

## En brandissant le statut des cheminots, Macron tend un piège

C'est sur insistance du gouvernement que la réforme du statut des cheminots est devenue prioritaire dans le rapport Spinetta. Un tel changement, qui permettrait à peine d'économiser entre 100 et 150 millions d'euros à un horizon de dix ans, ne résout en rien l'avenir de la SNCF. Mais l'objectif de l'Élysée est ailleurs : gagner une bataille politique, en ralliant à lui l'opinion publique. Les syndicats cheminots cherchent comment démonter le piège.

Comment sortir du piège tendu par le gouvernement ? À la sortie de la première réunion avec la secrétaire d'État chargée des transports, le 1<sup>er</sup> mars, les quatre principaux syndicats de la SNCF – CGT cheminots, CFDT cheminots, Unsa ferroviaire et Sud-Rail –, reçus un par un, faisaient tous le même constat : la négociation avec le gouvernement sur l'avenir de la SNCF et, plus largement, du transport ferroviaire s'annonce de façade.

*"Nous ne sommes pas du tout rassurés", déclarait le secrétaire général de la CGT cheminots, Laurent Brun, à la sortie de sa rencontre avec Élisabeth Borne, annonçant que son syndicat allait participer aux réunions "sans beaucoup d'illusions".*



Édouard Philippe et Élisabeth Borne lors de l'annonce de la réforme de la SNCF, le 26 février © DR

Tout ce que redoutaient les syndicats de cheminots est en train de se mettre en place : le gouvernement lance une réforme à grande vitesse de la SNCF. Après les annonces du premier ministre le 26 février, le gouvernement reprend le même procédé que celui testé pour la loi sur le travail : un saucissonnage des réunions entre les différentes parties prenantes où personne n'aura les mêmes informations, des rencontres vides de sens et de contenu pour donner l'illusion d'une négociation, un pouvoir qui saute toutes les étapes du débat démocratique et n'a envie d'écouter ni les salariés, ni les usagers, ni les élus locaux, ni même les parlementaires, et passe par les ordonnances. Le tout, bouclé en deux mois à peine

➤ voir notre article : [La méthode Macron : écouter mais ne pas entendre.](#)

Lors de la prochaine réunion du 7 mars au ministère des transports, la seule prévue avec l'ensemble des organisations syndicales pour fixer le calendrier des réunions, la CGT a l'intention de présenter ses propositions pour l'avenir de la SNCF.

Mais là encore, sans nourrir trop d'illusions, *tant tout semble écrit par avance.*

*"Aucune des propositions que nous avons avancées n'a été retenue dans le rapport Spinetta", relève l'un des porte-parole de la CGT cheminots.*

Le gouvernement semble vouloir réduire l'avenir du transport ferroviaire à celui du seul statut des cheminots, laissant aux Régions la charge de trancher plus tard le sort des petites lignes et de l'aménagement du territoire, repoussant aux calendes grecques le problème de la dette exorbitante de la SNCF et passant sous silence l'organisation du transport ferroviaire en France.

*"Le statut des cheminots est un faux problème. Mettre en avant ce sujet, c'est montrer les cheminots du doigt afin d'éviter un vrai débat sur le service public ferroviaire et la continuité territoriale", dénonce Éric Meyer, secrétaire de Sud-Rail.*

*"Les difficultés de l'entreprise ne peuvent se résumer au statut des cheminots, après des années de sous-investissement", surenchérit Laurent Berger, secrétaire général de la CFDT.*

*"Ce n'est pas les cheminots qui sont responsables de la dette de la SNCF, des retards, des accidents", poursuit Philippe Martinez, secrétaire général de la CGT.*

Même les rapporteurs de la mission Spinetta ne semblaient pas convaincus de l'urgence de s'attaquer au statut des cheminots. **Dans la lettre de mission** adressée par le premier ministre à Jean-Cyril Spinetta, en octobre, il n'est question que de l'adaptation de la SNCF à l'ouverture à la concurrence, de la dette et de sa soutenabilité financière. À aucun moment, le statut des cheminots n'est évoqué.

*"Pour les rapporteurs, ce n'était pas une priorité", explique un responsable de l'entreprise, très proche de rédacteurs du rapport Spinetta. "Il y a la dette, la concurrence. Et quant aux accords sociaux, le transfert des personnels à d'éventuels opérateurs exploitant les réseaux régionaux, la mobilité et la polyvalence des salariés dans l'entreprise sont des sujets bien plus importants pour la SNCF que le statut."*

Ce sont d'ailleurs ces sujets que le président de la SNCF, Guillaume Pepy, veut aborder dans son nouveau projet d'entreprise. Il risque d'être beaucoup question de la remise en cause du "dictionnaire des filières", qui établit précisément les définitions et les charges de tous les métiers de l'entreprise. Cette bible des métiers ne relève en rien du statut, mais d'un accord d'entreprise.

