

CE QUI EST FAUX, CE QUI NE L'EST PAS.

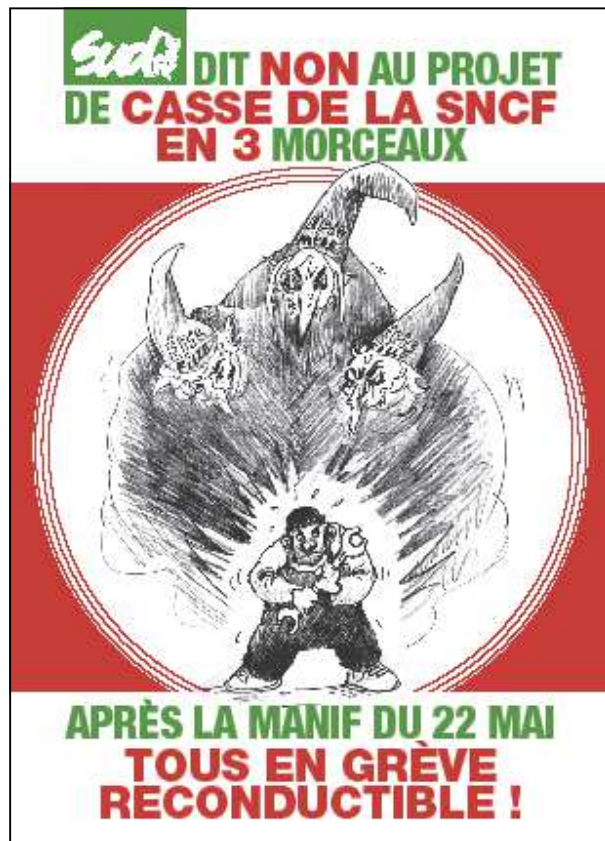
La loi ne parle pas du RH0077

FAUX : Dans l'article 13 du projet de loi: « La mise en place du groupe public ferroviaire, constitué des trois établissements publics, **rendra sans objet le décret n°99-116 du 26 décembre 1999 (RH077), qui au demeurant sera privé de base légale du fait de l'abrogation nécessaire de l'article 1er de l'acte dit loi du 3 octobre 1940.** »

C'est bien dans la loi qui passera au parlement dès le 17 juin, ce sera donc la fin du RH0077 au profit d'une convention collective et d'accords d'entreprise.

Il est intéressant de regarder ce qu'écrit la direction à ce sujet : « **rediscuter de son organisation du travail après 15 ans, alors même que les conditions d'exercice des métiers ont beaucoup évolué, paraît d'ailleurs nécessaire pour des raisons simplement pratiques et de bon sens !** » En décodé c'est bien une convention collective en dessous du RH0077 auquel il faut s'attendre.

Le « *cadre social harmonisé* » tant vanté par la direction est un nivellement par le bas des conditions de travail des 150 000 cheminots de la SNCF. **Il aurait été pourtant logique d'accorder aux 5000 cheminots d'entreprises privées les mêmes règles sociales que celles des 150 000 cheminots de la SNCF.** Mais avec la mise en place de cette nouvelle Convention collective c'est l'inverse qui se produirait.

**La réforme de la SNCF a pour objectif sa privatisation :**

VRAI : La loi prévoit la création de 3 EPIC là où aujourd'hui il en existe 2. Toutes les grandes entreprises publiques qui ont été, intégralement ou en partie, privatisées (PTT, EDF/GDF) ont eu le même mode opératoire. Casse de l'entreprise publique en plusieurs morceaux puis privatisation de ses activités rentables. C'est comme cela que France Telecom a été privatisée et que GDF l'a également été. S'il restera encore des secteurs publics à la SNCF, d'autres, si la loi passe, tomberont dans le giron du privé.

Il existera toujours des passerelles entre les 3 EPIC

FAUX : si dans un premier temps et afin de faire passer la pilule, ces passerelles existeront toujours. Dans un second temps ces passerelles seront supprimées. Tous ceux qui vous expliquent l'inverse aujourd'hui vous expliquaient hier que la création de RFF en 1997, réglerait la dette du ferroviaire...

De plus, s'il y a bien 3 conseils d'administration, c'est bien parce qu'il y aura 3 entreprises différentes avec chacune ses logiques industrielles propres.

Une EPIC SNCF ou 3 EPIC, cela ne change rien :

FAUX : la SNCF est une grande entreprise publique qui existe depuis 1938. Grâce à la taille de la SNCF de nombreux avantages en découlent. C'est d'ailleurs le cas dans d'autres grandes entreprises publiques. Une fois la SNCF découpée en 3 morceaux, il est évident que cela aura des répercussions sur les acquis inhérents à toute grande entreprise publique: Caisse de prévoyance, Facilités de Circulation, logement SNCF... tous ces acquis découlent en partie de la taille de la SNCF. D'ailleurs les 2.000 agents de RFF, ne bénéficient ni de FC, ni de logement d'entreprise, ni de caisse de prévoyance.

