

Les cheminots dans le collimateur !

22 pages suffisent à la Cour des Comptes, au ministre et au président de la SNCF pour jeter l'opprobre sur les cheminots. Qui peut croire que ce rapport rendu public à quelques jours de l'annonce d'une nouvelle remise en cause des régimes de retraite soit un pur hasard ?

Il ne peut y avoir de titre plus explicite : « **La SNCF : Réformes sociales et rigidités de gestion** ». Souvent Force Ouvrière a été accusée, à tort, de dire et répéter que les directives européennes étaient la source essentielle des attaques que subissent les cheminots, le service public et les usagers ! Pourtant, la présentation est on ne peut plus claire...

En voici quelques extraits :

(Extrait...) Les ressources humaines de la SNCF conditionnent le succès de la réforme ferroviaire engagée en France en 1997 dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des réseaux ferrés en Europe. La gestion de ses personnels constitue en effet pour la SNCF un des principaux leviers de sa transformation interne et une des clés de son adaptation à un environnement de plus en plus concurrentiel.

Or, l'entreprise, en dépit de tentatives pour améliorer ses performances économiques et faire évoluer le cadre social de ses activités, est confrontée à des rigidités structurelles et réglementaires qui sont souvent des entraves au changement. En dépit d'avancées significatives pour faire évoluer tant son cadre réglementaire que son modèle social, la SNCF reste aujourd'hui soumise à des contraintes statutaires qui pèsent sur la productivité du travail, le régime de retraite des personnels et l'évolution des relations sociales au sein de l'entreprise.(...)

Les choses sont claires c'est le cadre statutaire (donc le statut) qu'il faut faire sauter et cela au nom de l'adaptation à l'environnement concurrentiel exigé par l'Europe de Bruxelles !

Les rigidités structurelles ne sont ni plus ni moins que l'entreprise publique intégrée.

Le texte se décompose en trois paragraphes, le temps de travail et la productivité, la réforme des retraites et les relations sociales.

Il est clairement notifié que la SNCF doit améliorer sa productivité et jouer sur le coût salarial et social de ses agents. En bon français remettre en cause les salaires et le statut, appelé ici pudiquement le coût social.

Il est établi clairement que le double des postes dû aux 35 heures a été supprimé, Force Ouvrière avait donc raison, à cette époque, d'expliquer que les 35H se faisaient sur le dos des cheminots, par l'augmentation de la productivité. Mais cela n'est pas encore suffisant puisqu'il est établi que la situation des agents de la SNCF serait plus favorable que celle des autres pays européens.

(Extrait...) Selon cette étude, commanditée par la SNCF, il en est ainsi pour la plupart des indicateurs : durée maximale journalière du travail effectif, amplitude de la journée de service, durée de repos journalier, durée hebdomadaire de travail, ou encore durée maximale de conduite ininterrompue. En dépit de ces évolutions ponctuelles, l'entreprise n'est pas parvenue à assouplir suffisamment un cadre social strictement réglementé (...)

Ces mots suffisent à eux-mêmes, il faut encore déréglementer davantage.

Il est distillé au passage une phrase assassine à l'encontre du fret : « *des écarts de productivité pouvant aller jusqu'à 30% en particulier dans le domaine du fret.* »

Venons en maintenant aux effectifs et rémunérations. La cour des comptes explique en long en large et en travers que la réforme des retraites (que nous appellerons, nous *contre-réforme* des retraites) a plombé la visibilité des effectifs. Voici ce que dit la cour des comptes :

(Extrait...) Cette situation s'explique par le ralentissement des départs en retraite. En effet, alors qu'avant la réforme, le départ de l'entreprise était systématique à 55 ans (ou 50 pour les conducteurs), depuis fin 2007, l'évolution du régime des retraites autorise les agents à poursuivre leur carrière plus longtemps. En conséquence, le nombre de départs en retraite a diminué notablement et ce phénomène, mal anticipé, a donné lieu à une réaction qui a tardé. L'écart entre départs en retraite et emba-

ches, qui était encore de 3 600 en 2005, est ainsi passé à 2 400 en 2006, puis 2 280 en 2007 et à moins de 1 100 en 2008. Il apparaît donc nécessaire que les plans de recrutement soient désormais mieux proportionnés aux départs effectifs à la retraite. La révision à la baisse (à hauteur de 1000 recrutements) des prévisions d'embauches pour 2009 (initialement prévues à 4500) marque enfin, avec un peu de retard, une prise de conscience du problème par l'entreprise (...)

C'est donc clair la contre réforme des retraites est fauteur de chômage et a un coût élevé pour l'entreprise car comme il est relevé plus loin :

(Extrait...) La relative maîtrise de ses charges de personnel par la SNCF pourrait toutefois ne pas se prolonger compte tenu de la décélération du rythme de diminution des effectifs en 2006 et 2007 et de l'arrêt des mises à la retraite d'office des agents atteignant l'âge de 55 ou 50 ans (...)

La contre réforme des retraites pèse sur les charges de l'entreprise, ce n'est pas nous qui le disons, mais la Cour des comptes :

(Extrait...) La réforme du régime spécial de retraite des agents de la SNCF, justifiée à l'échelle nationale par des préoccupations économiques et d'équité, est ainsi à l'origine d'un accroissement important des charges qui pèsent sur l'entreprise elle-même. Cette réforme débouche en effet sur une augmentation de ses charges de personnel, d'abord en raison d'une insuffisante maîtrise des flux d'effectifs dans la phase

d'installation du nouveau régime, ensuite du fait des surcoûts sociaux et salariaux, directs.

