



L'information syndicale d'Incity.

Tous De Retour Dans La Tour !!!

Depuis le 1er septembre, sur décision du gouvernement les entreprises ne sont plus contraintes d'imposer du télétravail pour motifs sanitaires. La direction SNCF a bien l'air de vouloir reprendre la main sur ses salariés quoiqu'ils en pensent. SUD-Rail constate que l'accès au télétravail n'est pas toujours facilité, et nous en déduisons que les directions préfèrent continuer à exercer un contrôle et une pression permanente sur les salariés concernés dont les postes peuvent être tenus en télétravail. C'est un management d'un autre temps ! Plutôt que de concéder des avancées concrètes à ses salariés, comme SUD-Rail le réclame depuis 2017 (date d'application de l'accord sur le télétravail). Pour SUD-Rail, il est temps d'avancer et de vivre à notre époque. L'accord sur le télétravail ne prévoit pas de disposition à la hauteur sur l'évaluation des frais supplémentaires induits, notamment par le fait que le domicile devient le lieu de travail. Les diverses économies réalisées par la mise en place du télétravail doivent être rétribuées aux salariés et en totalité. Le télétravail fait grimper la productivité de 22 % et la SNCF réalise des économies de charges sur

le dos des salariés sans rien avancer en retour.

Encore faut-il que la direction souhaite réaliser ces économies au profit des salariés. Le loyer de cette tour est faramineux et dans le même temps, les salariés y travaillant ont des conditions de travail dégradées par rapport aux conditions d'avant le déménagement. En effet, il n'y a pas moyen de s'isoler pour passer un coup de téléphone, le bruit est omniprésent, le travail en open space provoque le mal être des salariés. Lorsque le travail en open space a été mis en place dans la tour, il était déjà dépassé partout ailleurs.

FIN DU TÉLÉTRAVAIL : LE DIFFICILE RETOUR AU BUREAU



*Une vraie
longueur de
retard !*

Union
syndicale

Solidaires

SUD-Rail

Rail



Pour SUD-Rail, un équilibre doit être trouvé pour chaque personne. Le télétravail n'est pas adapté à tous, en fonction du nombre de personnes dans son foyer, de sa sociologie ou de son habitat par exemple (bruyant, sombre, etc.).

SUD-Rail demande à renégocier un accord global, le plus à même de répondre aux enjeux importants de ce dossier afin que l'ensemble des travailleurs volontaires aient accès au télétravail dans des conditions financières et sociales correctes.

L'urgence est là!!! La crise due à la pandémie du COVID-19 s'éloigne, mais la crise climatique demeure et c'est à elle aussi que nous devons nous attaquer!!! Pour SUD-Rail (syndicat de transition sociale et écologique), il est important de la combattre par tous les moyens, y compris au travail! Il faut limiter la pollution dans les villes, limiter les déplacements polluants, et considérer les salariés en leur proposant des organisations du travail permettant d'améliorer la qualité de vie au travail. La planète déraile, développons le rail!!!

La SNCF Va-t-elle Continuer à Payer Des Loyers Hors Normes Pour Rester Dans La Tour ?

Ca n'a pas l'air de trop se presser pour organiser le départ de cette tour, ou les seuls qui s'y sentent bien, sont les hauts perchés ! Pour SUD-Rail il n'est pas raisonnable de continuer à occuper cette tour, les salariés ne s'y sentent pas bien, ça coûte cher et des solutions alternatives existent, la direction peut prôner l'écologie sur les déplacements à grand coup de pub, mais il faudrait déjà que nos patrons balayent devant la porte de la boutique, Pour nous, cette tour au delà de coûter trop cher est au antipode de la transition écologique tant prônée partout, les clim, éclairages entre autres sont énergivores au possible ! Incohérent !

Il y a 40 ans, Sans monopole public, Il n'y aurait jamais eu de TGV!

En 1971, le gouvernement français décide le lancement d'un train à grande vitesse.

