

« Démantèlement du domaine Matériel »**La loi ferroviaire ne devait rien changer !****Romilly, Oullins... A qui le tour ?****La fermeture du site de Romilly est annoncée...**

Lors de la Commission Professionnelle Centralisée Matériel-Traction du jeudi 16 avril 2015, à laquelle le Directeur du Matériel a brillé par son absence, la direction nous a fait part de son projet concernant **la fermeture du Technicentre de Romilly d'ici 2019, se retranchant derrière une perte de charge de l'ordre de plus de 40%, due au transfert de l'intégralité de la charge Thalys vers l'atelier SNCB de Forest.** En parallèle, elle souhaite construire un nouvel atelier PRM dans une zone d'activité approvisionnée par route (environ 200 emplois) et transférer le site historique actuel à une entreprise privée, pour en faire une unité de démantèlement du matériel (50 à 100 emplois, mais pas forcément du personnel SNCF). C'est exactement ce que la direction a déjà fait à Rennes en fermant le secteur rénovation Voitures RER qui générerait plus de 200 emplois, en délocalisant le Technicentre attenant à la gare en banlieue, pour n'y effectuer que l'activité PRM freins et confier une charge de restylage TGV à des salariés de PSA !

**Les conséquences...**

Le Technicentre emploie actuellement 530 cheminots sur le site. **Au total, cela fera donc plus de 300 agents à reclasser, ou devrions-nous plutôt dire, 300 suppressions de poste !** De plus, la mobilité hors bassin d'emploi sera obligatoire pour les cheminots impactés, car la situation géographique du site de Romilly laisse très peu de possibilités de reconversions à proximité. Les reports successifs d'électrification de la ligne 4 (Paris-Troyes-Mulhouse-Bâle) sont très probablement en partie responsables de la condamnation du Technicentre de Romilly. **Le dernier projet d'électrification de la ligne, qui devait être réalisé pour 2017, a bien été abandonné au profit du financement du TGV Est ; c'est donc, à ce jour, la seule ligne non-électrifiée au départ de Paris !**

**Ne laissons pas la direction
SNCF détruire notre domaine
Matériel et creuser la tombe
du service public ferroviaire**

La direction ne compte pas en rester là... le Technicentre d'Oullins va subir le même sort !

La SNCF veut réaliser, sur le dos des cheminots d'Oullins, une opération immobilière extrêmement juteuse. Ce site, d'une superficie de 19 ha, est idéalement situé à Lyon et il est très convoité par les grands groupes immobiliers. Là aussi, la direction se cache derrière le projet d'un nouvel atelier en périphérie lyonnaise, alors qu'en réalité, la spéculation immobilière est l'argument qui la motive. **Cela fait plus de 5**



ans que les cheminots des ateliers d'Oullins attendent de savoir quel sera leur sort ! Aujourd'hui, la seule certitude qu'ils ont, c'est la fermeture du site... C'est inadmissible !!! La direction SNCF se retranche derrière une importante baisse de charge sans jamais remettre en cause sa politique de FRET ferroviaire, en décroissance depuis des années au profit de la route et justifiant la casse de l'emploi ! En conséquence,

l'activité d'Oullins va être transférée vers le TI de Nevers. **92 postes sur 900 sont menacés, et cela, dès le mois d'août !!!** Mais d'autres suppressions d'emploi devraient suivre... une situation que les cheminots du site ont beaucoup de mal à accepter !

Le démantèlement du domaine Matériel n'est pas un hasard...

Le patronat du transport public, dont fait majoritairement partie la SNCF, exclut de la future Convention Collective des dizaines de milliers de salarié-es du secteur ferroviaire ; ainsi, la réparation du matériel ferroviaire serait hors C.C.N. ! Ceci, en toute cohérence avec les projets de privatisation des ateliers SNCF, sur lesquels patrons des entreprises privées et direction SNCF travaillent main dans la main, avec la complicité de nombre de Conseils régionaux !

UTP – projet de champ d'application de la CCN de la branche Ferroviaire – Voz – envoyé aux OS le 13 janvier 2015
Les évolutions par rapport à la version précédente apparaissent en surligné jaune

Champ d'application de la CCN de la branche ferroviaire

PROJET V 02

La présente convention collective de branche est conclue en application de la législation et de la réglementation en vigueur.

La présente convention collective, intitulée convention collective nationale de la branche ferroviaire, et ses annexes, déterminent les conditions générales de travail et d'emploi des salariés des entreprises ayant pour activité principale :

- ✦ le transport ferroviaire de marchandises **et/ou** de voyageurs, titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1 du Code des transports ;
- ✦ la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires, lorsque ces entreprises sont titulaires d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivrés en application de l'article L. 2221-1 du Code des transports ;
- ✦ la maintenance **courante, hors réparation**, des matériels **ferroviaires** roulants, liée à l'exploitation et la sécurité ;
- ✦ **l'exercice des tâches essentielles de sécurité ferroviaire telles que définies réglementairement ;**

et des salariés des établissements pour lesquels la loi le prévoit.

Le champ d'application géographique de la présente convention collective est le territoire métropolitain et la Corse ainsi que les DOM et TOM.

Les parties signataires conviennent de demander au Ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social l'extension du présent article.

Un même statut et une même réglementation pour tous et toutes, c'est plus de droits pour chacun-e de nous. L'éclatement en de multiples statuts, conventions et réglementations, c'est la remise en cause assurée des droits de tous les travailleur-euse-s du rail !