



Paris, le 13 décembre 2017

CCGPF - 13 décembre 2017

Monsieur le Président,

Le premier WE de décembre, l'incident de la gare Montparnasse a une fois de plus montré les limites et les insuffisances du système ferroviaire français. L'état et la saturation du réseau transforment chaque incident technique en un blocage complet d'un secteur et provoque le mécontentement des voyageurs et la vindicte des médias contre la SNCF et les Cheminots.

Cette situation, malheureusement répétitive, affiche la fragilité du réseau ferroviaire français. Nous savons, contrairement aux excès médiatiques, que ces pannes ne sont pas dues exclusivement à la vétusté des installations mais également à la qualité des travaux de modernisation. Au regard des nombreux travaux à venir, notamment en Ile de France, on peut légitimement penser que de telles situations peuvent se reproduire. Dès lors, il convient de s'interroger sur les capacités à réaliser ces travaux dans les meilleures conditions avec des cheminots formés et en nombre suffisant.

Il convient également d'anticiper au mieux ces situations perturbées avec un dispositif de délestage afin de permettre d'en limiter les conséquences, mais également la mise en œuvre d'un dispositif pertinent d'information aux voyageurs. A l'heure de l'information immédiate, il paraît impensable que des milliers de voyageurs se retrouvent dans une gare, ou un train, pendant des heures sans aucune information.

Une nouvelle fois, cette situation révèle la nécessité de rapprochement des services et d'un fonctionnement intégré favorisant la fluidité et la qualité des informations. La structuration verticale du management affiche ses limites, cela vient conforter nos craintes avec la multiplication des transporteurs en perspective de la généralisation de l'ouverture à la concurrence.

Les départs pour les vacances de Noël seront encore un moment sensible pour les transports, tout doit être mis en place pour que ces départs et retours redonnent une crédibilité au ferroviaire et aux cheminots.

Ces perturbations à répétition auront sans aucun doute un impact sur les conclusions de la mission SPINETTA en cours de finalisation.

Dans le cadre des assises de la mobilité, la mission spécifique sur le ferroviaire de M. Jean Cyril SPINETTA posera les bases du futur projet de loi sur la mobilité

annoncé pour le premier semestre 2018. L'UNSA-Ferroviaire a porté formellement sa contribution à ces travaux afin de préserver une vision pragmatique et sociale de l'avenir du ferroviaire. Cette loi intégrera les dispositions du quatrième paquet ferroviaire permettant, dans un premier temps, l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence, et sa généralisation par la suite.

La volonté du gouvernement est de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence en préservant les missions d'un service public performant.

C'est une belle ambition, louable, courageuse mais les moyens nécessaires seront-ils au rendez-vous ?

Devrons-nous nous contenter de vœux pieux et de commentaires élogieux pour une concurrence solution à tous les maux, alors qu'aucun retour d'expérience du Fret, depuis la libéralisation complète en 2006, n'est assumé au regard de l'effondrement des trafics et de la non concrétisation des promesses initiales de développement ?

Nous refusons de troquer tel ou tel élément de notre contrat social contre un hypothétique désendettement du système ferroviaire.

Cette dette n'est pas la dette des cheminots ! Elle n'est pas la dette de la SNCF ! Elle est la dette des pouvoirs successifs qui par manque de courage politique, par aveuglement, par leur incapacité à assumer des décisions ambitieuses ont contribué à plonger le système ferroviaire dans l'ornière que nous connaissons.

Les salariés du GPF ne seront pas les variables d'ajustement face à une stratégie de morcellement et d'inadaptation de ce que la réforme prévoyait, à savoir un ciment, un sentiment d'appartenance battu en brèche par des postures offertes aux vents contraires. Quid de la mission de l'EPIC de tête, quid de la Gestion RH et de la GPEC pour assurer la transversalité et l'utilisation de la diversité des compétences.