Pourtant, au fil des discussions avec le cabinet d'Élisabeth Borne, le statut est devenu la priorité qui devait ressortir du rapport Spinetta, selon nos informations. À plusieurs reprises, celui-ci est revenu avec insistance auprès des rédacteurs du rapport Spinetta sur le sujet : il fallait répondre aux grandes lignes fixées par le président, telles qu'il les a définies le 1<sup>er</sup> juillet, sans jamais en avoir parlé pendant sa campagne, semble-t-il. Interrogé sur les raisons qui l'ont amené à insister auprès de la mission Spinetta sur les changements de statut des cheminots, le cabinet d'Élisabeth Borne ne nous a pas répondu.

*"Pendant que l'on parle du statut, on ne parle pas du reste. Les Français seraient vent debout s'ils comprenaient la destruction du service public qui se profile, l'abandon de toute politique ferroviaire, de toute cohésion territoriale", s'indigne Béranger Cernon, conducteur sur la ligne D du RER, secrétaire général de la CGT cheminots Paris-gare de Lyon.*

"Le gouvernement a très bien compris l'intérêt politique qu'il y avait à tout focaliser sur le statut des cheminots", renchérit Bruno Poncet, membre du bureau fédéral de Sud-Rail.

"L'Élysée sait que l'opinion publique va être déterminante dans le dossier de la SNCF. C'est elle qui va arbitrer. Pour éviter de revivre les grèves de 1995, il doit la mettre de son côté. Et la seule façon pour le gouvernement de la mettre de son côté, c'est le statut", constate un connaisseur de l'entreprise.

## L'opinion publique en arbitre

Sans attendre, Emmanuel Macron a donné lui-même l'angle d'attaque et le top départ de la bataille médiatique.

"Je ne peux pas avoir d'un côté des agriculteurs qui n'ont pas de retraite et de l'autre, avoir un statut cheminot et ne pas le changer", a expliqué le président de la République lors de sa visite au Salon de l'agriculture, le 24 février.

La machine médiatique a tout de suite embrayé. Tous les "experts" patentés, qui avaient été beaucoup moins disert sur l'égalité sociale au moment de la suppression de l'ISF notamment, ont enchaîné : au nom de l'égalité, les cheminots doivent s'aligner sur la précarité du privé

► [lire à ce sujet l'excellente chronique de Samuel Gontier dans Télérama.](#)



Des sondages ont opportunément fleuri pour venir épauler le projet du gouvernement, avec des questions aussi neutres et aussi scientifiques que celles de l'institut Odoxa – relevées par [Arrêt sur images](#) – comme par exemple :

"Pensez-vous qu'il faut faire disparaître ce statut qui est un privilège qui n'a plus lieu d'être aujourd'hui ?"

"Jamais les cheminots n'ont été autant désignés à telle vindicte publique. Mais ce sont des gens qui travaillent, qui font marcher l'économie, qui paient leurs impôts", s'emporte un porte-parole de la CGT cheminots.

"Il faut nous faire comprendre, expliquer. Nous avons un vrai combat à mener auprès de l'opinion publique", ajoute Bruno Poncet, conscient de la nécessité de démonter les fantasmes véhiculés par le fameux statut.

À la SNCF, ce statut a un sigle : RH001. Il est lié à un décret publié en 1950. Il définit les conditions d'entrée, de rémunération et d'évolution de carrière, les congés (28 jours par an, plus 22 de RTT pour les personnels roulants), la mobilité, ainsi que l'assurance maladie et les retraites. 90 % des 150 000 salariés de la SNCF relèvent de ce statut.

Contrairement à ce qui est souvent affirmé, il n'y a plus de prime charbon ou d'escarbille pour les cheminots. La grille salariale, selon nos informations, évolue de 1 219 euros brut pour le premier

échelon des salariés à 4 584 euros brut pour des cadres en fin de carrière. Aux salaires s'ajoutent des primes de mobilité, d'astreinte. Cette grille n'intègre pas les salaires de hauts cadres dirigeants, à l'image de Florence Parly, directrice générale, qui avant de devenir ministre des armées avait touché 365 961 euros net pour les huit derniers mois de l'année 2016, soit 45 745 euros par mois

➤ [voir notre article.](#)

Selon la SNCF, plus de six cheminots sur dix touchent moins de 3 000 euros par mois. Pour le rapport Spinetta, la dérive des coûts salariaux est cependant trop importante, compte tenu des "évolutions automatiques des salaires". La masse salariale augmente, selon la SNCF, de 2,4 % par an, contre 2 % pour les entreprises de transport et 1,5 % pour les grandes entreprises.

