

C.A...VOUS!

Journal des élu-e-s CA SUD-Rail

L'avenir des cheminots: Filiales pour tous !

La SNCF a décidé de passer par des filiales de la SNCF, créées pour l'occasion, pour répondre à l'ensemble des appels d'offre de TER et Transilien. **A SNCF Réseau, la direction veut maintenant appliquer la même méthode.**

En 2018, SUD-Rail avait pointé les risques inhérents au désengagement de l'Etat et au transfert des Lignes de Dessertes Fines du Territoires, appelées plus communément petites lignes.

Pour rappel, les « petites lignes » représentent 1/3 du Réseau soit 9125 Km de voies.

Dans un document de la SNCF, il est mentionné aujourd'hui des risques de fermeture de 2955 Km de lignes soit 10% de RFN et 5050 Km de ralentissement soit 1/4 du Réseau. Parallèlement, la loi LOM de 2019 permet aux régions de faire des appels d'offre globaux ou de reprendre en régie les lignes de cette catégorie, c'est-à-dire à la fois l'exploitation des trains mais aussi la maintenance et la gestion de l'infrastructure sur les petites lignes. Comme pour l'ouverture à la concurrence des TER, tout un arsenal législatif se met en place afin de se passer de SNCF Réseau et comme pour l'ouverture à la concurrence des TER, SNCF Réseau a décidé de répondre aux appels d'offres exclusivement via sa filiale privé Sferis.

En 2018, le rapport Spinetta mettait en avant le coût des petites lignes. Aujourd'hui le plan d'attaque se met en place à Réseau. **La SNCF menace de fermer ou de réduire la vitesse de ces petites lignes, poussant les régions dans les bras de Sferis ou d'une société de travaux afin d'assurer l'entretien de ces voies de chemin de fer.** Au passage c'est les conditions de travail des salariés de Réseau qui sautent !

Le 3 juin, tous à Marseille pour le ferroviaire public !

La région PACA est à la pointe de l'ouverture à la concurrence des trains TER.

2 lots sont ouverts à la concurrence, la ligne Nice-Marseille et l'étoile de Nice. **Ces 2 lots représentent 33% de l'offre TER dans laquelle près de 1000 cheminot·e·s travaillent.**

L'attribution de ces 2 lots se fera en octobre 2021, donc demain. Aujourd'hui la SNCF répond aux appels d'offre via deux filiales, c'est le choix stratégique de la direction. **Par conséquent pour ces 1000 collègues le choix sera entre une entreprise privée (Transdev, Arriva ou Thello), ou une filiale de la SNCF.**

Ce choix stratégique, c'est celui de la casse de la SNCF en une multitude de filiales.

A ce rythme, tous les cheminots seront rapidement dans des filiales de la SNCF. C'est donc un combat commun qui ne peut être laissé aux seuls collègues de TER PACA.

Après les succès des rassemblements de Lille en octobre 2020 et Paris en décembre 2020, soyons nombreux à Marseille le 3 juin.

Marseille  3 juin 2021
 Gare St-Charles 11h



LE RAIL N'EST PAS LEUR JOUET

NON À LA PRIVATISATION ET AU DUMPING SOCIAL

Manifestons contre la privatisation du ferroviaire !

restauration ferrovaire non à la casse !

En 2018 la SNCF a lancé un appel d'offre pour la restauration de ses trains TGV Inoui et intercitys. **Les conditions de cet appel d'offre étaient tellement strictes que sur les 11 entreprises en liste , seul Newrest a remis une offre finale.**

Ce contrat de 1.2 milliards d'euros pour 7 ans, concerne aussi bien le service bord que le service à terre. Les efforts ainsi que la qualité du travail des agents de Newrest sont une véritable plus-value pour les trains reconnue par la direction SNCF. **En effet la SNCF estime que 6% de voyageurs ne prendraient pas le trains sans un service de restauration.**

Pourtant et bien que le travail de tous les agent sol et bord démontre un engagement total dans la réalisation du service, les efforts ne sont pas récompensés pire un véritable pillage de leur force de travail s'opère en silence ! **En effet les salarié-e-s de Newrest risquent de perdre leur convention collective au détriment de la convention collective de la restauration rapide, l'une des pires qui soit.**

Par ailleurs en anticipant le résultat officiel de l'appel d'offre concernant le renouvellement du contrat d'exploitation de la restauration, la direction de Newrest a procédé à d'importantes restructurations ayant des répercussions majeures en matière d'augmentation de la pénibilité des conditions de travail et de perte d'emplois sur les personnels !

De plus ce qui interpelle c'est le montage financier plutôt surprenant de Newrest: les profits très conséquents réalisés par Newrest ainsi que les dividendes versés aux actionnaires remontent dans la holding Newrest Group Holding SAS, basée à Madrid, mais détenue en réalité par OJACO SARL, immatriculée au Luxembourg !

SUD-Rail rappelle que la SNCF a le devoir de vigilance de l'exécution des contrats sur la situation économique mais également une obligation éthique liée aux conséquences que ceux-ci peuvent induire sur les personnels... SUD-Rail sera là pour la rappeler à ses obligations !

Transdev l'alternative du ferroviaire... Ah bon?

Depuis quelques mois une campagne médiatique et politique fait l'article pour le groupe de transport public Transdev, le présentant comme la nouvelle alternative à la SNCF.

Pourtant, Transdev a un passif important dans les transports en France !

Dans le transport maritime. En 2008, Transdev rachète la société de transport maritime SNCM pour mettre la clef sous la porte en 2016.

Dans les transports de bus longue distance. En 2011, Transdev prend le contrôle de la société de bus internationale Euroline, qui sera vendue au groupe Flixbus en 2019.

En 2015, Transdev se lance dans l'aventure des bus Macron, aventure qui ne durera là aussi que 4 ans, car Isilines sera vendue également à Flixbus en 2019.

Dans les transports ferroviaires internationaux. En 2010 Transdev et Trenitalia lance Thello. Aventure encore une fois qui ne durera que 6 ans, Transdev abandonnant Trenitalia en 2016.

Dans les transports ferroviaires nationaux. Transdev possède la société de chemin de fer CFTA, qui exploite des TER en Bretagne entre les villes de Carhaix et Paimpol. **Aujourd'hui il y circule 3 A/R par jour, qui mettent 2h36 pour faire...86 KM. Bravo l'alternative !**

Le but n'est donc pas d'améliorer le système ferroviaire français, mais bien de baisser le coût des transports pour augmenter les bénéfices. Transdev n'est pas un exemple de réussite dans les différentes activités de transport en France. **Quasiment à chaque fois cela se conclut par un retrait de cette entreprise avec de la casse sociale à la clé. Transdev est une filiale d'une grande entreprise publique (la caisse des dépôts). Comme Kéolis est une filiale de la SNCF et Arriva de la DB.**

Aujourd'hui se joue en Europe une guerre sans merci des grands groupes publics via leurs filiales respectives. Avec comme principale conséquence, la casse des droits sociaux des entreprises ferroviaires historiques.

Pas sûr que les usagers aient à y gagner, certain que les salarié-e-s ont tout à y perdre !