L'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires voyageurs et la perte du monopole de la SNCF en la matière, entraineront des négociations importantes pour traiter les conséquences sociales lourdes. En cas de perte de marché, il conviendra notamment de définir les conditions de transfert des salariés de l'entreprise historique à « statut » vers des entreprises à droit « privé ».

Pour l'application de ces nouvelles dispositions, l'UNSA ne saurait cautionner une réduction des droits sociaux acquis par les cheminots !

Dans cette même période, la mise en œuvre des ordonnances relatives à la loi travail va révolutionner le dialogue social dans l'Entreprise. Les Comités d'Etablissement, DP et CHSCT, tels que nous les pratiquons depuis 1982, vont fusionner dans une instance unique : le CSE (Comité Social et Economique).

Alors que l'agenda social 2018 s'annonce historiquement important, les capacités des organisations syndicales et l'expression des salariés pourraient sensiblement se réduire.

Pour l'UNSA, nous militerons pour maintenir un dialogue social de proximité. En effet, nous restons convaincus que l'écoute et la prise en compte des attentes des cheminots, l'information, la pédagogie au plus près des agents sont les meilleurs leviers pour accompagner les salariés face aux changements profonds qui se dessinent.

Les partenaires sociaux seront en responsabilité face à des échéances que nul ne peut encore ignorer, le législateur ayant laissé l'initiative à l'Entreprise et aux partenaires sociaux pour trouver la voie d'un accord d'entreprise.

Sans complaisance ni démagogie, l'UNSA intervient à tous les niveaux : Etablissements, Directions, Union des Transports Publics, Ministères afin de préserver les acquis et faire progresser le cadre social des cheminots.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, même si nous considérons que l'ouverture généralisée de la concurrence ferroviaire n'est pas la solution, nous réaffirmons nos engagements d'organisation syndicale responsable face aux négociations sociales qui se présentent. Force de proposition, écoute, volonté d'analyse, prospection, esprit critique et volonté de bâtir en assumant, pleinement, le rôle de chacun guident notre action.

Le projet de loi sur les mobilités, la convention collective ferroviaire, les accords d'entreprises programmés en 2018, poseront les fondations du ferroviaire à venir.

Pour l'UNSA des négociations équilibrées s'imposent. A défaut, dans une année d'élections professionnelles, le premier semestre 2018 pourrait bien être explosif !

Sans anticiper sur la présentation des budgets 2018, ni sur la Table ronde « agenda social » du 21 décembre, l'UNSA revendique de réelles négociations salariales pour 2018. Les discussions liées à l'augmentation de la CSG ont laborieusement abouti à la sauvegarde du pouvoir d'achat des cheminots contrairement aux salariés du régime général qui bénéficient des baisses de cotisations.

Selon les premiers éléments portés à notre connaissance, les résultats de 2017 sont au rendez-vous des efforts fournis par les cheminots.

Tant sur les négociations des accords intéressements que sur les négociations salariales, l'UNSA revendique d'ores et déjà un juste retour vers les cheminots suite aux efforts consentis par ces derniers.

Au regard du calendrier cité plus haut, une quatrième année de blocage des salaires serait une insulte aux cheminots.

En conclusion, nous considérons que cette époque charnière mérite une approche économique et sociale pour tracer la voie d'un GPF en phase avec son temps, respectueux de ses clients et de ses salariés.

En réponse aux interventions liminaires, M. Benjamin RAIGNEAU admet que les Cheminots et le GPF SNCF dans sa globalité sont systématiquement attaqués lors de perturbations telles que celles que l'on a connues à la gare Montparnasse. Il souligne que la Direction n'est pas dans une stratégie de division du corps social cheminots, bien au contraire, c'est une valeur qu'il convient de préserver.

Sur la mission de JC SPINETTA, cette dernière est en cours, les conclusions seront données mi-janvier à Madame la Ministre des Transports. La Direction a défendu sa vision du service public, le ferroviaire faisant partie d'un ensemble de modes de

déplacements. Il estime que de rester figer exclusivement sur le seul ferroviaire serait une erreur stratégique pour le Groupe.

