



Un journal syndical régional au service (public) des cheminots

# Pour payer la réforme, les patrons décident de geler nos salaires !

La « pseudo-négociation » salariale 2015 s'est tenue le 29 juin. Comme SUD-Rail l'avait annoncé, ce sont les cheminot-es qui vont payer la dette du système ferroviaire, par la dégradation de leurs conditions de travail et par le gel des salaires.

## Mesures salariales 2015 :

**0% d'augmentation  
des salaires !**

**Pourtant, en 2015, les patrons vont accentuer les réorganisations et suppressions d'emplois.**

**C'est clair, pour la direction de la SNCF, les efforts des cheminot-es ne sont et ne seront jamais suffisants !**

trouver l'argent...



## Obligeons la direction à revoir sa copie !

Au titre de mesures d'urgence,  
SUD-Rail réclame :

- L'attribution d'une **augmentation en somme uniforme** ; 300 € pour tous et toutes afin de rattraper les pertes de salaires de ces dix dernières années !
- La revalorisation générale des salaires, avec un  **salaire minimum à 1700 € nets mensuels**.
- L'intégration de la prime de travail et de l'indemnité de résidence dans le traitement, en les alignant sur les taux le plus élevés.
- Un véritable **treizième mois pour tous**.
- Une **négociation sur le montant des Eléments Variables de Solde** et non la seule communication des taux annuels aux fédérations syndicales. L'alignement du montant des allocations de déplacement pour les agents d'Exécution et les Maîtrises sur celui des Cadres doit être réalisé sans plus attendre !

**Ensemble, arrêtons cette injustice !  
Nos salaires doivent être  
augmentés immédiatement !**

Le gel de nos salaires n'est que de la provocation alors que la situation salariale des cheminot-es s'aggrave d'années en années (- 6% de pouvoir d'achat en 5 ans) quand les 10 plus hauts salaires de la SNCF, eux, s'augmentent sans cesse leur propre rémunération. Aujourd'hui, nous avons des travailleurs pauvres dans notre entreprise. C'est-à-dire des femmes, des hommes qui doivent se restreindre sur les besoins essentiels, comme se loger, se nourrir, se vêtir, se soigner, et qui doivent renoncer à des choses, auxquelles les efforts qu'ils fournissent par leur travail de tous les jours, devraient leur donner droit : culture, voyages, accès aux technologies modernes,...

**Pourtant, de l'argent il y en a, des moyens pour augmenter nos salaires aussi !**

**Le gel des salaires pour les uns, la fortune pour les autres !**

Comme mentionné plus haut, la crise ne touche pas tout le monde. Ces dernières années, les 10 plus hautes rémunérations de l'entreprise grimpent à une allure vertigineuse ; pas mal pour des gens qui ne parlent que de « rigueur », de « productivité », de « coût du personnel » !



**LE FER SOLIDAIRE**

# Et l'intéressement dans tout ça ?

Evidemment que dans la situation d'austérité actuelle, chaque prime (y compris d'intéressement) est bonne à prendre. Mais il convient de comprendre les mécanismes qui conduisent à attribuer une prime d'intéressement aux cheminots. Evidemment la CFDT et l'UNSA qui signent tout ce que propose la direction SNCF, quel que soit le sujet, ne vous expliquera jamais cela...

Il est pourtant nécessaire de comprendre que cette prime, tout comme « LA PRIME » ou la « GIR », est pompée sur la part salariale (d'ailleurs la direction ne le cache pas dans le 4 pages imprimé qui vous a été envoyé à domicile).

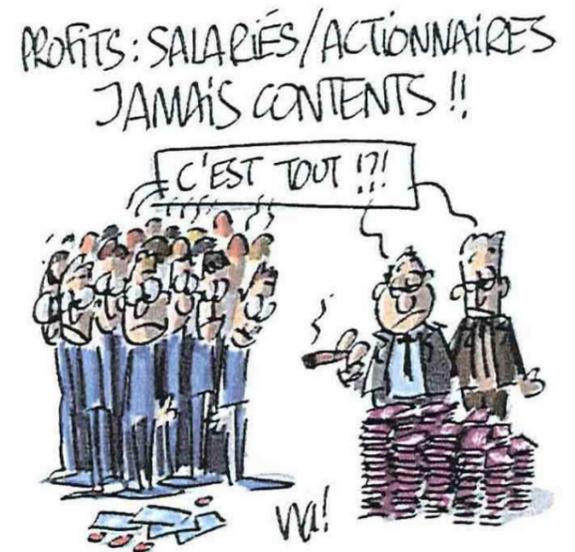
Ainsi, chaque prime d'intéressement se fait au détriment d'une augmentation générale des salaires. Et la prime d'intéressement,

Et la prime d'intéressement, c'est un grattage unique, à la différence d'une augmentation de salaire qui tombe chaque mois et que vous gagné donc pour toute votre carrière.

