



## LES CHEMINOTS REFUSENT DE METTRE LA CLÉ « DE BERNE » SOUS LA PORTE

**Exiger l'excellence du Matériel, c'est donner des moyens humains et de la charge de travail aux cheminots. En retirant le « pain de la bouche » des agents du Matériel, la Direction affame la fonction et crée les conditions de l'éclatement du domaine.**

**De la charge, il y en a !** Si la SNCF échangeait sa politique destructrice de l'entreprise de service public contre un véritable développement de l'offre ferroviaire, la maintenance vivrait.

Le contexte d'un budget 2015 contraint, les 1600 suppressions d'emplois annoncées et le gel des salaires, plongent les cheminots dans l'austérité souhaitée par l'entreprise.

**Cette réforme « qui ne changera rien pour les cheminots », selon ses investigateurs (gouvernement, SNCF), met en danger l'entreprise de service public ferroviaire.**

Car, au contraire, tout est en train de changer et les cheminots ont tout à perdre.

- Création de 3 EPIC ;
- Champ d'application de la future Convention Collective Nationale excluant des cheminots statutaires des maintenances de niveaux 4 et 5 (contrairement aux annonces de l'UNSA) ;
- Annonces de politiques d'abandon des trains de nuit et des TET au profit des régions ;
- Pas de financement de la dette dépassant les 40 milliards d'euros.

A cela viennent s'ajouter les annonces de fermetures des Technicentres Industriels d'OULLINS et de ROMILLY sur Seine, remettant en cause l'organisation des charges de travail ainsi que la pérennité de nos emplois.

Face à l'absence de réponses concrètes à nos revendications, nous devons être à l'offensive pour obliger gouvernement, entreprise et directions à plier sous notre rapport de force.

Cette volonté d'enfermer les cheminots du Matériel dans l'isolement d'une désindustrialisation quasi annoncée, n'offre que peu de perspectives de maintien de l'activité ferroviaire de dépannages, réparations, rénovations ou transformations du matériel roulant.

**La CGT et ses militants développent des projets alternatifs au tout routier ou aux propositions récentes de la loi Macron « de faire du BUS » en lieu et place du ferroviaire.**

**Il faut que les dirigeants de l'entreprise entendent les propositions émanant des cheminots et des OS et sortent du dogme libéral de la rentabilité à tout prix.**

La CGT dénonce, depuis juin 2014, cette hypocrisie et martèle partout dans les chantiers que la SNCF tente de vendre à la découpe le bien de la nation au nom du dogme de la rente financière.

Le mensonge organisé par les directions d'entreprise, pour faire croire aux cheminots de Romilly qu'il y avait une charge pérenne de l'activité THALYS pour 2016, aura tenu jusqu'au 15 avril à 23h59.

L'autre « entourloupe » c'est de faire croire que ROMILLY ne ferme pas son Technicentre mais qu'il se restructure.

**La DIRECTION DU MATÉRIEL FERME ROMILLY SUR SEINE COMME ELLE A ANNONCÉ LA FERMETURE D'OULLINS !**

**A ROMILLY SUR SEINE (10), site historique de 130 ans d'existence, la fermeture annoncée et programmée du Technicentre Industriel SNCF n'est pas restée sans réponse de la CGT.**

- La CGT entend les arguments du projet de construction d'un bâtiment industriel neuf pour organiser la production des Pièces Réparables du Matériel.

**Pourquoi** construire ce bâtiment dans une ZAC, alors que la SNCF dispose de nombreux hectares vierges sur le site historique avec un embranchement ferroviaire et un accès routier ?

**La CGT exige l'implantation de ce bâtiment industriel sur le site historique.**

- La CGT entend le besoin de l'entreprise de déconstruction/démantèlement de matériels ferroviaires radiés, estimés à 8000 voitures.

**Pourquoi** transférer cette activité à une entreprise privée, alors que les cheminots du site ont toutes les compétences métiers pour assurer cette charge de travail ?

**La CGT exige que le maintien de ces activités ferroviaires soit assuré par des cheminots à statut.**

- La CGT entend la décroissance du volume de matériels à maintenir du fait de la conjoncture économique et de la volonté d'acquisition de matériels neufs.

**Pourquoi** l'entreprise SNCF, sur le développement du ferroviaire et la complémentarité du multimodal axée sur le développement du service public ferroviaire, ne développerait-elle pas une autre volonté politique et de direction pour redonner du dynamisme à la fonction Matériel ?

La CGT affirme que le transport public ferré a toute sa place dans ce système FRET et Voyageurs et exige la reprise des charges externalisées et notamment celle de maintenance des TGV confiée à des entreprises privées (Peugeot....).

- la CGT demande une étude sur la réalisation de la maintenance industrielle de l'acquisition des nouveaux matériels (Regiolis....).

**Pourquoi** se débarrasser du TI de Romilly ? Il était jadis l'atelier directeur des voitures corail V, des T2 (voitures lits), ambulances mais également de nombreuses PRM (batteries, cartes électroniques). En 1999, l'établissement s'était vu confier la rénovation et la transformation des 89 rames TGV Sud Est pour le TGV Méditerranée.

Cette réussite ferroviaire n'est due qu'au travail des cheminots sur le terrain, pas uniquement des décideurs de stratégie globale.

D'autres propositions viendront, dans les jours à venir, étayer la volonté de la CGT de construire un véritable projet de développement du site de ROMILLY.

**La pire des solutions serait l'accompagnement des mesures de reclassement sans se battre. Les cheminots veulent se battre et rester sur la région, au Matériel, avec un emploi au statut dans une entreprise de service public.**

**La CGT entend défendre l'ensemble des cheminots et lutter collectivement avec eux, les élus politiques et les riverains qui ne souhaitent pas l'abandon de leur Technicentre SNCF.**

