



GRÈVES, RETRAITES, SUBVENTIONS... LE SCANDALE DES CHEMINOTS

*Salaires en hausse, voyages gratuits,
logements à prix d'ami, retraite précoce...
Alors que la menace des grèves plane sur les fêtes
de fin d'année, enquête sur les nombreux
et gros « petits plus » des cheminots de la SNCF.*

Par Ghislain de Montalembert

Y aura-t-il des trains à Noël ? Ce pourrait être le titre d'un mauvais feuilleton télévisé servi tous les ans à l'approche des fêtes de fin d'année ; ou une invitation à voyager dans l'absurdistan ferroviaire français... La question est sur toutes les lèvres, au menu de presque tous les repas de famille. Comme chaque fois, les syndicats de cheminots prendront-ils les usagers de la SNCF (15 millions de voyageurs chaque jour) en otage, espérant obtenir des réponses à leurs revendications protéiformes : un moratoire contre le démantèlement de Fret SNCF, plus de douceur dans les modalités de l'ouverture à la concurrence des lignes régionales, davantage de générosité en matière de revalorisations salariales... ? La grève du 21 novembre, peu suivie, n'était sans doute qu'un

premier tour de chauffe. À moins d'un accord de dernière minute, le mouvement social devrait prendre du souffle à compter du mercredi 11 décembre, date à partir de laquelle la CGT-cheminots, l'Unsa-ferroviaire, Sud-rail et la CFDT-cheminots ont annoncé, dans un communiqué commun, une grève illimitée et reconductible par période de 24 heures. Le bras de fer, si c'est la voie choisie, promet d'être tendu... et l'addition salée.

LE PRIX DES GRÈVES

Chaque jour de grève coûte en effet plus de 20 millions d'euros à la SNCF. Soit plus de la moitié du prix d'une rame TGV neuve (35 millions d'euros). Que d'investissements partis en fumée, alors que la SNCF n'a pas connu une seule année sans mouvement social depuis soixante-dix-sept ans ! Encore dans toutes les mémoires, les 27 jours de grève de décembre 2019 →



Chaque jour de grève coûte 20 millions d'euros à la SNCF, soit plus de la moitié du prix d'une rame TGV neuve.

contre la première réforme des retraites d'Emmanuel Macron ont engendré un manque à gagner, en termes de chiffre d'affaires, d'environ 690 millions d'euros pour l'entreprise ferroviaire (près de 20 TGV !). Le coût de la grève de Noël 2022 ? De l'ordre 100 millions d'euros (3 TGV...). Et à chaque fois, que dire des conséquences dramatiques du blocage des transports pour les entreprises mises subitement à l'arrêt ; de la galère des millions de salariés qui ne peuvent aller travailler ou sont contraints de jongler entre les solutions de rechange, quand elles existent... Chaque jour de grève dans les transports occasionne une perte pour l'économie française de l'ordre de 300 millions d'euros par jour.

DES RETRAITES À 3,3 MILLIARDS

Mais même lorsque les cheminots ne font pas grève, la SNCF coûte cher aux contribuables. Et même de plus en plus cher, comme l'a démontré l'institut Fipeco : de 13,7 milliards d'euros en 2016 (rapport Spinetta, février 2018), le coût de la SNCF pour les contribuables (ménages et entreprises) est passé à 18,5 milliards en 2021 puis à 20 milliards en 2022. « Tous les pays

20 milliards d'euros : c'est le coût annuel de la SNCF à la charge des contribuables français

ont mis en place des systèmes d'aides de l'État ou des collectivités locales aux transports ferroviaires, reconnaît François Ecalte, conseiller maître honoraire à la Cour des comptes et fondateur de Fipeco. *Mais force est de constater qu'en France, on en fait plus qu'ailleurs ! Sur un chiffre d'affaires de 41,4 milliards d'euros en 2022, dont 49 % pour les activités ferroviaires, les versements des administrations publiques en représentaient près de la moitié.* » Parmi les sommes à la charge des contribuables figurent notamment les « subventions » aux coûts de fonctionnement de la SNCF, à hauteur de 10,1 milliards d'euros. « Il s'agit par exemple des sommes versées par les régions à la SNCF pour faire rouler les TER... », explique François Ecalte. *La SNCF considère qu'il s'agit de*

