

Le Fer Solidaire

Un journal syndical régional au service (public) des cheminots

SAUVONS LA CPR !

En cette période électorale des Présidentielles, les attaques contre le monde salarié continuent.

Au sein de la SNCF, elles furent de toutes parts : suppressions d'emplois, baisse du pouvoir d'achat, remise en cause du statut, privatisations et filialisations du ferroviaire, **menaces sur notre régime spécial de retraites et volonté d'externaliser notre Caisse de Prévoyance et de Retraite.**

SUD-Rail est contre ces évolutions ultra-libérales, c'est pourquoi nous recherchons systématiquement l'unité entre les fédérations syndicales.

La direction et le gouvernement veulent sortir la CPR de la SNCF et souhaitent aller vite puisque ce sera mis au vote du Conseil d'Administration le 11 avril prochain.

Lorsque la direction nationale a reçu l'ensemble des fédérations sur ce sujet le 23 mars dernier, **seuls l'UNSA et SUD-Rail ont dit clairement leur opposition à cette casse de la CPR.**

Depuis, SUD-Rail a tenté de faire l'unité en proposant par courrier du 29 mars à l'ensemble des fédérations d'organiser un rassemblement unitaire

devant le Conseil d'Administration.

Pourtant, dès le 30 mars, les autres fédérations (hormis l'UNSA) ont publié un communiqué reprochant à SUD de rompre l'unité. Ces mêmes fédérations n'ont toujours pas écrit clairement qu'elles s'opposaient à l'externalisation de la CPR...

Pour SUD-Rail, il n'est pas question de sacrifier la CPR au nom d'une unité de salon...

En lançant une pétition nationale, en appelant à se rassembler devant le CA le 11 avril, en déposant un préavis couvrant les cheminots désirant monter à cette manifestation, la fédération SUD-Rail est claire sur ses positions et son action et se donne les moyens de faire reculer direction et gouvernement !!!



POUR DIRE NON À L'EXTERNALISATION DE LA CPR

Rassemblement à Paris

devant le Conseil d'Administration le 11 avril à 10h00

Afin de permettre à tous ceux qui le souhaitent de monter à Paris, SUD-Rail a décidé de déposer un préavis de grève du 10 avril à 20h au 12 avril à 08h.

Une brève histoire de la régionalisation

1982. La LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) votée le 30 décembre 1982 transforme la SNCF en EPIC et accorde pour la 1^{ère} fois une compétence prioritaire aux conseils régionaux pour l'organisation des transports ferroviaires sur les régions. Dès 1983, des conventionnements régionaux partiels se développent dans plusieurs régions.

1989. Il restent seulement 3 régions sans conventionnement même partiel avec la SNCF : Poitou-Charente, Corse et Rhône-Alpes ! Les élus politiques de la région Rhône-Alpes refusent de s'engager parce qu'ils jugent majoritairement non prioritaire le développement des transports ferroviaires. Devant le blocage régional, les 8 départements de Rhône-Alpes se regroupent au sein d'un syndicat mixte (SOFRA) qui passe une convention avec la SNCF pour développer de nouvelles dessertes.

1994. Le rapport Haenel formule plusieurs propositions pour le transport régional : La région politique doit devenir l'Autorité Organisatrice des transports voyageurs sur son territoire, elle doit établir un schéma régional des transports et passer un contrat avec la SNCF, l'état doit transférer aux régions la contribution versée à la SNCF pour l'exploitation des liaisons régionales.

1995. Une loi autorise des expérimentations régionales pour 3 ans en transférant aux régions expérimentales le financement et la responsabilité de l'organisation du transport ferroviaire voyageurs.

1997. 6 régions dont Rhône-Alpes sont volontaires pour cette expérimentation. La même année, la SNCF est éclatée ! Création de RFF, nouvel EPIC en charge de l'infrastructure...

1999. Prolongation pour 2 ans de l'expérimentation dont la fin est fixée au 31 décembre 2001.

2000. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) généralise la régionalisation des transports ferroviaires régionaux au 1^{er} janvier 2002.

