

Désendettement du ferroviaire



Le Premier ministre valide
l'engagement ministériel du 1^{er} juin obtenu par l'UNSA



Paris, le 08 juin 2016

Boulet de la dette ferroviaire

Génèse d'un épineux dossier !



ACTE 1

Accumulée d'années en années, mise "sous le tapis" bien loin des caisses de l'État, afin de ne pas dépasser les critères de Maastricht, la dette ferroviaire SNCF contrairement à la DB en 1994, n'a jamais trouvée d'arbitrage fort ni d'épurement afin de soulager financièrement notre Entreprise. La définition de la trajectoire financière destinée à maîtriser l'évolution de la dette de SNCF Réseau est, dès lors, devenu un point structurant de la réforme ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire, par la négociation et de nombreux amendement déposés en 2014, a contribué à faire inscrire dans la loi éponyme, **tout un ensemble de règles relatives aux fondamentaux financiers et économiques du Groupe Public Ferroviaire SNCF :**

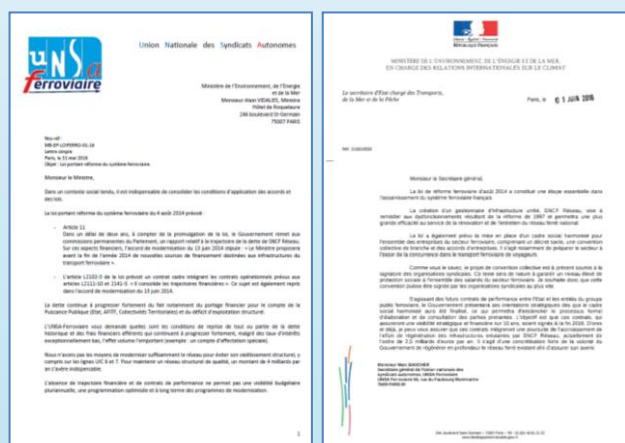
- **Contrats de performance pluriannuels :** l'État fixe des objectifs quantifiés au groupe public assortis d'engagements financiers.
- **La règle d'or :** Ce "garde fou" permet à SNCF Réseau de ne pas participer financièrement à des demandes de l'État ou régions, sur des investissements de développement lorsque le niveau du ratio dette nette / MOP dépasse un certain chiffre qui sera stipulé par décret.
- **Traitement de la dette :** un rapport devait être remis au Parlement relatif aux solutions mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire.

Force est de constater, malgré les multiples rappels et injonctions de l'UNSA-Ferroviaire, que depuis la promulgation de la loi en août 2014, l'État stratège était peu loquace et actif sur le sujet. Entre temps, Eurostat (institut européen d'études statistiques) requalifiait officiellement une partie de la dette SNCF en "dette d'État" sans effets décisionnels à ce jour, sans oublier que SNCF Réseau a dû passer une dépréciation de ses actif à hauteur de 10Mds€

ACTE 2

Alors que l'UNSA-Ferroviaire confirmait son préavis de grève national dès le 31 mai 2016, pour une CCN et un accord d'entreprise SNCF de hauts niveaux, un courrier est adressé au Secrétaire d'État aux transports concernant le traitement de la dette ferroviaire et la trajectoire financière de SNCF Réseau, afin de trouver réponses et actes forts, au regard des obligations de la loi portant réforme du ferroviaire.

L'UNSA reçoit le 1^{er} juin 2016 du Secrétaire d'État en charge des transports, un courrier d'engagements concernant le traitement de la dette ferroviaire, la trajectoire financière de SNCF Réseau, le niveau de renouvellement et le décret sacralisant la règle d'or relative aux investissements. (Cf. tract 02 06 16)

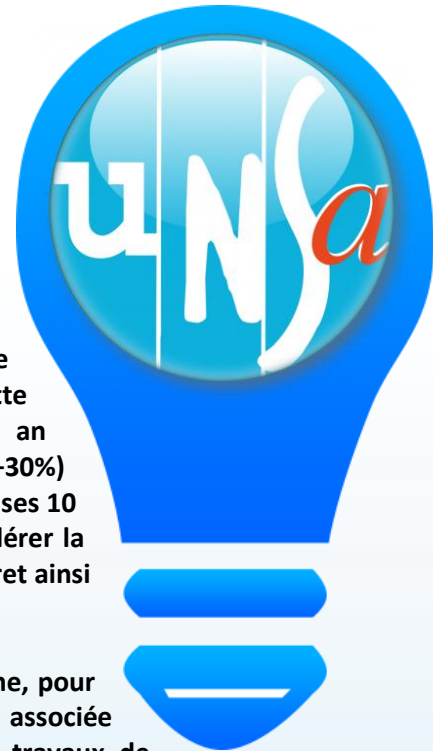


ACTE 3

Le Premier ministre M Valls, devant l'Assemblée nationale le 08 juin 2016, confirme les engagements obtenus par l'UNSA du Secrétaire d'État aux transports :