ventes de services qu'elle intègre dans son chiffre d'affaires, mais finalement, c'est bien le contribuable qui paye, le prix du billet de TER ne couvrant qu'une faible partie du coût du trajet effectué. » À cela s'ajoutent 6,2 milliards d'euros de subventions d'investissement reçus par l'entreprise (subventions des régions pour l'achat de matériels roulants, aides à la régénération du réseau vieillissant...), mais aussi les intérêts de la dette de la SNCF supportés par l'État, celui-ci s'étant engagé à reprendre 25 milliards d'euros de la dette de SNCF Réseau (en charge du réseau ferroviaire français) dans le cadre de la loi de finances de 2020 et 10 milliards d'euros dans celle de 2022. Ce qui n'empêche pas l'entreprise ferroviaire d'afficher encore un endettement en or massif : 24 milliards d'euros à fin 2023. Bien que la SNCF réalise des bénéfices depuis trois ans (1,3 milliard d'euros en 2023), il lui faudra plusieurs années dans le vert pour éponger ses dettes par ses propres moyens. Et ce n'est pas tout : chaque année, l'État verse une subvention d'équilibre de 3,3 milliards d'euros à la Caisse de prévoyance et de retraite du



La Commission européenne reproche à l'État d'avoir versé 5,3 milliards d'euros d'aides à Fret SNCF entre 2007 et 2019. Le 1^{er} janvier, l'entité doit renaître sous la forme de deux sociétés, Hexafret et Technis. Mais quels seront les droits sociaux de leurs salariés ? s'inquiètent les syndicats.

personnel de la SNCF, en charge du régime spécial de retraite des cheminots. Beaucoup pensaient celui-ci disparu à la faveur de la réforme des retraites ; il n'en est rien ! Certes, la loi de 2018 a prévu que les recrutements de cheminots au statut cessent le 1^{er} janvier 2020 pour faire place à des embauches sous contrat de droit privé. Mais cette mesure n'aura de conséquences que pour les nouveaux embauchés. Tous les autres ne sont pas concernés par le recul de l'âge légal de départ à la retraite et vont continuer de partir à la retraite entre 54 et 59 ans, comme avant, creusant toujours un peu plus le déficit abyssal du régime.

300 EUROS PAR FRANÇAIS

Ils partiront même dans de meilleures conditions que leurs aînés, alors que la direction de la SNCF a accordé en avril 2024 à ses agents la possibilité d'être payés sans travailler jusqu'à 18 mois avant leur retraite (contre 12 mois dans le système préexistant) avec à la clé une rémunération plus confortable (100 % de leur ancienne rémunération pendant 15 mois, 75 % après ; contre 60 % auparavant) ! La réforme du régime spécial des

Une prime exceptionnelle de 95 euros par jour versée à 50 000 cheminots pendant les JO

cheminots ? C'est un pas en avant, deux en arrière...

« Les Jeux olympiques approchant, il fallait bien faire des concessions pour garantir la paix sociale durant cette période où le monde avait les yeux rivés sur l'Hexagone, ironise Benoît Perrin, directeur de l'association Contribuables associés. L'État verse pourtant déjà chaque année 18 000 euros par retraité de la SNCF et finance 60 % du coût de la retraite des cheminots. Le problème, ajoute-t-il, c'est qu'à chaque fois que les syndicats font grève ou menacent de le faire, ils obtiennent quelque chose. Constituant une sorte d'État dans l'État, ils ne servent, sous couvert de la défense de l'intérêt général, que leurs propres intérêts. Les privilégiés qu'ils entendent défendre contre vents et marées ne sont plus supportables.

insiste Benoît Perrin. Chaque Français – bébé, actif ou retraité – fait chaque année un chèque de 300 euros à la SNCF, même sans jamais prendre le train. À l'heure où la France doit se serrer la ceinture pour éviter la faillite budgétaire, entendre les cheminots réclamer toujours plus d'avantages a quelque chose d'indécent. On a de plus en plus l'impression que les syndicalistes qui les représentent vivent dans un monde parallèle ; comme si, dans leur tête, nous étions encore à la période des Trente glorieuses, rêvant d'une fuite en avant vers toujours plus d'avantages acquis. »