Sur le financement, il partage que la dette historique de SNCF RESEAU n'est pas celle des cheminots. Le coût des péages reste une préoccupation majeure, qui ne favorise pas SNCF MOBILITES.

M. RAIGNEAU réfute le management « à la trique » évoqué par une OS stigmatisant l'encadrement, il estime que la qualité de vie au travail est considérée comme un levier de performance. Pour l'UNSA, ces attaques répétées contre l'encadrement est inadmissible.

Il affirme être très attentif au mouvement social dans une entreprise de nettoyage sous-traitante.

Il souligne l'importance de l'information aux voyageurs en cas de situation perturbée.

Sur les négociations salariales, il renvoie à l'agenda social 2018.

1) Information sur des expériences portant sur des outils digitaux de cartographie des compétences et de gestion des parcours professionnels

Monsieur le Président,

L'accroissement de la technologie de la digitalisation est une priorité soutenue par le Président Guillaume PEPY. Les applications de toutes natures fleurissent et changent notre quotidien. Adaptée au ferroviaire, cette technologie serait, selon les orientations du Président, un levier nécessaire de productivité du GPF. (pour ne pas dire : la solution miracle à tous nos maux !)

Ces nouvelles méthodes de travail vont bouleverser les règles et processus, nous considérons que ces évolutions nécessitent un accompagnement adapté, tant sur l'outil lui-même que sur le changement stratégique.

Sur la question à l'ordre du jour, l'UNSA estime que l'outil digital doit être librement utilisé par l'agent SNCF lui-même, qui est seul décideur. Aucune pression ne doit être exercée sur les agents pour les pousser à l'utiliser.

Chaque agent doit être seul décideur concernant les interlocuteurs avec lesquels il souhaite partager son profil de compétences, et les simulations de parcours professionnels possibles, communiquées par l'outil.

La définition des compétences et des moyens de les mesurer, doivent être mis à la disposition de chaque agent de façon simple.

De plus, les parcours professionnels proposés devront être transverses aux entités d'un même EPIC, mais également transverses à tout le GPF et s'ouvrir aux filiales du Groupe.

Par ailleurs, l'entretien professionnel, dissocié de l'entretien d'évaluation (EIA, etc.) doit bien constituer le moment privilégié pour l'agent afin d'obtenir des conseils avisés sur son avenir professionnel.

L'agent doit pouvoir garder un lien avec les conseillers carrière (ou éventuellement les conseillers des EIM), pour obtenir tous renseignements et accompagnements, afin de travailler à son, ou ses projets professionnels.

Enfin, l'outil devra être fiabilisé par l'insertion d'éléments de GPEC fiabilisés à au moins 3 ans glissants.

Nous attirons également l'attention sur les choix d'externalisation en favorisant l'utilisation des « start up » au détriment des services informatiques internes. Au-delà des pertes d'emplois, ce choix favorise la perte de la maîtrise de l'outil et la fuite de connaissances. Dans le milieu concurrentiel qui se dessine, la préservation des brevets est pour l'UNSA une garantie incontournable.

Merci de votre attention.

Selon Mme Valérie SAGNOL (en charge du dossier GPEC pour la SNCF), ces nouveaux outils permettront de soutenir le parcours professionnel des agents. Ils sont de nature à rapprocher les CV des agents et les emplois possibles. De nombreuses « start up » travaillent sur le développement d'algorithmes dans ce domaine. Face aux enjeux d'évolutions, une entreprise de la dimension du GPF doit comprendre ce que ces nouveaux outils peuvent proposer. Selon le DRH, cela n'enlèvera rien à ce qui est déjà en place.

Le cahier des charges respectera scrupuleusement la protection des données informatiques des agents selon les règles en vigueur.

Pour 2018, plusieurs expérimentations sont prévues.

Les objectifs : mettre en avant les compétences des agents, mieux outiller les RH et les gestionnaires de carrières.

