



Toul, le 19.03.2018.

## COMMUNIQUE DE PRESSE DES CHEMINOTS DE TOUL et ENVIRONS :

### SNCF : CONVOITISES ET PREJUGES AUTOUR DE L'EMPIRE DES 1000 FILIALES

Depuis plusieurs mois, le Rapport Spinetta au sujet de la SNCF, fuitait dans la presse par petites touches : Statuts, Temps de travail, endettement, investissement, petites lignes, privatisation... Tout a été passé en revue !

Jusqu'au lundi 26 février 2018 à 10h00, et la conférence de presse du premier ministre Edouard PHILIPPE : Pour le syndicat des cheminots CGT de Toul et Environs, il était nécessaire de décrypter l'essence du message : Une méconnaissance de la réalité du Système ferroviaire et de la SNCF, de sa complexité, de ses évolutions structurelles et des responsabilités politiques sur son évolution depuis 40 ans !

#### Sur la nature de l'entreprise.

"Depuis 35 ans, la SNCF est un établissement public, le gouvernement ne prépare pas sa privatisation, elle va devenir une société nationale à capitaux publics. Où l'Etat détiendra des titres incessibles." C'est le même discours et les mêmes promesses que pour EDF-GDF, France Telecom/ORANGE, on connaît la suite. L'Etat prévoit un train de cessions de titres publics, comment pourrait-il en être autrement pour la SNCF dans un nouveau cadre juridique, d'autant que la SNCF est devenue une machine à « Cash » qui attire les convoitises :

La SNCF a publié mardi de "bons résultats" pour 2017, le chiffre d'affaires de la compagnie ferroviaire a progressé de 3,8% à 33,51 milliards d'euros, multipliant son bénéfice net par 2,3, à 1,33 milliard d'euros, avec une forte hausse de la fréquentation décrite par ses dirigeants comme "un rebond du train".

#### Sur le statut des cheminot(e) et le pacte ferroviaire.

"Ceux qui travaillent déjà au sein de la SNCF ont un pacte moral avec celle-ci, et cet accord ne sera pas remis en cause. Le statut de cheminot est rigide, et doit être changé. Il n'y aura plus de recrutement à l'avenir sur la base de ce statut. Aux nouvelles générations, aux apprentis, à tous ceux qui veulent s'engager dans la SNCF, nous disons qu'ils bénéficieront des conditions de travail de tous les Français, celles du code du travail. A l'avenir, à une date qui sera soumise à la concertation, il n'y aura plus de recrutement au statut."

"Nous voulons un groupe performant, en réduisant ses coûts, qui sont 30% supérieurs à ceux de leurs concurrents européens. La SNCF doit s'adapter aux besoins des Français, se moderniser et aller au-delà des attentes de la population.

La direction du groupe va devoir présenter au gouvernement un projet stratégique avant l'été, dont il livrera une feuille de route au plus tard le 15 mars 2018."

Le « Statut » des cheminots c'est un règlement, mais surtout un accord d'entreprise et ses annexes, comme dans n'importe quelle entreprise : temps de travail, indice du point et grille de rémunération, rupture des contrats, licenciement, congés, métiers, formation, tout ce qu'on trouve ailleurs ! L'ancienneté de la SNCF fait que ces règlements sont nombreux, ce ne sont pas des privilèges, mais des conquêtes et garanties sociales, que l'on doit à la volonté des dirigeants de la SNCF de pouvoir fidéliser leurs salariés, bien plus diplômés et mieux formés que dans d'autres secteurs, mais surtout aux luttes menées dans ce secteur par les cheminot(e)s.

Selon la Direction de la SNCF, le statut est « souple et adapté aux activités de SNCF » !

Le Groupe Public Ferroviaire est détenu par l'État, actionnaire unique. Sur les 162 135 cheminot(e)s (7% sont déjà en Cdi, dépendant du Code du Travail (hors cadre permanent), répartis sur les trois Épic, qui eux aussi bénéficient d'un statut et d'un cadre légal spécifiques. Le groupe SNCF associe à ses 3 Épic des filiales ou activités, réparties en 6 métiers, qui assurent leur propre développement au sein d'un marché de plus en plus compétitif.