La crise pétrolière de 1973 fera passer le projet d'un train thermique à un train purement électrique.

Les ingénieurs d'Alstom et de la SNCF, travaillèrent d'arrachent pied pour qu'en 1981 le premier TGV soit lancé entre Paris et Lyon.

Chaque gouvernement voulant lancer sa ligne TGV et chaque député-maire avoir sa gare TGV, il a été construit 2600 KM de LGV et plus de 200 gares sont desservies par les TGV.

Résultats des courses, la SNCF a été endettée à hauteur de 60 milliards d'euros en 2019. Car l'État, pourtant propriétaire des voies et décisionnaires dans la construction des lignes TGV, a reporté les couts de constructions et les emprunts sur les comptes de la SNCF. C'est un peu comme si on avait facturé les routes et les autoroutes à Peugeot, Renault, Citroën... Inimaginable pour la route, mais réalisé pour le ferroviaire.

Avec les dégâts que l'on sait en termes d'endettement pour l'entreprise. Pour mieux dire que le statut des cheminot-es plombe les comptes de l'entreprise!

La concurrence au TGV va entrainer une baisse du trafic TGV le trafic TGV est ouvert à la concurrence depuis décembre 2020.

40 ans après les premiers TGV, les premiers concurrents de la SNCF vont faire circuler leur train. La première à ouvrir le bal sera la compagnie Thello, filiale du groupe public ferroviaire italien qui, après avoir repoussé ses premières circulations pour cause de covid, fera circuler des TGV Paris/Lyon en novembre 2021.

Aujourd'hui, la SNCF annonce que, hors Covid, 6 TGV sur 10 perdent de l'argent.

Mais où nos dirigeants ne voient que la rentabilité financière de l'activité, nous considérons que le TGV contribue à

l'aménagement du territoire. Or, avec l'arrivée de la concurrence qui se positionnera uniquement sur les marchés rentables, la SNCF aura désormais les mains libres pour faire de même. Elle le fait en annonçant déjà une baisse de son trafic TGV. Certaines dessertes disparaîtront et, à terme, certaines circulations également.

En d'autres termes, il faut bien comprendre que, si rien n'est fait, l'arrivée de la concurrence va entrainer... une baisse du nombre de trains TGV en France.

Alors même qu'un désastre écologique se profile avec le réchauffement climatique et qu'il devient urgent d'engager une véritable politique de transferts vers le rail, la concurrence va affaiblir le TGV, comme elle a affaibli le Fret en divisant son trafic par 2 depuis son arrivée.



SUD-Rail vous donne la parole !

SUD-Rail, comme toujours, souhaite porter la parole des agents auprès de la direction.

Nous sommes donc à votre écoute et vous proposons de vous exprimer...

Quels sont les irritants que vous vivez au quotidien dans votre métier/ dans la tour... ?

.....

Quelles revendications voulez-vous que l'on porte auprès des différentes directions présente dans la tour ?

.....

**Avec SUD-Rail, c'est la base qui décide...
Alors n'hésitez pas à faire part de tout ce que vous voulez que la direction entende !**

Renvoyez nous vos propositions et/ou n'hésitez pas à nous interpeller lors de nos tournées syndicales dans les étages :

insitu.sud@gmail.com

✂

Nom : Prénom :
Adresse SNCF.....
.....
N° de Tel SNCF : Portable :
Mail :

Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires :
 Je veux adhérer à Sud Rail.



Sud Rail Lyon - 41 quai Fulchiron Lyon 69005
Tél. SNCF : 405405 Tél. PTT : 04 78 38 15 08

Mail : sudraillyon@gmail.com - Site internet : www.sudraillyon.org



Une question, une information !!!

Bastien Ferrari
06 12 98 59 97

Nicolas Possich
06 16 88 06 22

Teddy Revol
06 80 23 28 28

Cathy Sirven
06 16 17 81 84



Sud Rail LYON