Quel salarié du secteur privé, confronté à la rigueur salariale et à la menace des plans sociaux, ne serait pas estomaqué en apprenant qu'entre 2022 et 2024, la rémunération moyenne des 278 600 collaborateurs de la SNCF a progressé de 17 %, et même de 21 % pour les premiers niveaux de salaires, soit nettement plus que l'inflation cumulée de 13 % constatée durant ces deux années post-Covid ? Dans nombre d'entreprises privées, cette hausse des prix vertigineuse – il faut bien en convenir – n'a pas été compensée d'un iota... Et l'on ne parle pas des extras versés au personnel de la

SNCF, à l'instar de la prime JO, une gratification exceptionnelle de 95 euros par jour (avec un plafond de 1 900 euros) versée à 50 000 cheminots ayant travaillé du 22 juillet au 8 septembre, la période des Jeux olympiques et paralympiques (JOP). Pour apaiser la colère des cheminots, la direction de la SNCF a l'habitude de sortir son carnet de chèques. Elle vient d'ailleurs de proposer une augmentation globale des salaires de + 2,2 % pour 2025, soit 0,7 point de plus que l'inflation, projetée à 1,5 %. Une proposition plutôt généreuse. Mais évitera-t-elle aux usagers le calvaire des grèves de Noël ? La rémunération ne constitue qu'une partie des avantages attachés au statut des cheminots. Comme l'a rappelé la Cour des comptes dans un rapport sur *La gestion des ressources humaines du groupe public ferroviaire* (2019), outre « la perspective d'une progression régulière de leur rémunération » et « la sécurité de l'emploi », ces derniers bénéficient d'« une retraite plus précoce qu'ailleurs » et d'« un calcul de la pension fondé sur la dernière rémunération ». Comme dans la fonction publique, la retraite d'un cheminot est égale, au moment de sa liquidation, à 75 % (à taux plein) de son salaire pendant ses six derniers mois d'activité ; dans le secteur privé, ce sont les 25 meilleures années qui sont prises en compte dans le calcul de la pension de retraite, ce qui est moins intéressant.

LES FACILITÉS DES CHEMINOTS

Autre « petit plus » dont bénéficient les cheminots : une médecine de ville quasiment gratuite proposée, dans le cadre d'un régime spécial de Sécurité sociale, dans une centaine de cabinets médicaux, cinq laboratoires et trois centres d'imagerie médicale. Ou encore une allocation familiale supplémentaire non soumise à l'impôt sur le revenu et à la CSG, qui vient s'ajouter aux prestations sociales de droit commun. Elle peut atteindre 330 euros pour un troisième enfant. Les « facilités de circulation », comme dit pudiquement la SNCF, constituent également un avantage précieux pour les salariés de la SNCF et leur famille, surtout à l'heure où les prix des billets de train ont tendance à s'envoler, notamment ceux des TGV. Il peut s'agir de tarifs



Pour François Ecalte, fondateur de Fipeco, les avantages sociaux des cheminots représentent 10 % de la masse salariale.

Une médecine de ville quasiment gratuite, des billets de train offerts pour les agents et leurs proches...

préférentiels (exemple : 20 euros pour un aller-retour en TGV Paris-Lyon pour un adulte en seconde classe) ; voire de billets totalement gratuits proposés aux agents et à leurs proches. « Les facilités de circulation sur le réseau SNCF : quel bel avantage pour aller partout en France et même au-delà. Profiter pleinement des trajets pour aller en vacances et y arriver sans être fatiguée, quelle chance ! » témoigne Tiffany, responsable Pôle clients, sur le site de l'entreprise à la rubrique « Travailler chez SNCF ». « Le fait de bénéficier de réductions sur le prix des produits d'une entreprise dans laquelle un agent est salarié est une pratique assez courante. Mais la particularité du GPF (Groupe public ferroviaire, NDLR) tient au périmètre des ayants droit et au niveau de la réduction. À ce titre, le GPF fournit un avantage qui apparaît excessif », relève la Cour des comptes. Ainsi, les salariés de la SNCF, de même que les retraités, bénéficient de la gratuité de circulation sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Leurs enfants et conjoints (notion étendue aux concubins et partenaires de Pacs) se voient proposer pour leur part huit « cases gratuites » par an (une case gratuite permet d'obtenir la gratuité sur tout voyage réalisé à partir de la date inscrite dans la case jusqu'au surlendemain midi, ce qui autorise par exemple un aller-retour gratuit sur un