En quelques chiffres (fin 2016) :

- 32,3 Mds d'euros de chiffre d'affaires. (33,51 Mds d'euros en 2017 !).
- 8,6 Mds d'euros d'investissement (tous financements) dont plus de 90% réalisé en France et plus de 80% dans le ferroviaire.
- 1/3 du chiffre d'affaires réalisé à l'international.
- 260 000 salariés dans 120 pays, répartis dans plus de 1000 filiales. Dont les plus connues sont GEODIS CALBERSON (1<sup>er</sup> transporteur routier français, 2<sup>ème</sup> européen), INEXIA (Ingénierie), KEOLIS (Transports Urbain), Ouigo, Ouibus, Voyages-sncf, Effia, Altameris, Arep, Systra... .. Soit 98 000 salariés de filiales sous droit privé, dont certains qui ne savent même pas qu'ils appartiennent au Groupe SNCF !

(Source : site de la SNCF, chiffres 2016).

La SNCF a créé des centaines de filiales pour mieux préparer la libéralisation du transport ferroviaire : <http://multinationales.org/Comment-la-SNCF-a-cree-des-centaines-de-filiales-pourmieux-preparer-la> . La liste des filiales de la SNCF, en France et à l'étranger, pourrait être déroulée à l'infini, ou presque. Au nombre de 187 il y a dix ans, elles sont plus d'un millier aujourd'hui. À travers elles, la SNCF est présente dans 120 pays. En 2016, l'opérateur historique du train français réalisait un tiers de son chiffre d'affaires à l'international, contre 12 % il y a dix ans. « Le décollage a été rapide et la perspective, d'ici à 2022, est d'atteindre 50 % de l'activité de la SNCF en France, 25 % en Europe et 25 % dans le reste du monde », annonçait le 1er mai Guillaume Pépy, le président du groupe, aux micros d'Europe 1.

On le voit bien, les dirigeants politiques et autres « éditorialistes du dimanche » français, fantasment la SNCF, la dénigrent et la critiquent sans la connaître. Le Groupe SNCF est un acteur puissant dans son secteur, qui s'est adapté au Monde concurrentiel dans lequel il évolue, tout en étant un Etablissement Public avec un Statut pour ses salariés.

Sur les formalités du passage de la loi.

"Les ordonnances Il y aura des concertations sur différents aspects de la réforme, et un débat parlementaire. Je tiens à le dire, si certains sujets s'enlisent, alors le gouvernement prendra ses responsabilités.

Les ordonnances seront limitées dans un premier temps aux seuls aspects techniques de la réforme. A la mi-mars le projet de loi d'habilitation au gouvernement."

Quand il s'agit de projets idéologiques forts, on trouve les ressources pour aller vite. A quand des ordonnances pour construire des logements sociaux pour tous, pour combattre l'évasion et la fraude fiscale, pour financer les services publics avec l'argent des riches qui refusent l'impôt !

Sur la dette.

"La dette est considérable, il y aura un effort partagé, avec un engagement de l'Etat avant la fin du quinquennat."

Voilà leur crédo : remettre en cause la notion de service public, c'est bien le sens de toutes les pseudos "réformes", la question de la SNCF n'en étant qu'une illustration parmi bien d'autres. "Au-delà des chiffres, la remarque de Gérald Darmanin ou du journaliste de RMC Éric Brunet, en critiquant le simple fait que la SNCF coûte de l'argent "à chaque Français, même ceux qui ne prennent pas le train", remet en cause... le principe même du service public. Celui-ci relève en effet d'un choix de société : faire supporter à toute la population, via les impôts et taxes, le prix du service plutôt que le faire peser uniquement sur ses usagers. Bref, socialiser les pertes mais également les profits. Avec la logique du ministre, on pourrait donc tout autant s'indigner que les personnes qui n'ont pas d'enfants financent l'école publique, ou se révolter contre le fait que les citoyens en bonne santé mettent la main à la poche pour contribuer à soigner les malades."

