève car, grâce à la suppression des accords locaux, une compétence

prise dure un an, et surtout, ils pourront continuer à essorer les CRTT dans un modèle économique moribond créant de la souffrance au travail, car ils auront leur escadron de TB, prêt à intervenir quasiment sans contrainte pour la direction.

SUD-Rail dénonce cette idée abjecte, démontrant le mépris qu'a encore une fois la direction envers les CRTT de LBL, en continuant à les sous-payer, et en n'hésitant pas à faire appel à du personnel un peu trop zélé pour combler les trous, plutôt que de revoir ce système de production mortifère qui lamine les ADC de l'Ouest lyonnais. Et ce n'est pas en annonçant une école TA/TB en 2020 et le départ de seulement sept CRTT que vont s'améliorer les conditions de travail des travailleurs du site.

**SUD-Rail a toujours eu la certitude que le travail dévolu aux CRTT devait être réintégré dans les roulements des TB, afin de limiter la difficulté due à la répétition des missions et d'avoir des agents payés correctement.**

**C'est pour cela que SUD-Rail demande que l'ensemble des CRTT puisse intégrer une école TB le plus rapidement possible, que la charge TRAM/TRAIN soit assurée par des CRL, et que, pendant cette attente, leur rémunération soit calculée sur la base d'un TB en prenant en compte leur ancienneté.**

## Fin de l'UT TER Lyon....

**E**n décembre 2019, nous pourrions suivre le cortège funéraire de notre UT. La SNCF, dans la poursuite du démantèlement de notre métier et du service public et afin de faciliter les transfères en cas de perte d'appels d'offres, va mettre en place de nouveau « produit de production » (sic) Chrono et City. Pour le premier, c'est le site de LYD qui sera intégré dans cette nouvelle direction d'axe ; pour le second, ce sera LPR. En plus de montrer son ignorance évidente des spécificités de notre métier, la direction ne nous rassure pas sur notre devenir professionnel, par « la vente à la découpe », etc.

**Pour SUD-Rail, la logique libérale n'a pas sa place dans le système ferroviaire. Si nos prédécesseurs ont créé des établissements par métier ou par filiation de métier, c'était pour garantir la sécurité des circulations, et des travailleurs. C'est pour cela que SUD-Rail mettra à la disposition des travailleurs ses moyens syndicaux, afin qu'ils puissent mener la lutte et faire reculer la direction.**

# Les Primes

Depuis le changement de service, nous avons des retours du terrain négatif sur les primes de traction. Il nous semblait nécessaire d'interpeller la direction afin de voir avec elle si les ressentis du terrain étaient justifiés ou non.

Le responsable de l'ERAC, anciennement nommé « cellule prime », nous a honoré de sa présence et de son érudition dans cet enchevêtrement de chiffres qui fait notre prime traction.



Pour l'instant, il n'y a pas possibilité de voir s'il y a réellement une baisse des primes traction, du fait du changement de service, car nos primes étant calculées en M-2, celle de février correspond au mois de décembre, qui se trouve être le mois de changement de service. Ici c'est encore simple...

Par contre, pour avoir une vue sur l'évolution des primes, et notamment au 161 B, il va comparer le taux congé, qui est le seul indice fiable qui reflète la production réelle des agents dans un roulement, depuis février 2014 jusqu'à aujourd'hui. Nous aurons le résultat de cette comparaison d'ici le 20 mars.

Curieux de la différence des PMJT (prime journalière théorique) et PMJR (prime journalière du roulement) sur chaque roulement de l'UT TER Lyon, nous avons profité de sa présence pour tout nous expliquer. Ce fut très instructif.

La PMJR, qui nous est allouée lorsque nous faisons une journée ne comportant pas des missions de conduite, est calculée sur des mois de référence, qui sont février, juin et octobre. Ce qui signifie qu'actuellement et jusqu'au mois de juin lorsque nous touchons une PMJR, c'est le taux qui a été calculé au mois d'octobre 2018 qui est appliqué.

