



# CHRONIQUE D'UNE RÉFORME NON FINANCÉE !

**L'élaboration et la présentation du budget prévisionnel 2016 de SNCF Réseau s'est déroulée dans un contexte de mise en œuvre de la réforme du système ferroviaire et de mise en place des nouvelles instances de gouvernance.**

La première présentation de ce budget prévisionnel au conseil d'administration de SNCF Réseau a eu lieu courant octobre 2015 et n'a que peu souffert de contestation.

Lors du 1er conseil d'administration post-élections des représentants du personnel, d'autres voix se sont exprimées sur un contenu budgétaire qui, malgré l'avis mitigé de l'ARAFER\*, n'avait pas été modifié. Contrairement à ce qui a pu être affiché dans les médias, l'ARAFER n'a pas rejeté le budget de Réseau mais a pointé les incertitudes de ce budget 2016, la non visibilité des économies annoncées lors du débat parlementaire sur la réforme ferroviaire, et surtout la non conclusion du contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau. Contrat qui doit fixer la trajectoire financière et stratégique de l'entreprise.

L'avis de l'ARAFER ainsi que le projet de budget confortent la CGT dans son analyse sur les conséquences de la réforme votée par la représentation nationale et dans les propositions formulées en matière de financement du système ferroviaire et des investissements.

Si ces questions ne sont pas posées et prises en compte d'une autre manière par la reprise de la dette par l'Etat ainsi que la recherche de sources de financements publics, les mesures annoncées dans le projet de budget seront pérennisées voire amplifiées d'années en années :

- **Evolution des effectifs déconnectée des besoins réels** pour assumer dans de bonnes conditions le volume de travaux sur le réseau.

Si le budget prévoit une augmentation en volume des effectifs de 350 unités sur le périmètre de SNCF Réseau, il est bon de préciser que ceux-ci seront principalement affectés à la partie Equipement (326).

- **Augmentation du recours à la sous traitance** représentant l'équivalent de 424 emplois. Alors que les sujets liés à l'utilisation massive de la sous traitance se heurtent à la sécurité des chantiers et des circulations, aux habilitations et qualifications des personnels des entreprises privées, aux retards dans le rendu des travaux,..., la direction décide de passer outre, voire à la vitesse supérieure.

\*ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.



- **Effort de productivité des personnels** équivalent à la suppression de 395 emplois. Ce qui rend caduc l'annonce d'augmentation des effectifs.
- **Hausse de l'endettement de SNCF Réseau** avec pour conséquence une hausse des frais financiers liés à la dette. Ces derniers représenteront en 2016 l'équivalent des besoins de financement du réseau soit 1,5Mds d'€.
- **Hausse du niveau des péages.** La principale ressource de SNCF Réseau réside dans les péages qu'elle facture aux opérateurs ferroviaires. Leur augmentation continue depuis la création de RFF en 1997 conduit les opérateurs à optimiser l'utilisation des sillons tant au niveau des matériels que des conditions d'utilisation des personnels.
- **Réorientation des investissements vers « le réseau structurant »** d'où une diminution de près de 30% par rapport au budget 2015 de la maintenance des lignes UIC 7 à 9.

**Contrairement aux propos colportés par la direction de SNCF Réseau, les administrateurs CGT ont voté CONTRE ce budget d'austérité.** Ils ont d'ailleurs été rejoints dans ce vote par d'autres administrateurs qui ont aussi refusé de valider ce projet de budget.

La CGT n'a cessé de le dire, cette réforme n'a rien réglé en matière d'organisation de la production, de gouvernance et surtout de financement du système ferroviaire. Celui-ci ne peut continuellement s'autofinancer par des mesures d'économies et de productivité au risque de dégrader fortement l'état du réseau, les conditions de circulation des usagers, des marchandises et les conditions de travail des agents.

**Sans intervention des cheminots, des usagers, des citoyens et des élus, ce sont des coupes sombres qui sont à craindre y compris sur la consistance du réseau pour préserver les intérêts privés au détriment du service public.**

**Il y a urgence à agir pour améliorer et développer le service public ferroviaire.**

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Fonction : .....

Grade : .....

Position de rémunération : .....

Etablissement : .....

Tél : .....

Email : .....



BULLETIN D'ADHESION

**Ne dites plus :  
« Que fait la CGT ? »  
FAITES-LA !**

Nom du secteur:.....Tél :.....

Syndicat :.....Tél :.....

Nom du contact :.....

Nom du syndiqué :.....