

Budget annuel : 18 milliards d'euros

Impossible de trouver trace d'un tel chiffre. Il ne correspond à rien.

Rappel : un budget précise les objectifs en termes de charges et de dépenses.

Pour info : le chiffre d'affaires de la SNCF est de 15,5 milliards d'euros en 2004.

Subventions de l'État : 12 milliards d'euros

Là, c'est pire en matière de n'importe quoi ! Cherchons-les, ces subventions...

- L'État verse à la SNCF une compensation, au titre de la politique sociale nationale, pour l'application de tarifs sociaux fixés par l'Etat (familles nombreuses, veuves de guerre, militaires... qui ne paient pas le prix complet). C'est une obligation légale qui s'impose à la SNCF. Montant : 510 millions d'euros. Mais ce n'est pas une subvention, c'est la compensation d'un manque à gagner, imposé.
- Peut-être voulez-vous parler de la rémunération que la SNCF reçoit de la part des Régions ? Mais mauvaise pioche. Connex dans les transports, Suez ou Veolia pour l'eau, et toutes les entreprises du BTP... sont sûrement respectables à vos yeux parce qu'elles sont dans les affaires. Eh bien nous sommes exactement dans la même situation qu'elles : comme tout prestataire de service public, nous recevons une rémunération définie par contrat avec les régions (et le STIF en Ile-de-France) pour l'offre TER et Transilien : 1,9 milliard.
- Un exemple : si vos enfants utilisent le métro ou le bus pour aller à l'école, ils ne paient pas le vrai prix : en fait, la Région ou la Ville décident de leur faire payer moins et elles nous règlent la différence. Manque de chance, ce ne sont pas des subventions ! Ou, s'il y a subvention, le bénéficiaire c'est vous !
- On pourrait continuer comme cela avec tous les pseudo-chiffres... Mais voilà, **en fait, il n'y a plus de subventions à la SNCF...** Ou plutôt, si : pour 28 millions (et non 12 milliards !) liées aux emplois-jeunes, par exemple...

Dettes à financer : 2 milliards : en quoi, en euros ou en francs...

... de toute façon, le chiffre est faux.

En 1997, la dette de la SNCF qui restait à la SNCF après la création de RFF s'élevait à 7,5 milliards d'euros. Elle correspondait aux déficits d'exploitation antérieurs. Elle est aujourd'hui de **6,5 milliards d'euros**. Elle a donc **baissé**, de beaucoup ! Vous nous parlez du Crédit Lyonnais, sauf que la dette de RFF (qui s'élève à 27,6 milliards d'euros aujourd'hui, alors qu'elle était de 20,5 en 1997) correspond à des investissements d'infrastructure (essentiellement, les lignes nouvelles à grande vitesse... que tout le monde réclame). Ils ont été faits au nom de l'État pour le bénéfice (réel et reconnu) de toute la collectivité nationale et non par aventurisme dans l'univers du cinéma...

Vraiment trop gros pour passer

Beaucoup l'ont vu et ceux qui ne l'ont pas vu en ont entendu parler. Pour les rares qui ont été épargnés : au moment de la grève des UP Traction qui couvrent les RER B et D dans la région parisienne, un tract a circulé sur l'entreprise et les conditions de travail des agents, bourré de fautes tellement énormes que la diffamation et l'intention de nuire sont évidentes. Dans la presse écrite comme dans les radios, la plupart des journaux sérieux, ceux qui vérifient les

informations, ont vite repéré la manipulation et l'ont dénoncée comme telle. Et dans les médias qui se sont laissés abuser, les dirigeants de l'entreprise comme les leaders syndicaux sont allés rapidement et d'une même voix remettre les pendules à l'heure. Ce n'est pas la première fois que ce ramassis de bobards circule. Seulement, aujourd'hui, la diffusion par Internet lui assure une audience qu'il n'avait jamais eue : il existe bien dans le pays

des personnes qui ont envie de croire à ces sornettes. Il faut donc s'attendre à ce que ce tract ressurgisse demain, à la première polémique, quels que soient les démentis et les contre-démonstrations aujourd'hui apportés. Il ne faut pas laisser passer ces diffamations. Les lecteurs trouveront dans les tableaux ci-contre de quoi répondre et argumenter, avec les chiffres et les faits vrais. Cette double page peut s'afficher partout !

