

Bonjour,

En réponse à un e-mail contenant des affirmations erronées qui circule (lui, au moins), nous nous permettons de vous apporter quelques précisions dans le but de rétablir un certain nombre de choses.

« Restez calme en lisant ce qui suit en respirant profondément : SNCF »

Recettes annuelles : 9 milliards d'euros. Faux. Le chiffre d'affaires de la SNCF s'élève, en 2004, à 15,5 milliards d'euros. Soit un ensemble de recettes correspondant à des services rendus, effectués et achetés. Le total se décompose ainsi : 8,6 milliards d'€ proviennent directement des voyageurs et des entreprises pour le fret ; 0,5 milliards d'€ de compensation tarifaires ; 2,7 milliards d'€ rémunèrent le travail des cheminots assurant l'entretien du réseau, dans le cadre du contrat de gestion avec RFF ; 0,9 milliard de travaux pour RFF ; 1,9 milliard d'€ rémunèrent les missions de service public effectuées pour les Régions ; 0,9 milliards d'€ de recettes commerciale, hors transports.

Budget annuel : 18 milliards d'euros Aberrant, on se demande comment on arrive à ce chiffre. Le chiffre d'affaire est de 15,5 milliards d'€ Les charges et dépenses sont d'un montant à peu près équivalent... moindre tout de même, la SNCF étant bénéficiaire.

Subvention annuelle de l'état : 12 milliards d'euros soit un Crédit Lyonnais tous les deux ans avec nos impôts ! Faux. Au sens strict, l'Etat verse 28 millions d'€ L'Etat rembourse à la SNCF 457 millions de compensation tarifaire pour l'application des tarifs sociaux (familles nombreuses, veuves de guerre, militaires... qui ne paient pas le prix complet : C'est une obligation légale qui s'impose à la SNCF). La SNCF reçoit une rémunération définie par contrat avec les Régions (et avec le STIF en Ile de France) pour l'offre TER et Transilien de 1,9 milliard d'€ Cette somme n'est pas une subvention, mais correspond à l'achat de service et fait donc partie des recettes de la SNCF. De la même façon, l'ensemble des exploitants de transport public, qu'ils soient eux même publics ou privés (RATP, Connex, Keolis, Transdev) est rémunéré par contrat.

Financement des retraites : 14 milliards toujours avec nos impôts. Faux, sauf si on parle en francs... soit 6,56 fois moins que cette somme annoncée. Et encore... Les retraites à la SNCF sont payées par les salariés, avec leurs cotisations, par l'entreprise et par l'Etat. Les « avantages spécifiques » du régime spécial de retraite des cheminots sont en totalité financés par l'entreprise elle-même et non par les impôts. L'Etat verse à la caisse de retraite 2,37 milliards d'€ car les 165 000 cheminots en activité ne peuvent pas, à eux seuls, payer la retraite des 320 000 anciens cheminots. C'est un règlement de la Communauté européenne (n°1192/69) de 1969 qui fait obligation aux Etats membres (tous les Etats membres !) de compenser le déficit démographique pour les régimes de retraite structurellement déficitaire, comme celui des mineurs ou des sidérurgistes...

Dettes à financer : 2 milliards (SNCF +RFF, l'équivalent du CDR au Lyonnais). En 1997, la dette de la SNCF qui restait à la SNCF après la création de RFF s'élevait à 7,5 milliards d'€ Elle correspondait aux déficits d'exploitation antérieurs. Elle est aujourd'hui de 6,5 milliards, elle a donc baissé. La dette de RFF (27 milliards) correspond à des investissements d'infrastructure (essentiellement les lignes nouvelles à grande vitesse... que tout le monde réclame). Ces investissements ont été faits au nom de l'Etat, pour le bénéfice réel et reconnu de l'ensemble de la population.

Situation d'un conducteur de TGV : Salaire : de 2200 euros net en début de carrière (2 smics) à 3200 euros (4880 euros net conducteur TGV) en fin de carrière. Non. Le salaire net mensuel d'un conducteur s'échelonne de 1500 à 1800 € au début, puis à 3000-3400 € en fin de carrière, primes comprises (dont la compensation pour horaires de nuit) !

