



RÉFORME DU FERROVIAIRE

NOTRE AVENIR EST ENTRE NOS MAINS !

La mobilisation issue du processus validé par les organisations syndicales, va entrer dans son 7^{ème} cycle. Les premiers ralentissements (sur la LGV PSE, sur la ligne Vichy / St Germain...), ou bien encore des difficultés d'acheminement de rails soudés et d'appareils de voie, démontrent que l'action des cheminots de l'équipement est forte et qu'elle pèse !

Au terme du 6^{ème} cycle de grève, les cheminots de l'équipement démontrent qu'ils sont bien conscients des lourds enjeux du moment.

Ils le prouvent à chaque cycle, ils seront bien acteurs dans ce conflit.

Ré-internalisation des tâches par moins de sous-traitance !

La production ne peut subir sans cesse l'externalisation. Pour la CGT, les tâches doivent être ré-internalisées et cela est possible. C'est le cas sur le site de Moulin-Neuf par exemple, où la direction annonce la ré-internalisation de 80 appareils de voie repris à l'entreprise VOSSLOH.

La sous-traitance rapporte son lot de dysfonctionnements. Les exemples ne manquent pas. Les cheminots doivent souvent ré-intervenir pour tout remettre en conformité.

La sous-traitance complique la donne. Des UP ont tout simplement du mal à réaliser l'intégralité de leur production du fait de certaines difficultés qu'elles rencontrent avec les entreprises privées (rendements faibles, programmation d'interventions supplémentaires, incidents à répétition demandant des interventions en urgence). Ces maux sont répandus sur l'ensemble du territoire.

Toutes les vérités ne sont pas bonnes à dire !

Dans un « info Réformes » du 11 avril 2018, la direction déclarait « *les salariés de SNCF Réseau ne sont pas concernés* » par les dispositions relatives au transfert de personnel.

Celle-ci s'autorise cependant quelques raccourcis, le décret (n° 2017-1556 paru au Journal Officiel le 10 novembre 2017) relatif au transfert de propriété du domaine public ferroviaire et portant diverses dispositions relatives à ce domaine, permet tout simplement l'acquisition, par une collectivité publique ou un groupement de collectivités publiques, d'une ligne du réseau ferré national dans le cadre d'une convention passée entre la collectivité concernée, l'Etat et SNCF Réseau.



Cette collectivité propriétaire sera ensuite libre de concéder l'exploitation et la maintenance de celle-ci à un acteur de son choix.

La direction abuse les cheminots de l'équipement !

La seule fermeture de lignes UIC 7 à 9 par leur transfert à des régions exsangues financièrement, entrainerait une coupe sombre dans les effectifs ! Des collectifs entiers disparaîtraient sur nombre de régions !

Les cheminots ne subiraient pas de licenciement économique !

La fin du statut et la transformation de la SNCF en société anonyme rendraient cela tout à fait possible !

Depuis la réforme de 2014, la direction SNCF a le pouvoir de modifier unilatéralement le statut. Elle l'a fait notamment en supprimant une partie des conseils de discipline.

Il faut amplifier le rapport de forces !

Nos métiers, au travers de nos formations, de nos savoir-faire, notre autonomie, sont garants de la sécurité des circulations comme celle des cheminots, et ce n'est pas compatible avec une quelconque concurrence.

Ne laissons pas les technocrates décider pour nous !

Nos métiers, nos vies ne sont pas à vendre !

TOUS DANS L'ACTION !