Ce projet a toute son importance pour l'accompagnement des parcours professionnels. Il permet aussi de travailler sur la transversalité, les agents sont demandeurs d'être acteurs de leur propre parcours.

Chaque expérimentation (3) coûte environ 100.000€

2) Consultation sur les budgets prévisionnels 2018.

Monsieur le Président,

Vous nous consultez ce jour sur les budgets prévisionnels du CCGPF de l'année 2018, pour ce qui concerne donc SNCF Réseau, SNCF Mobilités et SNCF EPIC de tête. D'emblée, nous nous interrogeons sur la forme de cette présentation et sur la réelle volonté de l'Entreprise d'organiser un travail constructif avec l'instance du CCGPF et de ses élus.

Afin de mieux comprendre nous avons reçu dans un premier temps un projet de budget Réseau (version papier) daté du 19 octobre, destiné à une présentation au Conseil d'administration de Réseau. Une deuxième version datée du 28 novembre nous a été envoyée par mail il y a quelques jours. Nous notons également que la nouvelle version contient des différences avec la version présentée au CA. Pour Mobilités nous avons reçu une version numérique datée du 11 décembre. Nous sommes aujourd'hui le 13 décembre. Le 11 décembre s'est réunie la commission économique pendant laquelle les représentants de l'Entreprise ont commenté les alignements de chiffres au gré des questions. Pour l'UNSA, il est cependant dommageable à la bonne compréhension de ces budgets que le cabinet 3^E ne puisse prendre le temps d'argumenter le document d'étude compte tenu des délais. Aujourd'hui les élus autour de la table vont découvrir un bon nombre de documents. Nous ne souhaitons pas remettre en cause le travail des uns et des autres mais comment voulez-vous que notre organisation syndicale, et ce constat peut être partagé, puisse donner un avis éclairé et précis sur l'ensemble de ces documents lors de la consultation ?

Sur la forme utilisée, la délégation estime que nous sommes plus proche du « noir c'est noir » que de « je te promets ».

Sur le fond, avant de livrer ici quelques analyses sur les budgets, la délégation UNSA souhaite revenir un instant sur un sujet pour lequel nous nous sommes fréquemment exprimés. Durant tout le processus lié à la mise en œuvre de la loi portant réforme du ferroviaire, l'UNSA s'est inscrite dans une volonté constructive visant à imaginer et bâtir le ferroviaire du 21^{ème} siècle. La loi du 4 août 2014 marque irrémédiablement le début d'un nouveau cycle pour ce mode de transport en France. Nous considérons que le ferroviaire n'est pas un mode de transport obsolète, mais qu'il répond aux besoins de la nation et présente toutes les garanties en matière de sécurité, de service, d'efficacité, de qualité et surtout de préservation de l'environnement. Dans cet esprit, l'UNSA à toute légitimité pour peser sur les choix politiques et stratégiques en la matière.

Notre action syndicale porte principalement sur les salariés de la branche, nous considérons que les salariés sont les acteurs incontournables de l'indispensable revitalisation du secteur. Nous les plaçons toujours au cœur de nos réflexions.

Il y a un an, concernant le contrat stratégique cadrant les orientations du Groupe Public Ferroviaire, l'UNSA avait porté fort logiquement un regard particulier sur les aspects sociaux alors que le lien entre « cadre social » et « productivité » est marquant.

Aujourd'hui, le débat va s'accélérer notamment sur la question complexe du transfert des personnels en cas de perte de marchés, les déconvenues enregistrées lors de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire Fret nous font dire qu'il convient d'anticiper ce sujet plutôt que de le subir. Pour notre délégation, la réforme du ferroviaire confirme la notion « d'Etat stratège ». Elle doit donner de la visibilité au ferroviaire, via des contrats décennaux régulièrement actualisés avec l'Etat.

L'UNSA regrette cependant que certains aspects de la réforme aient été aseptisés dès le départ par l'absence de réel financement du système et dans l'attente d'un rapport de gestion de la dette historique.

