



En 2017, je souhaite continuer à faire payer la facture de la réforme ferroviaire aux cheminots !



**2014, 2015 ...
4600 emplois supprimés !
2016,
Encore 1600 cheminots qui
disparaissent !**

Et il veut continuer en 2017 !

Avec des gains de productivité fixés aux alentours des 6% quelle que soit la filière ou l'activité, ce sont bel et bien les cheminots du terrain qui continuent de payer aujourd'hui les pots cassés d'une réforme ferroviaire qui ne règle rien et ne fait qu'aggraver la déliquescence du système ferroviaire.

Cette violence patronale dans les décisions, cette constance à faire porter l'ensemble des conséquences des décisions contestables voire schizo-phréniques du directoire SNCF ou du gouvernement sur les salariés, est devenu aujourd'hui totalement insupportable pour les cheminots du terrain !

Des gains de productivité dignes d'un Thénardier !

Plan de performance, économie « *de structure* », restructuration, casse des métiers, polyvalence, dérogation à la réglementation du travail, externalisation, sous-traitance... pour nos patrons, tous les moyens seront bons pour pressurer toujours un peu plus le cheminot en 2017. Ces messieurs qui nous dirigent oublient un peu vite le bilan d'années de course à la productivité ; en moins de dix ans, dans l'ex-SNCF, la productivité par agent a explosé de plus de 35%... quelles entreprises peuvent en dire autant ? Le constat est là, cette sueur versée depuis des années par les cheminots ne sert pas à améliorer les conditions de travail ou les salaires (*ou une année blanche semble encore s'annoncer !*) et encore moins le système ferroviaire. Non, aujourd'hui, toute cette sueur des travailleurs du rail ne sert qu'à financer les investissements dans les filiales routières et ferroviaires (*de voyageurs et de marchandises*), les intérêts de la dette de Réseau (*1,5 milliard€ par an*) ainsi qu'à d'éponger la facture des « *partenariats publics/privés* » sur les LGV Perpignan/Figueras et Tours/Bordeaux (*au minimum 100M€ par an*)...

Les « *analystes* » estiment que « *l'échec* » des négociations sociales de Juin représente un manque à gagner de 80M€ par an pour la SNCF (*on est peu de choses !*). C'est avant tout un piteux bilan pour les « *tops managers* » de notre entreprise !! Cela démontre également que seule une reprise légitime de la dette ferroviaire par l'Etat peut arrêter la descente aux enfers du service public ferroviaire de transport de voyageurs et de marchandises !! Encore faut-il avoir le courage « *Politique* » de le faire !!!

Alors que la direction vient d'annoncer un nouvel objectif de baisse des coûts hors production de 20% en 4 ans, soit le double du rythme actuel, la question des conséquences de ces décisions sur les cheminots, leur santé et leurs conditions de travail, leur motivation et leur évolution professionnelle est posée... mais reste sans réponse malgré des effets déjà visibles, notamment avec une hausse des arrêts maladie de plus de 10% par an depuis 2014... Pepy dirige et encaisse, les cheminots trinquent ; il est temps de mettre fin à cette spirale infernale qui nous mène droit vers une situation à la « Orange ».

Nos dirigeants et la tutelle le savent bien, c'est sans doute aussi pour cela qu'ils se refusent toujours à répondre à la Fédération SUD-Rail concernant les suicides dans l'entreprise !?

Une année noire pour SNCF Mobilités !



On refuse d'y croire tellement la violence sociale sous-jacente au budget 2017 présenté par la direction pour espérer le réaliser est importante... Après une année de casse sociale avec près de 2600 emplois supprimés à SNCF Mobilités en 2016, l'année 2017 s'annonce encore plus sombre.

Nous croyons peu, dans le contexte d'organisation de l'atrophie du service public ferroviaire, à ce volontarisme patronal affiché de développement des marchés. Qui peut croire, alors qu'il est en baisse depuis dix ans et qu'il y est encore prévu plus de 400 suppressions d'emplois corrélées avec des fermetures de lignes capillaires, à un rebond du Fret ferroviaire ? Qui peut croire à un rebond des TET, alors

que les trains de nuit viennent d'être abandonnés et que certaines lignes vont être « externalisées » aux AO régionales ?

Pour SUD-Rail, 2017 sera un budget de crise pour Mobilités, un budget qui marque l'échec de la réforme ferroviaire, un budget qui va faire souffrir les cheminots et le système ferroviaire.

Toutes les filières (*hormis la Traction*) sont touchées par des réductions drastiques d'effectifs, fermetures de guichets, déshumanisation des gares et des trains, suppressions de trains, postes non-tenus, polyvalence et déqualification, précarisation des emplois par l'usage abusif de salariés en CDD ou d'intérimaires, utilisation abusive des stagiaires, alternants et apprentis... voilà quels sont aujourd'hui les leviers de la stratégie patronale pour tenir des lignes budgétaires irréalisables.

SNCF Réseau : explosion de la sous-traitance !

Le volume des travaux de maintenance et de régénération à effectuer et surtout les non-décisions sur la dette vont creuser encore de 3 Milliards d'€ le niveau de celle-ci, post réforme ferroviaire de 2014, on peut faire le constat que celle-ci augmente de 3 Milliards d'€ par an. Les seuls frais financiers représentant près de 1,5 milliards d'€ par an... sans perspectives. La Fédération SUD-Rail revendique depuis longtemps la requalification de cette dette du ferroviaire en dette d'état !!

Coté emploi à Réseau, on voit bien que le niveau des recrutements prévus n'est pas à la hauteur des enjeux et que la préservation de la marge repose quasi-intégralement sur des gains de productivité sur la production, au titre d'un plan de performance plus que flou ! Et c'est bien l'explosion prévue de l'externalisation (*l'équivalent de 500 emplois*) qui vient prendre une part de plus en plus importante des budgets de travaux. Ce recours massif et renforcé à la sous-traitance ne profitant même pas à la capillarité du réseau, car on notera que les budgets sont principalement concentrés sur l'IDF et les lignes structurantes, au détriment des UIC 7 à 9, voire 5 à 6.

Et pour ceux qui seraient tentés de dire que l'accord de Juin n'a aucune conséquence, c'est bien côté Circulation que les premiers effets de la mise en place des nouveaux régimes de travail, validés par la CFDT et L'UNSA, sont d'ores et déjà visibles avec une baisse prévue de - 180 emplois en 2017.

SUD-Rail mesure les conséquences d'un budget 2017 mortifère et appelle les cheminots et leurs organisations qui ont combattu la réforme ferroviaire à s'unir pour que la direction reconnaisse l'échec de sa réforme et revienne sur ce budget d'austérité !