

Concurrence, Transfert de cheminot.es, Casse du Fret, Financement du système ferroviaire, Salaires, le 21 novembre tou.te.s en grève!

Concurrence, tou.te.s les cheminot.es seront concerné.es!

- L'ensemble des cheminot.es de TER, Transilien et Intercités seront concerné.es par la concurrence, avec à terme soit un transfert dans une filiale, soit dans une entreprise privée.
- A TGV, les impressionnants besoins de cash exigés par le groupe, afin d'alimenter le Fond de concours, peuvent conduire la SNCF à filialiser son activité TGV.
- Au Fret, le plan de discontinuité de Fret SNCF conduira à sa liquidation au 1er janvier 2025, à la création de 2 filiales et à l'ouverture du capital dès 2026.
- A Réseau, l'objectif de privatiser 15 lignes TER dans la région Grand Est, montre que la privatisation concernera aussi les agents de Réseau. Par ailleurs, de plus en plus de missions sont directement réalisées par des entreprises privées, ce qui risque de conduire à une réduction de la charge de travail.

En décembre 2024, 5.700 cheminots vont basculer dans 5 filiales de la SNCF !

- 1.200 cheminot.es de TER dans 3 filiales, à Amiens, Nice et Nantes.
- 4.500 cheminot.es de Fret SNCF dans 2 filiales.

En 2025, 550 cheminots vont basculer pour certains dans une filiale de Kéolis pour le T4, pour les autres dans une boîte privée pour les TER Nice/Marseille.

En 2026, plus de 5.000 cheminots basculeront soit dans une filiale, soit dans une boîte privée.

Va-t-on laisser nos collègues basculer les uns après les autres dans des filiales ou des boîtes privées?

La privatisation ne va rien changer : rien n'est plus faux !

La plupart des collègues vont voir leurs droits sociaux régresser. La direction parle pour les filiales d'un gain de 10 à 15% de productivité dès la première année. Pour les boîtes privées, cela pourrait être pire.

Pour rappel, pour ces collègues, seule la CCN est garantie, accompagnée d'une Décision Unilatérale de l'Entreprise pour les cheminot.es de certaines filiales. Par ailleurs la DUE ne s'appliquera ni aux filiales dans lesquelles la SNCF est minoritaire (T4/T11), ni aux filiales issues de Fret SNCF.

La plupart des collègues vont se retrouver dans des PME de moins de 500 salariés, avec des droits qu'ils devront renégocier ou qui seront supprimés (Accord 35 heures, Temps Partiel...).

Allons-nous assister à la privatisation de la SNCF sans rien faire ?

Il aura fallu 100 ans pour unifier le chemin de fer en créant la SNCF en 1938 et 44 ans de plus pour la nationaliser en 1982. Il va falloir 10 ans pour faire de la SNCF « une entreprise confettisée », privatisée par petits morceaux. Des milliers de cheminots vont se retrouver dans des PME de droit privé avec des droits sociaux au rabais. Ironie de l'histoire, c'est au moment où la GB renationalise son chemin de fer, que la France fait le choix de nous privatiser.



Financement du système ferroviaire

Suite à la réforme ferroviaire de 2018, chaque année, la SNCF finance à hauteur de 1.5 milliard d'euros un réseau qui appartient à l'État et qui est ouvert à la concurrence. Cet argent, c'est l'argent du Fond concours alimenté par les gains de productivité réalisés en permanence sur tous les chantiers, dans tous les établissements.

Salaires

Arrêtons la campagne de culpabilisation qu'organise l'entreprise. La SNCF rapporte un pognon de dingue, ce qui est le cas d'aucune autre entreprise ferroviaire en Europe (890 millions de bénéfices en 2021, 2.4 milliards en 2022, 1.3 milliard en 2023 !).

Aujourd'hui la SNCF est l'entreprise ferroviaire la plus rentable d'Europe, mais nous n'en voyons jamais la couleur, l'État allant jusqu'à prélever 1.7 milliard d'euros en 2024 afin d'alimenter un fond de concours que seule la SNCF paie. C'est autant d'argent en moins pour nos salaires.

Il est temps de riposter! Les 4 fédérations syndicales de la SNCF appellent les cheminot.es à une grève massive le 21 Novembre !