Ainsi, l'impact annuel de la réforme du régime des retraites sur les comptes de la SNCF est estimé à environ 380 M€ sur la période 2010-2030 (112 M€ dus aux mesures d'accompagnement et 265 M€ d'impact démographique) (...)

Concernant les relations sociales.

Outre le fait que cette partie est dédiée à une remise en cause systématique du droit de grève, la Cour pense que la loi sur le service minimum ne va pas encore assez loin :

(Extrait...) Par ailleurs, le phénomène des grèves tournantes ou de 59 minutes, tel qu'il s'est prolongé en 2008-2009, pendant plusieurs semaines, à Nice ou à Paris Saint-Lazare, a clairement montré les limites de la loi dont les

dispositions, comme la déclaration individuelle d'intention, la réaffectation des conducteurs, l'information obligatoire du public, se sont révélées inopérantes dans ce type de conflits. Ces grèves tournantes ou de 59 minutes ont provoqué l'exaspération des usagers et désorganisé profondément les trafics. Les réponses susceptibles d'être apportées à ces contournements de la loi méritent un examen approfondi (...)

Alors chacun est en droit de se poser la question suivante :

Pourquoi encore une contre réforme ?

La réponse est toute simple :

(Extrait...) Rapprochement du régime spécial de retraite avec le régime de la fonction publique (...)

Nous ajouterons que ce dernier se rapproche du régime général !!!

Encore une fois laissons parler la cour des comptes qui se soucie du vieillissement de la population cheminote :

(Extrait...) L'entreprise va donc enregistrer une déformation de sa pyramide des âges avec toutes les conséquences que cela entraîne sur les recrutements, déjà mentionnés, sur la gestion des carrières et emplois et sur les coûts salariaux et sociaux (...)

La cour des comptes s'attaque aussi aux augmentations de salaire dues à l'ancienneté (le GVT) :

(Extrait...) La dynamique des rémunérations à la SNCF mérite cependant attention dans la mesure où elle est principalement liée aux mesures automatiques liées à l'ancienneté (GVT - glissement vieillesse technicité positif) dont le coût oscille globalement autour de +2% par an en longue période (...)

Dans sa conclusion il est même inscrit :

(Extrait...) Mieux ajuster le volume des recrutements aux départs et aux possibilités de gain de productivité (...) Maitriser l'évolution de la masse salariale en veillant à limiter l'impact des mesures automatiques (...)

C'est donc clair moins d'embauches et moins d'ancienneté dans les notations !

Il transpire aussi dans ce rapport le fort attachement des cheminots à un des droits liés à leur statut :

les facilités de circulation.

Là aussi la culpabilisation est de règle :

Le rapport conclut :

(Extrait...) Un des enjeux les plus importants pour la SNCF est donc l'harmonisation de son cadre social avec celui de droit commun qui s'applique ou s'appliquera, en France et en Europe, aux autres entreprises de transport ferroviaire. La productivité du travail s'est par ailleurs trop peu améliorée à la SNCF dans les cinq dernières années. En dépit d'une baisse tendancielle des effectifs, la masse salariale et les charges liées aux rémunérations restent globalement élevées. Malgré des évolutions positives, les performances de l'entreprise souffrent d'une organisation du travail insuffisamment rationalisée, avec un nombre d'heures réellement ouvrées inférieur aux ratios

ailleurs constatés. Le coût moyen par agent au sein de l'entreprise non seulement reste relativement élevé, mais est fortement orienté à la hausse au cours des dernières années. S'agissant du temps de travail et des rémunérations, la SNCF devrait s'engager dans la voie de mesures plus individualisées et incitatives en commençant par généraliser « le compte épargne temps ». Compte tenu de la fin des mises à la retraite d'office et de l'impact de la réforme des retraites sur les effectifs ainsi que sur les rémunérations et charges sociales, il apparaît indispensable que l'entreprise parvienne à une plus juste maîtrise des charges de personnel (...)

(Extrait...) Les facilités de circulation concernent 843 217 cheminots, retraités, conjoints, enfants et veufs. En outre, les ascendants bénéficient d'avantages spécifiques.

Par ailleurs la question se pose de la réintégration de ces facilités comme avantage en nature dans la base de calcul des cotisations sociales, ce qui justifie une enquête en cours de l'URSSAF sur ce point. Enfin, le sujet de la mention dans les comptes ou en annexe du bilan de la SNCF de ces « droits de tirage » peut être soulevé. Ainsi le dossier des facilités de circulation, rapidement refermé, mérite d'être reconsidéré (...)

Et voilà, la boucle est bouclée. Productivité, notations à l'ancienneté en diminution, alignement sur les autres pays européens et sur le privé. Telles sont les recommandations de cette cour. Mais pour tout cela il faut passer par des partenaires sociaux et c'est donc aux représentants qu'il est fait appel :

(Extrait...) La mise en œuvre récente de réformes sociales au sein de l'établissement public, qu'il s'agisse en particulier des retraites, de la représentativité syndicale, de la continuité du service public et du dialogue social plaide pour une évolution du modèle social de l'entreprise et incite à accorder désormais une plus grande place à la négociation collective et à la contractualisation par rapport aux pratiques actuelles de réglementation et de normalisation statutaire (...)

La cour des comptes ne se trompe pas en mettant sur le même pied d'égalité, la contre réforme des retraites, la loi sur la représentativité, le service minimum.

Nous reviendrons si besoin est, sur l'attitude de la direction au sujet de ce rapport, mais force est de constater que l'Union européenne décide, les gouvernements appliquent avec ses serviteurs zélés que sont la direction de la SNCF et les représentants !