



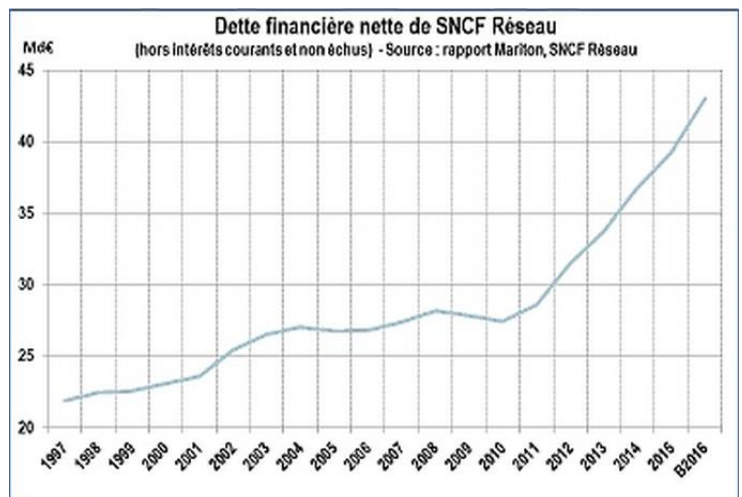
La situation économique de l'entreprise confirme l'échec de la réforme ferroviaire !

Depuis la mise en place de la réforme ferroviaire en août 2014, qui devait sauver le système ferroviaire, on constate au contraire une aggravation du niveau de la dette ferroviaire. En moins de trois années, celle-ci devrait encore augmenter de 10 Milliards €. Aggravée notamment par les frais financiers réclamés par les banques, ces derniers font automatiquement grimper la facture de 1,5 Mds € par an. De 27 Milliards en 2010, nous dépasserons les 50 Milliards en 2025 selon un rapport du gouvernement.

Le constat est sans appel. La réforme de 2014 est un échec !!! Le retour à un modèle intégré, structurellement moins coûteux, écologiquement responsable et socialement utile, est encore possible. Il est aujourd'hui indispensable pour l'entreprise et les cheminot-e-s de faire réaliser un audit précis de la dette ferroviaire afin de voir ce qui relève de l'Etat, de l'entreprise ... ou des banques, et d'agir pour que chacun prenne enfin ses responsabilités.

La direction impose toujours plus d'efforts aux cheminot-e-s, mais pour quoi faire ?

Restructurations, coupes sombres dans les effectifs, productivité... ne sont pas que des mots pour les agents SNCF, nous vivons cela au quotidien. Là où la pilule est dure à avaler, c'est que cette productivité n'est pas réalisée pour dégager des marges d'investissement, pour garantir un nombre d'emplois cheminots qui permettrait de faire face à nos missions de service public, voire de préparer l'ouverture à la concurrence.



Non, cette productivité-là, celle qui accable aujourd'hui les travailleurs du rail, elle est seulement recherchée pour payer les frais financiers de la dette, pour payer les décisions stupides de notre actionnaire unique ou pour financer les investissements des filiales, bien souvent non ferroviaire, du groupe.

Pour la Fédération SUD-Rail, il est temps que nos comptables de la direction financière et les cadres dirigeants descendent sur le terrain, pas seulement pour évaluer le coût ou les économies, mais pour prendre la mesure de la casse sociale et de la casse de l'outil industriel qu'ont créés leurs décisions. Aujourd'hui, sur le terrain, la majorité des établissements ne sont plus en mesure d'assurer leurs missions dans des conditions socialement acceptables et aucun cheminot de terrain (*toutes activités confondues*) n'est plus en capacité de se projeter dans l'avenir.

SUD-Rail revendique la reprise de la dette ferroviaire par l'Etat et propose donc la réalisation immédiate d'un audit indépendant qui ne pourra que confirmer notre analyse.

SUD-Rail revendique un bilan de la politique des transports pour le ferroviaire car il est temps de remettre le service public ferroviaire sur les rails !

Pour tenter de faire survivre SNCF Réseau et fuir leurs responsabilités, les dirigeants du directoire SNCF et le gouvernement étouffent SNCF Mobilités !

Comme le montre le dossier présenté lors du CC GPF du 11 Octobre, la mise en œuvre des dispositions préconisées par l'Etat dans sa loi de 2014, tel que le « coût complet » et présentées aujourd'hui comme la solution gouvernementale au règlement de la dette, ne va, au contraire, qu'augmenter de manière démesurée le coût déjà colossal des péages ferroviaires.

A en croire les chiffres fournis par la direction elle-même, le coût des péages représenterait rapidement plus de 50% du coût du transport ferroviaire. Cela mettra fin aux espoirs du redressement du Fret ferroviaire et empêchera un quelconque espoir de voir se concrétiser une politique ambitieuse de report vers le mode de transport le plus propre...

Ce sont donc les usagers/chargeurs, par une augmentation des péages ferroviaires ; Les territoires, par la disparition de nombreuses lignes et dessertes ; les travailleurs du rail, par une dégradation de leurs conditions d'emploi, qui continuent à payer la facture et à assumer la fuite en avant de la direction SNCF et de tous les gouvernements qui se succèdent.

Il est temps de prendre conscience que nos dirigeants, avec ceux qui défendent la réforme ferroviaire, nous emmènent, en pleine connaissance des choses, droit dans le mur !

Une pseudo-réforme qui a déjà coûté très cher !

Bien entendu, quand il s'agit de fournir la facture de la réforme, de la création du GPF et des 3 Epics, la direction se garde bien de répondre. Tout juste apprendra-t-on, en épluchant les documents, qu'en 2015, c'est au minimum 50 millions € qui y auront été engloutis et quand on interroge sur le surcoût récurrent annuel ... évidemment, SUD-Rail n'obtient pas de réponses !



Des départs volontaires qui interrogent !?

Concernant l'EPIC de Tête, la Fédération SUD-Rail a été surprise de constater que, pendant que l'on dépense plus de 5M€ pour provisionner le coût de 60 départs volontaires (*cela représente 83 000 € par départ*), la direction dépense également près de 8M€ en intérim...

Cherchez l'erreur !

L'emploi en berne en 2015, malgré des besoins criants !

Coté effectifs, 2015 ne dérogera pas à la règle ; la direction SNCF a supprimé près de 2500 emplois de cheminot-e-s. Pourtant, les besoins sont là, notamment coté Réseau où sur le terrain, même la direction reconnaît que l'effectif est insuffisant pour réaliser le travail demandé.

Malgré tout, le management de Réseau ne semble pas s'affoler. L'Equipement reste en retard d'embauche et de nombreux départs ne sont pas remplacés, avec à la clé, une explosion de la sous-traitance... mais pour nos patrons, cela ne semble pas poser de problèmes !

La Fédération SUD-Rail exige qu'en lieu et place d'un énième plan de performance visant à augmenter la productivité, il soit rapidement mis en place un plan d'embauche de grande ampleur visant à résorber le sous-effectif à l'Equipement.