



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 15 mai 2018

RÉFORME DU FERROVIAIRE

DÉTOURNEMENT D'ATTENTION EN BANDE ORGANISÉE

Depuis plusieurs mois, le gouvernement et la direction SNCF s'acharnent à vouloir allumer des contre-feux permanents afin de masquer les véritables enjeux de la réforme en cours. Rien n'y fait. Les cheminots sont mobilisés et légitimes à agir avec leurs organisations syndicales pour défendre l'intérêt général et le service public ferroviaire.

« Détruire l'outil de travail, l'outil du service public, ce n'est pas acceptable. »

Il aura donc fallu 9 séquences de grève de 2 jours sur 5 pour que la ministre des transports passe enfin aux aveux le 15 mai sur les ondes radiophoniques. La Fédération CGT des cheminots partage au moins ceci avec elle : la réforme en cours qui vise à hypothéquer l'avenir de 4 000 à 9 000 km de lignes de proximité, à transformer la SNCF en société par actions, à ouvrir à la concurrence et à en finir avec le statut des cheminots, entres autres, est dangereuse pour le service public ferroviaire. En effet, ce n'est pas acceptable.

Les cheminots, sereins, lucides, mobilisés, attachés à leur outil de travail et à leurs métiers, attendent cependant de véritables réponses aux questions qu'ils posent et exigent toujours l'ouverture de négociations sur des points clairs et précis.

Ainsi, lorsque le Premier ministre déclare, lui aussi dans la presse, que la reprise de la dette « *ne sera ni minimale, ni totale mais substantielle* », c'est un peu court. **Les usagers et les cheminots sont en droit d'attendre autre chose que quelques formules approximatives.**

De là à jouer l'enfumage en dissertant sur la « conception du mouvement social » et la « définition de l'intérêt général », il n'y a qu'un pas, allègrement franchi par le Premier ministre dans une interview donnée dans un quotidien national.

« Le parlement sera à mes yeux toujours plus légitime qu'une organisation syndicale ».

En comparant 2 composantes de la société qui n'agissent pas sur les mêmes champs et n'ont pas les mêmes prérogatives, le Premier ministre conteste en fait la légitimité des salariés et de leurs représentants à s'opposer aux choix néfastes pour l'avenir de leur entreprise et de leurs conditions de travail. Silence dans les rangs !

La direction SNCF qui est à la manœuvre depuis plusieurs mois n'est pas en reste. Elle tient le stylo qui a écrit le rapport SPINETTA, le projet de loi d'habilitation et la trajectoire de la réforme en cours.



Comment ceux qui ont été nourris au lait du service public ferroviaire pendant plusieurs décennies peuvent être, et sans aucun scrupule, ceux qui se placent maintenant en première ligne afin de saboter cet outil indispensable à la Nation et à la cohésion des territoires ?

La Fédération CGT et les cheminots ne se laisseront pas impressionner par les sorties médiatiques hasardeuses, les formules à l'emporte-pièce, les allégations de toutes sortes et les slogans répétés à l'envi.

Nous ne nous laisserons pas détourner de ce pourquoi nous sommes dans l'action et de ce que nous voulons gagner.

L'ouverture à la concurrence n'est pas obligatoire, pas plus qu'elle n'est urgente.

Le choix retenu concernant l'Ile-de-France le confirme (mise en œuvre entre 2033 et 2039). Comment pourrait-on d'ailleurs envisager un service public ferroviaire à 2 vitesses sur le territoire national alors même que la régénération des infrastructures implique des travaux lourds pour une durée de 10 à 15 ans ?

Par ailleurs, la concurrence dans le trafic voyageur régional est un leurre puisqu'il s'agirait en fait d'attribuer des concessions exclusives pour plusieurs années aux entreprises qui remporteraient l'appel d'offres. C'est donc un dogme.

Le gouvernement et la direction de l'entreprise sont incapables de démontrer ce qui pourrait ressortir de positif pour les usagers et les cheminots.

La transformation du statut juridique de l'entreprise en société nationale à capitaux publics est dangereuse.

Cela ne garantit en rien le maintien de la SNCF 100 % publique. Nous redisons que cela ouvre la porte à la privatisation et à la filialisation de pans entiers de l'entreprise SNCF, comme révélé dans une note interne diffusée dans la presse récemment.

L'incessibilité des titres n'a d'ailleurs pas été retenue dans l'écriture de la loi en 1^{ère} lecture à l'Assemblée Nationale. Le gouvernement jure la main sur le cœur que cela sera le cas lors du passage au Sénat. Toutefois, cela ne garantira en rien l'impossibilité d'ouvrir ou d'augmenter le capital de l'entreprise. Ce sont les mêmes promesses qui ont été tenues lors du changement d'autres grandes entreprises publiques.

Nous continuons donc de revendiquer le maintien de la SNCF en EPIC.

La fin des recrutements au Statut des cheminots constituerait une « prise de guerre » pour le gouvernement.

Alors que le président de la République évaluait le soi-disant surcoût du Statut à 700 millions d'euros il y a quelques semaines, la ministre des transports a, quant à elle, affirmé que celui-ci était évalué à 100 millions d'euros pour, qu'enfin, la direction de l'entreprise l'estime à 10 millions !

Au vu de ces « discordances » notoires, nous réclamons toujours l'étude d'impact concernant le statut des cheminots. Le gouvernement est toujours dans l'incapacité de la fournir. Rien ne justifie la fin du recrutement au Statut.

Nous revendiquons donc son maintien et son amélioration.

Au-delà des trois principaux piliers de la réforme en cours, nous devons gagner sur : la dette et le financement du service public ferroviaire, la relance du fret SNCF et sa non filialisation, l'amélioration de la production, la ré internalisation des charges, et des garanties collectives de très haut niveau (CCN).

Par conséquent, la Fédération CGT appelle les cheminots de tous collèges et toutes fonctions à s'exprimer massivement dans le cadre de la consultation « VOT'ACTION » lancée unitairement par les Fédérations CGT, UNSA, SUD-Rail, CFDT.

La Fédération CGT appelle également les cheminotes et les cheminots à renforcer l'action en s'inscrivant massivement dans la grève dès les 18 et 19 mai prochains comme cela a été le cas les 13 et 14 mai, avec une progression de 14 % de grévistes, selon la direction.

**La SNCF,
certains veulent la descendre, NOUS, on la défend !**