

Le Fer Solidaire

Un journal régional au service des cheminots.

APPEL A LA GREVE A PARTIR DU 18 JANVIER 20H

Notre Direction est en train de démanteler et de brader la SNCF !

Cela fait 3 ans que la France d'en bas est attaquée de toutes parts par le gouvernement et le MEDEF...

Confrontés aux conséquences de cette politique, les conflits locaux se développent et permettent de freiner certaines « réorganisations », voir de gagner sur des revendications.

Les riches n'ont jamais été aussi riches ; les pauvres n'ont jamais été aussi pauvres et aussi nombreux.

Mais pour SUD-rail, il est clair que l'offensive menée par la Direction concerne tous les cheminots et que

A la SNCF, nous ne sommes pas épargnés : la Direction poursuit méthodiquement la casse de notre entreprise : diminution des effectifs au statut (près de 4000 emplois supprimés en 2005), création de filiales avec du personnel précaire (EFFIA, ID TGV, ...), gèle des salaires, développement de manière spectaculaire des mises à la réforme, non respect de la réglementation et des droits du travail, utilisation du chantage et pressions diverses...

seule une action forte et nationale peut aujourd'hui changer la donne...



Il est urgent de dépasser le stade de la contestation et de la protestation pour construire une action victorieuse.

C'est pourquoi SUD-Rail a déposé un préavis de grève reconductible et appelle tous les cheminots à participer dès le 19 aux Assemblées Générales de site pour débattre des enjeux et de la reconduction de la grève !

L'ÉCLATEMENT DE L'ENTREPRISE SNCF, UNE RÉALITÉ QUOTIDIENNE DANS TOUS LES ÉTABLISSEMENTS ET TOUTES LES FONCTIONS

D'un risque ou d'une menace lointaine, on est passé à la réalité :

Le découpage et le fonctionnement de la SNCF en 4 branches distinctes les unes des autres : Fret, Infrastructure, Voyages France Europe et Transport Public... regroupant avec les activités correspondantes de la maison mère SNCF celles des filiales du groupe SNCF.

Chaque activité et sous activité se doit d'être bénéficiaire et pour atteindre l'objectif, tous les moyens sont bons : suppressions d'emplois au statut, abandon de ce qui n'est pas rentable, privatisation par la création de filiales, ...

Aux exemples récents du plan Fret, des suppressions d'emplois annoncées au Voyageur ou de la mise en circulation du IDTGV, on peut rajouter la décision prise en décembre par la direction de recapitaliser la filiale VFLI (activité Fret) de 40 millions d'€ et la filiale *voyages-sncf.com* (activité VFE) de 127 millions d'€... De l'argent, il y en a pour financer les privatisation et les filiales mais pas pour l'entreprise publique et les cheminots !

La direction SNCF n'a rien inventé, elle ne fait qu'appliquer les recettes du libéralisme pour faire baisser les coûts salariaux, casser les statuts et les garanties collectives et privatiser les services publics. Ce ne sont pas les exemples qui manquent en France ou en Europe sur les conséquences des politiques libérales pour les salariés et les citoyens.

Les activités s'activent sur la région de Lyon !

Le calendrier des restructurations s'était accéléré sur la région en 2003, il s'est emballé en 2004 ! Toutes ces réorganisations obéissent à la même logique nationale de baisse des

coûts, de suppressions d'emplois et d'éclatement par activité.

Mise en place du plan de casse du Fret. Evolution vers une entité unique Fret sur la région autour de Zone Locale Fret avec l'EEX Lyon Sud, rattachement de l'UO Fret de l'EEX Lyon Nord à l'EEX Lyon Sud... A quand la prochaine étape pour les EEX ?

Création d'agences spécialisées à l'équipement comme l'Agence Bâtiment Énergie pouvant évoluer par la suite en filiale. Annonce de la fusion de l'EVER St Etienne Loire avec l'EVER Lyon Sud.

Regroupement et fusion en une seule agence sur Lyon des agences commerciales voyageurs de Chambéry, Clermont et Dijon.

Éclatement de l'agence formation régionale entre les différentes activités.

Disparition dans les BA des établissements de la région des tâches liées aux prestations familiales et facilités de circulation, transfert à une agence basée à Aix les Bains. Bonjour la proximité !

