



# l'œil du chat

journal à parution irrégulière dans des lieux aléatoires



Le journal gratuit qui ne vous prend pas pour une marchandise.

## En guise de manifeste

L'œil du chat s'est ouvert.  
Le vacarme de la rue,  
Et l'odeur âcre qui émane  
des salons,  
L'ont sorti de sa torpeur.

De toits en cours,  
de gouttières en trottoirs,  
Au rythme de son instinct,  
il vagabonde.

Le chat écoute les  
mouvements de la rue,  
Le chat entre là  
où la colère gronde,  
Le chat n'a pas de maître.

Sur le rythme du ronron  
du reureu ou du tromé,  
l'œil du chat vous invite  
à en jeter un sur une causerie,  
À la penser, à l'analyser.

L'œil du chat prend  
la parole contre :  
. les violences des États ;  
. les dominants.

L'œil du chat prend  
la parole pour :  
. occuper l'espace ;  
. se saisir du réel.

Écoutez, le bip retentit,  
la lumière est rouge,  
La fermeture des portes  
est imminente.  
Hâtez-vous,

Il est temps de lorgner  
du côté des agité.e.s.

## Aujourd'hui dans l'œil du chat

Pour son premier numéro  
l'œil du chat porte son  
regard sur les cheminot.e.s.  
Il les a écoutés parler, a pris  
part à la conversation et au  
détour de ses pérégrinations  
orales a cherché à saisir  
les enjeux idéologiques  
du rapport Spinetta.

En deux, trois mouvements,  
c'est la destruction d'un  
service commun au nom  
de la liberté. Attention,  
pas de méprise, c'est de  
la liberté d'entreprendre,  
de la liberté de gagner  
des sousous, de la liberté  
de se concurrencer,  
de la liberté de spolier  
un savoir-faire de 80 ans,  
de la liberté de nous voler,

de la liberté d'user les  
travailleur.se.s dont on  
parle ici, pas de l'autre.  
Vous voyez cette liberté  
dont on nous rabâche  
les oreilles, mais dont  
seulement quelques  
vautours s'enorgueillissent.  
Cette liberté de nuire,  
cette liberté de contraindre,  
cette liberté de pouvoir  
agir sur nos vies et bien,  
cette liberté n'est qu'un mot  
pour nommer le pouvoir,  
la domination,  
le raffermissement  
des rapports de force.  
Le rapport Spinetta  
entérine le renforcement  
des frontières entre  
travailleur.se.s et grand.e.s  
patron.ne.s.

## Causerie avec des cheminots

Mardi 6 mars 14h,  
Paris-Gare-de-Lyon.

**Le chat:** Pour commencer,  
vous pouvez vous présenter ?

**Bérenger:** Bérenger Cernon, je suis  
le secrétaire général de la CGT che-  
minot Paris-Gare-de-Lyon et je suis  
conducteur de train sur la ligne D, ça  
fait 11 ans.

**Filou:** Leblanc Jean-Philippe, opéra-  
teur maintenance voie à Paris-Bercy,  
ça fait 9 ans que je tiens ce poste là  
et je suis délégué du personnel pour  
les «équipes voies» à gare de Lyon.

**C:** Là on va avoir le rapport Spinetta.  
On sait que ce n'est pas un projet  
de loi, mais souvent les rapports  
amènent, à un moment donné,  
à un projet de loi. Pour commencer,  
qu'est-ce que ce rapport, qu'est-ce  
qu'il y a dedans ? Qu'est-ce qui est  
emmerdant ?

**B:** Il y a plusieurs choses qui sont mar-  
quantes et qui sont des marqueurs poli-  
tiques importants dans ce rapport.

D'abord, la question du statut. Il faut  
savoir que le statut c'est un enjeu élec-  
toral, c'est un enjeu politique, ça fait  
des années que l'on pointe ce pro-

blème là comme responsable à peu  
près de tous les maux de ce pays, que  
ce soit d'ailleurs dans la SNCF ou dans  
la fonction publique. À chaque fois,  
on met le statut en avant. Le rapport  
le pointe très clairement et ça permet  
de justifier sa suppression.

