

UNSA FERROVIAIRE

# LES DOSSIERS *sous la loupe*



Paris, mars 2018

## *Spécial*

### REFORME DU FERROVIAIRE



**L'UNSA-Ferroviaire analyse la réforme  
que le Gouvernement entend imposer  
et décrypte les éléments évoqués**

# Introduction

## POINT DE VUE DE L'UNSA-FERROVIAIRE SUR LA FOIRE AUX QUESTIONS/REPONSES DE L'ENTREPRISE

En date du 5 mars, le deuxième volet des « questions/ réponses » lié à la réforme du ferroviaire, rédigé et publié par la Direction de l'Entreprise, est adressé aux agents sur leur boîte mail professionnelle.

Vous aurez remarqué que le titre est mis au pluriel. Pour ne pas vous tromper, l'Entreprise évoque bien « Réformes 2018 Ferroviaires ». Cette précision a le mérite d'être exacte : **il ne s'agit pas qu'une seule réforme mais de plusieurs.**

Autant réformer en profondeur, **quitte à écrire des contradictions**, l'essentiel étant de rassurer les salariés sur leur avenir et les évolutions à venir !

Il faut reconnaître que de nombreux sujets sont évoqués au « questions/réponses n°2 ». Sauf que le silence sur les questions sociales baigne dans un grand vide. C'est peut-être la traduction de l'évolution en la matière. **L'UNSA-Ferroviaire** est critique, estime que la confiance, de mise dans tout le document, mérite **de notre point de vue quelques explications et interprétations complémentaires.**

## Volet Emploi

### LE STATUT ET LA RETRAITE : PAGE N°1

L'Entreprise énumère enfin le contenu du Statut et distingue ce dernier **des avantages** liés au recrutement d'un salarié au Cadre Permanent.

Le statut des relations collectives est bien composé de 12 chapitres. Les avantages liés au statut sont bien l'affiliation au **régime spécial d'assurance maladie** et au **régime spécial de retraite** ainsi que **les facilités de circulation**. Donc, ôtez de votre esprit la confusion ou l'amalgame entre le Statut et les avantages liés au Statut.

Pour **l'UNSA-Ferroviaire**, la **grille de rémunération** et le **dispositif de déroulement de carrières** (les notations) sont intimement liés au Statut puisque ces deux sujets dépendent étroitement du chapitre 2 pour le premier point et du chapitre 6 pour le second. **Ce ne sont pas stricto sensu des avantages liés au Statut mais quasiment des dispositions statutaires !**

Si, dans le cadre des réformes, le Statut devait évoluer voire disparaître, la grille de rémunération actuelle, ainsi que le dispositif de déroulement de carrière évolueront, voire disparaîtront !

L'Entreprise minimise les évolutions, les conséquences des « Réformes 2018 Ferroviaires » alors qu'en page 9 du document, au point « **Pourquoi le gouvernement ne reprend-il pas tout de suite la dette de la SNCF ?** » le deuxième point d'explication dit clairement :

- de l'autre, « **une profonde réforme sociale ...** »

Il va falloir préciser la profondeur de cette pensée et la traduction concrète de la portée de cette clarté affichée par le Premier Ministre : les salariés du GPF SNCF méritent plus de franchise que la simpliste réplique « ayez confiance » !

Le delta entre les propos rassurants de l'Entreprise et la criante vérité des intentions laisse **l'UNSA-Ferroviaire** dubitative. Ces quelques mots « ... **une profonde réforme sociale** » ruinent l'ensemble des propos rassurants.

Vous remarquerez dans ce document des questions/réponses n°2 qu'aucun droit futur n'est évoqué. Ni pour les nouveaux recrutés identifiés comme contractuels, sans savoir s'ils seront embauchés dans les conditions du RH00254 ou sous un autre régime plus général, encore moins pour les autres...

### **LE CAS DES FUTURS PERSONNELS TRANSFERES MERITE EGALEMENT UN PROPOS DE L'UNSA**

Une fois le panel des salariés identifiés comme nécessaires pour assurer l'exploitation ferroviaire du concurrent, l'Entreprise affiche clairement en page 5 (« **Quelles sont les garanties avec lesquelles le salarié part en cas de transfert ?** ») que l'ensemble des accords collectifs du GPF SNCF seront transférés pour une durée maximale de 15 mois (accords collectifs = Compte Epargne Temps, Télétravail, Cessation Progressive d'Activité, TH, Mixité, les aides au logement ne font plus parties d'un accord collectif... Alors que l'Entreprise dans sa note évoque la politique unique et généreuse pour le logement).

Lisez le dernier paragraphe de ce pavé et vous comprendrez que sont considérées comme accord d'entreprise les dispositions statutaires relatives à **la rémunération** et aux **positions de rémunérations** (comprendre le déroulement de carrière). Et comme ces deux points sont identifiés comme des accords d'entreprises, ils disparaîtront avec l'ensemble des accords collectifs !

