

**LA
SNCF**

**CERTAINS
VEULENT LA
DESCENDRE**

**NOUS
ON LA
DEFEND**

**Fin des idées
reçues !**



**Mais avec
l'arrivée de la
concurrence,
les prix vont
baisser?**

**Ailleurs, après
privatisations, les
prix ont augmenté
de 40% en moyenne
(Financial Time)**

**Au début, les secteurs dans lesquels les
privatisations ont eu lieu, parfois, les prix ont
baissé. Mais au début seulement, car lorsque le
marché n'a été contrôlé que par 3, 4 opérateurs,
des ententes ont été faites pour
augmenter les prix.**

**Etrangement les actionnaires ne font
pas dans la charité !**

**Mais les Anglais, les
Allemands, ils y sont
bien passés à la
privatisation ?**

**Cheminot:
L'anomalie
Néolibérale**



**Après la privatisation des chemins de fer Anglais, la
sécurité s'est effondrée et 70 usagers sont morts
entre 1995 et 2005. Les prix ont grimpé en flèche
ET les subventions aux opérateurs ferroviaires
privés ont augmenté de 300%.**

DOUBLE PEINE !

**Désormais 2/3 des Anglais
souhaitent la renationalisation.**

**En Allemagne, nos rigoureux journalistes omettent
une chose: L'Etat a racheté la dette du Ferroviaire
PAR 2 FOIS.**



**Mais à la TV, ils
disent que les
petites lignes ne
seraient pas
touchées**

**Là encore, qui peut croire que la finance se souciera du
sort des usagers en cas de déficit de la ligne?
Avec un peu de chance, les trains seront remplacés par des
autocars, avec un temps de trajet bien supérieur.
Le rapport SPINETTA renvoi la gestion des déficits
des petites lignes aux Régions.
Les Régions sont-elles riches à ce point ?**

**Et l'écologie on en parle avec ces autocars? Pour info les
cars MACRON connaissent leurs premiers plans sociaux.**

**La privatisation du FRET était annoncée comme
salvatrice à l'époque. Résultat : Actuellement, le Fret est
quasiment à l'arrêt**

**Mais les cheminots défendent surtout
leur statut avant le service public !!
Et de toute façon ils sont payés en
grève...**



**FAUX ARCHI FAUX : Les grévistes ne sont pas payés.
Il peut arriver, mais rarement, qu'en fin de conflit, la Direction
étaie, dans un temps réduit, les retenues sur salaires.**

**Le statut garantit aux cheminots un niveau de formation
minimum pour assurer leurs missions de service public, un
déroulement de carrière, etc. Ce déroulement leur permet,
entre autres, de ne pas être soumis à des pressions en
opposition avec les missions de service public.**

DONC PAS DE SERVICE PUBLIC SANS STATUT

**Demain le patronat arrivera-t-il à convaincre qu'un
salarié en CDI a un statut de « privilégié »?**



**Et les
Privilèges,
pas rien
Quand même?**

Retraite: Les réformes des retraites successives ont eu pour conséquences d'engendrer une décote (perte de salaire) importante si le départ en retraite se fait à l'âge d'ouverture des droits. Conséquence: les agents continuent de travailler pour annuler cette décote comme la plupart des salariés jusqu'à 62 ans actuellement.

Train gratuit: Oui, même si les réservations sont à la charges des ayants droits, cet acquis social a été négocié avec les compagnies privées de l'époque en contrepartie de la mobilité historique des cheminots.



Les salaires sont très disparates en fonction du poste et loin des fantasmes journalistiques.

Ci-dessous quelques exemples:

En milieu de carrière : 1848e pour un contrôleur, 2233e pour un conducteur. Il faudra noter le niveau de responsabilité incombant à ces métiers et bien d'autres. Pour un poste d'agent de quai en début de carrière: 1135e

Paradoxalement, à la SNCF, les démissions pleuvent et le recrutement est difficile. Etrange dans une entreprise dite de « privilégiés ».