Et, il y a le sujet de l'ouverture à la  
concurrence, qui est là aussi un mar-  
queur politique parce que en aucun  
cas l'Union européenne ne l'impose ;  
les directives sont claires. C'est un  
document qui est consultable sur In-  
ternet. C'est un règlement européen  
OSP (Obligation de service public),  
article 5, paragraphe 4, exactement.  
Il stipule bien qu'il n'y a pas besoin  
d'appels d'offres pour satisfaire les  
marchés publics, et donc d'ouver-  
ture à la concurrence. Au final, c'est  
juste une position dogmatique. Ce  
sont des libéraux, donc il n'y a pas de  
grandes surprises par rapport à ça.

Une chose est beaucoup plus sur-  
prenante vis à vis des enjeux éco-  
logiques notamment avec la ferme-  
ture de 9 000 km de lignes. Alors,  
ils nous expliquent qu'ils reculent  
sur ce point, mais bon c'est un effet  
d'annonce puisque ce n'est, ni plus,  
ni moins, un report sur les régions.

**C:** 9 000 km de lignes ?

**F:** Un tiers du réseau.

**C:** Un tiers du réseau,  
c'est énorme.

**F:** 9 000 km ça ne parle peut-être pas,  
mais quand on dit un tiers du réseau,  
c'est peut-être plus percutant.

**B:** C'est surtout que ces lignes là, les  
plus petites, bien souvent ce sont elles  
qui fonctionnent le plus mal parce  
qu'il n'y a pas d'entretien, pas de fi-  
nancement, rien ! Ceux qui prennent  
ces lignes là, souvent sont vraiment  
dépendants du train et n'ont pas  
d'autres choix que de prendre le train.  
Voilà, quand on parle d'écologie, de  
Cop 21, blablabli, blablabla, ça nous  
fait doucement rire. Et ensuite, c'est  
la transformation en société anonyme  
des trois Épic (Établissement public  
à caractère industriel et commercial)  
que l'on connaît aujourd'hui : SNCF  
mobilité, SNCF réseau et la tête, Épic  
SNCF.

Dans un premier temps, ils nous  
parlent de société nationale à capitaux  
publics, ça nous fait rire parce que ça  
a été le même cinéma pour La Poste,  
EDF. On sait pertinemment que le seul  
moyen de combler les trous, et notam-  
ment celui de la dette, ça va être de  
vendre des parts de marché, de vendre

des actions et, au final ce ne sont plus des capitaux publics. Ils nous parlent d'incessibilité des actions, ça n'engage que ce gouvernement là. Évidemment, tu changes de gouvernement, « eh bah oui, ce n'est pas nous qui l'avons dit! ». Donc, c'est vraiment une privatisation du chemin de fer, telle que l'Angleterre l'a connue, il y a 20 ans, 25 ans, comme l'Allemagne, etc. Dans ce rapport, il n'y a pas de surprises puisqu'on est dans la continuité de ce qui se fait depuis des années. On ne s'attendait pas à de grandes surprises puisque Spinetta, faut pas rêver, n'y connaissait rien aux chemins de fers, et n'a jamais eu aucun lien avec le chemin de fer.

#### C: D'où vient-il?

B: Lui c'est Monsieur Privatisation des autoroutes! Il a dit que la privatisation c'était bien et que ça ferait baisser les prix. Encore un grand visionnaire! Ensuite, il a été directeur chez Air France-KLM, et c'est lui qui a expliqué, qu'il ne fallait pas investir dans le low-cost parce que ça ne marcherait jamais, là encore un grand visionnaire. Il n'avait rien à voir avec le chemin de fer. Pour pondre un rapport comme ça en 4 mois, il est aiguillé, on lui a dit ce qu'il fallait mettre dedans, on met son nom dessus et puis ça fait bien.

F: On les interpelle le public et même les cheminots, là-dessus depuis plusieurs années, comme le disait Bérengrer, sauf que maintenant on est, avec ce rapport Spinetta, au pied du mur, il n'y aura pas de marche arrière.