Privatisation de l'approvisionnement en pièces pour les ateliers matériel. L'EIMM d'Oullins est concerné par ce « projet » avec les suppressions d'emplois qui l'accompagnent.

Fusion annoncée des parties Traction des EMT de Lyon Vaise et Vénissieux avec l'ET de St Etienne... Fusion en un

seul établissement Matériel des parties Matériel de Lyon Vaise et Vénissieux avec l'EMM de Lyon.

En l'état actuel, ce sont 3 établissements qui sont déjà rayés de la carte de la région ! Et la direction n'a certainement pas l'intention de calmer le jeu.

Si on ne réagit pas, la facture risque d'être plus lourde en janvier 2006 et les réorganisations ne s'arrêteront peut être pas qu'aux frontières de la région ! L'enjeu ne porte pas seulement sur des découpages d'établissements, d'UO ou d'UP mais bien sur ce qui restera de l'entreprise SNCF dans quelques années.



Réformes

Contre la politique d'exclusion de la SNCF : face à l'inaptitude, sortir de l'isolement !

Le bilan provisoire de l'année 2004 concernant le maintien dans l'emploi des cheminots frappés par l'inaptitude ou l'invalidité est particulièrement inquiétant.

Il révèle une forte augmentation du nombre d'agents « réformés » pour cause d'inaptitude médicale.

En 2003, alors que l'action en faveur des personnes handicapées était érigée au rang de grande cause nationale par le président de la république, 390 réformes ont été prononcées dont 20 sur la région de Lyon.

Au premier semestre 2004, 263 réformes ont été prononcées, il y en avait 183 sur la même période en 2003.

Alors que le gouvernement prépare un projet de loi " pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées ", la SNCF, entreprise publique, devrait réellement montrer la voie de l'insertion sociale par le maintien dans l'emploi.

Mais derrière la belle communication d'entreprise autour des cheminots médaillés aux Jeux Olympiques ou autour des déambulations en fauteuil roulant du président Gallois, des centaines de cheminots connaissent l'exclusion chaque année.

C'est un véritable plan social qui touche insidieusement les salariés les plus fragilisés.

Victimes de la logique économique et de la productivité, les agents inaptes ou handicapés sont les premières victimes de la politique de suppressions des effectifs.

La médecine d'entreprise de la SNCF participe activement au processus d'exclusion.

Elle est toujours engluée dans ses contradictions entre médecine de soins, de sélection, du travail ou d'expertise.

Confortée par une réglementation spécifique différente du code du travail, elle œuvre trop souvent dans l'intérêt de l'entreprise et non pas pour défendre les salariés.

Nous redoutons d'autant plus cette politique d'exclusion des travailleurs inaptes depuis l'entrée en vigueur en janvier 2004 de l'arrêté « aptitude » du

30 juillet 2003, qui restreint les conditions d'aptitude médicale dans de nombreux métiers de cheminots.

Nous déplorons de nombreux dysfonctionnements concernant l'application de l'Accord Handicapés :

- *Les procédures de reclassement s'apparentent la plupart du temps à un parcours du combattant et les postes proposés sont souvent hors cadre d'organisation.*
- *L'obligation légale d'adaptation du poste de travail est trop souvent négligée.*
- *Les reclassements hors-région ou dans le groupe SNCF sont rarement voire jamais réalisés.*
- *Gestion par activités, éclatement de l'entreprise, réduction d'effectifs : chacun se renvoie le « bébé ». Aucune instance décisionnaire n'a autorité pour imposer les reclassements.*
- *Il y a aussi un manque de relais syndicaux au-delà du périmètre de l'établissement. Les CHSCT sont morcelés et les représentants des salariés dans ces instances n'ont peu ou pas de possibilités d'action au-delà du périmètre d'un établissement.*

Il y a très peu de contestations des réformes en raison des méthodes employées par l'entreprise.

Les procédures de reclassements, imposées par la loi, sont plutôt occupationnelles et finalement décourageantes pour les cheminots concernés.

D'autre part, différentes affaires en cours montrent que les agents sont amenés par tous les moyens à accepter leur réforme.

La direction profite notamment de l'isolement dans lequel ils se trouvent durant la procédure de reclassement.

Nous appelons les cheminots touchés par l'inaptitude et faisant l'objet d'une procédure de reclassement ou de réforme à ne pas rester isolés en se rapprochant des militants SUD Rail pour être conseillés et soutenus.

