



# L'HEURE EST GRAVE....

# SUD-RAIL S'ADRESSE AUX CHEMINOTS !

Il va falloir s'y habituer, le président Macron, son premier ministre Edouard Philippe, sa ministre des transports Elisabeth Borne et le Président de la SNCF Guillaume Pepy vont ces prochaines semaines expliquer à longueur de journées que la réforme ferroviaire qu'ils proposent (*inspirée du rapport Spinetta qu'ils ont commandé sur mesure*) est inévitable, qu'elle est la seule possible, qu'elle répond aux contraintes de l'Union Européenne, et tout un flot de mensonges bien huilés destinés à éviter le débat de fond ! Evidemment, les médias vont dans leur grande majorité relayer ce discours puisqu'ils sont les relais des grands groupes et des dirigeants actuels.

Mais nous avons nos armes aussi :

- le travail de fourmi auquel chaque cheminot peut contribuer autour de lui avec son entourage et ses connaissances pour expliquer, et convaincre que d'autres choix sont possibles pour l'avenir du ferroviaire.
- les réseaux sociaux sur lesquels nous pouvons multiplier les messages et clips-vidéos pour toucher un maximum de monde.
- notre force de frappe si nous décidons les cheminots de nous mobiliser tous ensemble par la grève.

L'issue du projet gouvernemental ne dépend en fait que de nous ! Les cheminots ont le pouvoir de faire reculer Macron, de sauver le service public ferroviaire et de se préserver un avenir !

**SPINETTA**  
**ET MACRON**  
**VEULENT...**



**INSTAURER UN DUMPING SOCIAL !**

**PRIVATISER LA SNCF POUR**  
**ENGRAISSER DES ACTIONNAIRES !**

**POUR PARVENIR À CES 2 OBJECTIFS, ILS ONT BESOIN DE FAIRE PÉTER LE STATUT DES CHEMINOTS, PASSER LA SNCF EN SA (SOCIÉTÉ ANONYME), OUVRIRE À LA CONCURRENCE AU PLUS VITE.**

*Il est urgent de démolir quelques arguments mensongers de Spinetta, Macron, Pepy and co...*

**Le passage des EPIC en SOCIÉTÉ ANONYME (ou SNCP) ne change rien.**

**FAUX**

Ce que veulent faire Macron and co, c'est ouvrir le capital de la SNCF pour l'offrir aux actionnaires. Pour cela, il est nécessaire de modifier le Statut juridique de la SNCF en en faisant une société anonyme (*La Poste et EDF-GDF en sont passées par là*). Ensuite c'est la voie toute tracée vers la privatisation ! De plus, cette évolution retirerait la garantie de l'Etat et aurait donc pour effet d'augmenter encore les frais financiers de la dette car la SNCF empruntera plus cher et la Finance aura une mainmise encore plus importante.

**Le Statut ne peut pas être maintenu aux nouveaux embauchés car cela créerait une distorsion vis-à-vis des salariés des nouvelles entreprises entrantes.**

**FAUX**

Il suffit d'étendre les garanties présentes dans le Statut cheminot à tous les salariés actuels et à venir du secteur du rail.

Si tous les salariés demain disposent des mêmes garanties que celles actuelles des cheminots au Cadre Permanent, il n'y aura aucune distorsion, aucun déséquilibre...

Un simple décret suffirait pour arrêter ce principe !



**La SNCF est trop endettée, il faut changer...**

**FAUX**

La dette ferroviaire est issue des investissements sur le réseau et non de l'exploitation des lignes. Le discours du gouvernement qui consiste à dire que cette dette est celle de la SNCF reviendrait, si on étend leur logique, à dire que les constructions et entretien des routes devraient être financés par la seule DDE (avec exigence de rentabilité) et non pas via le budget de l'Etat. Au-delà de ça, il est toujours bon de rappeler que le groupe SNCF réalise chaque année d'importants bénéfices !

# Ouverture à la concurrence... Appels d'offres... Transferts de personnels... Les dessous d'une supercherie montée de toutes pièces !

Macron and co nous expliquent que l'ouverture à la concurrence (que les dirigeants SNCF ont d'ailleurs demandé à de multiples reprises d'accélérer) les obligent à revoir le statut juridique de la SNCF, à mettre fin aux embauches au Statut des futurs cheminots, à revoir les garanties des cheminots dans le cadre des transferts de personnels liés aux futurs appels d'offres !

## Tout cela n'est que foutaise et manipulation !

En réalité, leur objectif est d'abaisser le coût du travail dans le secteur ferroviaire pour pouvoir dégager davantage de profits à verser aux futurs actionnaires ! C'est encore et toujours le grand cheminopoly auquel jouent les décideurs !