LES INFOS

Les vérités rétablies

Voici le tract qui circule sur Internet

Restez calmes en lisant ce qui suit : SNCF

Recettes annuelles : 9 milliards d'euros

Budget annuel : 18 milliards d'euros

Subvention annuelle de l'Etat : 12 milliards d'euros, soit un Crédit Lyonnais tous les deux ans avec nos impôts !

Financement des retraites : 14 milliards, toujours avec nos impôts

Dettes à financer : 2 milliards (SNCF + RFF, l'équivalent du CDR au Lyonnais)

Situation d'un conducteur de TGV :
=> **Salaire** : de 2 200 euros net en début de carrière (2 smic) à 3 200 € (4 880 € net conducteur TGV) en fin de carrière. => Plus :
- prime de fin d'année,
- prime de travail (restons calmes),
- prime de parcours,
- prime de TGV,
- prime de charbon (vous lisez bien),
- gratification de vacances (restons calmes),
- gratification annuelle d'exploitation,
- indemnités pour heures supplémentaires,
- allocation de déplacements (non imposable), etc.

Horaire de travail : 25 heures par semaine (vive les 35 heures)

Pour un conducteur TGV de 40 ans, le salaire net annuel toutes primes et avantages confondus s'élève à 75 000 € (source «La Vie du rail» 2002) (là, vous pleurez !!!)

Retraite à 50 ans (quand la France entière doit travailler jusqu'à 60 ans)

Soins : gratuits (sur leur temps de travail) auprès d'un des 15 900 établissements de soins agréés où ils sont couverts à... 100%

Attendez... ce n'est pas fini !!!

Autres privilèges : gratuité des transports pour les agents et leurs familles, C.E. très généreux, ET L'EMPLOI A VIE... ET ILS OSENT SE METTRE EN GREVE ET PRENDRE LES USAGERS (le mot client n'existe pas à la SNCF) EN OTAGE...

ET ON LAISSE FAIRE...

Encore quelques petites dernières pour vous achever ! Pour les sédentaires qui n'avaient droit à aucune prime, la SNCF leur a créé la «prime d'absence de prime» !!! (texto !)

La SNCF représente 1% des emplois en France mais ses salariés cumulent 20% des jours de grève effectués en France

Faites suivre ce message à un maximum de gens autour de vous qui empruntent la SNCF régulièrement pour ne plus jamais entendre à chaque grève un «usager» à la radio dire : «Ils ont sûrement raison de faire grève...»

lesinfos
le média journal

Recettes annuelles : 9 milliard s d'euros

Trop court, jeune homme ! Prenez votre calculette :

Pour 2004,

- 8,6 milliards d'euros proviennent directement des clients voyageurs et fret,
- à cela s'ajoutent 510 millions d'euros de compensations tarifaires nationales et régionales (cf plus bas),
- et 2,7 milliards qui correspondent à un contrat de prestation d'exploitation et d'entretien du réseau passé avec RFF et qui rémunère le travail des cheminots ; c'est un contrat de prestation comme tous les autres,
- et 900 millions de travaux pour RFF
- et 1,9 milliard dans le cadre de contrats de service public avec les Régions pour le TER (tout à fait analogues à ceux passés, par exemple, par Connex avec les collectivités locales pour les transports urbains),
- et 900 millions de recettes commerciales, hors transports,

Soit, pour 2004, 15,5 milliards d'euros de recettes correspondant à des services rendus, effectués et achetés

Financement des retraites : 14 milliards : en quoi, en euros ou en francs ?