"L'État va accorder des soutiens financiers à la SNCF, 90M€ pour soutenir le Fret ferroviaire à travers une baisse des péages, 100 M€ supplémentaires seront versés par l'État en 2017 pour la rénovation du réseau ferroviaire : l'enveloppe est destinée à être portée à 3Mds€ par an d'ici 2020. L'État assumera par ailleurs "l'équilibre économique" des lignes Intercités, lourdement déficitaires. Un rapport gouvernemental sera publié en août 2016 concernant la décision sur une potentielle prise en charge de l'État d'une partie de la dette de SNCF Réseau. Les décisions seront traduites d'ici fin 2016 dans les contrats de performance"

Eclairage UNSA :



Lors de l'évaluation des actifs de SNCF Réseau, pour l'arrêté des comptes 2015, il a été acté que les ressources, tant financières qu'humaines et technologiques, sont affectées en priorité sur le réseau structurant. Le renouvellement des lignes UIC 7 à 9 n'est plus assuré, sauf si les régions prennent la responsabilité de le financer. Dans la dette de SNCF Réseau (40 Mds€ au total) 10 Mds€ sont toujours considérés comme dette d'Etat (au sens des critères du traité Européen de Maastricht). Or cette dette d'état est toujours dans les comptes de SNCF Réseau. Celle-ci coûte 350 M€ / an d'intérêts (sous taux très bas !). 350 M€, c'est 300 km de voies renouvelées par an (+30%) ou trois fois le budget annuel de modernisation des caténaires. Si l'État reprend ses 10 Mds€ de dette, c'est un grand bol d'air pour SNCF Réseau et l'on peut dès lors accélérer la régénération du réseau structurant et sauver une bonne partie des lignes capillaires Fret ainsi que du TER.

Il faut également donner à SNCF Réseau une visibilité sur ses ressources à long terme, pour qu'il ait la possibilité de planifier ses investissements à 5 et 10 ans et sa politique RH associée (GPEC). Cette perspective serait un gain énorme pour l'efficacité et le coût des travaux de régénération du réseau. C'est l'objectif du contrat de performance avec l'État qui doit être élaboré et conclu le plus rapidement possible. **Les priorités revendiquées de longue date par l'UNSA :**

- *Trouver des financements supplémentaires pour remettre à niveau le réseau,*
- *apporter une vision claire et objective de notre performance sans couvrir des rôles qui ne sont pas du ressort de SNCF et des injonctions contradictoires,*
- *obtenir une GPEC dynamique à SNCF Réseau, afin de renforcer les métiers sous tension M&T, DCF et I&P.*

L'UNSA-Ferroviaire prend acte des confirmations par le Premier ministre des engagements obtenus le 1^{er} juin 2016.

L'UNSA-Ferroviaire considère ces financements supplémentaires comme "un premier pas positif" vers une solution de désendettement progressif de notre Entreprise.

L'UNSA-Ferroviaire demande dès à présent des précisions quant à l'équilibre économique de l'exploitation des Intercités, jusqu'alors assuré à 94 % par des taxes prélevées sur la SNCF.

L'UNSA-Ferroviaire apportera ses éléments d'analyses et d'expertises dans le débat, et sera vigilante sur la déclinaison des mesures annoncées...

Conditions de travail

Protection sociale et santé

Chèques-vacances

Formation

Qualité de vie au Travail

Trajets PDE IKV

Métiers

Parentalité

Comités d'entreprise

Pouvoir d'achat

Titres-Restaurant

Logement

Salarié-e de la SNCF :
je veux un syndicat
autonome, je veux
un syndicat moderne
et utile,
je veux un syndicat
qui me renseigne,
je veux un syndicat
qui s'occupe de moi !!!