B: On est au bout du bout de ce qu'ils ont fait depuis des années et des années. Dans le sens où la première des choses, c'était la séparation par activité: activité fret, activité TER, activité inter-cités, activité TGV. Après, il y a eu la séparation en trois Épic en 2014. C'est vachement important de comprendre la différence entre Épic et société nationale à capitaux publics. Quand, tu es Épic, l'État est propriétaire de l'entreprise, c'est lui en gros qui donne les directives, il y a des dirigeants, mais bon, ils ne font qu'exécuter la lettre de mission qu'on leur

donne. Quand la société devient nationale à capitaux publics, l'État devient actionnaire de l'entreprise et là, c'est complètement différent, entre propriétaire et actionnaire, la différence est fondamentale. Au tout début, on a créé la SNCF, il faut se souvenir pourquoi! Il y avait 5 compagnies, elles étaient toutes en faillite et si l'État n'intervenait pas, il n'y avait plus de ferroviaire en France!

#### C: C'était dans les années 40 à peu près?

B: Oui, 37, 38. Ensuite, on a réunifié ces 5 entreprises et on a appelé ça la SNCF, sous directive de l'État, ensuite, on l'a transformé en Épic. La dette a continué à grandir parce qu'aucun réseau ferré n'est capable de s'autofinancer, ça n'existe pas. L'Allemagne est partie de 0, elle est à 18 milliards aujourd'hui! L'Angleterre, je ne t'en parle même pas! Aucun réseau n'est capable de s'autofinancer, parce que le train ça coûte cher et pour que les gens le prennent a minima, il ne faut pas faire des prix extraordinaires. Donc, on a créé RFF (Réseau ferré de France) en 1997, qui gérait le réseau; et la SNCF gé-

rait tout le reste. En 2014, parce qu'à deux ça ne marche pas, on en a fait trois.

En gros, tu avais toutes les fonctions transverses dans l'Épic de tête, la SUGE (surveillance générale), les primes, tout ce qui est bureau on va dire entre guillemets. En dessous, tu avais SNCF mobilités qui était le train, la production train et puis ensuite tu avais SNCF réseaux et tout ce qui est réseaux et postes d'aiguillages.

Cette séparation en trois Épic, aujourd'hui est remise en cause! Ce n'était pas faute de leur avoir dit, sauf que nous, on part du principe d'une

entreprise unique et intégrée, que tout le monde puisse dialoguer et travailler ensemble. Parce que tu imagines bien que si l'objectif de l'Épic réseaux c'est de faire de la thune et donc d'augmenter le prix des sillons et de l'autre côté Mobilités, c'est de faire circuler plus de trains, à un moment il y a un problème dans l'équation. La boîte, aujourd'hui, ce qu'elle veut faire, c'est créer comme en Allemagne, une holding, avec en gros ta tête SNCF, et puis en dessous plein de filiales: filiale réseaux, filiale gare, filiale train, filiale machin, truc, bidule, etc. Donc, ils vont créer une nouvelle nébuleuse immense et derrière ils ont juste à tirer la ficelle, à privatiser la branche qui fait de la thune, et on garde le boulet qui coûte des thunes et notamment le réseau. On va connaître une vraie privatisation. Le problème c'est que les gens ne se rendent pas compte qu'ils sont perdants sur toute la ligne. Aujourd'hui, on a une entreprise de service public, et « service public », ce n'est pas un gros mot, ça veut dire que ça doit être une entreprise qui est accessible à tous! Donc on garde quand même des prix raisonnables, on a des subventions, tout en gardant, non pas un objectif de gaspillage, mais en tout cas on n'a pas l'objectif de rentabilité, on doit être à peu près à l'équilibre, on peut perdre, on peut gagner sans trop taper dedans.