Ensuite les conditions d'élaboration de cette stratégie de l'Etat ont rendu inquiets les salariés, surtout à la vue des budgets de l'année 2016 et 2017, même si l'année en cours devrait afficher une forte croissance du CA à SNCF Mobilités. Compte tenu justement de ces résultats presque inespérés, l'UNSA estime que les budgets prévisionnels manquent d'ambition et paraissent très insuffisants, sans prises en compte des attentes des salariés.

SNCF RESEAU

Concernant le budget de SNCF Réseau à proprement parler, l'UNSA note essentiellement les points suivants :

- une dette de 50 milliards d'euros, à comparer aux 77 milliards d'actifs,
- un écart favorable de la dette nette financière annoncé à 108 M€, dû principalement au décalage de la prise de participation dans le dossier « Charles de Gaulle Express », ce qui nous fait dire que l'on se contente de repousser le tas de sable,
- une progression des effectifs de 131 unités qui, lorsqu'on se penche sur les détails, révèle qu'en fait on déshabille Paul pour habiller Pierre, en réalisant une productivité de 436 postes sur l'exploitation pour couvrir les besoins explicites d'EOLE et Charles de Gaulle Express.

L'UNSA estime de toutes manières les effectifs très insuffisants dans le budget 2018 pour assurer les travaux à réaliser. La productivité et l'externalisation jouent à plein exposent à des incidents aux conséquences techniques et commerciales néfastes pour tout le GPF.

La Direction semble dire qu'il est difficile de recruter dans certains métiers particuliers. Certes, mais comment font alors les entreprises sous-traitantes pour accéder à ces compétences. Ce que nous savions faire hier, nous ne saurions plus l'organiser aujourd'hui ? En fait nous sommes devant une volonté de l'Entreprise de ne plus recruter à la SNCF pour privilégier les sous-traitants. Et à ce rythme agents à statut et installations ferroviaires vieillissent, mettant tout le système en danger. Nous souhaiterions savoir quelle est la pertinence économique globale de cette politique ? Moins 245 ED au budget 2018 permet à la Direction de remplir ses objectifs de décroissance des charges.

L'UNSA remarque également que, suite à la diminution du CICE et à l'augmentation du T2, il apparaît une élévation des charges de 46M€ et que la compensation de la

hausse de la CSG, pas intégralement compensée par l'Etat, amènera un différentiel en charge de 11M€, donc nécessairement une demande de productivité accrue.

Il faudra enfin compter sur les impacts inévitables à long terme suite aux décisions qui seront prises après les incidents du secteur Montparnasse.

Pour ces raisons essentiellement, l'UNSA reste pessimiste sur la capacité de SNCF à tenir le budget annoncé qui restera fortement dépendant des aléas de recettes sur les péages. Une augmentation de 3,8 % des péages, dictée par l'Arafer, reviendrait à mettre encore plus en difficulté le Fret Ferroviaire qui n'a pas besoin de cela en ce moment.

Concernant les projets CDG Epress et EOLE, la délégation UNSA souhaite connaître les montants alloués à ces projets, financés par SNCF Réseau.

SNCF MOBILITES

Concernant SNCF Mobilités, l'UNSA constate d'emblée qu'après 10 ans de stagnation et une année 2016 très difficile, le bilan de cet exercice promet d'être très satisfaisant avec quelque 10 millions de voyageurs supplémentaires.

Alors que selon vos estimations le Chiffre d'affaires du budget révisé 2017 est supérieur de 181 M€ au prévisionnel, que tous les compteurs pour « Voyages » sont au vert, vous nous présentez un budget, certes avec un Chiffre d'affaires encore en augmentation, mais surtout marqué par des efforts de productivité croissants. Le plan de performance se traduit par une prévision de baisse des effectifs de 2046 ED soit - 2,5 %, la continuité dans les réorganisations des établissements, la fermeture de services, l'absence de présence dans les gares, guichets et escales.

