

# Le Fer Solidaire

Un journal syndical régional au service (public) des cheminots.

## Quel dialogue social ?

Alors que les signataires de l'accord sur le dialogue social et la prévention des conflits nous en disaient le plus grand bien, alors que l'on nous parlait d'un « accord historique », les adhérents de SUD Rail ont décidé collectivement de refuser de signer pour ne pas brader le droit de grève !!!

Six mois après sa mise en œuvre, cet accord n'a évidemment rien réglé, le dialogue social est toujours proche du néant dans les établissements puisque les différentes directions passent leur temps à détourner la réglementation et à faire semblant de dialoguer avec les représentants du personnel.

Cet accord n'a pas réduit le nombre de grèves, bien au contraire. Le nombre de conflits locaux a tout simplement explosé ces derniers mois. Tous les accords du monde n'amèneront pas la direction à négocier puisqu'elle ne semble attendre que le rapport de force.

Les récents conflits venus pour la plupart de l'empressement de la direction d'imposer encore plus de notations au mérite ont fini de mettre à mal le bel accord. L'encre aura à peine eu le temps de sécher. L'objectif apparemment poursuivi par la direction est lui atteint.

Nouveau « ras le bol des usagers » aidant, le minis-

tre des transports vient de fixer un ultimatum aux cheminots en annonçant en effet que le gouvernement mettra en place le service « maximum » dans les transports en période de grève au plus tard, hasard du calendrier, au mois de juin prochain. Soit

on accepte de restreindre le droit de grève, soit il nous l'imposera pendant la période estivale.

Pour certaines filières, la notation à la tête du client était malheureusement d'actualité depuis déjà quelques années. Mais pour la direction, il fallait à tout prix que les agents de conduite se plient à cette mode pour la bonne marche de l'entreprise.

Forcément Grèves des mécanos qui ont toujours lutté pour permettre aux agents d'avoir un déroulement de

carrière normal. Provocation et sourde oreille de la direction pour un principe très discutable. Volonté de mettre de l'huile sur un feu alimenté par le blocage des salaires, les suppressions de poste, les réorganisations incessantes en vue du démantèlement de l'entreprise.

Le choix et le mérite sont les deux mamelles de la discrimination. Dérive juridique de la SNCF. Importance de syndiquer pour lutter collectivement, encourager l'action syndicale, être informé(e) et défendu(e)



## Tour narquois de Pentecôte de Raffarin : SUD Rail a les Boules !!!

Le lundi de Pentecôte approche.  
C'est d'un autre tournoi dont il sera question entre les salariés et le gouvernement.

Nous rappelons qu'à partir de cette année 2005, le gouvernement a décidé que les salariés en général et les cheminots en particulier devraient travailler gratuitement ce jour-là.

Le but étant de reverser les charges sociales de cette journée

aux personnes âgées ou handicapées et surtout de faire plaisir au MEDEF en grignotant un peu plus les acquis sociaux.

Par contre, les bénéficiaires dégagés ce jour-là par les entreprises de ce pays ne seront pas soumis à la moindre contribution. (Il est vrai que les grands patrons ont tellement de mal à boucler leurs fins de mois !!!).

Et de son côté, l'Etat va réduire les sommes qu'il allouait jusqu'à maintenant.

La ficelle est un peu grosse !!!

Nous ne reviendrons pas sur le fiasco du lundi de Pâques pour ceux qui avaient opté pour la perte de ce jour férié là.

SUD-Rail ne laissera pas les cheminots se faire déposséder d'un jour férié sans réagir.

SUD-Rail a déposé un préavis de grève du 15 mai à 20h00 jusqu'au 17 mai à 08h00 et laissera le choix aux cheminots :

**Tirer...**  
le cochonnet de Matignon  
**Ou**  
**Pointer...**  
Au boulot

## Quand la SNCF veut restreindre le droit de grève.

Depuis quelques temps, certaines directions d'établissements ont du jeter le code du travail aux orties...

En effet, concernant le droit de grève, certains directeurs d'établissements et RRH se permettent d'appliquer les règles dont ils rêvent au mépris de la loi et de la jurisprudence.

Il s'agit pour la Direction de considérer en absence irrégulière tout agent qui rejoindrait une grève en cours de route. Pourtant le code du travail est clair. Celui-ci mentionne que le « **Droit de grève appartient aux salariés qui ne sont pas tenus de cesser le travail pendant la durée complète du préavis** ».

A trois reprises depuis 1999, des Cours de Cassation ont renvoyé les patrons à leurs chères études (juridiques)..... en réaffirmant le principe mentionné plus haut.

Une fois encore, en mars, la SNCF vient de perdre un procès autour de cette question-là.

Il est clair que cette politique menée par la SNCF n'a qu'un but, celui de faire régner la confusion et la peur dans la tête des cheminots.

Il est intolérable de voir la direction enfreindre volontairement les textes légaux et en dit long sur l'état d'esprit de nos dirigeants.

Ces pratiques sont évidemment inadmissibles et SUD-Rail fera tout ce qui est nécessaire pour les faire cesser au plus vite !!!