week-end) et de 90 % de réduction sur les voyages suivants. Enfin, les ascendants (parents et grands-parents) de l'agent, mais aussi de son conjoint (les beaux-parents de l'agent, donc !) ont droit à quatre cases gratuites par an. Cela finit par faire du monde. En 2017, le nombre de bénéficiaires du système était de 1,3 million (en hausse de 20 % par rapport à 2011) dont seulement 467 733 (35 % du total) étaient des agents en activité ou leurs ayants droit directs (conjoint, enfants). L'ensemble de ces facilités de circulation représente pour la SNCF une perte de chiffre d'affaires de 220 millions d'euros, pointe la Cour des comptes. Et curieusement, ces avantages en nature, en l'absence d'un dispositif de suivi individuel, ne font l'objet d'aucune déclaration, tant par la SNCF que par ses agents, au titre de l'impôt sur le revenu. Soit une perte annuelle de recette fiscale pour l'État que les sages de la rue Cambon estiment à 10 millions d'euros.

250 000 PERSONNES LOGÉES

Vous ne voulez toujours pas travailler à la SNCF ? Peut-être serez-vous sensible aux généreuses aides au logement proposées par l'entreprise à ses agents. « Les offres logement sont nombreuses. L'accompagnement est efficace et les logements sont vraiment très corrects », témoigne, là encore sur le site du groupe, Jean-Yves, pilote programme productivité et innovation. « J'ai bénéficié il y a quelques années d'un logement du parc immobilier SNCF. Cela m'a vraiment aidé au moment où j'en avais besoin », renchérit Carine, formatrice. Au total, la filiale logement de la SNCF (Immobilier des chemins de fer - ICF) gère un parc de 100 000 logements répartis sur l'ensemble du territoire. Ils sont proposés à loyers modérés, intermédiaires ou libres (90 % sont des logements sociaux). « Ce sont près de 250 000 personnes qui sont logées et accompagnées par le groupe dont 38 % d'entre eux sont des agents de la SNCF actifs ou à la retraite », précise la Cour des comptes, s'interrogeant notamment sur la forte proportion de retraités cheminots (19,9 %) au sein du parc locatif social appartenant à l'ICF. Notez que l'aide de la SNCF va bien au-delà de la

simple offre de logements. Outre le cautionnement des prêts immobiliers et une aide sur quittance pour les salariés en difficulté financière, plusieurs dispositifs avantageux ont ainsi été mis en place en faveur des nouveaux embauchés en Île-de-France et dans certaines grandes villes, notamment une aide financière mensuelle proposée pendant quatre ans, calculée selon le montant des revenus du foyer.

LE DÉFI DE LA PRODUCTIVITÉ

Tous ces avantages proposés aux cheminots de la SNCF ont un coût, que François Ecalles évalue à environ 10% de la masse salariale brute (hors politique d'aide au logement mais en incluant les contributions aux Comités d'entreprise et les œuvres sociales gérées directement par la SNCF). Sans parler du coût de l'absentéisme (19 jours par agent et par an, dont 13 jours pour raison de santé, contre 6 jours d'absence maladie dans les services de l'État – hors enseignants, 11 jours dans les collectivités locales et 9 jours dans le secteur privé). Sans oublier également une durée de travail qui reste moindre : 1 409 heures par an pour les conducteurs SNCF, de 1 568 à 1 589 heures pour les personnels sédentaires contre 1 708 heures dans le privé. « Il y a un vrai problème d'efficacité à la SNCF, estime François Ecalles. Mais il n'y a pas que le statut qui pose problème. En 2008, un rapport de la Cour des comptes sur lequel j'avais travaillé avait identifié un énorme chantier de modernisation et de mécanisation des aiguillages. À l'époque – mais c'est encore le cas aujourd'hui –, nombre d'entre eux étaient quasi centenaires, manœuvrés à la main ou à partir de postes électriques non reliés entre eux. La SNCF avait le projet de rationaliser tout cela, autour de cinq ou six centres commandant à distance tous les aiguillages du territoire, avec à la clé les gains que l'on imagine en termes de productivité et de sécurité. Seul problème : le projet avait pour conséquence de réduire les effectifs des aiguilleurs de moitié. C'est sans doute l'ultime raison pour laquelle, au rythme auquel il avance, il ne devrait pas aboutir avant une trentaine d'années... » ■