Pas moins ? ou, pas plus ? Vous avez conscience des ordres de grandeur ?

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 vos impôts.** L'Etat, de son côté, verse à la Caisse de Retraite (et non pas à la SNCF) **2,37 milliards d'euros** pour compenser le fait que les 165 000 cheminots actifs ne peuvent pas, à eux seuls, payer la retraite de 320 000 anciens cheminots. C'est d'ailleurs un Règlement de la Communauté européenne (n°1192/69) de 1969 qui fait obligation aux états membres (tous les états membres !) de compenser le déficit démographique pour les régimes de retraite structurellement déficitaires des entreprises ferroviaires. Ce rééquilibrage existe dans d'autres professions qui ont plus de retraités que d'actifs (les mineurs ou les sidérurgistes, par exemple). Cela existe même au sein du régime général, mais comme vous ne le voyez pas, vous pensez qu'il n'existe pas ! En effet, les cotisations des actifs d'une profession en croissance (au hasard, les informaticiens), parce que plus nombreux, paieront en fait la retraite d'anciens d'une profession dont les actifs sont moins nombreux que ses propres retraités (toujours au hasard, les ouvriers du textile). C'est la solidarité nationale, mais noyée dans le régime général, on oublie de s'en souvenir ! Remarque : vous voyez à quel point l'entreprise s'est restructurée et modernisée pour passer de 450 000 cheminots à la Libération, 300 000 en 1970, à 165 000 aujourd'hui...

Salaire d'un conducteur TGV : 2200 euros net au début à 4880 euros en fin de carrière auxquels il faut ajouter des primes !

Alors là, on est en plein délire et désinformation primaire !

Le **salaire net mensuel** d'un conducteur s'échelonne de 1 500 à 1 800 euros au début, puis à 3 000 - 3 400 euros en fin de carrière. Dans tous les cas, PRIMES COMPRISES (dont la compensation pour horaires de nuit) ! On est loin des 75 000 euros net annuels claironnés. Au fait : la prime de charbon n'existe plus, depuis bien longtemps. Abandonnez Zola pour d'autres lectures ! Quant aux autres, elles sont soit banales car elles existent dans toutes les entreprises, soit joliment inventées.

Les **horaires de travail** ne sont pas de 25 heures par semaine, mais de 35 heures. Et, comme vous, ces horaires sont faits de multiples tâches : la conduite, bien sûr, mais aussi les vérifications techniques de sécurité, la préparation des engins, la formation continue (essentielle dans un métier de sécurité).

La **retraite à 50 ans**, elle ne concerne que les conducteurs. Pour le reste du personnel, c'est 55 ans, à la demande soit du salarié, soit de l'entreprise. Ça peut être plus par accord des deux, ce qui arrive assez souvent.

La **gratuité des soins** ? 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 ailleurs - y compris pour vous -, les complémentaires, ajoutées aux remboursements de base, permettent de couvrir à 100 % CERTAINES prestations. Un mythe s'écroule...

La **gratuité des transports** ? là, c'est un fantasme qui impose : les cheminots, et plus encore leurs familles, ont souvent une partie du billet à régler ! Ceci dit, de nombreuses professions donnent des avantages à leurs personnels sur leur production (les entreprises d'énergie, les constructeurs automobiles...).

Il n'existe pas de « prime d'absence de prime » pour les sédentaires, comme vous essayez de le faire croire. Celle-là, on ne nous l'avait jamais faite !

Puisque vous aimez les chiffres, en voici quelques-uns : • Progression du trafic Grandes Lignes depuis 1996 : + 26% (+ 70% pour le TGV) • Progression du trafic TER depuis 1996 : + 32% • Progression du trafic Transilien depuis 1996 : + 12% • Résultat courant semestriel fin juin 2005 : + 82 millions d'euros (4^e semestre bénéficiaire de suite).