Demain, quand tu seras privatisé, tu vas voir venir des concurrents, et là, une logique de rentabilité va être mise en avant. À partir du moment où tu rentres dans cette logique de rentabilité comme dans n'importe quelle entreprise, il faut que ta courbe monte. Comment la faire monter? C'est réduction des effectifs, c'est réduction de l'offre ferroviaire, c'est l'augmentation des prix, c'est tout ça qui rentre derrière...

F: La sécurité qui va en pâtir aussi, sur la maintenance actuellement.

#### C: Le rapport Spinetta, c'est ça qu'il amène? La rentabilité des voies de chemin de fer?

B: C'est ça! Il amène la rentabilité des voies de chemin de fer, la rentabilité

de manière perfide, dans le sens où, on sait pertinemment que le ferroviaire coûte cher et que tu ne peux pas faire de bénéfice partout, ce n'est pas jouable.

#### C: C'est comme pour les hôpitaux.

B: C'est exactement ça, ça va être ciblé. Il y a un projet de loi qui existe sur l'ouverture à la concurrence, qui a été écrit par deux sénateurs, Maurey (UC) et Nègre (LR), et qui est sorti au mois de septembre de l'année dernière.

#### C: Pour une mise en place en 2019.

B: C'est ça! Il y a un projet de loi; ils nous disent qu'ils ne vont pas l'utiliser; on se doute bien que dans les grandes lignes, on ne va pas refaire un projet de loi en l'espace d'un mois, c'est injouable, on est niqué, il reste le point ou la virgule à négocier, en termes de dialogue social...!!!

F: De toute façon, ils appelaient aux négociations avec une finition par ordonnances. On sait bien ce que ça veut dire.

B: Ah oui, ils n'en ont rien à foutre! Ce qu'il faut faire comprendre aux gens, c'est que, et Besancenot en a parlé dans *On n'est pas couché*, « on est tous les cheminots de quelqu'un ». C'est à dire qu'aujourd'hui on retire quelque chose à quelqu'un, mais la personne qui demande à ce qu'on lui retire ne va rien gagner du tout, je veux dire ce sera toujours les mêmes qui vont en profiter et subtiliser le truc. Surtout, c'est un marqueur politique vachement important, chez les cheminots c'est historique, le syndicalisme a une très grande place.

#### C: Le cheminot est très associé à la grève.

B: Voilà, nous sommes des gens très revendicatifs, dans le sens où on a des syndicats qui nous représentent et qui apportent des éléments. Si on arrive à faire péter le statut des cheminots, derrière c'est le statut de toutes les entreprises qu'on connaît, parce qu'il (l'État) saura que le seul « noyau dur » a cédé. Il va dire « attendez, moi je l'ai fait sauter pour les cheminots, il y a deux mois, trois mois, un an, je ne vois pas pourquoi vous en bénéficiez encore aujourd'hui ». L'enjeu est immense aujourd'hui, pas seulement pour les cheminots, mais pour l'ensemble de la fonction publique, l'ensemble

des gens qui sont à statut, et au-delà, l'ensemble de la population.

#### C: Je voudrai revenir sur la question des statuts. C'est une suppression pour les nouveaux embauchés mais aussi une conservation des statuts actuels..

B: C'est ça. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'aujourd'hui le statut c'est un peu une erreur de langage, dans le sens où nous sommes régis par une convention collective qui est en dessous de l'accord d'entreprise. Aujourd'hui le statut, il est uniquement dans l'accord d'entreprise, un accord d'entreprise on le sait avec la « loi travail » il peut être retiré à n'importe quel moment, par n'importe qui. Le statut, juste pour les anciens et non pas pour les entrants, c'est un danger immense, dans le sens où il sera foutu et irrémédiablement sous pression. On imagine bien que quand on sera en minorité... Aujourd'hui on doit être 93, 95% dans l'entreprise à être sous statut, il y en a seulement 5% qui n'y sont pas...

F: C'est 10% je crois.

