

DES AVANCÉES ... MAIS QUELLES AVANCÉES !? !

Beaucoup de bruits pour pas grand-chose !

Depuis le début du mouvement pour le retrait du pacte ferroviaire, gouvernement et direction tentent toutes les manipulations pour convaincre les cheminot-e-s et leurs organisations syndicales que le projet de loi qui est examiné maintenant au Sénat est bénéfique pour le système ferroviaire et donne toutes les garanties nécessaires aux cheminot-e-s, **il n'en est rien !**

Si certains ont voulu jouer le jeu des amendements sur un texte mal-né, ils en sont aujourd'hui pour leurs frais, les amendements retenus et examinés au Sénat ne changent en rien le fond du texte ; pire, ils entérinent la fin du statut, le transfert obligatoire et une politique de filialisation rapide et à grande échelle...

Ne tombons pas dans le panneau d'une communication apaisante des patrons et du gouvernement, les quelques miettes concédées jusqu'ici sont très loin des revendications des grévistes !

Pour SUD-Rail, il ne s'agit pas de négocier la longueur des chaînes, ni leurs poids, mais bel et bien d'ouvrir des négociations sur des bases nouvelles. après le retrait du texte !

Des amendements du Sénat qui valideraient plusieurs reculs sociaux !

La fin du statut en 2020 !

Le texte passé à l'Assemblée programmat, mais ne fixait pas de date fixe... Avec un amendement du Sénat, c'est chose faite ! Les sénateurs doivent voter le 5 Juin la date de fin d'embauche au statut... **Et pour eux, ministre et président de la SNCF, ça fait partie des avancées apportées par le Sénat !?!**

Article 1^{er} B (nouveau)
La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités peuvent procéder jusqu'au 31 décembre 2019 à des recrutements de personnels soumis au statut mentionné à l'article L. 2101-2 du code des transports.

La concurrence et le transfert obligatoire !

Alors que même certains conseils régionaux comme la Bourgogne, ces derniers jours, reculent sur les expérimentations, **le Sénat renforce l'ouverture à la concurrence, avançant les dates d'ouvertures à la concurrence de certains trafics du Transilien et réaffirmant le transfert obligatoire des cheminot-e-s.**

Même si le principe du volontariat est étendu à la région, que les allocations sont intégrées dans la garantie de rémunération pour un 1^{er} transfert, ou le/la cheminot-e transféré-e dispose d'un droit au retour si SNCF récupère le marché dans les 6 ans ; la rupture du contrat de travail en cas de refus d'un transfert reste la règle dans le texte !

C'est inacceptable !

Amdt COM-68

« III (nouveau). –
Le refus du salarié mentionné au I, dont le taux moyen d'affectation au service concerné sur les douze derniers mois est supérieur à 50%, constitue le motif de la rupture de son contrat de travail, qui est prononcée par le cessionnaire et prend effet à la date effective du changement d'attributaire.

Pour SUD-Rail, c'est bien le Pacte Ferroviaire qu'il faut retirer et non pas amender un texte qui va bénéficier aux patrons sur le dos des salariés et des usagers !

Après que la Fédération SUD-Rail ait dénoncé la volonté de la direction SNCF de limiter l'incessibilité à la seule holding, le gouvernement s'est vu forcé de réécrire que les 3 sociétés SA seraient incessibles ! Mais dans le même temps, ils facilitent à ces 3 sociétés la possibilité de négocier des accords de façon différenciée selon les activités (*négos salariales, organisation du travail, ...*) et aussi de créer massivement des filiales qui, elles, seraient facilement vendables... en filialisant au passage déjà Gares & Connexions et le Fret (plus de 10.000 Cheminot-e-s).

« Le capital de la société nationale SNCF est intégralement détenu par l'État. Ce capital est incessible.

Amdt COM-84

« La société nationale SNCF détient l'intégralité du capital de la société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9 du présent code, ainsi que de la société SNCF Mobilités mentionnée à l'article L. 2141-1. Le capital de ces deux sociétés est incessible.

Amdts COM-84, COM-93

L'agitation gouvernementale montre qu'ils peuvent céder, ne relâchons pas la pression ! Gagnons-nous un vrai avenir !

La reprise de la dette, une nécessité pour le passage en Société Anonyme de SNCF !

Gouvernement, direction, médias... Tous disent que la reprise de la dette est un cadeau aux cheminot-e-s. Mais cette reprise, de 25 Milliards de dette en 2020 et 10 Milliards en 2022, est dictée par une obligation, celle du passage en Société Anonymes ! Amdt COM-91 Sans reprise de la dette, pas de passage en SA possible ! Pire, aujourd'hui, cette reprise est payée par les cheminot-e-s, à travers les 700 Millions d'€ de productivité exigée par le gouvernement et les 1.3 Milliard d'économies programmé à Réseau. La reprise **complète et sans condition** de la dette par l'État reste une revendication SUD-Rail, pas cette reprise-là qui va faire payer la privatisation aux cheminot-e-s !

Nous avons un contre-projet viable, socialement, écologiquement et économiquement. Après plus de 24 jours de grève massive et malgré la désinformation quotidienne, les cheminot-e-s sont encore là ! Il faut que le gouvernement entende les revendications des grévistes, il faut redynamiser la mobilisation, changer de stratégie de lutte avant le passage en deuxième lecture à l'Assemblée !

**Parce qu'aujourd'hui, le compte n'y est pas !
Et tant qu'ils n'y répondront pas, nous continuerons !**

Les amendements déposés au Sénat (majorité « les Républicains ») ne représentent pas des avancées pour les cheminot-e-s, ils mettent en place la fin du contrat social !

Même si les sénateurs laissent la possibilité aux cheminot-e-s (*embauchés avant le 31/12/2019*) transféré-e-s dans les filiales de garder le statut, la référence « à la société SNCF SA et à ses filiales » dans l'ensemble du texte, démontre ce que PEPY et le gouvernement veulent faire de l'entreprise publique. Faire disparaître la réglementation SNCF et une partie des dispositions statutaires, inapplicable dans le cadre juridique d'une filiale, comme le droit disciplinaire, les notations ou encore le déroulement de carrière, c'est ça aussi l'objectif de ce texte !

Ne tombons pas dans le piège de la démobilisation !

« 5° La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ; »

Amdt COM-97

« La répartition des thèmes de négociations en tout ou partie entre les niveaux prévus à l'alinéa précédent, selon que les mesures envisagées concernent une ou plusieurs des sociétés, est fixée par voie d'accord conclu dans les conditions fixées à l'accord, cette répartition est effectuée chaque année, en tenant compte de la portée des mesures envisagées pour la ou les sociétés concernées, par décision unilatérale de la direction de la société nationale SNCF après avis de l'instance prévue au I du même article L. 2101-5.

Amdt COM-91