

IN JOURNAL SYNDICAL REGIONAL AU SERVICE (PUBLIC) DES CHEMINOTS

NOUS NE SOMMES PAS UNE EPOPEE INDIVIDUELLE...

Tout le monde a bien conscience qu'il y a un réchauffement climatique, sauf évidement Trump (on verra ce que fera son remplaçant) et quelques autres dirigeants populistes. Mais en avoir conscience est une chose, agir en est une autre!

Chaque année, on bat le record de température de l'année précédente. On a bien conscience que c'est catastrophique pour la planète et les populations, qu'il faut agir, mais les dirigeants politiques actuels ne font rien ou tellement peu!

Les dirigeants de la SNCF disent vouloir « reverdir » les TER... **SUD-Rail dit CHICHE!**

Mais lorsque l'on creuse un peu, on s'aperçoit que les mesures qu'ils veulent prendre seront uniquement pour les usagers (favoriser le transport vélo + train, mettre des bornes électriques dans les parkings, etc...). Tout cela présenté à grand renfort de com!

Pour SUD-Rail, cela est dérisoire par rapport à la nécessité d'un changement radical!

La plupart des directions SNCF sont dans des tours énergivores, la production des trains a largement de quoi s'améliorer en termes d'écologique, particulièrement la maintenance, sans même parler du projet inutile du Lyon Turin.

La destruction incessante de la flore et de la faune a des conséquences dont nous connaissons aujourd'hui la dangerosité, il est grand temps que nous agissions.

Si chacun peut intervenir pour changer cela en consommant différemment, en faisant des alternatifs; C'est surtout d'un changement radical des politiques menées actuellement dont nous avons besoin!

CEST PAR L'INTELLIGENCE COLLECTIVE QUE NOUS ARRIVERONS A FAIRE BOUGER LES CHOSES!

Imposons le transport par Rail. Imposons du ferroviaire écologique.

SUD-Rail, le syndicat qui bousculera les patrons au C.A. SNCF sur ces questions-là. xéseau/



Fermeture atelier locomotive de Venissieux...

Une consequence de la separation par activite.

Au 1^{er} janvier, l'atelier locomotives du dépôt de Vénissieux fermera ses portes ; la rotonde couverte sera murée, l'atelier locomotive ne servira plus qu'à décharger les bogies qui viennent par camions.

La conséquence du saucissonnage de la SNCF en différentes activités (maintenant ils appellent cela les Buisiness Unit, c'est tout dire) fait que la petite activité fret/infra qui était encore dans un établissement globalement TER va partir rejoindre un établissement national, le Techninat.

L'activité des locomotives est quasiment réservée au fret et à l'infra... Lors du confinement du printemps les locomotives étaient utilisées à plus de 80%.... ce qui était reconnu comme utile au pays, ne l'est plus quelques mois après!

A partir de janvier, une équipe volante de 7 agents se déplacera sur toute la région pour faire de la maintenance mobile.

Sur la région Lyonnaise, il n'y aura donc plus de dépôt pour accueillir les locomotives.

C'est catastrophique pour le fret ferroviaire, pour la SNCF, pour les cheminots, pour le pays!

RÉMUNÉRATION DANS LE CADRE DE L'ACTIVITÉ PARTIELLE: SUD-Rail obtient des garanties pour les agents de la SA Voyageurs et réclame maintenant des garanties pour les agents des autres SA

L'activité partielle est dorénavant mise en œuvre à la fois en production et dans les sièges (en directions nationales et régionales).

Comme au printemps, tous les salariés de SNCF Voyageurs percevront 100 % de leur rémunération fixe et de leur prime de travail / prime de traction, ainsi que 100 % de leurs indemnités fixes mensuelles.