Les conditions de travail parfois sont un frein à l'embauche:

3*8, horaires décalés, travail jours fériés et Week-end, Découchés hors résidence, vacances imposées, une vie de famille décousue (présence aux fêtes de familles compliquées sauf si jours de congés posés), vie sociale à part (beaucoup d'évènements ont lieu le dimanche), formations soutenues, SMIC en début de carrière, tests physiques et psychologiques rigoureux.

Les conditions de travail sont difficiles dans beaucoup de secteurs. Pour la CGT le 21ème siècle doit être, plus que jamais, celui du progrès !



**Aux
usagers et
cheminots
de la payer
????**

La dette est principalement une volonté des gouvernements successifs d'investir dans les infrastructures d'Etat, notamment avec la création des lignes à grande vitesse.

Le régime spécial des cheminots est à l'équilibre, c'est une obligation réglementaire européenne. L'entreprise et les salariés cotisent plus que dans le privé. Ce régime est la démonstration que l'on peut prendre une partie de la valeur ajoutée d'une organisation et la répartir équitablement. Or le gouvernement veut l'inverse pour nous tous.

Le coût annuel d'un cheminot est de 63200€ et 63100€ pour les agents SFERIS (filiale)

Les autoroutes sont-elles coûteuses à cause des agents d'entretien ou des actionnaires avec leur appétit démesuré?

CONCLUSIONS

• Ne vous trompez pas d'ennemis. Les cheminots sont plus que conscients de vos difficultés de transports et sont à vos côtés quotidiennement. Et, grâce à leur statut, ils ont encore la possibilité de dénoncer les défaillances à la SNCF.

• Qui peut penser que la fin d'un statut améliorera vos conditions de transports?

• Nationalisation des dettes et privatisation des gains: Qui peut penser que la finance prévoit un autre destin?

• Ne succombons pas au matraquage médiatique, aux affirmations fausses, visant seulement à attirer la vindicte populaire vers une catégorie de salariées

Depuis des décennies, la libéralisation du rail a commencé avec des sous-traitants privés, des suppressions de postes...

Cela a-t-il amélioré vos conditions de voyages ?

Participez au grand quizz des cheminots

Connaissez-vous la SNCF ?

1. La Société Nationale des Chemins de fer Français existe depuis:

☐

1918

☐

1938

☐

1948

2. Avant la création de la SNCF, le transport ferroviaire dégagait des bénéfices.

☐

VRAI

☐

FAUX

3. Le groupe SNCF comporte:

☐

Environ 100 filiales

☐

Environ 500 filiales

☐

Environ 1 000 filiales

4. Le groupe SNCF exerce son activité exclusivement en France.

☐

VRAI

☐

FAUX

5. Le groupe SNCF est le premier transporteur routier de France.

☐

VRAI

☐

FAUX

6. Depuis 2006, le transport ferroviaire de marchandises est ouvert à la concurrence. Depuis cette date, la quantité de marchandises transportées par chemin de fer

☐

A augmenté

☐

Est restée stable

☐

A diminué

7. Au cours des 10 dernières années, la SNCF a supprimé

☐

15 000 emplois

☐

20 000 emplois

☐

25 000 emplois

8. Sur certaines lignes, la vitesse des trains est réduite à cause du manque d'entretien sur les voies.

☐

VRAI

☐

FAUX

9. La SNCF est endettée à cause du manque de productivité des cheminots.

☐

VRAI

☐

FAUX

10. La dette de la SNCF se creuse parce que la SNCF ne dégager pas de bénéfice.

☐

VRAI

☐

FAUX

Voir les réponses à la page suivante

Réponses au Quizz des cheminots !!

