

Le Fer Solidaire



Un journal syndical régional au service (public) des cheminots

DE L'AUSTÉRITÉ, ENCORE DE L'AUSTÉRITÉ, TOUJOURS DE L'AUSTÉRITÉ !

Le G20 n'a évidemment rien réglé, les gouvernements persévèrent dans leur politique d'austérité en soumettant les peuples aux diktats des marchés financiers.

Après des décennies d'appauvrissement des Etats à coups de **cadeaux fiscaux aux classes aisées et aux multinationales**, après des décennies de dérèglementation financière extorquant toujours plus les richesses produites par les salarié-es, après des décennies de mise à bas des droits sociaux, la crise s'est installée et les politiques des gouvernements européens alimentent la spirale récessive.

C'EST LA CRISE !!



Afin de satisfaire les marchés financiers, le ton volontairement alarmiste de M. Fillon ne vise qu'à dissimuler la véritable teneur de ce deuxième plan d'austérité en deux mois, c'est-à-dire **faire payer la crise à la majorité de la population**, sans prendre des mesures structurelles.

L'injustice sociale envers les classes populaires s'accroît : économie sur les dépenses de santé,

relèvement du taux de TVA à 7%, hors produits dits de première nécessité, non prise en compte de l'inflation pour l'établissement des barèmes de l'impôt sur le revenu, des prestations familiales et des aides au logement, avancement à 2017 du relèvement de l'âge légal de la retraite à 62 ans.

La sauvegarde des intérêts des classes dominantes continue : mini taxation provisoire sur les grandes entreprises, absence de mesures fortes de taxation du capital, absence d'abrogation massive des niches fiscales ou encore de lutte contre la fraude fiscale.

Ce deuxième plan d'austérité risque de ne pas être le dernier. Or, une autre politique est possible en récupérant les recettes perdues, de plusieurs dizaines de milliards d'euros, du fait des contre-réformes fiscales successives réalisées au profit des plus riches et du patronat.

Un autre partage des richesses est possible en changeant la répartition entre salaires et profits et en instaurant une réforme fiscale radicale sur les revenus et les patrimoines. Sortir de l'emprise des marchés est possible en permettant aux banques centrales de financer directement les Etats, à des taux quasi nul.

L'union syndicale Solidaires (*structure interpro regroupant notamment tous les syndicats SUD*) appelle à la **construction de mobilisations d'ampleur, pour refuser dès maintenant la spirale infernale de l'austérité**. L'union syndicale Solidaires a fait des propositions en ce sens aux autres organisations syndicales.

LES DERNIÈRES NOUVELLES DU DOSSIER OUEST LYONNAIS...



Sur ce dossier, la directrice de région continue dans son entêtement que plus rien ne justifie :

- Financièrement, toutes les mesures prises depuis le 5 septembre (cars de substitution, gilets bleus, cadres détachés d'autres régions, huissiers, frais de justice, ...) coutent beaucoup plus cher que de redéployer un contrôleur sur chaque train.
- Les effectifs de contrôleurs retirés de l'Ouest Lyonnais (soit 30 contrôleurs) sont toujours présent sur l'ECT de Lyon et pourraient être réaffectés du jour au lendemain.
- Quel que soient les acteurs du rail (cheminots, usagers, conseil régional), personne n'accepte ni ne comprend le choix de la directrice régionale de la SNCF. Après avoir abandonné toutes les petites gares de la région, personne n'accepte que la direction en fasse de même avec les trains.
- C'est un secret de polichinelle, l'encadrement n'assume pas la position que leur fait tenir la directrice de région.

Suite à la non consultation du CHSCT concernant les formations EAS et l'évaluation des risques en conduite EAS, le président de CHSCT (représentant de la direction) a été assignée en référé. L'audience s'est tenue le 28 octobre et le jugement est mis en délibéré au 14 novembre.

Pour se défendre lors de l'audience, la direction n'a pu avancer que 2 arguments misérables :

- * « Depuis le 5 septembre, il n'y a toujours pas eu de dommage grave sur l'Ouest Lyonnais, nous l'attendons ce dommage... »?! Faut-il en déduire que la direction est en attente d'un accident grave voire mortel, comme dans les RER parisiens, pour se pencher sur le danger des circulations EAS ?
- * L'avocat de la direction n'a cessé de mettre en avant qu'une organisation syndicale (la CFDT) partage l'avis de la direction sur ce dossier Ouest Lyonnais. En joignant au dossier de la SNCF les tracts CFDT et un courriel que le représentant CFDT au CHSCT a cru bon d'envoyer à la direction. E-mail ayant pour objectif de discréditer le travail des autres membres CHSCT et d'appuyer la version patronale des faits.

SUD-Rail est depuis le début aux côtés des Agents De Conduite qui font usage de leur droit de retrait, considérant que leur sécurité comme celle des usagers n'est plus assurée sur l'Ouest Lyonnais.



EQUIPEMENT AGENT SEUL

| abandonner les trains, d'avance une mauvaise idée !

Sud
Rail



Unions
syndicales
Solidaires

Pour vous informer en direct, un réflexe :

www.sudraillyon.org



Fret Ferroviaire : une volonté de tout couler !?

Malgré l'opposition de l'ensemble des organisations syndicales, dont certaines ont refusé de se prêter à une parodie de consultation lors du CE d'octobre, **le projet d'entités par produits voulu par la direction est devenu réalité.** Avec la création de la dernière entité SOL&Rail (après Autochem en septembre), une étape importante du schéma directeur du fret décidé par la SNCF en 2009 a été atteinte.

