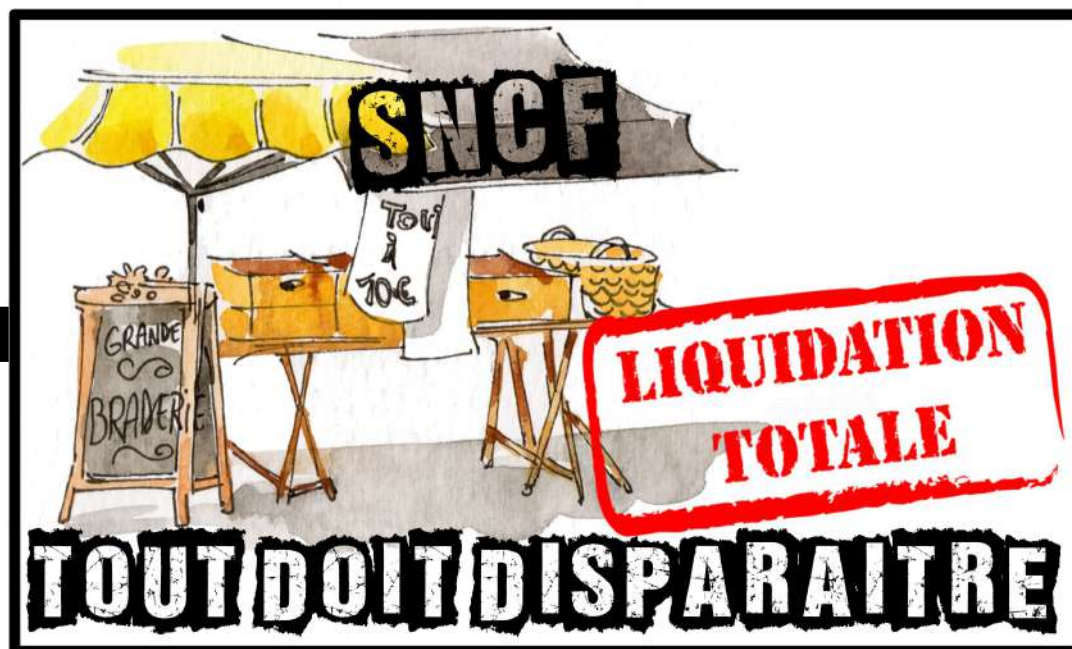




SUD-Rail a une vision du transport de voyageurs et de marchandise qui n'est pas celle de la rentabilité. Nous voulons un service public, c'est-à-dire un système de transport au service du public, qui s'adapte à ses besoins. **Nous avons besoin de trains à l'heure, qui circulent, propres, de personnel formé dans les gares et les trains. Nous voulons des trains qui roulent et ce dans les meilleures conditions de sécurité.** Nous ne voulons pas que les usagers du service public soient considérés comme un détail, comme du bétail, comme une contrainte pour les actionnaires, comme des pompes à fric, comme... c'est le cas aujourd'hui.



Marche ou crève !

Dans le monde selon Macron, tout doit être privé, rapporter de l'argent à ceux qui investissent. Les transports, mais aussi l'école, la santé, le social...

Dans le monde selon Macron, l'humain n'a pas de valeur. La société se définit par le profit. La loi du marché régule tout.

Le transport ferroviaire de voyageurs sera donc privé, ou ne sera pas !

Politiques et grands patrons avancent à couvert, mais à mesure que les projets de réorganisations s'enchaînent, les masques finissent par tomber et la privatisation pure et simple de la SNCF commence à se voir clairement, telle que prévue par l'Europe. Les filiales se multiplient comme des petits pains et sous-traitent les missions de l'entreprise publique ferroviaire.

Il ne s'agit pas de concurrence, mais bien de la fin du service public de transport de voyageurs et de marchandises par le rail.

Et les usagers dans tout ça ?

Alors c'est bien simple, il va falloir payer. Les prix vont flamber, les services vont se dégrader.

Pour bénéficier d'un service de qualité, il faudra pouvoir se payer le nouveau TGV, où l'on trouvera un confort maximum, du personnel de bord dévoué, le wifi, la clim, un bar...

Pour les autres, ce sera le lowcost (des fois en train) : un confort plus que relatif, pas de personnel à bord, des horaires aléatoires. Plus de guichets, pour acheter, échanger son billet, le seul interlocuteur sera une appli smartphone. Plus de personnel en gare. Des trains supprimés remplacés par des bus ou du covoiturage (c'est ce que la SNCF appelle la concurrence) ...

Et pour tout le monde il faudra montrer patte blanche pour pouvoir accéder aux trains ...

FILIALISATION ET SOUS-TRAITANCE :

Comment organiser sa propre concurrence pour privatiser en toute tranquillité...

OUIgo, future filiale du groupe SNCF, gamme lowcost ferroviaire du transport de voyageurs



InOUI : future filiale du groupe SNCF, gamme luxe de l'offre de service du transport de voyageurs.