C'est pourquoi les dirigeants SNCF trépignent d'impatience que l'ouverture à la concurrence se mette en place car ils veulent via leurs filiales conserver les marchés au sein du groupe SNCF, avec les mêmes salariés qui auront donc été transférés dans leurs filiales (Keolis, Trankéo par exemple), mais :

- ⇒ sans Statut,
- ⇒ avec la réglementation du travail de la convention collective ferroviaire et non plus l'accord d'entreprise SNCF (soit de nombreux repos en moins et des taquets horaires avec une amplitude bien plus importante),
- ⇒ Sans les garanties de déroulement de carrière dont on dispose actuellement (échelons, notations).



**Voilà, le schéma est clair ! Inavouable pour nos patrons mais évident si on veut bien ouvrir les yeux !**

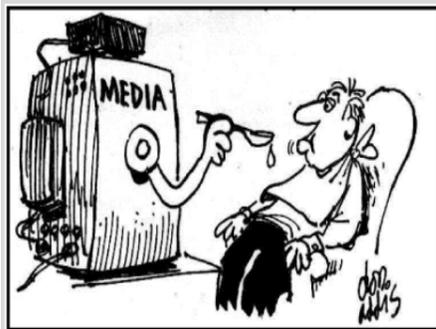
Dès 2019, les Conseils Régionaux pourraient activer la fameuse dérogation (que Macron veut aussi insérer dans la Loi) permettant d'anticiper l'ouverture à la concurrence en réalisant des appels d'offres, comme l'a déjà annoncé la région AURA pour les lignes Ouest Lyonnais et Mont blanc.

**Si nous ne faisons pas reculer le gouvernement et que leur projet devient Loi, il faut s'attendre à ce que ça aille vite, très vite !**

## Qui sont ceux qui veulent nous faire la peau ?

**Monsieur Spinetta**, ancien PDG d'Air France qu'il a privatisé, mais aussi ancien président du conseil de surveillance d'Areva qu'il a mené à la faillite (Edouard Philippe qui était alors directeur des affaires publiques chez Areva... tiens, quel hasard !)

Il était aussi au conseil d'administration d'Alcatel quand ils ont supprimé 12 500 emplois ! Il était au conseil d'administration de la Poste jusqu'en 2008 quand la branche courrier était ouverte à la concurrence ; en 2010 la Poste devient une société anonyme (tiens tiens) ! Il a aussi été au conseil d'administration de GDF Suez quand cela a été privatisé ! Partout où il est passé, il a transformé les entreprises publiques en Sociétés Anonymes puis celles-ci ont été privatisées ! En 2008, il faisait partie de la liste des patrons les mieux payés de France avec 1,5 million d'euros !



**Elisabeth Borne**, l'actuelle ministre des Transports, ancienne patronne de la RATP touchait 27 000 € par mois. Lorsqu'elle était directrice de la stratégie de la SNCF, jusqu'en 2008, alors qu'elle était en poste, l'École polytechnique de Lausanne sortait un rapport explosif qui pointait l'état catastrophique du réseau ferroviaire en France. Qu'a-t-elle fait ??? Rien !!!

**Florence Parly**, la ministre des Armées était, avant de rentrer au gouvernement, directrice de Voyages à la SNCF. En 6 mois de travail sur ce poste, elle a perçu l'équivalent de 200 SMIC soit près de 53 000 € par mois... Qui sont les vrais privilégiés ???

## DERNIÈRE MINUTE

Le 1er ministre Edouard Philippe a pris la parole ce lundi 27 février et multiplié les provocations à cette occasion !

- ⇒ Confirmation du choix d'éteindre progressivement le Statut de Cheminot.
- ⇒ Passage des EPIC SNCF en Société Nationale à Capitaux Publics (et donc ouverture du capital).
- ⇒ Chantage de recours aux ordonnances.
- ⇒ Pseudo-maintien des lignes régionales peu rentables mais sans prévoir aucun plan de financement (ce qui revient à les condamner).

## LES CHEMINOTS N'ONT DONC PLUS LE CHOIX !

**2018 EST UN TOURNANT HISTORIQUE POUR LE  
SYSTÈME FERROVIAIRE FRANÇAIS ET POUR L'AVENIR  
DES CHEMINOTS ET AU-DELÀ DE TOUS LES TRAVAILLEURS DU RAIL.**

**NOUS DEVONS RÉPONDRE PRÉSENTS !**

**NOUS DEVONS NOUS ORGANISER ET PRÉPARER LA RIPOSTE !**



Les militants du syndicat SUD-Rail Lyon ont réalisé une série de **clips-vidéos** pour démontrer le rapport Spinetta, comprendre les enjeux et expliquer les autres options possibles !

Retrouvez ces clips sur : <http://www.sudraillyon.org/>

