



**Communiqué des Administrateurs CGT
Des conseils de surveillance et d'administration de la SNCF**

SNCF : DYSFONCTIONNEMENTS, INCIDENTS... QUI PEUT ENCORE ÊTRE SURPRIS ?

Le mois de décembre 2017 a été à nouveau marqué par plusieurs incidents impactant fortement la circulation des trains dans les gares de Paris Montparnasse et Paris St Lazare. Ces incidents très médiatisés ne sont que la partie visible de l'iceberg.

Tous les jours, pourtant, les cheminot-e-s, quel que soit leur collègue et fonction, font leur maximum, dans des conditions bien souvent dégradées, pour assurer la production qui, au fil des ans et des politiques menées, s'est éloignée du niveau de qualité et de ponctualité qui faisait la réputation de la SNCF.

De restructurations en réorganisations, d'externalisations en renoncements, c'est aujourd'hui le cœur du ferroviaire, notre savoir-faire qui est touché.

Enfermée dans sa politique, la direction estime que ce n'est pas une question de moyens mais d'organisation et de processus. La mise en avant des programmes « Prisme », « Rob In » et autres « gestes qui sauvent » en atteste. Il ne s'agit que de palliatifs qui ne changent pas la problématique de fond.

Le sujet des moyens qu'ils soient humains, matériels ou financiers, est pourtant crucial et structurant, pour l'entreprise de service public qu'est la SNCF.

Depuis 2002 et la mise en œuvre du plan de productivité « STARTER », tous les budgets de la SNCF se sont ressemblés : contraction de la masse salariale (effectifs et salaires), augmentation de la productivité, développement de la sous-traitance, ...

Malgré cela, à chaque conseil d'administration, les représentants des différents ministères (transports, budget) et de l'Agence des Participations de l'Etat (APE) estimaient que les efforts faits par les cheminot-e-s n'étaient pas suffisants pour maintenir les ratios financiers à un niveau acceptable par les agences de notation. Ils exigeaient donc que la direction revoit sa copie ce qui se traduisait systématiquement par une aggravation des suppressions d'effectifs (en moyenne 500/an) et une baisse des investissements.

La mise en œuvre de la réforme du système ferroviaire de 2014 n'a rien changé dans le scénario qui continue à s'appliquer malgré les difficultés croissantes auxquelles sont confrontées les cheminot-e-s et les usagers.

Le budget 2018 en est malheureusement la preuve concrète !

Alors que la direction de SNCF Réseau prévoyait d'augmenter les effectifs de 131 unités (ce qui est déjà largement insuffisant au vu de la charge de travail), les ministères et l'APE ont exigé de la direction, pour respecter les sacro-saints ratios et indicateurs financiers, qu'elle revoit sa copie. Résultat : le niveau des effectifs sera, au mieux équivalent à 2017, alors que le volume de travaux est en constante augmentation.

**CONTACT
SERVICE PRESSE
COMMUNICATION**
Cédric ROBERT
Tél : 01 55 82 84 32
com@cheminotcgt.fr



Pour le budget de l'EPIC de tête, la facture des suppressions d'emploi s'alourdit de 30 soit un total de 252 sur un effectif global de 8685.

Quant à SNCF Mobilités, après 2065 suppressions en 2017, ce ne sont pas moins de 2056 qui sont inscrites au budget.

Dans ces conditions, comment la ministre Elisabeth BORNE peut-elle s'étonner du niveau d'incidents et de leurs conséquences sur les conditions de transports des usagers, sauf à penser que les représentants des ministères et de l'APE agissent depuis des années en toute autonomie !

La dégradation des conditions de transports des usagers et de travail des cheminot-e-s est la conséquence directe des politiques menées depuis des années et appliquées sans rechigner, voire devancées par la direction de l'entreprise.

Alors que la demande de transports respectueux de l'environnement, sûrs et permettant de répondre aux besoins sociaux est croissante, les citoyens, les usagers, les cheminot-e-s sont toujours dans l'attente d'une vision claire que la réforme de 2014 et les orientations libérales qui se dessinent n'apporteront jamais.

Si l'on veut retrouver un système ferroviaire sûr, ponctuel et fiable, l'Etat doit pleinement jouer son rôle !

En premier lieu, il doit solutionner le problème de la dette liée au financement des infrastructures qui pèse lourdement sur la SNCF. En second lieu, il doit fixer une feuille de route ambitieuse et claire à la direction, au travers de nouveaux moyens et de nouvelles orientations afin de construire, de manière durable, le service public ferroviaire du XXIème siècle dont notre pays a besoin !