OUIcar : filiale du groupe SNCF, où l'utilisateur doit prendre son propre véhicule pour se faire transporter.

OUIbus, filiale du groupe SNCF, gamme lowcost du transport de voyageurs.

Quelques services déjà filialisés : services en gare (Challancins), nettoyage des bureaux (La Pyrénéenne), FRET (VFLI, Géodis), Infra (Mastéris), transport de voyageurs (IDbus, Blablacar, Transkéo, Kéolis, Eurostar, Transdev...), Parkings (EFFIA), Conceptions de lignes nouvelles (Inexia), Gestion/entretien des machines (AKIEM), Gestion des gares (AREP) ...

L'EXEMPLE DE LA LGV Sud Europe Atlantique :

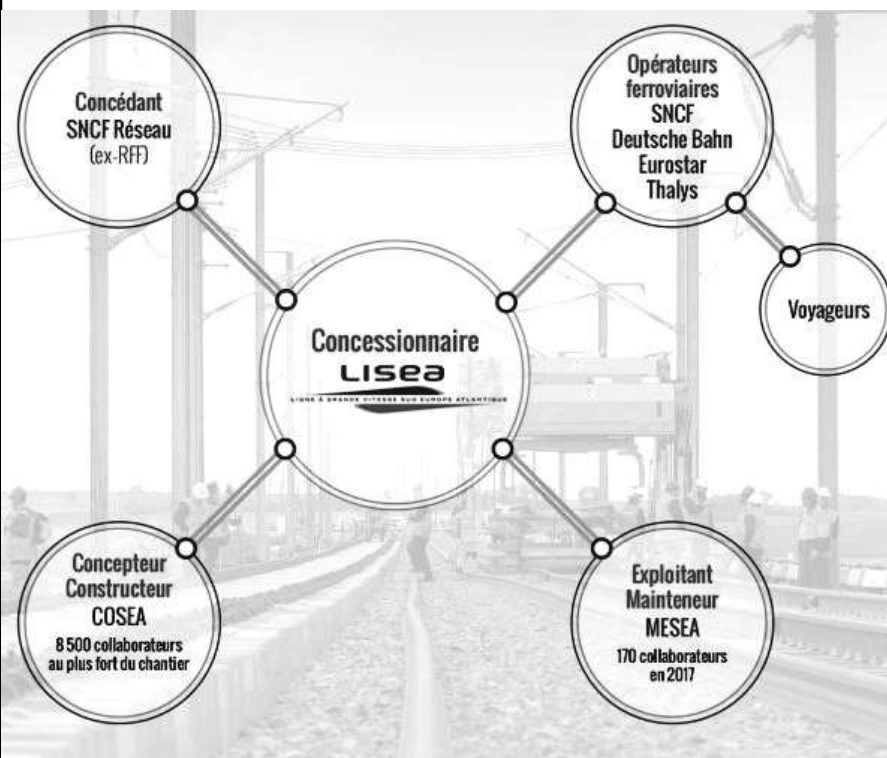
Petit schéma d'un partenariat public/privé débuté en 1990 qui a conduit en 2017 à la **première privatisation totale d'une ligne ferroviaire en France** :

SYSTRA filiale détenue par SNCF et RATP depuis 2012 s'est chargé de la conception.

LISEA (Maître d'ouvrage) détient la concession jusqu'en 2061 et fixe les conditions d'utilisation de la ligne.

COSEA Groupement d'Intérêts Économiques piloté par VINCI Constructions, ce consortium est le maître d'œuvre du chantier de la LGV **SEA**.

MESEA filiale de VINCI Construction et SYSTRA. Cette filiale prend en charge la totalité de la surveillance et de la maintenance du réseau pendant toute la durée de la concession (2061).



Pour utiliser la ligne, durant toute la durée de la concession, facturée 7,8 milliards d'euros à Vinci en 2011, les opérateurs ferroviaires, SNCF et sa future filiale Inoui devront s'acquitter d'un droit de péage pour utiliser la LGV SEA, afin de rembourser son investissement à Vinci (GIE COSEA) et permettre au concessionnaire LISEA de faire des bénéfices sur l'exploitation de sa toute nouvelle ligne ferroviaire flamboyante.

Il est facile d'imaginer que la SNCF va rogner sur les coûts (voir lexic) et faire flamber le prix des billets ...

SNCF a le plaisir de vous faire part du décès imminent du service public ferroviaire. . .

C'est par voie de presse que les cheminots ont été informés que la SNCF allait remplacer le nom de l'entreprise par un nouveau logo, « inOui » et ce dès le mois de juillet prochain.

La création de cette nouvelle marque va bien au-delà d'un changement d'une dénomination : il s'agit d'un pas supplémentaire vers la filialisation de la grande vitesse en France.

