

## Face à l'offensive contre l'accord de fin de carrière à la SNCF, rétablissons quelques vérités !

### Un accord de fin de carrière qui ne date pas d'hier !

Fin 2007, à la suite de la contre-réforme des retraites sur les régimes spéciaux, la direction de la SNCF, sous la pression des mobilisations, avait proposé un accord de fin de carrière qui est entré en vigueur début 2008. Si celui-ci était moins intéressant que l'accord d'avril 2024, et n'étant d'ailleurs utilisé que par 12% des futur-e-s retraité-e-s, il permettait pourtant déjà aux cheminots de bénéficier d'un départ anticipé. Donc si l'accord a été clairement amélioré en 2024, il n'est pas nouveau. A l'époque, quand il s'agissait de faire passer sa contre-réforme des retraites, le président de la République Nicolas Sarkozy et son gouvernement libéral ne trouvaient rien à redire pour dénoncer l'instauration d'une cessation progressive d'activité à la SNCF.

### Ce type d'accord de fin de carrière n'existerait qu'à la SNCF ? Rien n'est plus faux !

Aujourd'hui il existe des dispositifs de départs anticipés pour de nombreuses catégories de personnels. C'est le cas des chauffeurs routiers qui peuvent bénéficier, sous condition, d'un Congé de Fin de Carrière de 5 ans. Ce dispositif existe également pour les chauffeurs de Bus interurbains (cars de tourisme, transports scolaires, convoyeurs de fonds ...). Ces accords sont justes, SUD-Rail s'en félicite et revendique des avancées similaires pour l'ensemble de la branche ferroviaire, des transports urbains et pour de nombreux métiers à pénibilité avérée.

### C'est le contribuable qui finance cet accord, c'est faux !

Aujourd'hui, la SNCF est l'entreprise ferroviaire la plus rentable d'Europe et cette situation devrait durer dans le temps, la SNCF a largement les capacités de financer un dispositif de fin de carrière. Le contribuable ne sera donc pas mis à contribution, via ce dispositif, par des subventions publiques. Les subventions publiques touchées par certaines activités de la SNCF sont là pour assurer des missions de services publics (TER/Intercités et Transilien).

### Les cheminot-e-s de la SNCF montrent que le rapport de force paie !

Cet accord a été possible à la SNCF certes, mais c'est également le cas partout où les salarié-e-s ont fait le choix de s'organiser collectivement. Aujourd'hui, les salarié-e-s de tous les secteurs ne doivent pas tomber dans le piège de la stigmatisation mais plutôt s'inspirer des luttes gagnantes qui sont menées sur la fin de carrière et les conditions de travail. Aujourd'hui de nombreux secteurs d'activité sont essentiels pour faire fonctionner l'économie, il est donc important que leurs salarié-e-s puissent s'organiser, et par le rapport de force, gagner du progrès social.



### Les cheminots seraient égoïstes et ne penseraient qu'à eux ?! De qui se moque-t-on ?!

SUD-Rail aurait pu faire le choix de négocier un accord de fin de carrière spécifique à la SNCF début 2023, en pleine mobilisation des retraites. Le gouvernement et la direction de la SNCF nous avaient d'ailleurs clairement proposé de le faire. Alors que d'autres secteurs d'activités l'ont fait à l'époque, SUD-Rail et les cheminot-e-s ont fait le choix de renforcer massivement la mobilisation interprofessionnelle. La réforme globale étant passée, nous avons alors décidé d'engager des actions sectorielles pour gagner de nouveaux droits