❶ Jusqu'au 31 décembre 1937, le réseau ferroviaire français était détenu par cinq compagnies privées. Seul le réseau de l'Ouest était détenu par l'Etat. La SNCF a été créée par le décret-loi du 31 août 1937, entré en application le **1er janvier 1938** pour une durée de 45 ans. Elle était une société d'économie mixte détenue à 51% par l'Etat et 49% par les anciennes compagnies (dont la famille Rothschild) qui ont perçu une annuité constante pendant 45 ans. Ce n'est que depuis le 1er janvier 1983 que la SNCF a le statut d'EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial). **Les cheminots souhaitent que la SNCF reste un EPIC propriété de la nation, et non objet de tractation et de spéculation financière.**

❷ **FAUX.** C'est justement la faillite des compagnies privées qui a contraint le gouvernement à créer la SNCF pour éponger les dettes. La recette vaut encore: on nationalise les pertes et on privatise les profits.

❸ et ❹ Le groupe SNCF compte **1128 filiales (dont 964 détenues majoritairement) réparties dans 120 pays.** Aujourd'hui, le chiffre d'affaires des filiales représente la moitié de celui du groupe. Kéolis et Géodis sont les plus connues, mais le groupe SNCF est aussi présent dans le covoiturage, l'exploitation de parkings, et même le transport par VSL (véhicules sanitaires légers). Pour l'achat de l'entreprise américaine de messagerie OHL, la direction SNCF n'a pas hésité en 2015 à investir 700 millions d'€, soit l'équivalent de 22 rames TGV. Ouibus a perdu 45 millions d'€ en 2016. Les filiales ne constituent même pas une source de recettes pertinentes pour le groupe public. Le **chiffre d'affaires des filiales réalisé pour 28% à l'étranger** dépend fortement de la conjoncture internationale, alors que l'activité ferroviaire en France représente 80% du bénéfice de 1,3 milliard d'euros de la SNCF en 2017.

❺ **VRAI.** **Le groupe SNCF est le premier transporteur routier France, et le quatrième en Europe.**

❻ **En 2000, le fret ferroviaire transportait 57, 7 milliards de tonnes-kilomètres** soit 17% des marchandises transportées avec une seule entreprise, la SNCF.

Il ne transporte plus que 32,6 Milliards de tonnes-kilomètres avec une part modale de moins de 10%.

Une vingtaine d'entreprises concurrentes sont présentes aujourd'hui sur le territoire national.

Quasiment toutes perdent de l'argent, certaines ont même jeté l'éponge (Véolia Cargo, Combi West), d'autres ont engagé des suppressions massives d'emplois (ECR, filiale de la Deutsche Bahn).

❼ **De 2007 à 2017, la SNCF a supprimé 25 000 emplois.** Dans le même temps, l'endettement est passé de 32,5 à 52 milliards d'euros. Il semble que la réduction des effectifs ne soit pas la réponse à l'assainissement financier de l'entreprise.

❽ **VRAI.** Le mauvais état du réseau, victime d'un sous-investissement de plusieurs décennies, génère des incidents et impose **l'abaissement de la vitesse des trains sur 5 500 kms de lignes (en 2017).**

❾ et ❿ **La productivité des cheminots a augmenté de 3,2% par an contre 1,9 % pour l'ensemble des autres salariés.**

La dette de la SNCF est une dette d'État consécutive à des investissements publics exigés par l'Etat pour la construction et la modernisation du Réseau Ferré National avec notamment les Lignes à Grande Vitesse (LGV). Les gouvernements successifs (et l'actuel y prend sa part) n'ont cessé de prendre des décisions qui ont augmenté progressivement la dette de la SNCF.

Par exemple, l'Etat a imposé:

Le financement partiel du projet « Charles De Gaulle Express » par SNCF Réseau pour 250 millions d'euros en pure perte.

La commande de 100 rames TGV en « cadeau » pour le mariage Alstom/Siemens pour 2,5 milliards d'euros.

Chaque année, **la dette se creuse car la SNCF est obligée d'emprunter pour rembourser les intérêts liés à la dette. Quand la SNCF emprunte 100 euros, seulement 41 servent à entretenir le réseau, et 59 servent à payer les intérêts de la dette.**

Vous pouvez trouver d'autres informations sur www.cheminotcgt.fr