



Combattre l'austérité du budget 2011 de la SNCF

Le budget 2011 de la SNCF, présenté au Comité Central d'entreprise le 21 décembre 2010, privilégie une nouvelle fois la rentabilité et tourne le dos au service public.

Des moyens existent pour répondre aux revendications

Après une année 2009 déficitaire, l'année 2010 permettra à nouveau de payer un dividende de 50 Millions d'€ à l'Etat. Présenté comme celui du redressement par la Direction, ce budget marque une reprise de la croissance du chiffre d'affaires de +4 %, pour atteindre 33,6 Milliards d'€, la marge opérationnelle augmentera de + 30%.

Alors qu'elle a octroyé unilatéralement, avec l'appui de certaines organisations syndicales, 0,9% pour les salaires en 2010, entérinant une nouvelle perte de pouvoir d'achat, l'entreprise avait réellement les moyens de répondre aux revendications des cheminots. Il y a donc lieu d'exiger dès les négociations salariales de janvier une véritable augmentation générale des salaires permettant le rattrapage du pouvoir d'achat. Les cheminots doivent signer massivement la pétition unitaire.

La Direction développe les filiales...

En 2011, les filiales représentent 44,5% du CA du groupe, contre 28% en 2008. L'augmentation du chiffre d'affaires du groupe porte sur une augmentation de l'activité des filiales et à l'international.

... et le routier au dépend de l'entreprise publique ferroviaire SNCF.

Pour le Fret, le transport routier repart à la hausse, contrairement au ferroviaire. Le chiffre d'affaires des activités autres que ferroviaires de la branche SNCF GEODIS augmenterait de 394 M€. Quant à la part du ferroviaire, elle est portée par les filiales au détriment de Fret SNCF. Ainsi, le CA du pôle Transport Ferroviaire de Marchandise (regroupant Fret SNCF, VFLI, Naviland Cargo, et Captrain en Europe) augmenterait de 58M€, mais celui de Fret SNCF baisserait de 104M€ ! Fret SNCF ne transporterait plus que 22Gtk en 2011, un niveau historiquement bas. La propagande du gouvernement et de la SNCF sur les transports écologiques et le Grenelle de l'environnement est balayée d'un revers de main.

Une croissance déguisée pour l'Epic SNCF

Sur le périmètre de l'entreprise publique, la SNCF accroît essentiellement ses résultats par des hausses de tarifs et des revalorisations indicelles des conventions, et non sur un développement de l'offre. En revanche, elle mise sur une série d'hypothèses en trompe l'œil.

Elle intègre le conventionnement des trains d'équilibre du territoire de +210M€ (mais 175M€ sont à la charge de la SNCF) et estime que la hausse des tarifs voyageurs va lui rapporter 100M€, ignorant que celle-ci aura un impact sur la fréquentation des trains.

Elle parie sur une négociation favorable de la convention avec RFF qui lui ferait économiser 232M€. Elle affiche une reprise par RFF des surcoûts de la réforme des retraites de 2007 sur le périmètre de l'Infra de 100M€... mais cette somme réapparaît miraculeusement dans les péages à verser à RFF !

Enfin, elle fait un autre pari sur la prise en charge d'une partie du T2 (contribution sociale au financement des avantages spécifiques de retraite du régime spécial) par l'Etat à hauteur de 70M€. Ce que la CGT conteste.

Nul doute que la facture de ces incertitudes sera présentée quotidiennement aux cheminots.

Le niveau des péages impose le retour à l'unicité du système ferroviaire

La hausse des péages de +6% va lourdement peser sur l'activité Voyages qui doit faire face à des investissements lourds et se répercutera sur le prix du billet, voire la réduction de dessertes. Cette augmentation des péages traduit une nouvelle fois la nocivité de la réforme ferroviaire de 1997 et l'incurie de l'Etat qui refuse de prendre ses responsabilités sur la dette du système ferroviaire. Pour la CGT, il faut revenir à l'unicité du système ferroviaire en abrogeant les dispositions législatives ayant créé RFF.

L'emploi cheminot sacrifié pour payer la facture

A l'augmentation des péages s'ajoutent celles de la fiscalité (+4 %) et de l'énergie (+16% dont les effets de la loi NOME sur l'électricité). Les suppressions d'emplois et la vente de patrimoine serviront une fois de plus à compenser le désengagement et la politique anti sociale de l'Etat.

Sur l'emploi, avec 6 350 départs estimés et seulement 4 500 recrutements, soit 1 850 suppressions d'emplois, dont 1 540 au Fret, conséquence de la stratégie inefficace du schéma directeur de Blayau-Pepcy, les cheminots payent la facture.

La situation de Fret impacte les charges de travail du Matériel, dont l'emploi diminuerait de 200 cheminots, malgré les engagements de ré internalisation de charges de travail qui avaient été confiées au privé.

La Direction entend également réduire les effectifs dans la branche SNCF Voyages de - 453, en particulier avec le projet de suppression des guichets, ainsi qu'à l'Infra (- 100 et - 42 à la DCF) sous la pression de RFF.

Quant au niveau des recrutements, la CGT exige que la direction remplace intégralement, comme elle s'y était engagée, les 1 000 départs supplémentaires en 2010. Les embauches prévues et actées en 2010 doivent être réalisées le plus rapidement possible et s'ajouter à minima aux 4 500 embauches budgétées en 2011, déjà insuffisantes pour couvrir les départs prévisibles et les besoins du service public.

Dans chaque établissement, sur tous les chantiers, nous devons exiger l'embauche immédiate des recrutements actés en 2010 et combattre toute nouvelle suppression d'emploi.

Sur le plan des notations, la Direction SNCF entend, une fois encore, jouer sur la mobilité des agents et la modification des cadres d'organisation pour réduire le nombre de promotion en niveau et en qualification.

Le budget de la SNCF pour l'année 2011 se caractérise par un développement des filiales au détriment du service public et des cheminots. Il est en droite ligne du plan d'affaires 2015 axé uniquement sur la rentabilité financière.

La dégradation du réseau ferré (1 700 km de ralentissements par défaut d'entretien), et la hausse des incidents de circulation nécessite de changer cette politique. Alors que la période de froid a mis en avant la nécessité de services publics efficaces, la SNCF doit utiliser ses moyens pour assurer et développer un service public de qualité voyageurs et Fret. Elle doit garantir un haut niveau de sécurité des circulations avec des moyens matériels et des emplois de cheminots à statut, plutôt que privilégier les indicateurs financiers.

La CGT ne s'inscrit pas dans la logique du business. La mobilisation des cheminots est impérative pour changer la donne.

Le 41e congrès de la fédération CGT des cheminots a décidé de proposer une action nationale tous services en janvier 2011. Celle-ci doit être mise en débat avec les cheminots sur l'ensemble des chantiers.

Montreuil, le 20 décembre 2010