

Cadencement : Quand la direction fonce tête baissée, bonjour les dégâts...

Voilà un mois que les cheminots et les usagers vivent le cadencement sur le terrain.

Un mois que certains cheminots vivent des conditions de travail épouvantables et que les usagers galèrent au quotidien !

Cette situation est tout sauf une surprise.

SUD-Rail a alerté les cheminots, la direction, le conseil régional, la presse depuis 1 an maintenant en criant haut et fort

partout qu'il fallait recruter d'urgence et qu'il fallait accélérer les livraisons de matériel si l'on voulait être prêts pour le RDV du cadencement.

Seulement chez les contrôleurs, où la forte pression des agents a contraint la direction à embaucher à temps, la situation est gérable.

Ailleurs, c'est un véritable fiasco !

A la conduite et à l'équipement, le sous effectif ne permet pas d'absorber cette hausse de trafic.

En terme de matériel, c'est la pénurie et on n'arrive plus à pallier les incidents et pannes qui se produisent inévitablement.

Et les infrastructures actuelles ne supportent pas un tel trafic. Les trains Fret, les trains Grandes Lignes + le cadencement TER, ça fait trop et c'est la pagaille au moindre grain de sable.



Nom : Prénom :

Adresse SNCF.....

N° de Tel SNCF : Portable :

Mail :

- Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires :
- Je souhaite recevoir l'information Sud Rail par mail.
- Je veux adhérer à Sud Rail.

SUD-Rail pense pourtant que le cadencement est une bonne chose mais seulement à la condition

d'y mettre les moyens. Hors, les choix financiers ont été autres.

RFF propose d'empiler les trains mais ne met pas la main à la poche pour créer de nouvelles voies afin de désengorger certains points critiques.

La SNCF, comme toujours, repousse les dépenses, n'embauche pas, et croit réussir quand même.

Pire, le Directeur de Région est actuellement persuadé que la mise en place du cadencement se passe bien. De sa tour d'i-

voire et de sa voiture avec chauffeur, il pense que la régularité des trains est bonne. Ceci en dit long sur le fonctionnement de notre entreprise.

Pour la direction, responsable de ce « bordel généralisé » sur notre région, peu importe que les agents d'escale ou les contrôleurs soient livrés à eux même face à la grogne des usagers, peu importe que de nombreux trains soient supprimés, peu importe que les trains en début de matinée et fin d'après-midi soient dans leur immense majorité « à la bourre » !

Pire que ça, fin 2008, est prévue la seconde des trois couches du cadencement avec une nouvelle hausse de trafic de l'ordre de 3 %.

Et les priorités financières alliées à l'incompétence de nos dirigeants nous font penser qu'il sont tout à fait capables de continuer à foncer tête baissée ... ça ne va pas les gêner ce ne sont pas eux qui iront dans le mur.

CADENCEMENT + MANQUE DE MOYENS = USAGERS EN COLERE !



- C'est vous le contrôleur ?
- Oui... mais ne le dites pas !

Sud
Rail

SUD Rail Lyon 2, rue Claudius Collonges 69002 LYON
Tél. SNCF : 542 028 Tél. PTT : 04 78 38 15 08
Fax SNCF : 543 917 Fax PTT : 04 72 40 39 17
Mail : sudraillyon@club-internet.fr Site Internet : www.sudraillyon.org

Union
syndicale
Solidaires

Numéro 38 - 4 janvier 2008

Le Fer Solidaire

Un journal syndical régional au service (public) des cheminots

41 ans de cotisation, décote, désindexation, double-statut. Merci qui ?

C'est malheureusement sans surprise que SUD Rail a appris que le gouvernement s'apprête à publier le décret de contre-réforme du régime de retraite des cheminots avant même la fin des négociations à la SNCF.

Des négociations décidément trop « détendues », qui entérinent la décote, la désindexation des pensions, l'allongement de la durée de cotisation et le double-statut.

Sur de lui, sans la pression de la grève, le gouvernement a même inscrit dans le décret le passage aux 41 ans de cotisation dès 2016.

Cela en dit long sur l'échec de la stratégie de certaines organisations syndicales qui pourrait coûter cher aux cheminots.

Cette année 2008 sera cruciale pour empêcher d'autres reculs sociaux que préparent la direction et un gouvernement à la botte du MEDEF.

Il nous semble plus que jamais indispensable de construire un autre syndicalisme, Solidaire, Unitaire et Démocratique : pour défendre nos acquis sociaux et en gagner d'autres en refusant d'accompagner la casse des droits des salariés.

Cette année sera donc décisive pour SUD Rail et Solidaires, notre union syndicale, alors que les projets de réforme de la représentativité syndicale pourraient chercher à nous faire taire en donnant la priorité à des syndicats plus « conciliants » avec les gouvernants.

Nous vous donnons donc rendez-vous dans les urnes le 5 février pour les élections au Conseil d'Administration mais aussi pour les élections prud'homales qui auront lieu fin 2008.