Les personnels transférés seront donc dépouillés de tous les liens, des accords collectifs et des avantages qui sont considérés comme tels, très rapidement dans un délai indiqué dans la note de 15 mois. Certes, il restera le régime spécial de retraite dans le sac à dos social qui ne sera finalement pas très grand. Du fait qu'ils ne seront plus considérés comme des cheminots, la future réforme des retraites aspirera ces salariés beaucoup plus facilement dans un nouveau régime par « points » du simple fait que les carrières des cheminots sont tracées et certifiées sans aucun souci. A la limite, l'évolution du régime de retraite pourrait être réalisée au cas par cas, en fonction de l'ancienneté des salariés.

Les parties prenantes, le rapporteur Spinetta, le gouvernement, l'Entreprise, nous éclairent sur le formidable avenir du ferroviaire ! En revanche, les devins ne savent pas répondre aux interrogations liées au retour des salariés au sein de l'Entreprise historique SNCF en cas de reconquête de marché. Sous quelles conditions sociales ?

D'ici cette reconquête, bien des années passeront et le statut des relations collectives aura (peut-être) disparu de l'environnement du ferroviaire. La question de la retraite sera également traitée puisqu'un régime unique sera créé d'ici là pour tous les salariés (cf.

programme du Président Macron). Les personnels transférés perdront tous leurs droits et avantages actuels.

**Dès lors, les salariés transférés ne bénéficient plus d'un statut particulier.**

## LES CHEMINOTS NON TRANSFERES

Il reste le cas préoccupant du « stock » des cheminots non transférés.

L'organisation du travail : page 6 du document questions/réponses n°2

L'accord collectif de l'organisation du travail du 7 juin 2016 ne sera pas renégocié. En soit, il est pour la Direction largement suffisant pour permettre de déroger aux règles de l'organisation du temps de travail. Ce paragraphe évoque « **la pertinence de certaines règles locales** » ce qui laisse entendre que les accords locaux seront dénoncés ! L'adaptabilité des règles communes de l'organisation du temps de travail pourra aussi se faire par le biais de **l'article 49 de cet accord collectif** :

**« Les roulements de service, tableaux de service et tableaux de roulement peuvent être modifiés au plan local, en aménageant certaines limites fixées par l'accord collectif. A cet effet, le chef d'établissement est habilité à réaliser de telles modifications ... »**

Le travail dérogatoire à l'accord collectif est possible et remplacera les accords locaux... Trois conditions seront cumulatives pour permettre de déroger à l'accord collectif dont « **des dispositions de compensations en temps/ou en rémunération sont prises au bénéfice des salariés concernés** »

Déjà de nombreux salariés du GPF SNCF dérogent à l'accord collectif depuis sa mise en œuvre en juin 2016. Pour autant, la commission paritaire dédiée à se prononcer sur la validation de ces dérogations n'a toujours pas été convoquée ! Et les salariés concernés attendent toujours les compensations...

M. Spinetta évoque aussi l'écart de coût de production entre SNCF et les coûts optimum d'une entreprise ferroviaire concurrente. En page 5, l'écart est évalué entre 20 et 30 % (**en prenant les promesses du privé pour argent comptant**). Cet affichage est énorme et bien sûr handicaperait la place de SNCF Mobilités sur le marché concurrentiel du ferroviaire. Si rien n'évolue, l'Entreprise serait fragilisée sur le marché concurrentiel, dicit le rapport !

Aussi, le rapport Spinetta stipule en page 101 l'inévitable évolution des règles statutaires permettant à la SNCF plus « **d'agilité** » dans un monde concurrentiel.

Il alerte clairement les parties prenantes : « *si SNCF veut rester sur le marché et ne pas subir un déclin progressif de ses activités ... l'Entreprise devra affronter le problème de sa compétitivité. Et pour ce faire, assouplir des organisations du travail, son système de rémunération, s'attaquer à la polyvalence des emplois* »

**Dès lors, les salariés non transférés ne bénéficieront plus d'un statut particulier**

Mais rien ne dit que ces remises en cause réduiront le delta des 20 – 30 % d'écart de coût de production **qu'il reste à confirmer face aux belles promesses du privé**. Sûrement à la marge,

mais l'essentiel du delta est causé (d'après la Direction) pour 10 % aux frais de structures. Un éclairage de l'Entreprise serait utile pour nous éviter d'écrire que cela concerne essentiellement une partie des activités de l'Épic de tête. Le Service Médical, l'Action Sociale, le recrutement, l'immobilier, les APF, la SUGE qui ne conserverait que des missions régaliennes. Fonctions supports, qui pour **l'UNSA-Ferroviaire** sont un héritage incontournable et un amortisseur social reconnu comme tel depuis bien longtemps !