Plus prime de fin d'année, prime de travail (restons calme), prime de parcours, prime de TGV, prime de charbon (vous lisez bien), gratification de vacances (restons calme), gratification annuelle d'exploitation, indemnités pour heures supplémentaires, allocation de déplacements (non imposable) etc. La prime de charbon n'existe plus, depuis bien longtemps. Les différentes gratifications font office de 13ème mois, comme dans de très nombreuses entreprises. A la SNCF comme le prévoit la loi pour l'ensemble des entreprises, les heures supplémentaires sont effectivement majorées.

Horaires de travail : 25 heures par semaine (vive les 35 heures) Les horaires de travail d'un conducteur, comme de n'importe quel cheminot, sont de 35 heures par semaine. Cela comprend la conduite et l'ensemble des tâches, comme les vérifications techniques de sécurité.

Pour un conducteur TGV de 40 ans le salaire net Annuel toutes primes et avantages confondus s'élève à 490.000 FF (source vie du rail 2002) (là vous pleurez) La Vie du rail n'a jamais produit de tels chiffres, et dans son n° du 14 décembre 2005, ce journal peu suspect de sympathie excessive pour les grévistes, publie un démenti et propose d'autres chiffres : ce sont ces chiffres que nous reprenons ici.

Retraite : à 50 ans (je ne sais pas pour vous mais moi j'en ai au moins jusqu'à 60 ans et encore on est gentils). La retraite à 50 ans ne concerne que les conducteurs, les autres cheminots partent à la retraite à 55 ans. Cette retraite est payée par 11% de

cotisations supplémentaires et ne donne droit qu'à une pension plus faible que dans le privé (un cheminot ne touche que 67,5% du dernier salaire au lieu de 84% pour le privé, d'après le rapport du COR) Quant aux milliers de contractuels qui travaillent à la SNCF, ils sont soumis au régime général et donc aux dispositions de la loi Fillon-Raffarin de 2003 (départ au plus tôt à 60 ans jusqu'à 65 ans... et 40 annuités pour bénéficier du taux plein).

Soins : gratuits (sur leur temps de travail) auprès d'un des 15.900 établissements de soins agréés ou ils sont couverts à 100%. Faux. Comme partout ailleurs, la Caisse de prévoyance (et non pas la SNCF elle-même) passe des conventions avec des établissements de soins, et comme partout, y compris pour vous, les complémentaires, ajoutées aux remboursements de base, permettent de couvrir à 100% **certaines** prestations.

Autres privilèges :

Gratuité des transports pour les agents et leur famille Faux. Les cheminots, et plus encore leurs familles, ont toujours une partie du billet à régler.

C.E. très généreux : Comme c'est le cas dans la plupart des grosses entreprises, le CE de la SNCF propose de nombreuses prestations, mais cela se fait à partir du salaire différé des cheminots.

ET L'EMPLOI A VIE... Chaque année, des cheminots sont radiés ou mis à la réforme d'office... Un petit chiffre sur les accidents de travail ?

ET ILS OSENT SE METTRE EN GREVE ET PRENDRE LES USAGERS (le mot client n'existe pas a la SNCF) EN OTAGE ET ON LAISSE FAIRE...

Quelques dernières : à la SNCF, pour les sédentaires qui n'avaient droit à aucune prime a été créée la "prime d'absence de prime" !!! Cette prime n'existe évidemment pas, et montre le peu de fiabilité des informations qui vous ont été envoyées pour vous abuser.

La SNCF représente 1% des emplois en France, ses salariés cumulent 20% des jours de grève effectués en France Reprendre les chiffres de la brochure sur le dialogue social. La grève est le dernier recours pour les salariés, puisque évidemment, il n'est pas payé pendant la grève. Chaque grève est obligatoirement précédée d'une période de préavis qui doit servir aux négociations. C'est donc bien la décision de la direction SNCF de ne commencer à discuter que lorsque le conflit est entamé.