Aussi, la prime Intéressement ne compte pas pour le calcul de la retraite. Ainsi, cela pose la question du niveau de retraite qui sera perçu par les cheminots ?? En effet, la question des pensions qui diminue fortement est déjà une question sensible mais en privilégiant les salaires individualisés tels que l'Intéressement, La prime, la GIR, cela va aboutir à des pensions de retraites au ras des pâquerettes.

Donc au-delà du fait que ça fait toujours du bien sur la fiche de paie, quelle que soit l'entreprise, les grands gagnants si on prend le sujet dans son ensemble sont bel et bien

les patrons et actionnaires qui à chaque part salariale versée sous cette forme de prime plutôt que sous la forme d'augmentation générale des salaires, gagne beaucoup !



## CES GENS-LA SONT DANGEREUX !

### DANGEREUX POUR LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE !

En ne privilégiant qu'une logique purement financière, ce sont tous les trains jugés non-rentables économiquement qui sont menacés et la purge a déjà commencé avec les trains Intercités, quelle que soit l'utilité pour les usagers qui les empruntent.

Aussi cette logique ne peut conduire qu'à des tarifs très élevés des billets qui ne permettent plus à tous les citoyens d'utiliser le train pour se déplacer.

### DANGEREUX POUR LES SALARIES !

En faisant tout pour abaisser les conditions sociales et salariales des personnels du ferroviaire, non seulement ils veulent mettre les salariés en compétition et réduire les couts sur leur dos, amis ils jouent avec la sécurité ferroviaire.

### DANGEREUX POUR LA COLLECTIVITE !

Des autocars à la place des trains ? La loi Macron prévoit la libéralisation complète du marché des autocars. Celle-ci a eu lieu en Allemagne en 2013. Depuis 27 sociétés de bus déplacent 19,6 millions de passagers, dont la moitié vient des trains. Sur ces 27 sociétés, aucune n'est rentable, elles sont toutes en déficit, bien souvent subventionnées... par les collectives locales.

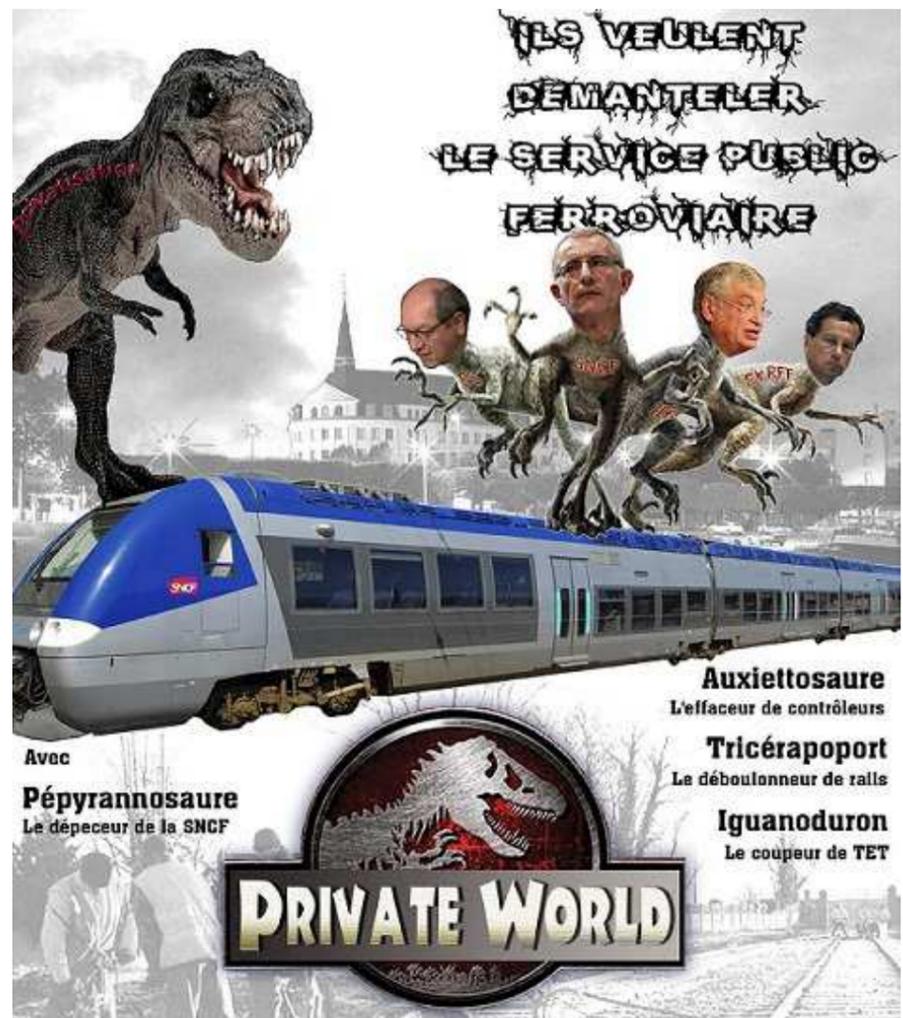
En France la SNCF a lancé ID-Bus ! En 2013 ID-Bus faisait 25 millions de déficit pour 12.7 millions de chiffre d'affaire, c'est-à-dire un déficit deux fois plus important que son chiffre d'affaire....