La rémunération fixe garantie comprend :

- le traitement, l'indemnité de résidence ou le salaire,
- la prime de travail ou de traction, ainsi que l'indemnité de réserve,
- les allocations familiales supplémentaires (AFS),
- les indemnités fixes mensuelles.
- Maintien de la prime de travail / prime traction.
- Maintien des indemnités fixes mensuelles :

Pour Voyageurs, en voici le détail :

- Majoration fixe de la prime de travail due au titre de la pénibilité
- Indemnités de langue étrangère
- Indemnité informatique
- Indemnité de continuité de service
- Indemnité de maintien des compétences conducteur- TT 01150
- Indemnités fixes mensuelles de management et d'encadrement en établissement
- Indemnités de caisse
- Indemnité commerciale de non affectation à un roulement (VO 0388)
- Indemnité spéciale Tram train
- Indemnité de formateur permanent
- L'activité partielle sera sans incidence sur le calcul de la GAEX, de la GRAVAC et de la PFA/GFA.

Pour les journées chômées au titre de l'activité partielle, **le niveau global de rémunération ne pourra être inférieur à 90% de la rémunération nette des 12 mois précédant la mise en œuvre de l'activité partielle** (EVS compris, hors allocations de déplacement, heures supplémentaires et éléments exceptionnels). Un contrôle de la garantie sera réalisé à M+3 pour régularisation.





NATIONALISATION DES CHEMINS ET DE DE FER EN GRANDE BRETAGNE 4!

Le ministre des transports du Pays de Galles vient d'annoncer la nationalisation des chemins de fer.

La franchise en place est exploitée via une co-entreprise Kéolis/Amey depuis 2018 pour une durée de 15 ans. Suite à des désaccords importants sur la gestion des transports notamment due à la crise du Covid, le gouvernement Gallois vient d'annoncer sa nationalisation.

C'est donc un revers supplémentaire pour la gestion privée du chemin de fer britannique exploité par Kéolis, une filiale de la SNCF. Pour Kéolis, c'est par ailleurs son plus important contrat mondial, voisinant les 6 milliards d'euros, qui disparait...

C'est la quatrième nationalisation en GB.

En 2014, face aux nombreux accidents ferroviaires, le gouvernement britannique n'a d'autre choix que de nationaliser Network Rail, le gestionnaire d'infrastructure. Les exploitants ferroviaires restant eux, privés via des franchises ferroviaires.

En 2018, en pleine grève des cheminots français contre la réforme du ferroviaire, le gouvernement britannique annonçait la première nationalisation d'un exploitant de chemin de fer : Virgin train East Coast.

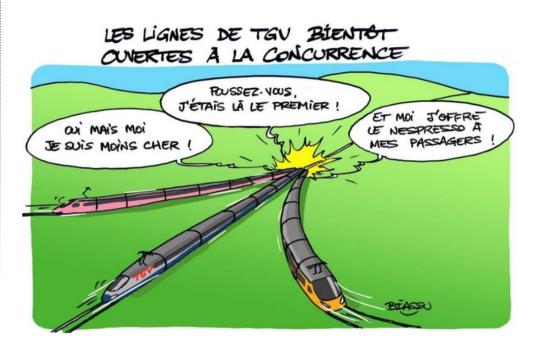
Cela n'a d'ailleurs perturber personne d'ouvrir à la concurrence le chemin de fer français, au moment où l'Angleterre commençait à renationaliser le sien suite au fiasco de la libéralisation du rail qu'elle avait engagée dans les années 80 et 90.

En mars 2020, c'est au tour de Northern, la plus importante franchise de GB d'être nationalisée par le gouvernement de Boris Johnson. Là aussi, c'est un échec pour la gestion privée, alors même que la crise du Covid 19 n'est toujours pas là. Là aussi c'est Arriva, une filiale d'un grand groupe public qui exploite cette franchise. Car en GB, les principales compagnies ferroviaires publiques européennes se jouent une guerre commerciale sans merci... via leur filiale de droit privé. Kéolis pour la SNCF, Arriva pour la Deutsh Bahn.