Pourquoi des mouvements sociaux ont marqué les fêtes ?

Les contrôleurs sont victimes comme dans les autres services d'un manque d'effectifs important. Les conséquences sont un sous-équipement des trains, des formations non effectuées, des agressions devenues monnaie courante....

Seulement, un pas a été franchi dans l'inadmissible : cette année, 2/3 des contrôleurs n'ont pas pu obtenir leurs congés 2004 avant le 31 décembre comme le prévoit la réglementation.

Ceci ajouté au fait que la Direction aurait aimé voir tous les contrôleurs au boulot plutôt qu'en famille pendant les fêtes (contrairement aux pratiques locales) a conduit SUD-Rail à déposer 2 préavis de grève durant les fêtes de fin d'année.

Le Commercial Voyageurs à St Etienne

Du 14 décembre au 3 janvier, les agents du commercial voyageurs (ligne directe, guichets, BCC et caisse) de St Etienne Châteaureux et Carnot ont fait grève tous les jours (55 mn le matin et 55 mn l'après-midi) pour s'opposer aux suppressions d'emplois programmées par la Direction dans le cadre des mesures annoncées le 5 novembre en CPC voyageurs.

La grève a été majoritaire jusqu'au bout, finalement la Direction a partiellement cédé en maintenant un poste renfort mosaïque..... Preuve qu'en luttant on peut gagner !

POURQUOI SUD-Rail, COMME LES AUTRES O.S., N'A PAS VALIDÉ LE BUDGET 2005 DU CER DE LYON PRÉSENTÉ PAR LA CGT...

Après les résultats des élections de mars 2004, nous avons, conformément à l'accord national, accepté le poste de trésorier du CER de Lyon.

En nous transmettant tardivement les comptes 2003, on commence à découvrir un grave déficit financier.

Première alerte de SUD-Rail en bureau de CER où l'on demande un changement de cabinet d'expertise.

Demande qui sera refusée lors d'un vote en séance plénière du CER du 21 juin 2004.

(CGT, FO, UNSA : CONTRE / SUD-Rail, CFTC : POUR)

Dans le même temps, les entraves se multiplient pour nous empêcher d'y voir plus clair dans ces comptes.

Notre trésorier ne pouvant plus assurer sa mission remet sa démission au directeur de région et SUD-Rail décide de ne pas se représenter à ce poste ; le poste de trésorier revient à la CGT suite au désistement de la CFTC et de l'UNSA.

Malgré cette démission nous confirmons notre participation au fonctionnement du CER et nous proposons entre autre à chaque bureau des économies afin de résorber une partie de ce déficit. Propositions rejetées à chaque fois pour divers motifs.

Arrive alors en fin d'année 2004 les premiers chiffres de la dette du CER de Lyon:

UN MILLION CENT MILLE EUROS !!!!!

Devant cette dette colossale nous ne pouvons ne pas réagir et SUD-Rail propose lors du bureau du 10 décembre une **série de mesure d'économies :**

- Ø Remplacement du journal Mosaïque par un 4 page A3. (Économie : 60 000€)
- Ø Voir l'utilité de chaque véhicule que possède le CER et dans un premier temps suppression du « véhicule des élus »
- Ø Utilisation des cartes essence et sérieux encadrement de cette utilisation.
- Ø Utilisation des téléphones portables et des différents abonnements et sérieux encadrement de leur utilisation.
- Ø Situation réelle en personnel du CER : Part : siège / cantines / bibliothèques / etc.....
- Ø Revoir toutes les subventions accordées aux différentes associations.

Nous demandons aussi la communication des différents contrats avec les sociétés intervenant pour notre CER (AGIR, AFC, SECAFI-ALFA, etc.), d'anticiper et poser le problème de la baisse de la subvention dans les années à venir (baisse du nombre de cheminots) et de la fréquentation des cantines.

Malgré un débat aucune de nos propositions ne seront retenues, la CGT ne voulant faire valider que son projet de budget 2005 !!!!!!!

Contrairement à ce qui a été écrit, SUD-Rail et les autres O.S. ne sont pas irresponsables ! Mais nous ne pouvons valider une proposition de budget qui ne réglerait nullement les dérives passées et actuelles.