Scoop de dernière minute : un adhérent SUD Rail sauvé de la discrimination ...  
Mr MOTZ, non proposé à la notation cette année de manière inexplicable et non récupéré en commission notations suite à blocage de la direction a finalement été noté en appel auprès du directeur de région qui a préféré éviter un cas de discrimination flagrant.

## Après 20 ans d'aptitude : Chronique d'une réforme dénoncée.

Laurent Pommier a été embauché au cadre permanent de la SNCF le 1<sup>er</sup> avril 1984. En janvier 1988, il est frappé d'une rupture d'un angiome au cerveau.

Il reprend le travail en novembre et le médecin du travail prononce le 11 décembre 1988 un avis d'aptitude avec pour seule restriction médicale : « ne doit pas travailler seul sur les voies ».

Depuis cette date, son état de santé ne s'est jamais dégradé, et au contraire, a connu une nette amélioration notamment les premiers temps.

De novembre 1989 jusqu'en juin 1999, il est en détachement à l'ANAH (Ministère de l'équipement) et connaît un déroulement de carrière normal avec de bonnes appréciations de sa hiérarchie.

Début 1999, la SNCF lui demande de réintégrer les effectifs de l'entreprise. Il sera nommé Chargé de Communication de l'EVEN Lyon Nord de l'établissement le 1er juin 1999.

En mai 1999, le médecin du travail de la DRI à Paris émet un avis d'aptitude médicale « sans aucune restriction d'emploi ».

Pourtant, dès octobre 1999 et à la demande du DET, Laurent Pommier est convoqué par le médecin d'établissement pour une visite médicale de reclassement. Celui-ci le reçoit en décembre et donne un avis d'aptitude « hors-sécurité dans un poste à contraintes cognitives conformes à la fiche de reclassement ». La fiche de reclassement pointe très peu d'inaptitudes.

À trois reprises durant la période qui va suivre, le DET demandera à la direction régionale RH l'établissement d'un décompte pour mise à la réforme, la première fois dès le 17 août 2000.

À différentes occasions des représentants de la direction suggéreront à Laurent Pommier de demander la réforme « de sa propre initiative ».

De 1999 à 2001, il voit diminuer sa prime de travail jusqu'à suppression complète pendant 15 mois, le DET voulant lui faire payer son « improductivité » !

Le 9 avril 2004, le DET, souhaitant « faciliter la suite de son parcours professionnel à l'extérieur de l'entreprise », le convoque dans son bureau et **lui propose de signer un document dans lequel il doit s'engager à accepter la réforme en échange d'un accord pour un congé formation d'entreprise (AGECIF) et du « sursis » pour suivre cette formation qui se termine en mars 2005.** Laurent Pommier ne signe pas et obtient quand même le congé formation qui débutera le 9 septembre 2004.

Le DET cherche alors à faire annuler l'AGECIF, et

sans autre solution pour y parvenir, décide de son propre chef, et en infraction avec les règlements SNCF, de lancer la procédure de réforme. L'AGE-

CIF, informe Laurent Pommier que la mise à la réforme remettrait effectivement en cause le congé formation.

**Le 1<sup>er</sup> juin 2004, le médecin de région donne, un avis favorable à la procédure de réforme. Pourtant le 16 juin 2004, Laurent Pommier se rend à la visite annuelle du travail avec le médecin d'établissement qui conclut comme les années précédentes qu'il est « apte », « pour un emploi n'intéressant pas la sécurité des circulations ». Le médecin d'établissement cochera même la case « à revoir dans les délais normaux ».**

La décision de le déclarer « inapte à tout emploi » à la SNCF sera finalement prise par la commission médicale SNCF le 22 septembre 2004 à Paris où Laurent Pommier ne sera ni présent ni représenté.

La commission de réforme se réunit en Octobre 2004, elle n'a qu'un rôle consultatif. Le partage des voix entre représentants des salariés et de la direction aboutit à une seule recommandation : dans le cas d'une mise à la réforme, **permettre à Laurent Pommier d'aller au terme de son congé formation.**

Laurent Pommier est agent de maîtrise (TEVP), il a 42 ans, il est marié et a trois enfants. Son épouse ayant été muette pour raisons professionnelles, il vit depuis 2002 dans la région d'Aix en Provence où il a acheté une maison.

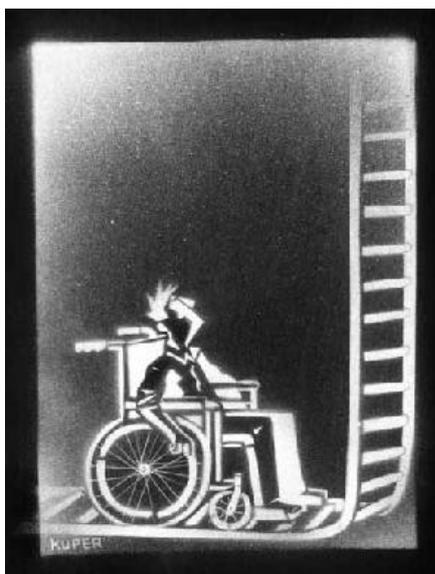
Il a la reconnaissance COTOREP d'une invalidité de 40%, démarche entreprise sur les recommandations de la direction de l'établissement et compte seulement 8 jours d'arrêts maladie en 5 ans.