Ghislain de Montalembert

LE PATRIMOINE CONFORTABLE DU CE

Estimé à près de 125 millions d'euros, le patrimoine du Comité d'entreprise de la SNCF est considérable, même s'il est mal géré et peu entretenu.

Roger* est salarié de la SNCF depuis une quinzaine d'années. Père de trois enfants, il se dit satisfait des services du comité de cette entreprise publique qui emploie au sein du groupe 278 600 personnes. « Les propositions varient en fonction des régions dont on dépend et elles sont assez inégales, explique Roger. Certains ont des offres très avantageuses. Pour ma part, je profite, dès que je le peux, des séjours proposés dans les villages vacances. Ça ne marche pas à tous les coups car la demande est très importante. Mais, avec trois enfants, je me rends compte de la différence. Je débourse deux fois moins d'argent pour les séjours avec activités comprises. Il y a des terrains de tennis, des piscines, des bibliothèques. Ce n'est pas toujours le grand luxe, mais c'est sympa et pour le prix ça tient la route ». Les offres de séjours sont effectivement très variées et plus que correctes. Le comité d'entreprise des cinq sociétés du groupe SNCF, appelé Instance

Communautaire depuis 2019, compte parmi les cinq plus importants et plus riches de France. Ce puissant comité d'entreprise gère un budget de 89 millions d'euros et possède de nombreuses propriétés réparties dans tout le pays. Ainsi, le château du Vernay, situé à Challuy dans la Nièvre, est-il utilisé essentiellement pour des activités destinées aux enfants des cheminots. Le lieu dispose d'un vaste parc privé dans un environnement boisé, quatre courts de tennis, une piscine et un terrain de basket. L'Instance possède également le château de La Bachasse. Cet édifice datant du XIX^e siècle, bâti sur un domaine de 8 hectares, est destiné à accueillir les salariés pour des séjours champêtres. En Normandie, le château d'Ecalles-Alix, datant du XVII^e siècle, fait aussi partie intégrante du patrimoine du CE. L'organisme est aussi l'heureux propriétaire de 13 villages vacances et d'une cinquantaine de centres enfance-jeunesse pour des

séjours à la mer, à la montagne ou à la campagne. Hendaye, Calvi, Saint Raphaël, Étretat, etc., les destinations sont riches de diversités et d'activités. Ce patrimoine immobilier solide s'élève à près de 125 millions d'euros. Mais la gestion, parfois opaque, a été signalée dans le dernier rapport de la Cour des comptes. Les conseillers de cette institution soulignent le mauvais état de certains de ces biens – dont le château d'Ecalles-Alix, « infesté par la méréule ». Ils insistent dans leur rapport sur l'existence de contrats d'entretien et de travaux souvent largement au-dessus des prix du marché, insistant sur le fait que l'Instance communautaire choisit, pour la réalisation des travaux, des entreprises sans réelle mise en concurrence. « De fait, on constate le recours, pour nombre de sites, à une seule et même entreprise, ce qui n'est pas une bonne gestion et génère des surcoûts élevés. »

Nadjet Cherigui

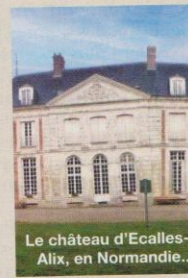
* Le prénom a été modifié.



Le château de la Bachasse, dans le Rhône.



Le château du Vernay, dans la Nièvre.



Le château d'Ecalles-Alix, en Normandie..