2002. Signature des conventionnements régionaux. Dans toutes les régions, les conseils régionaux prennent en charge l'organisation, le financement et la responsabilité des TER. En Rhône-Alpes, le conventionnement entre la région et la SNCF est signé en mars 2002 pour 5 ans.

2007. Signature du renouvellement de la convention régional pour 8 ans entre la région et la SNCF.

Après de longs mois de négociations entre la SNCF et le nouvellement de la convention régionale pour 8 ans à partir de mars 2007.... La SNCF s'est engagée en notre nom, mais sans consulter les cheminots, sur les augmentations de trafics, les évolutions,... qui auront des conséquences sur l'emploi et les conditions de travail de milliers de cheminots de Lyon et Chambéry.

Que développe la nouvelle convention

Mise en œuvre du cadencement, plus de trains, plus de K...
 tualité (objectif 92% en 2007), mise en place du Système...
 Voyageurs, poursuite du déploiement de la billettique T...
 vre du service garanti.

**Si SUD Rail se félicite de l'intérêt accordé par les po...
 veloppement du transport ferroviaire de voyageurs...
 sons que ce développement nécessite aussi la mise e...
 moyens humains et matériels conséquents**

Hors, les engagements de l'entreprise SNCF ne sont pas p...
 rendez-vous ! Pour mémoire, le budget 2007 prévoit dé...
 de suppressions d'emplois sur la région en 2007... (m...
 compte des services multirégionaux décentralisés sur Lyon...

L'entreprise publique intégrée

C'est un choix et une volonté politique des élus régio...
 lopper le service public ferroviaire en région.

Nous constatons que ces choix ne sont pas les mêm...
 national et européen.

Les politiques gouvernementales et européennes en...
 ne les transports poussent au désengagement des ét...
 des services publics ferroviaires, aux privatisations, à...
 la concurrence, ...

**Les particularités géographiques de la région l...
 couloir de passage obligatoire pour des trafics...
 nationaux et européens, font que la régularité...
 des trafics TER dépendent étroitement d'un fon...
 « harmonieux » de l'ensemble, donc c...
 « cohérence » entre les différentes activités.**

C'est contradictoire avec la politique actuelle

Convention TER

Engagement pour 8 ans

la région, le re-
été signé le 30
is sans informer
fic, les organisa-
importantes sur
nots des régions

?

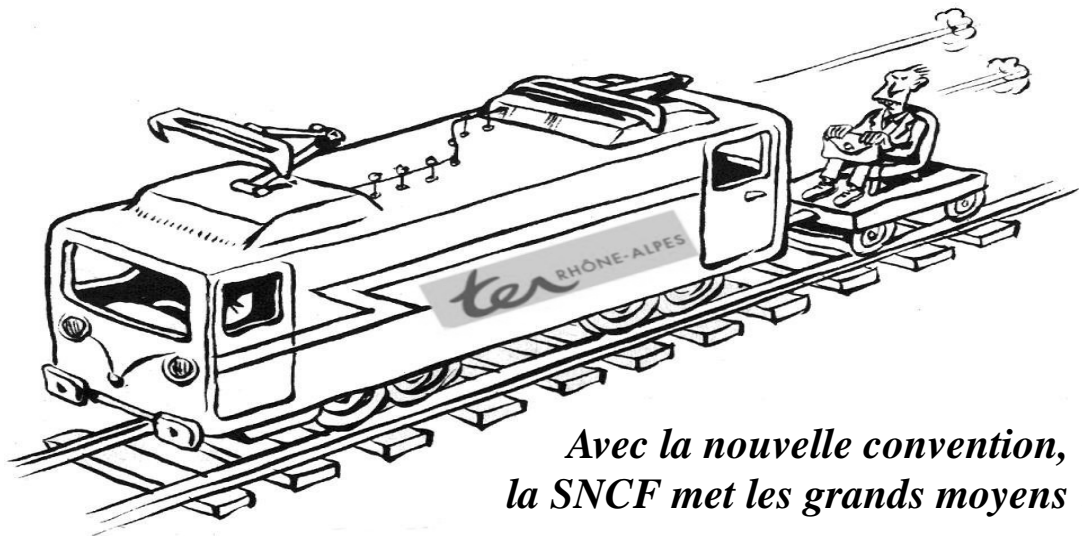
Km/trains, ponc-
e d'Information
ER, mise en œu-

olitiques au dé-
s, nous pen-
en place de

pour l'instant au
à une centaine
même en tenant
n !)