B: ...10%. On a des gens dans l'entreprise qui sont ce que l'on appelle contractuels, c'est-à-dire que pour avoir le statut, il faut être de nationalité française et avoir moins de 30 ans. Aujourd'hui, il y a des gens qui entrent dans l'entreprise qui ont plus de 30 ans, ils sont contractuels et pas sous statut. Pourquoi la clause des 30 ans? Parce qu'on considérait que lorsque la personne cotisait en dessous des 30 ans sur toute sa carrière, tout ce qu'elle avait cotisé suffisait à lui payer sa retraite, c'était l'objectif et vu qu'on part un petit peu avant les autres, c'était uniquement pour ça. Si le mec entre après 30 ans, il cotise 10 ou 15 ans et bien ça ne suffit pas et ça crée du déficit. Le fait de ne pas le donner aux nouveaux entrants, déjà il y a une question d'équité, je ne vois pas pourquoi quelqu'un qui fait le même travail que moi et qui est entré au même âge que moi, ne pourrait pas bénéficier de la même chose que j'ai eu, ce n'est pas une question d'avantage ou de privilège. Forcément, moins tu mets de gens à statut, plus tu mets les gens à statut sous pression parce que quand tu te retrouves une minorité, les mecs ils ne vont pas tous se mobiliser pour que toi tu retrouves ton statut. Je veux dire, malheureusement c'est comme ça aujourd'hui, c'est comme ça dans

## Fiches Panini

Team Noblesse d'État

### Jean-Cyril Spinetta, au Who's Who depuis 1985, né à Paris 15°

Fils d'Antoinette Brignoli, institutrice et d'Adrien Spinetta (1908-1998), ingénieur des ponts et chaussées, et petit-fils de Cyrille Spinetta (1879-1943), ingénieur et militant socialiste. Diplômé de la faculté de droit de Paris et de l'IEP de Paris, élève de l'ENA (promo C. De Gaulle). Commandeur de la Légion d'honneur et de l'ordre national du Mérite et officier des Palmes académiques. Il est aujourd'hui PDG d'Air France-KLM, administrateur de Saint Gobain et de La Poste et Président du club Lasaire. Il a remis un rapport en février 2018 sur « l'avenir du transport ferroviaire » au Premier ministre. Jean-Cyril Spinetta aime le tennis et le ski.

### Élisabeth Borne, au Who's Who depuis 2003, née à Paris 15°

Fille de directeurs de laboratoire pharmaceutique, elle est diplômée de l'École polytechnique et ingénieure des ponts et chaussées. Chevalier de la Légion d'honneur et de l'Ordre national du mérite. Elle a été directrice du cabinet de Ségolène Royal au ministère de l'Écologie, préfète de la Vienne et PDG de la RATP. Elle a un patrimoine brut total de 1 223 984 €. Elle est aujourd'hui ministre chargée des transports et en charge de défendre le projet de loi sur la réforme de la SNCF.

## Passé et « avenir du transport ferroviaire »!

### début XIX°-1938

La gestion des chemins de fer est principalement privée. En 1937, alors que les compagnies font faillites, l'État fonde la SNCF dont il est actionnaire majoritaire (à 51%). Selon l'accord, la SNCF sera 100% publique le 31 décembre 1982. Durant cette période l'État verse des dividendes aux anciennes compagnies.

### 1938-1982

Le réseau national se ramifie de la banlieue à la province, les infrastructures se modernisent permettant à des milliers de personnes de se déplacer du travail aux loisirs, tandis que certaines parties du territoire sont désenclavées et de nouvelles villes se développent.

### 1982-2017

Le 30 décembre 1982 est créé l'Épic SNCF (loi LOTI) qui s'inscrit en continuité avec les politiques de décentralisation et de désengagement de l'État.

En 1997, est fondé un deuxième Épic: Réseau ferré de France, chargé de la gestion du réseau.

En bref, RFF s'inscrit dans les logiques de libre concurrence prônées par l'Europe. RFF récupère la dette de la SNCF, ce qui permet à la France de réduire sa dette publique et de se porter candidate à l'entrée dans la zone euro en respectant les critères de Maastricht. En 2014, un troisième

Épic est créé SNCF Mobilités. La création d'Épic conduit déjà vers la voie de la privatisation: autonomisant les structures, ils permettent à l'État de se désengager du financement du ferroviaire, tout en incitant les structures à recourir à des alliances avec le privé.