Par ailleurs, en septembre 2020 le gouvernement britannique met fin au système de franchise. Il existe une vingtaine de franchises en Grande-Bretagne. Celles-ci ont toutes été mises sous tutelle pendant la crise du Covid19. Depuis septembre, les compagnies sont sous concession, permettant un cadrage plus stricte de l'exploitation ferroviaire.

Aujourd'hui, le gouvernement écossais se pose la question de la nationalisation de ses chemins de fer.



Et si pour une fois, on tirait les leçons des échecs ?!

Aujourd'hui en France, les régions PACA, Grand Est, Pays de Loire et Hauts de France veulent ouvrir leurs TER à la concurrence.

L'Etat ouvre également à la concurrence les lignes de trains d'équilibres du territoire Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux.

La SNCF s'est déjà positionnée en vue des appels d'offres afin de passer par des filiales pour y répondre. En gros, c'est exactement la même stratégie d'échec qui est mise en place en France!

Rappelons que l'ouverture à la concurrence des trains de voyageurs internationaux est aussi un échec qui conduit Thello, seul opérateur ferroviaire toujours en lice, à jeter l'éponge en 2021.

Au Fret également, l'ouverture à la concurrence mise en place depuis 2003 n'a pas permis de prendre des parts de marché au camion, en effet la part modale du fer dans le fret n'a jamais été aussi faible.

Pour des raisons idéologiques, le gouvernement français et certaines régions s'acharnent à vouloir privatiser des lignes de chemins de fer. Cette orientation, c'est pourtant l'assurance d'envoyer le rail, les usagers et les salariés dans le mur. L'exemple britannique est là pour nous le rappeler!

Une bataille pour le maintien ou la suppression de TER pendant le confinement ?

Si sur TGV, la réduction drastique du plan de transport s'est vite mise en place une fois décrété ce deuxième confinement (seuls 20 à 25 % des TGV sont maintenus en circulation), il n'en est rien sur TER qui a maintenu le Plan de Transport nominal et seules des suppressions de trains ont lieu en opérationnel.

Pourtant, après une campagne de comptages les premiers jours de novembre, le constat est fait que le taux de remplissage des TER de AURA est aux alentours de 18 % (évidemment ce n'est qu'une moyenne et des TER sont beaucoup plus remplis aux heures de pointe).

Mais alors pourquoi le Plan de Transport est maintenu au même niveau qu'en temps normal et pourquoi les agents du TER sont maintenus au travail plutôt que de les protéger en les laissant au maximum à domicile

MEILLEUR

comme sur TGV ?

Ne serait-ce pas qu'une affaire de gros sous ?

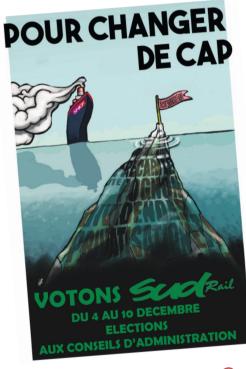
Le Conseil Régional Aura, qui est l'autorité organisatrice des TER, ne demande pas de réduction du Plan de Transport. Il faut savoir que si la SNCF décide elle de ne pas faire rouler de TER sans l'accord de la région, elle paie des pénalités.

Est-ce que ce ne serait pas cela qui explique la situation actuelle ?

Un Conseil Régional qui paierait quoi qu'il arrive les subventions prévues dans la Convention si la décision de réduire le Plan de Transport était prise ; du coup la région politique pourrait peut-être être tentée de se dire : autant que les TER roulent si on doit payer la même somme.

Et de l'autre côté, une direction SNCF qui ne voudrait pas prendre la décision, elle-même, sous peine de pénalité.

Le bon sens voudrait qu'un accord eu été acté entre la SNCF et le Conseil Régional mais quand on connait les personnes aux manettes des 2 côtés, on se dit que le bon sens est peut-être absent des discussions...





Tenez-vous informés au quotidien



http://www.sudraillyon.org/





syndicatregional.sudrailly





ACCORD