Pour effectuer ce calcul de la production réelle du roulement, il est pris en compte l'ensemble des BS des agents de ce roulement. C'est pour cela que lorsqu'un BS n'est pas rendu pour le mois en question, cela impacte le calcul de la PMJR, ou, pour le dire autrement, comment un acte apparemment individuel, influe sur un collectif de travail. Avis aux procrastinateurs du BS...

## Explication en clair... ou pas.

Prime complémentaire, prime de parcours :

Lorsqu'un agent effectue une JS, pour le calcul de sa prime de traction, il lui est attribué, une prime parcours (PP) et, pour compenser les distorsions de charge, une prime complémentaire (PC) attachée à un roulement. Donc, lorsqu'un CRL fait une journée de service d'un autre roulement, c'est la prime complémentaire du roulement de la JS qui est pris en compte. Cela veut dire que lorsque l'on effectue un demi-tour de Dijon (charge commune à deux roulements différents, au 161 A et 161 B de LYD), comme le 161 A à une PC plus faible, lorsqu'un agent issu de ce roulement effectue un DN, il gagne plus que ce qui lui aurait été attribué s'il avait effectué la même journée de son roulement, alors que l'agent du 161 B, lui, perd de l'argent. C'est bien sûr vrai pour n'importe quelle journée de service commutable et pour n'importe quel roulement. C'est pourquoi il est important de respecter son roulement !

**Pour SUD Rail, le calcul des primes traction est une usine à gaz qui crée des disparités entre les agents et au passage quelques enfumages au profit du patron.**

Pour les amoureux des primes, un RHR en semaine de 30 heures est payé 76 € brut.  
Si vous voulez en savoir plus sur les primes de tractions consulter la  
TT00007, TT00008, TT00009 et TT00010

## Connaissance de ligne

**U**ne nouvelle charge est prévue d'arriver à LYD : les Genève ! Ces nouvelles journées de service seront constituées pour partie de journées de Scaronne et d'autre part de la création de charge. SUD-Rail est opposé à ce transfert de charge TER, parce que cela contribue à la casse de la SNCF, parce qu'il y a une perte de diversité des missions, et parce que cela ralentit le parcours professionnel.

Que pense faire la direction ?

L'ensemble des Genève représente 26 JS. Leur intégration sur le site de LYD ont connu plusieurs évolutions.

L'activité TER a pensé, dans un premier temps, laisser les roulements 161 A et B en l'état et créer un troisième roulement de 12 agents. Cette proposition n'a pas rencontré les faveurs de la direction locale, car impossible à mettre en œuvre pour assurer la production en cas de plus de trois absences simultanées. Et dire que ce sont eux qui doivent assurer la production des trains !

Dans un second temps, ne voulant pas dépenser d'argent, l'activité TER a voulu créer un 161B de base, avec comme mission VCE, MAC, GE, et peut-être CR, qui donnerait accès à deux roulements. Un roulement 161B allant en Savoie et à Genève et un roulement 161A conservant les missions, Marseille, Paris, Grenoble. Ces deux roulements donnant accès à LYS. Devant une telle déconnexion des « sachants » des activités, c'est notre direction locale elle-même qui leur a expliqué que cela allait être ingérable, pour la progressivité dans les roulements et aussi pour le parcours professionnel.

Afin de trouver un terrain d'entente, entre la

direction locale et les perchés sur leur tour d'ivoire, l'activité TER a accepté de laisser deux roulements sur le site de LYD, mais en diminuant le nombre d'agents à 28 au 161A et de gonfler à 42 le nombre d'ADC au 161B.

Voilà de ce qu'il en est aujourd'hui de la réflexion des soi-disant experts de la production sur la charge Genève. Nous ne pouvons pas en dire autant de la charge Paris qui reste en suspens pour notre UT. Il faut,



pour que nous sachions le devenir de cette mission, que la direction TER de la Bourgogne retrouve ses esprits qu'elle a perdus dans d'innombrables projets de restructuration. Pour l'instant impossible de savoir si nous perdons la compétence Paris sans compensation, ni si elle sera compensée par du DN, ni si nous la conservons !

**SUD-Rail restera vigilant sur ce qui se trame à la direction. Nous vous informerons quotidiennement et resterons fidèles à nos valeurs, en choisissant toujours l'amélioration des conditions de travail plutôt que le mercantiliste.**