La direction SNCF doit répondre aux questions que se posent les cheminots :

- Combien de personnel en plus (conduite, contrôleurs, gares, entretien matériel et infra,...) pour assurer les charges de travail supplémentaires liées au cadencement ?
- Quelles seront les conditions de travail des agents de l'équipement et de l'entretien du matériel appelés à travailler de plus en plus en horaires décalés (nuits, dimanches, ..) pour assurer la rotation du matériel roulant et des plages travaux plus importantes ?



*Avec la nouvelle convention,
la SNCF met les grands moyens !!!*

est la seule garantie d'un service public de qualité !

naux de déve-

mes au niveau

ce qui concer-
ats, à la casse
à l'ouverture à

Rhône-Alpes,
Fret et VFE
et la qualité
ctionnement
d'une forte

d'éclatement

de l'entreprise entre activités, avec la séparation entre la SNCF et RFF et bien sur avec l'arrivée de nouveaux entrants ferroviaires sur RFF...

Les investissements sur l'infrastructure servent à tous, les cheminots travaillent pour toutes les activités et dans le cadre d'une entreprise intégrée, les trafics rentables équilibrent ceux qui sont déficitaires.

Les collectivités et les citoyens doivent disposer d'un transport ferroviaire offrant toutes les garanties de sécurité, d'efficacité, au meilleur coût économique pour la collectivité et complémentaires avec les autres modes de transports... C'est une condition pour préserver l'environnement, la santé des citoyens et des salariés.

SUD Rail réaffirme que le transport ferroviaire doit rester le monopole d'une entreprise publique intégrée sous le contrôle de ses salariés et des citoyens.

Entreprises ferroviaires privées. Des salariés toujours privés de droits !

Alors que les circulations de trains privés de Fret se multiplient sur le réseau ferré national, il n'y a toujours pas de Convention Collective ou de règles applicables à ces salariés des entreprises ferroviaires privées...

En clair, il n'y a rien qui définit le temps de conduite, le temps de travail, le nombre de repos, le temps de repos entre deux périodes de travail, ... Même pas un tout petit bout ou le début du commencement de notre RH 0077 applicable aux cheminots roulants et sédentaires de la SNCF !

Les négociations pour combler ce vide entre le Code du Travail et le RH0077 ont débuté depuis plusieurs mois

La partie patronale unie au sein de l'Union des Transports Publics (UTP) dont font aussi partie la SNCF et la RATP, mène les négociations au nom des entreprises de transports ferroviaires privées : VFLI (filiale de la SNCF), VEOLIA Cargo, Euro Cargo Rail, Secorail,...

Une revendication : aligner les garanties collectives vers le haut...

Les salariés de ces entreprises privées naissantes étaient représentés au début des négociations par les 8 organisations syndicales de la SNCF unies derrière une revendication : **Une seule réglementation du travail pour les cheminots et les salariés des autres entreprises ferroviaires.... En résumé l'application du RH007 pour tous !**

Lors d'une réunion de négociation le 29 janvier 2007, **CFDT, FO, CFTC et CGC ont demandé que SUD-Rail, l'UNSA et la FGAAC soient exclues des négociations parce que non représentatives au niveau confédéral !**

Ainsi donc, les 2^{ème} et 3^{ème} organisations syndicales de la SNCF sont exclues d'une négociation importante pour tous les salariés du rail par des syndicats qui à eux 4 ne représentent même pas 25 % des cheminots !

C'est sans doute ce qu'on appelle la démocratie...

La négociation se poursuit donc sans nous.

D'après nos informations, début mars, on en était encore à discuter du 1^{er} article : Le champ d'application de cette convention....

A ce rythme, le dumping social pratiqué par les entreprises privées de Fret ferroviaires a encore de beaux jours devant lui !

