

SNCF.

La manœuvre doit également permettre de sortir du « piège d'une

Les élus locaux et les usagers peuvent souffler. Le gouvernement ne s'attaquera pas aux petites lignes,

des petites lignes et approuve la suppression du statut des cheminots.

Thomas MOYSAN.

Sondage Oc
les 21 et 22

Ce qui se cache derrière le big-bang du ferroviaire

Repères

Pourquoi le gouvernement veut-il réformer la SNCF ?

A priori, en raison d'une dette abyssale. Elle est supportée essentiellement par SNCF Réseau (à hauteur de 45 milliards). C'est l'un des deux établissements publics du groupe. Il est chargé de construire et d'entretenir les voies, les caténaires, la signalisation... L'autre établissement, SNCF Mobilités, fait rouler les trains.

D'où provient la dette ?

D'un enthousiasme sans réserve pour la construction de TGV. « **Les premières lignes, Paris-Lyon ou Paris-Lille, ont bénéficié d'une forte fréquentation**, analyse François Écalte, ancien magistrat à la Cour des comptes, auteur en 2008 du rapport « Le ferroviaire, une stratégie incertaine ». **Les lignes suivantes ont enregistré des trafics moindres. Comme leur construction a coûté très cher, le réseau classique a été mal entretenu. Et plus on attend, plus sa rénovation est chère.** »

Qu'en est-il aujourd'hui ?

La dette continue de se creuser.



Le Premier ministre Édouard Philippe.

Chaque année, la SNCF doit emprunter trois milliards d'euros pour boucler son budget. Sans compter les trois milliards que l'État injecte afin d'équilibrer le régime de retraite des cheminots.

Que compte faire le gouvernement ?

Ses intentions restent floues en matière de réduction des coûts. « **La fermeture des lignes très peu fréquentées aurait permis à court terme d'économiser 1,7 milliard par an**, dit François Écalte. **Mais le gouvernement ne semble pas avoir retenu cette mesure, sous la pression des élus locaux.** » Le gouvernement

reste aussi très prudent sur le transfert à l'État de la dette de la SNCF.

Et la fin du statut de cheminot ?

Si la mesure est entérinée, ses effets ne se feront sentir qu'à très long terme. Aujourd'hui, la majorité des cheminots (150 000 actifs et 260 000 retraités) bénéficient d'un régime spécial de retraite. Depuis 2017, l'âge minimal de départ à la retraite est progressivement relevé. Il atteindra 57 ans (pour les sédentaires) et 52 ans (pour les conducteurs) d'ici à 2024. Cela reste néanmoins plus avantageux que pour d'autres catégories de salariés.

C'est pourquoi le gouvernement envisage de faire entrer les nouveaux embauchés dans le régime général de la Sécurité sociale. « **Le statut spécifique des cheminots disparaîtrait donc dans quarante ans, quand les derniers agents concernés auront pris leur retraite.** »

Du très long terme donc... Mais une première étape vers la fusion des vingt-cinq régimes spéciaux de retraite en un système unique. Derrière le big-bang du ferroviaire, se dissimule la première étape de la réforme des retraites qu'Emmanuel Macron compte lancer en 2019.

Jacques SAYAGH.

Le risco

Analyse

Les syndicats vernement c donnances, **jeur** ».

La CGT, l' se retrouver discuter. La pose d'ores **conductible** La CGT, qu **hauteur** », e **doute un m** plier le gouv

Alors, faut majeur, cor seau ferrovi paralysé pei gouvernem Mais il mise mental : la c trois ans.

Tout d'abr reste, certai perdu du te plus de 46 élections p que l'Unsa 10 % à près force ont dc cial est moi but des anr jours de grè