De plus, Pepy vient d'annoncer qu'il lançait 80 bus SNCF pour faire de la longue distance nationale à compter du 3 septembre, ceci encore une fois au détriment de l'investissement dans le ferroviaire.

La loi Macron va développer de façon exponentielle les sociétés d'autocars en France. Nous allons donc assister à un report modal du rail vers la route, sans que cela coute pour autant moins chère a la collectivité, au contraire !

**Ces gens là ne subissent pas une évolution qui leur serait imposée, au contraire, ils sont à la manœuvre pour libéraliser encore plus les transports et notamment le ferroviaire !**

**Et peu importe si les usagers et les cheminots trinquent... tant que ça rapporte à quelque uns sur le dos des salariés, des usagers et des contribuables, ça leur va bien ainsi !**



**Plus que jamais, pour avoir un maximum d'infos en temps réel, un réflexe :**

**[www.sudraillyon.org](http://www.sudraillyon.org)**



# Bug des fiches de paie : Maintenant ça suffit !

Chaque mois depuis janvier, c'est avec fébrilité que les cheminots ouvrent l'enveloppe contenant leur fiche de paie.

En effet, ces fiches de paie sont remplies d'erreurs, toujours en moins comme par hasard.

Les cas se multiplient sans cesse :

- absence de prime de linge,
- absence de prime de réserve,
- absence des remboursements d'abonnements de transport en commun.
- Absence d'allocations de déplacements
- Etc..., etc...



Plus fort encore, certains n'ont tout simplement pas reçu de paie. Ce qui évidemment engendre de grosses difficultés personnelles.

**C'est scandaleux que cette situation perdure depuis 6 mois et cela démontre l'incompétence de ceux qui nous dirigent.**

Des parties de salaire manquantes de manière répétées, à un moment donné, cela s'assimile à du vol !

## LA DIRECTION ENTÉRINE LA FERMETURE D'OULLINS

Alors que le cahier des charges pour la réparation des BB 26000 est plein (16 en 2016 et une commande de 79 pour Fret étalée sur plusieurs années), la **direction sans aucun argument crédible annonce la fermeture d'Oullins en 2019.**

Seul un atelier de réparation de pièces (PRM) sera construit dans l'est Lyonnais (St Priest, Vénissieux, Corbas ou St Fons). Pourquoi là ? Eh ben parce que c'est accessible pour les camions via le contournement !!!

Cet atelier sera centre d'excellence pour les moteurs électriques et la conversion de puissance. D'après la direction, la charge nouvelle sera équivalente à la charge perdue, la charge totale serait de 300 000 h. L'effectif total sera d'environ 450 agents (réparti entre la production, le service support, l'ingénierie, le stock matériel délocalisé, le relevage, le désamiantage).

**Cette décision est un véritable gâchis !** Gâchis humain avec une très grande majorité des cheminots qui ne veulent pas aller travailler ailleurs qu'à Oullins, qui ne veulent pas travailler en horaires décalés (le 2x8 sera certainement mis en place), qui veulent pouvoir prendre le train, ou le métro pour aller travailler. mais aussi gâchis industriel avec un savoir faire reconnu de tous qui va disparaître puisqu'il y a la perte entre autre des pantographes, des manipulateurs, des réservoirs, des disjoncteurs....

Pour l'instant la direction d'Oullins comme la direction régionale ne prévoit aucun accompagnement social !

**Certains faisaient confiance aux patrons... et ce sont les salariés qui trinquent !**

L'ancien DET a toujours dit qu'un nouvel atelier serait reconstruit sur le site, il nous a fait voir les plans... tout ça n'était donc que mensonges et manière de gagner du temps. SUD-Rail n'y croyait pas et l'avait écrit, certains préféraient croire les belles promesses, voila la réponse des patrons !!!

La direction du matériel va réaliser un transfert de charge entre Technicentres Industriels : de partout c'est la suppression de 60 à 100 postes qui sont annoncés, sans compter la fermeture de Romilly et celle d'Oullins.

Il y a un an, SUD-Rail disait que la réforme ferroviaire serait payée par les cheminots, certains ne nous croyaient pas, voila la réponse des patrons !