Les Directions d'activité font cependant des choix de transports différents avec des produits proposés différents ; on nous annonce une possible déconsolidation d'Ermewa et une envie de réinventer les processus de vente.

Les prix des péages dus à Réseau sont élevés et ce n'est certainement pas terminé. Que dire de Fret SNCF, malgré une légère hausse du chiffre d'affaires, avec une MOP qui reste toujours négative et qui ne présage pas un avenir serein pour le transport de Fret par fer.

Et l'indexation à la tonne pour Fret ne risque pas de permettre à cette activité de relever la tête.

En l'absence de Loi ou autres mesures qui impacteraient l'Entreprise, la Direction semble croire que l'année 2018 sera moins incertaine que les précédentes.

Le plan d'investissement de 1.255M€ atteint un niveau record.

EPIC SNCF

Le budget de l'EPIC SNCF pour 2018 appelle des remarques de l'UNSA, non seulement sur les éléments annoncés, mais surtout sur les implications directes ou indirectes que les chiffres pourront avoir pour l'EPIC et, surtout, ses agents.

Concernant la Sûreté par exemple, l'activité est attendue à la hausse (+6,4 % par rapport à 2017). Cela signifie-t-il que les effectifs vont augmenter dans les mêmes

proportions et, surtout, qu'ils permettront d'atteindre, en qualité, cette hausse attendue de l'activité sans dégrader les conditions de travail déjà difficiles des personnels ?

Soulignons ici l'option de l'Arafer nous imposant des tarifs Suresat inférieurs de 3 % à ceux de cette année alors même que ce service voit ses heures produites augmenter de 12 % en 2 ans.

Pour Optim'Services, les chantiers ne se comptent plus pour atteindre le sacrosaint objectif d'économies mais, selon la Direction, rien d'important n'est à signaler dans l'évolution des métiers. *Interface Salarié*, pour ne parler que de celui-ci, est qualifié dans le budget 2018 de « grand projet en rupture » alors que dans les CHSCT concernés, il n'est pas considéré comme significatif.

Il vise pourtant à une simplification des processus et démarches administratives avec une interface salariés déployée pour 100.000 agents...

Dans l'Action Sociale et les Services Médicaux, la mutualisation des postes support et la poursuite de l'optimisation des cabinets médicaux consiste-t-elle à autre chose qu'à entretenir la pénurie ou la dégradation de services et de soins dans certaines zones, pour justifier leur fermeture après un délai de plus en plus court, sous prétexte d'un manque d'activité ?

Les priorités affichées du budget sont l'innovation, la recherche et la poursuite du développement des Systèmes d'Information (e-SNCF) dont les investissements sont annoncés en hausse de 18M€. Mais que dire des multiples chantiers ouverts sur l'Immobilier, avec une rationalisation accrue des m2 et un projet majeur de reconstitution du capital autour de Novedis ? Que dire sur le Digital avec l'important projet « E.SNCF » et, plus globalement, dans tous les métiers de l'EPIC ?

En dresser la liste exhaustive devient impossible, tant elle évolue en permanence. Pas un service n'est épargné. Outre la question des effectifs en volume, la trajectoire de ces effectifs devra s'accompagner d'outillages de GPEC efficaces et d'optimisation des entrées (recrutements externes et mobilités internes). Ces évolutions rendent nécessaire un accompagnement RH et managérial accru. La Direction n'a jamais brillé dans ce domaine, 2018 sera-t-elle là aussi une année de rupture ?

Une question s'impose enfin : les effectifs de l'EPIC SNCF seront-ils en adéquation avec les besoins attendus en 2018 et les évolutions imposées à peu près partout ? Ou bien les agents vont-ils devoir, une fois encore, augmenter leur charge de travail déjà massive en contrepartie d'une 4^e année de hausse générale des salaires égale à zéro, en face de 4 années de productivité souhaitées par la Direction à moins 20 % ? Le bilan pour l'EPIC SNCF révèle les efforts demandés par la tutelle, les coupes de l'Arafer, l'externalisation des missions, la baisse des effectifs alors même que de nouvelles questions se posent autour de l'augmentation de la CSG. La trajectoire financière du groupe devra-t-elle être revue en 2018 ?