Au moins la loi règle le problème des 40 milliards de dette du ferroviaire

FAUX: la loi ne fait pas récupérer à l'Etat la dette du ferroviaire, comme ce fut le cas en Allemagne en 1993. C'est pourtant la seule mesure à même de régler durablement la dette du ferroviaire. Ce sera donc toujours aux cheminots de rembourser la dette du ferroviaire grâce à l'augmentation du prix des péages. Ces péages étaient de 3.44 milliards rien que pour l'année 2013, soit une augmentation de 3%. Ce n'est sûrement pas l'arrêt du versement des dividendes de la SNCF à l'Etat qui seront en mesure de rembourser les 40 milliards de dette. En effet, en 6 ans la SNCF a versé 790 millions d'euros de dividendes à l'Etat. Si cette somme peut nous paraître énorme, comparer aux 40 milliards de dette, ce n'est qu'une goutte d'eau.

Pourtant la dette du système ferroviaire a été outrageusement alourdie suite à la construction des lignes LGV des TGV. Il ne serait par conséquent pas illogique, qu'au regard de l'utilité de celles-ci dans l'aménagement du territoire que cette dette soit reprise intégralement par l'Etat.



Le Statut ne sera pas remis en cause.

FAUX : Pour les agents actuellement au statut il n'est pas prévu, pour l'instant, de remise en cause dans le texte de loi. Cependant avec 25% d'embauches de contractuels en 2013, au niveau national et des objectifs de la direction d'augmenter ce chiffre dans les années à venir. C'est bien un renversement de la situation auquel nous allons assister. Il y a actuellement 10.000 contractuels et 140.000 agents au Statut. C'est également pour renverser cette tendance que la SNCF propose un plan de départ volontaire uniquement réservé aux agents au Statut et pas aux agents contractuels. Alors même que ceux-ci partent plus tard à la retraite, ils seraient logiquement plus à même d'être intéressés par un départ volontaire.

Cette réforme vise à séparer définitivement l'Infra (EIC+Infra) de l'exploitation :

VRAI : En Belgique, la scission en 3 de la Société nationale des chemins de fer a été effectuée en 2005. L'exploitation (SNCB) le gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel) et enfin une structure coupole (Holding SNCB), chargée de veiller à la cohérence au sein du groupe SNCB. Le 1 janvier 2014 la holding de coupole a complètement disparu et il existe maintenant 2 sociétés complètement séparées l'une de l'autre en Belgique. C'est exactement le même mode opératoire que le gouvernement veut utiliser en France.

Les Facilités de Circulation ne seront pas remises en cause suite à la loi sur le ferroviaire.

FAUX : s'il est vrai que les FC ne font pas partie du projet de loi, il est cependant faux de dire qu'il n'y a aucun lien entre la loi et la remise en cause des FC. La cour des comptes a pointé en fin d'année 2013 les coûts issus de ces FC estimés selon elle à 100 millions d'euros par an. La loi vise entre autre à baisser la dette et donc les coûts du ferroviaire. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si la direction a repoussé la négociation sur les FC après le vote de la loi sur le ferroviaire, alors que celle-ci devait initialement avoir lieu au premier semestre 2014.



Dominique BUSSEREAU(UMP)
a déjà annoncé que si la droite
revenait au pouvoir, les deux
entités seraient à nouveau
séparées et l'organe de tête
supprimé.

La loi sur le système ferroviaire va enfin pouvoir relancer le fret

FAUX : il n'y a pas une seule ligne dans la loi concernant le fret. Pour mémoire nous sommes passés de 55 milliards de Tonnes/KM transportés en 2000 à 20 milliards en 2013.

SudRail

Solidaires
Union
syndicale

**LE MARDI 10 JUIN:
TOUS EN GRÈVE RECONDUCTIBLE**

Si nous ne bougeons pas maintenant, demain, une fois que la loi sera passée, c'en sera fini de la SNCF, du RH0077 et nos FC seront remises en cause.

Si cette loi passe, c'est bien une accélération des restructurations auxquelles nous serons confrontés. La SNCF sera tellement chamboulée, que la direction prévoit déjà d'organiser des élections l'année prochaine, c'est-à-dire 1 an plus tôt.

le mardi 10 juin à partir de 19h
tous en grève reconductible.

SUD RAIL PSE — 40, Allée de Bercy - 75 012 PARIS
Tel : 09 50 25 20 69 Fax 01 43 07 62 55 sudrailpse@gmail.com <http://www.sudrailpse.org>

Citation de Guillaume PEPY lors de son Tchat du 5 juin 2014:

« mon second argument tient au fait que cette grève me paraît potentiellement dangereuse. Si elle était reconduite et entraînait des perturbations excessives dans le pays, je crois que le gouvernement, qui se trouve dans une position affaiblie, pourrait être tenté d'annuler la réforme. »