## La fête annuelle du CE se tenait le 14 juin.

Pour la 3e année consécutive, la fête du CE SNCF de Lyon se déroulait à la Bachasse.

L'occasion pour les cheminots et leur famille de découvrir le parc de la Bachasse, et de passer une journée en famille autour d'un pique-nique offert par le CE.

Les associations sportives et culturelles du CE ainsi que les organisations syndicales CGT et SUD-Rail participaient à la réussite de cette journée. (CFDT et UNSA n'ont pas souhaité s'y joindre).



# « Produit » Ouest Lyonnais OU comment transformer une ligne tranquille en zone dangereuse pour les cheminots et usagers ?

SUD-Rail déplore une nouvelle agression grave d'un Agent De Conduite survenue le 17 Mai en gare de Saint Bel. Alors qu'il regagnait sa cabine, un CRTT (conducteur de Tram-Train) s'est fait agressé par deux individus munis d'un cutter. Bien que ses jours n'aient pas été en danger, les conséquences auraient pu être très graves. *C'est la 6ème agression d'un conducteur sur l'Ouest Lyonnais.*

Depuis la mise en place de l'EAS couplée d'une désertification des gares sur ces lignes, l'insécurité ne cesse d'augmenter. Plusieurs cheminots ont été victimes d'agressions, menaces, insultes. Certaines gares deviennent un lieu d'approvisionnement pour différents types de trafics.

Suite à cette agression du 17 mai, les CRTT ont immédiatement exercé leur droit de retrait. A la suite d'un CHSCT extraordinaire, ils ont repris le travail. Malheureusement ils n'oublieront pas de si tôt que lorsque la direction prend des engagements, cela ne veut pas dire qu'elle les respectera. En effet, la présence de la SUGE promise au quotidien pour sécuriser les sites de L'Arbresle et St Bel n'a pas du tout été mise en œuvre comme cela avait été annoncé notamment aux heures sensibles.

Pour enfoncer un peu plus le clou, la présidente du CHSCT de l'UP TER de l'ET Rhône-Alpes joue la montre en voulant tenir un nouveau CHSCT sur le sujet fin juillet !!! La présidente veut même exclure certains membres CHSCT des réunions sur le sujet ce qui est contraire au code du travail. Quels mépris et manquement à ses obligations d'assurer la sécurité des cheminots de son UP !

SUD-Rail est intervenu auprès de l'inspection du travail et appellera les CRTT à faire à nouveau usage de leur droit de retrait si la situation n'évolue pas rapidement.

Une chose est sûre : le bilan du déploiement de l'EAS sur l'Ouest Lyonnais est catastrophique en termes de sûreté et sécurité pour les usagers comme pour les cheminots !

## Des conflits nombreux sur la région révèlent un véritable ras le bol des cheminots !

Au matériel, au contrôle, à la conduite, en gare, à l'équipement, les conflits se succèdent sur les établissements de la région. Un point commun à tous ces conflits, le comportement des directions locales qui sont dans la provocation et le refus de tout dialogue.

Les cheminots sont exaspérés de la tournure des événements. Ils n'en peuvent plus des beaux discours complètement déconnectés de leur quotidien. Quel que soit le collègue (exécution, maîtrise ou cadre), de plus en plus de cheminots nous disent vivre avec difficulté l'évolution de leur entreprise. Les cas de burn-out se multiplient, les pressions quotidiennes deviennent insupportables et les réorganisations du travail broient un à un les individus.

Les dirigeants obnubilés par leur future promotion ne semblent pas se soucier des conséquences pour leurs salariés !

---

### La directrice de région ne se déplace même plus en plénière de C.E. dont elle est pourtant présidente.

La directrice de région est d'office présidente lors des séances plénières du CE.

Ce qui veut dire que c'est elle qui préside ces réunions de CE, c'est elle qui doit assumer la politique de l'entreprise qu'elle met en œuvre sur la région et qui doit répondre aux interpellations des délégations qui font remonter les préoccupations des cheminots des différents établissements de la région.

Mais voilà que la directrice de région a décidé de faire l'école buissonnière et de sécher les séances les unes après les autres.

Ce sont pas moins de 4 séances d'affilées auxquelles la directrice de région ne s'est pas présentée. C'est choquant et révélateur de la place accordée aujourd'hui par la direction au dialogue social.

Parmi les séances en question, il n'y avait rien de moins que le CE extraordinaire sur l'amiante. Pour rappel, de nombreux cheminots (notamment du matériel et de l'Équipement) ont ou sont encore appelés à intervenir sur des matériaux truffés d'amiante et la direction n'a pas toujours protégé ces cheminots comme la loi le lui impose pourtant.

Trouvez-vous normal que la directrice de région n'assume pas et ne se présente pas à une séance plénière du CE de cette importance ?