Enfin il est nécessaire de rappeler que, durant la campagne présidentielle, le candidat Macron défendait l'augmentation de la CSG pour financer une baisse des cotisations sociales, qui permettrait d'augmenter le pouvoir d'achat des salariés. La mise en œuvre de cette promesse de campagne est prévue le 1^{er} janvier.

Si cette mesure peut effectivement augmenter le salaire net d'une partie des salariés, certaines catégories de la population pourraient se retrouver perdantes si aucune

mesure de compensation n'est mise en œuvre. C'est le cas de certains retraités, des indépendants ou de la fonction publique. Mais aussi... des cheminots. Le Président de la République avait annoncé une hausse de salaire pour tous les salariés, mais il avait omis de dire que c'était "*sauf pour les cheminots et la fonction publique*".

Pour préparer la mise en place de cette hausse de la CSG et des impacts qu'elle aura sur le salaire net des cheminots, la Direction n'a accepté de ne parler que de la hausse de la CSG ; la hausse de la cotisation retraite de 0,27 % au 1^{er} janvier 2018 n'entrant pas dans ce cadre.

Pour l'ensemble des salariés, la hausse de la CSG est de 1,7 %, l'impact pour les agents au statut correspondant à 1,67 % du traitement, ceci pour tenir compte de l'absence de mutuelle obligatoire au regard de notre Caisse de Prévoyance, aux droits et qualité de services supérieurs.

L'Entreprise propose de verser une simple indemnité complémentaire de 0,83 % du salaire brut.

Après 3 années sans augmentation de salaires, c'est encore avec un pouvoir d'achat amoindri que nous entamons ce nouvel exercice, car l'Entreprise compense la hausse de la CSG en excluant la hausse des cotisations retraites. Ce n'est pas acceptable !

Compte tenu de tous les éléments développés, l'UNSA estime que la Direction ne transmet pas aux cheminots « l'envie d'avoir envie » et votera contre le budget 2018 présenté lors de la consultation.

Merci de votre attention

Budget 2018 : les chiffres clés

	2017		2018	écart	écart %
	Budget	Estimé			
EPIC SNCF					
CA M€		1655	1612	-43	-2,6%
effectifs		9768	9655	-113	-1,2%
SNCF MOBILITES					
CA M€	15373	15554	16078	524	3,4%
effectifs		82452	80407	-2045	-2,5%
dette (Mds€)		4,4	5	0,6	13,6%
MOP/CA	7%	9,30%	8,40%		
SNCF RESEAU					
CA M€	6439	6382	6528	146	2,3%
effectifs		53967	53967	0	0,0%
dette (Mds€)	48	47,6	50	2,4	5,0%
MOP/CA					

Faits marquants :**EPIC SNCF**

Pour l'EPIC SNCF, le solde est déficitaire de -16M€, il passerait à -80M€ en 2018.

La demande SURETE augmente de 6 % (12 % en 2 ans de volume) particulièrement sur TER.

Des enjeux importants dans les secteurs RH et Immobilier.

SNCF MOBILITES

L'année 2017 se caractérise par un net rebond des ses activités. Pour 2018 toutes les activités anticipent une progression moyenne des trafics de 6,5 million de voyageurs. (CA +3,4 %)

Cette croissance d'activité s'écrit dans une volonté de poursuite des efforts de productivité.

Poursuite des investissements en 2018, notamment dans le matériel roulant, les gares, les technicentres (1255M€).

Poursuite du plan de performance.

SNCF RESEAU

Priorité au réseau structurant en maintenance et en investissement.

Poursuite des projets de développement en IDF.

Préparation de l'ouverture à la concurrence notamment à travers une réforme tarifaire.

Réorganisation de l'organisation de la production par axes (NOUVEL'R).