### 2018

La nouvelle étape envisagée par le rapport de Spinetta, haut fonctionnaire d'État passé dans le privé après avoir activement participé à la privatisation d'Air France, est la création d'une société anonyme à capitaux publics, dont l'État serait actionnaire et non plus propriétaire.

Mais, jusqu'à quand les actions seront-elles incessibles? Alors que nos gouvernants utilisent le statut des cheminots comme argument principal de la réforme de la SNCF, ne pourrait-on pas questionner avant tout les effets du désengagement de l'État opéré dans différents secteurs? Que signifie

une société sans service public? Si ce n'est à l'heure actuelle une société individualiste à la merci des chacals?

Et si nous donnions tort à Édouard Philippe qui « compte sur les égoïsmes pour tuer la mobilisation dans l'œuf »?

la société! Surtout, dans le statut on a une caisse de prévalence et de retraite spéciale aux cheminots, les cotisants sont les actifs, les cotisations des actifs profitent aux retraités pour payer leur retraite. Si t'as plus de cotisants, ta caisse de prévalence et de retraite n'est plus alimentée et donc elle plonge, tu crées du déficit et après on va t'expliquer que ça coûte cher et qu'il faut se mettre sur le régime général.

Aujourd'hui, dans le statut, tu perds la caisse de prévalence et de retraite, il nous reste une feuille de PQ. Je veux dire ton statut, tu l'as, mais il est complètement vidé de sa substance et il reste trois francs, six balles dedans, parce que dedans tu as les congés, la rémunération avec une grille d'évolution comme tu as chez Renault, chez Peugeot, comme dans toutes les grandes entreprises, donc il n'y a rien de nouveau, t'as le droit syndical, t'as la démission, radiation, les mutations suite à des suppressions de postes, etc., et t'as le chapitre sur la caisse de prévalence et de retraite, tu perds celui-là, t'as tout perdu. Cette histoire de nouveaux entrants et d'anciens, ça n'a ni queue ni tête, ça ne ressemble à rien du tout.

On nous explique que notre caisse de prévalence, elle coûte cher, c'est tout simplement parce qu'il y a un déficit démographique, aujourd'hui, on a 0.6 actif pour 1 retraité. Donc à partir du moment où tu as moins d'actifs qui bossent et moins de cotisants, tu crées du déficit par rapport à ton nombre de retraités, mais si t'avais un actif pour un retraité, notre caisse de prévalence serait bénéficiaire. En plus de ça, d'ici quatre ou cinq ans, on ne verra pas le mal, mais on sait qu'au bout d'un moment il y en a qui tournent de l'œil et qui rejoignent le bon dieu, la caisse sera à l'équilibre et redeviendra bénéficiaire. Sauf que si t'as plus de cotisants, elle sera déficitaire et forcément on dira il faut la fermer, ça nous coûte cher.

**C:** C'est un véritable enjeu stratégique.

**B:** C'est clair. Il y a des subtilités dans le rapport; vu d'un œil exté-

rieur tu ne t'en rends pas forcément compte, mais quand tu mets tout bout à bout, tu te rends compte que c'est très, très fin leur truc, c'est très calculé. Ils anticipent énormément de choses.

**F:** C'est pour calmer les cheminots, c'est tout. Il y en a des fois qui nous sortent ça: «nous on garde notre statut, pourquoi on irait se battre?». Ce qui est totalement faux en fait. C'est sans parler des appels d'offres, parce que ça peut se faire aussi. Si un appel d'offre est remporté par une entreprise comme Colas Rail pour l'entretien de la gare de Lyon, il y aura un choix pour le cheminot, ce sera soit de partir là-bas, il accepte, il part là-bas. S'il refuse, il aura trois choix d'entreprise, s'il répond «non», alors qu'il peut être envoyé partout dans la France, c'est dehors! Plus de statut. A savoir, que s'il part dans l'entreprise privée, il va garder son statut durant 12 ou 15 mois, après l'employeur est en droit de renégocier le statut. En fait c'est juste repousser l'échéance. Tout ça c'est pas dit!

