

Pourquoi nous devons continuer la grève.

- **Fin du statut.**

D'abord en arrêtant l'embauche au statut, **cela affaiblit mathématiquement la Caisse de Prévoyance et de Retraite qui aura chaque année de moins en moins de cotisants**. Rappelons qu'aujourd'hui le déficit démographique de la CPR est de 3 milliards par an. **Si on arrête d'embaucher au statut il franchira rapidement la barre des 4 milliards. Ce qui servira d'argument pour supprimer la CPR.**

Il est injuste que les nouveaux embauchés ne bénéficient pas des mêmes droits que nous, c'est une question d'équité entre cheminots. Voilà pourquoi SUD-Rail se bat pour de meilleurs droit pour les contractuels.

Les salariés transférés dans les entreprises privées ou dans les filiales de la SNCF PERDERONT LE STATUT. Ils garderont certains droits pendant 12 mois (une partie du salaire sans les allocations) et d'autres 15 mois (certains accords d'entreprise). **Mais le statut et ses 12 chapitres ne sera plus appliqué aux cheminots transférés dès le premier jour du transfert.**

Par ailleurs le statut qui existe aujourd'hui (RH0001) n'aura plus rien à voir avec le statut qui sera imposé demain. **Fin de notre système de rémunération par l'intermédiaire d'une grille de salaire et de notations** (chapitre 2) remplacer par un système de promotion « *au mérite* ». **Remise en cause de notre déroulement de carrière**, via des examens internes (chapitre 6).

- **La privatisation de la SNCF**

Pourquoi passer du statut d'EPIC à celui de société anonyme, si ce n'est pour privatiser à terme la SNCF.

Tout d'abord il faut savoir que sans le Statut d'EPIC jamais la SNCF n'aurait pu construire les 2800 KM de LGV, qui font de la France le pays ayant le plus important Réseau à grande vitesse d'Europe, devant l'Espagne. Par ailleurs ce gouvernement est le champion des privatisations, comme la vente des ADP à Vinci l'atteste. **Le problème c'est que 75% des français sont contre la privatisation de la SNCF, il va donc falloir leur faire avaler la pilule de force et de façon détournée.** Très vite on va commencer à parler d'ouverture du capital de la SNCF à des fonds publics comme la caisse des dépôts afin d'avoir de l'argent frais pour investir. **Or la caisse des dépôts est l'actionnaire majoritaire de Transdev, le principal concurrent de la SNCF.**

- **L'ouverture à la concurrence du ferroviaire n'est pas une fatalité.**

L'ouverture à la concurrence n'est en rien immuable, **celle-ci a par ailleurs été repoussée en Espagne et ne s'appliquera à la RATP qu'à partir de 2039.** C'est donc bien le gouvernement qui veut la mettre en place le plus tôt possible.

L'ouverture à la concurrence du rail dans le Fret en 2003 s'est traduite par une division par deux du volume de trafic transporté au profit...des camions.

L'ouverture à la concurrence des trains internationaux depuis 2010 n'a vu que l'entreprise Thello se positionner sur le marché. Transdev qui était partenaire de Trenitalia s'est retiré de la course en 2016.

Par ailleurs Thello perd de l'argent tous les ans depuis sa création.

- **Oui mais cela marche dans les autres pays européen.**

Rien n'est plus faux, ce qui marche dans le ferroviaire c'est le monopole. La Suisse et la Finlande, deux pays en position de monopole, sont les 2 pays les mieux notés par le Boston Consulting Group en 2017.

Sur 24 pays européen, **4 pays on ouvert leur marché totalement sans qu'aucune entreprise privée ne se soit positionnée (Bulgarie/Estonie/Kosovo/Luxembourg)**. 7 pays totalement ouvert en théorie n'ont eu qu'une ouverture partiel en pratique, souvent uniquement sur les grandes lignes (Autriche/Danemark/Italie/Hongrie/Lettonie/Slovénie/Pays-Bas)

Seulement 5 pays sont totalement ouvert (Allemagne/Norvège/Pologne/GB/Suède). Ces pays ont bien souvent une qualité de service bien moins bonne qu'en France mais surtout des prix de billets bien supérieurs à nous. Mais quelques exemples valent mieux que de grands discours.

- **Stocholm/Uméa (636 KM), 6h18 pour un cout de 155 euros.** En effet il n'existe pas de LGV en Suède. Là ou en France pour faire un Paris/Marseille (775 Km) cela vous prendra 3h20 pour 85 euros.
- **Le prix de l'abonnement annuel d'un Londres/Cambridge (60Km) est de 6.000 euros par an**, là où le Pass Navigo vous coutera 500 euros par an.
- **Un Berlin/Munich (588Km) 4h56 pour 142 euros**, là ou une Paris/Lyon (450 Km) 1h57 pour 75 Euros.
- **Un Rome/Milan (573KM) 3h20 pour 78 euros**, mais un Paris/Valence (536KM) 2h30 pour 72 euros et seulement... 38 euros en Ouigo.

Enfin l'Etat allemand a repris 35 milliards d'euros de dette du système ferroviaire en 1994, rendant tout comparatif compliqué.

Le prix des sillons a baissé de 30% sur les LGV en Italie, baisse compensée par le contribuable italien. Or lorsque l'on sait qu'en France le sillon pèse plus de 40% sur le prix des billets TGV, on peut facilement imaginer l'effet que cela aurait eu en France.

- **Même pas peur des concurrents**

C'est une erreur de croire que la concurrence sera honnête entre la SNCF et ses concurrents. Car l'Etat voudra favoriser les concurrents pour qu'ils s'implantent. Voilà pourquoi les trains Thello sont les seuls trains Corails a pouvoir se garer en gare de Lyon, là ou ceux de la SNCF, sont en gare de Bercy. La SNCF sera obligée de louer du matériel à nos concurrents, comme elle le fit avec ses locomotives au Fret. **Cette concurrence sera totalement inéquitable.**

- **La dette de la SNCF.**

Tous les systèmes ferroviaire mondiaux sont endettés, la France pas plus que les autres pays. La dette est de 50 milliards d'euros en GB système pourtant complétement libéralisé depuis 1994, de 20 milliards en Allemagne alors que l'Etat en a reprimé 35 en 1994, de 16 milliards d'euros au Pays-Bas, mais pour seulement 7.000 km de voies et 0 KM de LGV. **Donc la dette du système ferroviaire français n'est pas une anomalie, c'est même la norme dans le monde.** Par ailleurs lors du grenelle de l'environnement de 2008, l'éco-taxe devait servir a payer les 4 lignes a grandes vitesses construites. Cette éco taxe n'a jamais été mise en place ce qui a fait augmenter de façon importante la dette. **Il est donc particulièrement malhonnête de pointer maintenant le creusement du déficit du système ferroviaire, après avoir supprimé une partie de son financement.**