Ensuite, comme en 2014 et 2016, le règlement de la Dette du système ferroviaire est remis à plus tard. Pourtant, l'aménagement du territoire et la continuité territoriale assurés en attendant, par les emprunts de la SNCF, n'ont pas été remis à plus tard !

C'est une Dette d'Infrastructure ! Lignes TGV. Le cout du PPP avec Vinci, sur la ligne Tours-Bordeaux, surcoût de 1,5Milliard d'€, + 250M€/an de déficit pour la SNCF !

Ensuite, si la SNCF a perdu :

- 200M€ avec IBM dans sa co-filiale,
- 60M€ dans le métro de Boston (avec Keolis)
- 250M€ avec Oui Bus pour couler la concurrence routière !

Si la SNCF dépense 300M€ en Communication chaque année (Rapport de la Cour des Comptes) ...

Ce n'est ni de la faute des usagers, ni de la faute des cheminot(e)s !!! Et malgré cela, la SNCF fait de bénéfices.

Sur les petites lignes.

"La réforme de la SNCF n'est pas une réforme des petites lignes. On ne décide pas la fermeture de 9000 km de lignes depuis Paris sur des critères administratifs et comptables."

Ce sera donc les Régions et les Collectivités locales qui seront obligées de faire ces choix à la place de l'Etat qui se désengage !

Et ce que la conférence de presse n'a pas abordé : Le prix du billet ! En Suède, 70 % de la population se dit favorable au retour d'un monopole public sur les chemins de fer.



Comparaison des prix d'un abonnement mensuel aux transports publics dans les grandes villes Européennes (source BFMTV 2017 <https://tinyurl.com/y84of2oa>):

- Londres 368 €/mois
- Helsinki 223 €/mois
- Munich 223 €/mois
- Barcelone 150 €/mois
- Madrid 132 €/mois
- Rome 108 €/mois
- Berlin 101 €/mois
- Amsterdam 92 €/mois - Paris 75,20 €/ mois.

En supprimant le statut des cheminots, en détruisant l'Epic Sncf, en prenant le parti de la mise en concurrence et de la privatisation, le gouvernement souhaite se retirer du financement du service public, comme dans d'autres pays européens. On voit ce que cela donne ailleurs. En réalité le désengagement de l'Etat se fait au détriment des citoyens, des usagers et des cheminots.

Portés par une inflation record dans le sillage du Brexit, les prix des billets ont augmenté de 3,4 % le 1<sup>er</sup> janvier. Les Britanniques paient désormais cinq fois plus que les autres usagers européens pour prendre le train. Un constat qui alimente le débat sur l'avenir des chemins de fer du pays.

Sachant que la SNCF a multiplié son bénéfice net par 2,3 en 2017, avec un record de 1,3 milliard d'euros, il est urgent de s'attaquer au statut des cheminots qui plombe la SNCF et l'empêche de réaliser des bénéfices.

- Fermer des lignes pour SAUVER la SNCF
- Fermer des hôpitaux pour SAUVER l'hôpital
- Fermer des écoles pour SAUVER l'enseignement - Fermer des usines pour SAUVER l'emploi.
- Il serait temps que ce gouvernement et ceux qui l'accompagne ouvre le débat sur les Besoins des populations !

Un sondage dit que 70% des sondés sont pour la suppression du statut des cheminots :

- Que savent réellement les personnes sondées sur ce Statut ?
- Savent-elles que le Statut est un accord d'entreprise, ensemble de droits et devoirs ?
- A quoi cela les engage-t-ils pour une réforme qui ne concerne pas leurs statuts ou convention ?
- Ceux qui interrogent, s'interrogent-ils sur la continuité du service public, 24H/24, 7 jours/7 ?
- A-t-on dit aux sondés que la réforme du Statut des cheminots est l'arbre qui cache la forêt ?
- A-t-on expliqué aux sondés que c'est le Statut des usagers qui est danger !

La CGT demande un Plan d'Urgence pour le Ferroviaire !