**C:** Tu veux dire qu'il y a déjà des entreprises qui se proposent?

**B:** En fait, il y a plusieurs types de concurrences. Tu prends SNCF Réseau, où bosse Filou, par exemple. Eux, ce n'est pas de la concurrence «frontale». En gros, ils font un appel d'offre, et puis tu as un sous-traitant qui vient bosser à la place des cheminots.

**F:** Et nous on fait de l'encadrement.

**B:** Faut pas rêver, derrière Colas Rail, derrière toutes ces entreprises, ETF (Eurovia travaux ferroviaires) et compagnie, c'est Bouygues, c'est Vinci, ce ne sont que des trucs comme ça!

**C:** C'est marrant, on les retrouve tout le temps ces gens-là!

**F:** Ce sont les mêmes dans les médias qui disent «faut pas s'inquiéter»!

**C:** «Faut pas s'inquiéter, on s'occupe de tout»!

**B:** Derrière ce sont toujours ces grands groupes, faut pas rêver!

Là, la question du transfert obligatoire de personnel, est plus compliquée. Ils n'ont pas les savoirs, les savoir-faire des cheminots, mais ils sont encadrés par les cheminots qui sont obligés de repasser derrière eux pour finir le travail! si tu veux le transfert obligatoire de personnel ça ne les intéresse pas plus que ça. Par contre, tu prends tout le reste, ce qui est SNCF Mobilités et productions des trains, aujourd'hui, tu n'as aucune entreprise qui est capable d'arriver avec ses conducteurs, ses contrôleurs, ses agents d'escaliers, ses vendeurs de biftons, ses tout ce que tu veux, ça n'existe pas. Donc, t'es obligé de mettre en place un transfert obligatoire de personnel parce si tu le fais pas, tu n'as pas de concurrence, tu n'as aucun concurrent qui est capable de venir. Alors que là en imposant les choses, l'appel d'offre est remporté par Transdev, parce que ce sont eux qui se montrent les plus virulents vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence. Et bien, ils arriveront, ils auront clefs en main, tout le personnel qu'il faut pour faire circuler les trains, ils vont prendre le pognon des conseils régionaux, et ils ne feront pas mieux que la SNCF, parce que l'ouverture à la concurrence c'est quoi?

C'est le même réseau, le même personnel, le même matériel, mais avec des moyens en moins, parce qu'il faut de la rentabilité.

Tout ça, c'est de la flûte, du pipeau, c'est une arnaque. Incroyable!

**Au menu sur le site internet:**  
[dansloeilduchat.wordpress.com](http://dansloeilduchat.wordpress.com)

**Retrouvez la suite de cette causerie** avec Brétigny-sur-Orge, les répercussions de la privatisation sur les usagers, l'état des rails, les pannes de Montparnasse, Ouigo, les femmes de 1<sup>re</sup> classe et bien plus encore.

**Et en friandise,** le chat jette un œil sur d'autres pays européens ayant privatisé le transport ferroviaire.

Salut les petit.e.s chat.te.s!

#### Pour continuer la vadrouille avec les cheminots

*L'économie du rail,*  
«Entendez-vous l'éco?»,  
Maylis Besserie, France culture  
*La société cheminote,*  
«La marche de l'Histoire»,  
Jean Lebrun, France inter

*Accidents de personnes,*  
«Les pieds sur terre»,  
Sonia Kronlund,  
France culture  
*The navigators,*  
Ken Loach



*Cheminots,* L. Joulé et S. Jousse  
*Vérités et mensonges sur la SNCF,* Gilles Balbastre  
*Les cheminots en quatre clichés,* data culte, Ina.fr

«Je suis ici pour dire notre soutien...», intervention de Pierre Bourdieu à la gare de Lyon, *Libération*, 14 décembre 1995, p.7