Votre voix sera déterminante pour confirmer et amplifier notre légitimité de deuxième organisation syndicale à la SNCF.

Nous vous proposons aussi de soutenir notre action en adhérant à SUD Rail pour contribuer à un syndicalisme qui défend clairement les intérêts des cheminots.

Retraites SNCF : 1909 / 2009 100 ans de luttes !

C'est en 1909 que l'état, par une loi, imposa l'uniformisation du régime de retraite des cheminots (retraite à 50 ou 55 ans) dans toutes les compagnies ferroviaires...

Notre régime de retraite a été conforté lors de la création de la SNCF en 1937 (nationalisation des compagnies privées déficitaires) et les cheminots ont résisté jusqu'à maintenant à toutes les tentatives de casse de notre régime spécial qui devrait fêter ses 100 ans en 2009 !

Pour ces presque 100 ans de lutte, SUD Rail met en vente ce badge au prix de 1 €.



Le « mauvais plan » FRET : Filialisation en ligne de mire ???

La direction souhaite sauver le fret..... mais quel fret ??

Le repli sur les trafics hyper rentables et l'augmentation de productivité, réorganisation des triages pour compenser des frais de structures et d'organisation qui explosent ainsi que pour éponger les déficits engendrés par des choix industriels et politiques désastreux.

Objectif de la direction : + 30% de productivité pour tous et polyvalence pour tous (rien sur la sécurité des circulations et du travail) pour essayer de réaliser en 2010 le tonnage réalisé en 2000, BEL OBJECTIF !!

Pour cela, la direction a décidé d'articuler le trafic autour de 4 triages. Les « heureux » élus sont :

- Woippy
- Villeneuve
- Sibelin
- Gevey

Pour les autres, c'est restructuration sauvage. Seules une trentaine de « plateformes de tri » seront conservées avec des fonctionnements en journée ou 2x8 suivants les cas.

Le tri par gravité ne sera conservé que sur un nombre limité de sites.

Serait-ce une préparation pour installer VFLI sur certaines plateformes jugées non rentables, on peut le craindre !!!

Le recours massif aux filiales internes de l'entreprise pour contourner le statut et organiser le dumping social en interne, pour préparer la filialisation de l'entreprise.

Objectif avoué de la direction, faire de VFLI l'opérateur de proximité de FRET SNCF en lui confiant les marchés des dessertes terminales et primaires et de NAVI-LAND CARGO « un spécialiste du combiné, doté de ses propres moyens de production ».

Quelle place dans ce système au FRET SNCF ???

Sur Lyon, VFLI assurera la totalité de la desserte du Port Herriot, y compris les opérations de pointage et de saisie.

Quel avenir, quand après avoir réduit l'appareil de production à son strict minimum il faudra investir pour rouvrir des sites au nom du développement ?

Pour SUD-Rail, la réduction (encore une après le plan Véron) va à l'encontre de la pérennité du FRET au sein de la SNCF et à l'encontre des actions qui auraient dû s'inscrire dans la notion de développement durable.



A l'issue d'un « Grenelle de l'environnement » ultra médiatisé et de l'explosion attendue du transport des marchandises (+ 40% en 10 ans selon les prévisions), on s'apprête à réduire le trafic de fret ferroviaire de 10 à 15 milliards de tonnes, entraînant 1,5 millions de camions supplémentaires

sur les routes.

Aucune mesure concrète pour le Fret ferroviaire SNCF. Juste des ouvertures supplémentaires vers la libéralisation du transport et la casse des acquis sociaux.

L'ensemble des processus employés pour amener le FRET SNCF vers une filialisation est un test grandeur nature.

Il s'agit d'une expérimentation qui sera susceptible demain de s'appliquer également aux transports de voyageurs.

Ne soyons pas naïfs, l'objectif politique n'est pas de sauver le transport ferroviaire mais de faire intervenir le privé pour faire baisser les prix et faire jouer la concurrence entre salariés avec pour consé-

quence la remise en cause des acquis sociaux et un alignement vers la bas des conditions de vie et de travail.

La forte baisse des trafics FRET SNCF est organisée pour laisser la place aux opérateurs privés qui se développent sur la base du dumping social !!

Dans le cadre du volet anti-social d'accompagnement du plan Marembaud présenté en partie le 18 juin 2007, la direction de la traction souhaite placer tous les agents du FRET sur le même titre de travail, le 1 bis.

Véritable marché de dupes qui consiste à gagner 30% de productivité sur le dos des agents et revenir sur tous les taquets de la réglementation ainsi que sur l'organisation du travail telle qu'on la connaît (commande centralisée, attaque sur les distributeurs, modif RH0077...).

Revenir sur le fondement du dictionnaire des filières (RH263, poly-compétences...).

Tout cela au nom de la concurrence et du développement des filiales de l'entreprise.

SUD-Rail luttera contre des mesures de dumping social qui remettent en cause les acquis des agents du fret et l'unicité de l'entreprise SNCF