Depuis le début de son « parcours de reclassement », il a accepté tous les postes qu'on lui a proposés.

**Malgré différentes interventions de SUD Rail dont deux audiences régionales, Laurent Pommier a été mis à la réforme au terme de son AGECIF le 30 mars 2005, sur décision du précédent Directeur de région, qui n'a jamais daigné nous recevoir.**

Au titre de la réforme, il percevra une pension trimestrielle équivalant à moins de 50 % de son salaire. Il n'a eu aucun contact ou accompagnement de la SNCF depuis la notification définitive de sa réforme. Laurent Pommier et SUD Rail Lyon ont saisi l'inspection du travail des transports, et attendent le résultat de cette démarche avant d'entreprendre une procédure prud'homale ou pénale.

La fédération SUD rail a interpellé la Direction nationale et nous mettrons tout en œuvre pour obtenir la réintégration de Laurent Pommier et l'arrêt des réformes médicales abusives.



## Prud'hommes : agents de maîtrise faites le bon choix !

Les agents placés sur les qualifications D et E sont classés dans la section «*encadrement*» du collège salariés lors des élections prud'homales. Sur demande formulée par écrit les agents de maîtrise, sous réserve qu'ils n'exercent aucune fonction d'encadrement, pourront être classés dans la section «*commerce et services commerciaux*» du collège salariés.

**Sachant que la majorité des salariés sont déboutés lors d'un recours aux prud'hommes dans la section « encadrement »** nous conseillons vivement aux cheminots concernés d'accomplir cette démarche en temps utile, au plus tard environ 9 mois avant les élections prud'homales prévues en décembre 2007.

## Quand la SNCF veut sanctionner les grévistes.

Suite aux grèves de mai/juin 2003 pour la défense des retraites, deux militants SUD Rail avaient été sanctionnés d'un jour de mise à pied ferme pour avoir soi-disant « porté atteinte à la liberté du travail ». En grève, ils avaient protesté contre le fait qu'un cadre de l'EEX Lyon Nord puisse contrôler les titres de transport pour des bus de substitution.

La cadre en question aurait en effet du choisir de faire la « grève de la pince » ce jour là.

En effet, nous avons depuis retrouvé une note du service juridique de la SNCF sur les modalités de contrôle dans les bus de substitution.

« ...Dans le cas où la SNCF a confié à une entreprise sous-traitante le transport par autobus des voyageurs, le contrat passé par la SNCF avec cette entreprise stipule expressément que la vérification de la possession et de la validité des titres de transport incombe aux conducteurs des bus, préposés de l'entreprise sous-traitante.

Dès lors, la SNCF ne peut s'immiscer dans l'exécution de la prestation qu'elle a confiée à une autre entreprise... »

La direction, une fois encore, ignore ou fait semblant d'ignorer ses propres règles pour sanctionner des agents et porter atteinte au droit de grève.

L'affaire, portée par SUD Rail devant les prud'hommes, sera jugée avant la fin de l'année.

Daniel PADET, conducteur à l'UP de SIBELIN (dépôt de Lyon Mouche) et adhérent SUD Rail, est en RHR (Repos Hors Résidence) à AVIGNON le 3 décembre 1997. Vers 3h30, il se lève pour se rendre aux toilettes où il a un malaise avec perte de connaissance. Il prévient le dépôt et il est évacué sur le centre hospitalier d'Avignon.

Rentré chez lui, il demande que cet incident soit reconnu comme accident du travail. Suite au refus de la Caisse de Prévoyance Daniel PADET, soutenu par SUD Rail, engage une procédure devant les tribunaux.

Il s'agit d'obliger la SNCF à reconnaître sa responsabilité lorsqu'elle envoie des agents en déplacement. Pour SUD-Rail, les cheminots sont commandés en mission d'un bout à l'autre, le fait qu'ils soient en RHR implique pas que la SNCF soit absente de toute responsabilité à leur égard lorsqu'ils ne sont pas à la production.

**C'est ce qu'a reconnu le 30 mars 2005 la Cour d'Appel de Grenoble après un arrêt de la cour de cassation en date du 28 mai 2004. Ce jugement confirme que lorsqu'un cheminot se trouve en déplacement, la SNCF est entièrement responsable de celui-ci, et qu'en cas d'accident la Caisse de Prévoyance est obligée de reconnaître le caractère professionnel de cet accident.**



Nom : ..... Prénom : .....

Adresse SNCF.....  
.....

N° de Tel SNCF: ..... Portable : .....

Mail : .....

- Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires : .....
- Je souhaite prendre contact avec un militant de Sud Rail.
- Je veux adhérer à Sud Rail.

(à renvoyer par pli de service à : **Sud Rail Lyon - 2, rue Claudius Collonges - CRT Lyon**)