Sous prétexte d'une concurrence déjà ouverte , mais qui n'a attiré **aucune autre entreprise ferroviaire**, la direction SNCF avait déjà annoncé sa volonté de développer l'offre low-cost « OUIgo » afin d'atteindre rapidement 25% de l'offre à grande vitesse... mais moins rapide ! Là où inOUI mettra 2h04, OUIgo prendra 3H20...

LGV : Luxe à Grande Vitesse

Avec la création de « inOui », l'entreprise publique entérine donc l'offre grande vitesse à deux vitesses, celle des pauvres et celle des riches !

La création de cette marque, est dans la droite ligne d'une politique industrielle et commerciale de démantèlement du service public ferroviaire.

En isolant cette partie du service de transport ferroviaire, la direction SNCF se met en mesure de pouvoir **privatiser un pan entier de l'entreprise publique**, financé par l'argent public, qui a permis la construction et l'exploitation du réseau des Lignes à Grandes Vitesses (LGV) existantes.

INAUGURATION DE LA LGV

Privatisation rampante, filialisations, hausse des tarifs, licenciements, restructurations ...

A ce train là, on va tout perdre !!!

règlementation du travail, service public ...

Tous en grève les 1er et 2 juillet pour accueillir le train présidentiel.

SAMEDI 1er JUILLET 2017

RASSEMBLEMENT

**10 H PARVIS GARE
DE BORDEAUX**



TER : Retour En Troisième classe

L'arrivée de la LGV entraîne de gros changement dans les horaires, les TER sont mis en lien avec le TGV sans tenir compte des besoins des usagers utilisant ces trains du quotidien.

Des arrêts auparavant desservis ou des trains d'extrême matinée ou de milieu de journée sont supprimés, les temps de parcours sont allongés. Ces nouveaux horaires ne permettent plus d'arriver à l'heure au travail ou à l'école et poussent des usagers à reprendre leur voiture ou à emprunter le bus ou le tram...

Ca tombe bien, SNCF est déjà positionnée sur le marché avec ses filiales OUIbus, OUIcar et Keolis !



*donner
au train
des idées
de retard*



GREVE NATIONALE SUD-Rail Tous services

MERCREDI 28 JUIN 20H
LUNDI 3 JUILLET 8H



**Gachons leur la fête
pour faire entendre
NOTRE VOIX !!!**

Rassemblement SAMEDI 1er juillet
10 H PARVIS GARE SAINT JEAN

**ON ATTEND LA CATASTROPHE
ALORS ? ou on se bouge ?!**

Et les cheminots dans tout ça ?

Ils seront emportés avec l'eau du bain... Bien sûr quelques-uns d'entre nous vont s'en sortir à peu près mais pour la plus grande partie, ce sera la filiale, ou la porte.

Et qui dit filiale dit plus d'accord d'entreprise, plus de statut, plus de régime spécial, plus de facilités de circulation... plus de cheminots au final ! Des travailleurs du rail, comme on en croise chaque jour en gare, sur-exploités, sous-payés...

Et il faut arrêter de se voiler la face : tout le monde sera impacté, quel que soit son métier, son ancienneté, son « activité », à plus ou moins court terme...

La loi sur le portage salarial qui va mettre noir sur blanc l'ensemble des conditions qui permettront aux agents SNCF de se retrouver du jour au lendemain dans une filiale ou à la « concurrence » est déjà en pourparlers et n'annonce pas des lendemains qui chantent !

Petit lexique du langage PDG

Polyvalence : on prend tous les métiers, on mixe et on en sort un jus de cheminot multitâches, ce qui permet de n'en garder qu'un au lieu de trois (tant pis pour la qualité du service).

Flexibilité : on rajoute des missions ou on les change complètement, on passe d'un poste à l'autre sans trop de logique...

Productivité : on rallonge les journées de travail, on alourdit la charge de travail, on réduit les salaires (des salariés, pas des patrons, on vous rassure)

Rentabilité : c'est le résultat du combo polyvalence/flexibilité/rentabilité ; c'est quand on a réussi à tellement bien pressurer le salarié, son métier, et le service rendu que ça ne coûte presque plus rien au patron (si il augmente en même temps le prix des billets, c'est tout bénéf !)

Réorganisation : on prend plusieurs établissements, on mixe et on en sort un méga établissement qui gère à peu près l'ensemble de nos agents polyvalents préalablement mixés.

Réduction de la masse salariale : c'est avant le plan social, on ne remplace pas les départs en retraite, on pousse le plus de salariés possible vers la sortie... On compresse !

Plan social : licenciements massifs, c'est ce qui arrive à la fin, quand on a perdu. Et on perd tout le reste ...

Parachute doré : c'est l'indemnité de fin de mission faramineuse du PDG qui a mené à bien toutes les étapes précédentes et qui laisse derrière lui une entreprise totalement sinistrée (pour l'exemple, voir EDF, France Télécoms) mais qui rapporte aux actionnaires.