

Comité Central d'Entreprise et Conseil d'Administration :

SUD-Rail vote contre le budget SNCF 2014

Le montant des péages versés à RFF augmente de 6,3%, et atteindra **3,68 milliards en 2014**, soit **+88% en 12 ans**. **Les gains de productivité** réalisés sur le dos des cheminot-es, mais aussi sur le niveau de sécurité et sur la qualité du service offert aux usagers, **sont largement absorbés par la hausse du coût des péages**.

Le budget prévoit une nouvelle baisse des effectifs, avec - 1 432 emplois budgétaires, ce qui signifiera au minimum 2 500 suppressions réelles entre fin 2013 et fin 2014) ; **en 10 ans, 20 000 emplois ont été détruits par la direction SNCF**. C'est toujours moins de possibilités d'emplois pour les jeunes. Les conditions de travail se détériorent : de moins en moins de cheminot-es produisent plus de recettes (+2,3%). En 2013, leur travail a permis de dégager 2,768 milliards d'€ de Marge Opérationnelle (différence entre recettes et dépenses courantes).

La direction SNCF supprime encore 10% des effectifs subsistants au Fret et fait mine de planifier une reprise du trafic fret, avec 19,1 milliards de tonnes-kilomètres (GTK). De 2012 à 2013, le trafic assuré par Fret SNCF est passé de 21,1 GTK à 18,9 GTK. En 2000, nous étions à 55 milliards de TK ! Depuis de nombreux « plans de sauvetage » sont passés par là...

Les effectifs diminuent aussi à SNCF Voyages, au Matériel, à la Traction et à la DCF.

Evolution des péages d'infrastructure versés par la SNCF à RFF (en milliards d'€ courants)	
Années	Montants
1996	0,00
1997	0,92
1998	0,95
1999	1,52
2000	1,56
2001	1,69
2002	1,95
2003	1,95
2004	2,24
2005	2,29
2006	2,40
2007	2,60
2008	2,88
2009	3,03
2010	3,12
2011	3,18
2012	3,34
2013 (estimé)	3,52
2014 (budget)	3,68

A l'Infra Maintenance/Travaux, les nombreux chantiers font encore monter le Chiffre d'Affaires de 2,5% tandis que l'augmentation des effectifs prévue en 2014 est loin de compenser les suppressions renouvelées depuis des années. La profonde dégradation des conditions de travail des agents de tous grades, va malheureusement se poursuivre ; **le renforcement de la sous-traitance**, pourtant déjà bien développée, est programmé. Pire, il est prévu « un **recours plus systématique à l'intérim** ». **Le travail de nuit, la mobilité géographique** seront encore le mode de gestion « normal » aux yeux de la direction.

Les travaux demandés par RFF augmentent de 7% par rapport à 2013, dont +25% de régénération en Ile-de-France. Illustration de l'état du réseau après des années de sous-investissement : en septembre 2013, il y avait 3433 kilomètres de ralentissement, le nombre s'accroît d'année en année : +73% depuis 2002.

Les dirigeant-es de Proximités veulent « **développer la polyvalence** » du personnel, tandis qu'à Fret on entend systématiser « **la poly-compétence** »... Tous déplorent « la hausse du coût moyen par agent », alors que c'est la **conséquence directe des contre-réformes sur les retraites de 2007 et 2010**, que ces mêmes dirigeant-es ont accompagné, voire appuqué.

Les dirigeant-es SNCF organisent la fin du Statut. Ils s'étaient fixé-es comme objectif en 2013 de réaliser 20% des embauches hors-statut, marquant ainsi une volonté politique de s'attaquer aux droits sociaux historiques des cheminot-es. Fin octobre, ce chiffre était de 26% ! **Promis, on ne touchera pas au Statut ... mais dans quelques années, plus personne n'y aura droit.**

Les dirigeant-es SNCF organisent la fin du Statut. Ils s'étaient fixé-es comme objectif en 2013 de réaliser 20% des embauches hors-statut, marquant ainsi une volonté politique de s'attaquer aux droits sociaux historiques des cheminot-es. Fin octobre, ce chiffre était de 26% ! **Promis, on ne touchera pas au Statut ... mais dans quelques années, plus personne n'y aura droit.**