Mais une partie de cette "inflation salariale" est notamment liée à l'allongement de la durée des carrières à la suite de la réforme des retraites. Officiellement, l'âge du départ en retraite n'a pas changé. Les conducteurs de train peuvent partir dès 52 ans et les autres à partir de 57 ans. Mais les conditions de départ, elles, ont été modifiées depuis la réforme de 2008. La durée de cotisation est passée de 37,5 années à 41,5 années et le taux de cotisation augmente, passant de 8,52 % de la rémunération en 2017 à 10,95 % d'ici à 2026. Pour avoir une retraite à taux plein, les cheminots partent de plus en plus tard. Comme ils sont en fin de carrière, les salaires sont plus élevés. La situation n'évoluera pas avec un éventuel changement de statut : le régime de retraite de la SNCF n'est pas concerné par la réforme actuelle. Son évolution devrait être discutée dans le cadre de la réforme des retraites, conduite par Jean-Paul Delevoye.

Parmi les "privilèges exorbitants" dénoncés par le gouvernement figure la garantie de l'emploi, censée être la source de toutes les rigidités. Depuis des années, la Cour des comptes critique aussi les "facilités de circulation", en d'autres termes les billets gratuits ou à prix réduits pour les cheminots et leur famille, sur les trains "non soumis à obligation de réservation". C'est-à-dire hors des TGV.

Ramener les cheminots dans le droit commun salarial peut-il être une réponse aux problèmes de la SNCF, comme le soutient le gouvernement ?

*"Changer le statut permettrait au mieux d'économiser entre 100 et 150 millions d'euros à un horizon de dix ans. Ce n'est pas à l'échelle des enjeux financiers de l'entreprise et du transport ferroviaire en France", reconnaît ce connaisseur du dossier, proche de la mission Spinetta.*

Pourtant, le gouvernement n'en démord pas.

*"Les tabous et les privilèges sont des sujets qu'il faut oser assumer de mettre sur la table", insiste Christophe Castaner, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement.*

Après la loi sur le travail, en finir avec le statut des cheminots serait assurément une fameuse victoire politique pour le gouvernement. Il s'affirmerait comme celui qui ose faire les changements, entreprendre "une réforme qui attend depuis 30 ans", comme le dit le ministre des finances, Bruno Le Maire. Pour ce succès d'image, il semble même être prêt à aller très loin, jusqu'à l'épreuve de force. À voir les déclarations de différents ministres, semblant exclure "une grève longue", les syndicats de la SNCF se demandent si le gouvernement ne souhaite pas les pousser à la faute et les amener justement à cette épreuve de force, dans l'espoir de les couper définitivement de l'opinion publique.

Même l'attitude de Guillaume Pepy leur semble sujette à caution. Le président de la SNCF a perdu beaucoup de ses soutiens depuis l'accident de Brétigny, en juillet 2013 : beaucoup de salariés lui reprochent de ne pas avoir démissionné lors de la plus grande catastrophe ferroviaire qui soit survenue à la SNCF depuis des décennies. Mais ces derniers temps, le fossé semble se creuser à vue d'œil. Voir le président de la SNCF s'aligner totalement sur les propos du gouvernement étonne les syndicats et les salariés.

*"Il est dans la provocation", affirme Bruno Poncet.*

*"Il a beaucoup changé. Ses années auprès de Martine Aubry sont très loin désormais. Il sait qu'il est en bout de course à la présidence de la SNCF. Il aurait voulu partir à Air France mais il n'a pas eu le poste. Partir au terme d'un conflit dur lui permettrait de quitter l'entreprise la tête haute, comme le président qui n'a pas fléchi face aux syndicats", analyse cyniquement un cadre de la SNCF.*

Face à ces multiples calculs, les syndicats de la SNCF réfléchissent aux moyens de desserrer le piège qui leur est tendu. Jeudi, les quatre syndicats représentatifs de la SNCF ont déposé une alerte sociale, la première étape du processus permettant d'appeler à la grève pour les cheminots, prévue à ce stade le 22 mars. L'intersyndicale s'est donné rendez-vous le 15 mars pour décider d'un **mouvement de grève**, au vu du résultat de la concertation avec le gouvernement et du contenu du projet d'habilitation des ordonnances. Avec un premier objectif : maintenir à tout prix l'unité entre les différents syndicats.

*"Parce que cette fois, c'est la survie de l'entreprise qui se joue", dit Bruno Poncet.*

## **Lire aussi**

- **Pour réformer la SNCF, une nouvelle loi à trop grande vitesse, Manuel Jardinaud**
- **En défense du service public, Laurent Mauduit**
- **Le rapport téléguidé pour justifier le démantèlement de la SNCF, martine orange**
- **Les revenus ahurissants de la ministre Florence Parly, Laurent Mauduit**