Pour *SUD-Rail*, bilan à l'appui, ce schéma directeur ne fait que valider la casse du service public de fret ferroviaire, concept que nous avons toujours défendu.

Ainsi le trafic de fret SNCF sera maintenant divisé en 4 entités autonomes + 1 transverse MLMC. Les conséquences de cette politique voulue par la direction et les plus hautes autorités sont, d'ores et déjà, lourdes de conséquences en termes d'emploi (-6000 depuis 3 ans), de perte de savoir-faire, d'abandon des sites de production et des infrastructures.

Bien loin du grenelle de l'environnement, les préoccupations environnementales quant à elles sont

traitées avec ironie et cynisme par la direction. *Malgré une augmentation globale des volumes transportées, depuis 2008, la part modale du ferroviaire (EF privées comprises) baisse pour atteindre le niveau record de 8%, soit plus de 2 millions de camions supplémentaires par an sur les routes...*

Cette politique acte la désertification ferroviaire d'une grande partie du territoire et plus elle est menée à son terme, plus le retour en arrière (le coût des infrastructures et la ré-industrialisation coutent cher !) sera difficile, l'avenir... c'est la route !!

Pour SUD-Rail, La direction ne tardera pas à sortir du chapeau un paquet cadeau qui va habiller ces nouvelles entités, à n'en pas douter la prochaine étape c'est... *la filialisation.*

SUD-Rail espère qu'à ce moment-là, toutes les O.S sauront aller au-delà de la simple opposition de principe au processus, pour construire une stratégie unitaire, seule riposte efficace pour interpeller Pouvoirs Publics et candidats aux présidentielles et législatives prochaines !!!

TROP D'AGRESSIONS À L'ENCONTRE DES CHEMINOTS ! NOUS DEVONS OBTENIR DES MESURES POUR NOTRE SÉCURITÉ !

Les contrôleurs, les agents des gares, les agents de la SUGE, parfois même les conducteurs, sont victimes d'agressions de plus en plus souvent dans le cadre de leur travail.

Plus de 120 agressions envers les contrôleurs de la région depuis le début de l'année.

Des agressions qui se multiplient envers différents autres corps de métiers en contact avec les voyageurs. A ce titre, la nouvelle agression en gare de Jean-Macé contre l'agent de la gare est frappante puisqu'elle était annoncée par le CHSCT et que l'absence de mesures de la direction ne pouvait que conduire à cette nouvelle agression. La responsabilité de la direction est donc clairement engagée.

Cette hausse des agressions est la conséquence de la politique de l'entreprise, qui déshumanise les gares et les trains en les vidant de toute présence cheminote.

Lors des réunions locales, régionales ou nationales sureté, la direction écoute mais ne prend pas en compte des demandes des organisations syndicales.

Les préconisations CHSCT ne sont, dans le meilleur des cas, que trop rarement entendues par la direction.

SUD-Rail appelle les cheminots à venir nombreux à Paris au Rassemblement lors de la table ronde «sureté» de fin novembre !

« C'était pourtant bien... »

Tous les cheminots savent que l'apprentissage réalisé dans les CFA matériel de la SNCF (centres d'apprentissages) est une référence en terme de qualité de formation, en terme d'intégration lors de l'embauche, mais aussi en terme de réussite aux examens (100% de réussite au bac pro option système ferroviaire en 2011) . Mais à la SNCF lorsque cela marche bien il faut changer !!!



Surtout, il faut que la structure du Technicampus du Mans (lieu où toutes les formations du domaine matériel ont lieu), soit rentable. Et pour que celle-ci le soit, la direction transfère les formations du module ferroviaire dans cette structure... avec pour conséquence la fermeture des 4 derniers centres d'apprentissage (Oullins, Villeneuve St Georges, Hellemmes, Bischheim).

L'ensemble des organisations syndicales ont dénoncé ce projet de casse. De plus la formation sera revue à la baisse (5 semaines sur 3 ans d'option ferroviaire au lieu de 10 semaines jusque là). L'ensemble des organisations syndicales ont demandé une audience auprès des présidents des conseil régionaux, puisque les régions administratives ont compétence depuis 2010 sur l'apprentissage SNCF. Nous attendons toujours la réponse de Queyranne...

Aujourd'hui plus de 10 000 cheminots actifs sont issus des CFA Matériel, personne ne peut remettre en cause ce système de formation...personne, sauf une logique financière.

On nous dit c'est le destin... SUD-Rail pense au contraire que le maintien des annexes d'apprentissage doit être une priorité afin d'assurer une formation digne de ce nom et que celle-ci ne se résume pas de beaux pourcentages dans un bilan social !

Depuis le 3 novembre, les cheminots sont en lutte sur la Loire !

La direction veut imposer une réorganisation d'ampleur sur la Loire. En effet, dès le 1er janvier prochain, la direction veut regrouper les Agents De Conduite, les Contrôleurs, et les Agents de Gare au sein d'un nouvel établissement multi-métiers qui sera rapidement dédié à la seule activité TER.

Les conséquences sur l'emploi, sur les parcours professionnels, sur les accords locaux, sur les notations sont évidentes.

La direction ayant choisi le passage en force, nous sommes actuellement en plein conflit.

Les cheminots de la Loire, tous services confondus, sont donc en grève illimitée depuis le 3 novembre dernier.

Cette réorganisation s'inscrit pleinement dans la politique de la direction et du gouvernement qui veulent découper l'entreprise SNCF en petits morceaux soit pour filialiser soit pour les livrer clés en main à la concurrence.

La lutte actuelle revêt donc une importance capitale !