Les 20 % autres sont clairement les différences de cotisations liées au régime spécial de retraite.

*"L'opération de la réduction des frais de structures ne suffira pas à placer en compétitivité l'Entreprise si celle-ci ne modifie pas le delta entre les cotisations retraite liées au régime spécial et celles du régime général" ; discours souvent entendu pour le SNCF Bashing !*

Le sujet des retraites ne fait pas partie de la réforme du système ferroviaire : ceci est exact. Mais ce chantier est amorcé et sera conduit pour construire, quasiment au rythme des réformes ferroviaires, l'unique régime par « points » pour tous les salariés voulu par le président Macron et annoncé dans son programme.

Il faut savoir que le taux de **cotisation retraite salariale** de 8,52 % en 2017 **progressera de 0,27 points tous les ans** pour accoster au **1<sup>er</sup> janvier 2026 à 11,95 %**. Le taux de cotisation retraite à la charge de l'Entreprise **diminuera progressivement du même ordre tous les ans**. Ainsi est déjà prévu, suites aux réformes des retraites de 2010 et 2014, un transfert de charge de l'Entreprise vers les salariés pour des droits à la retraite équivalents !

Un autre épisode est également étonnant : le taux T2 pour le régime de retraite à la charge de l'Entreprise destiné à financer les spécificités du régime de retraite a été augmenté de près de 2 points, passant de 11,81 % à 13,85 %, suite à l'application du décret 2017-691 du 2 mai 2017. Ceci pour compenser la baisse du taux de cotisation du taux T1 à la charge de l'employeur. Ce dernier contestait en Conseil d'Etat le fait que les agents du cadre permanent des qualifications D et E étaient considérés dans la composante du calcul déterminant le taux T1 comme des personnels Cadres. De ce fait, l'Entreprise estimait qu'une erreur de droit engendrait un versement supérieur de cotisation retraite. Le Conseil d'Etat donnait raison à l'Entreprise et celle-ci voyait diminuer le taux de cotisation T1 des années 2013 et pour les années suivantes.

**Sauf qu'un simple trait de plume ministériel décidait d'une manière arbitraire d'augmenter le T2 pour compenser la baisse des cotisations sociales du taux T1.**

Aujourd'hui, l'Etat estime que les cheminots sont coupables d'un delta de cotisations retraite supérieures à celles du privé. Il en est largement coupable...

**L'Entreprise subit les décisions unilatérales du Gouvernement et ce dernier rejette les responsabilités sur le corps social du GPF.**

**Dernier chapitre de notre point de vue sur la fin annoncée du Statut pour les nouveaux salariés, les salariés transférés voire, dans le cadre des évolutions citées plus haut, le « stock » des salariés du GPF :**

**Dès lors, ces salariés – nouveaux - transférés ne bénéficient plus d'un statut particulier :** ils seront considérés comme dépendant des accords d'Entreprise de la concurrence, au minimum des dispositions de l'accord de branche.

Leur protection sociale sera différente : plus de chapitre 12 du Statut, fin de la gratuité de la médecine généraliste et spécialiste du réseau médical du GPF SNCF défendues **par l'UNSA-Ferroviaire.**

Les salariés transférés bénéficieront de la complémentaire santé/prévoyance (Mutuelle) de la nouvelle entreprise. Ils cofinanceront avec le nouvel employeur leur Mutuelle d'Entreprise. Cette obligation d'adhésion à la Mutuelle s'imposera de fait.

Une autre évolution liée à la fin de dépendance d'un statut particulier **impactera les conditions de l'allocation de fin de carrière ou indemnité de départ en retraite.**

Le GPF verse par le régime de prévoyance de la CPR une allocation de fin de carrière équivalente à un mois de salaire. L'accord de branche prévoit le versement d'une indemnité de fin de carrière de deux mois de salaire pour « 30 ans d'ancienneté et trois mois de salaire pour 35 années d'ancienneté ».

Enfin, la page 3 du document pose la question :

**Comment rendre la SNCF attractive malgré la perte du Statut pour les futurs embauchés ?**

Dans le cadre de la rémunération des « *talents et des compétences* » la « *richesse de nos métiers* » le travail du dimanche et des jours fériés sera sûrement rémunéré comme dans le droit privé. L'indemnité horaire des dimanches et fêtes légales de l'ordre de 4,50 € actuellement versée par le GPF SNCF ne sera sûrement pas attractive. La richesse des métiers méritera une autre reconnaissance. **Rappelons que nous sortons de trois années sans augmentation du traitement de base et l'exécutif se pose la question de l'attractivité !**

A l'heure de la mixité et des ambitions de réduire les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes, les femmes nouvellement recrutées bénéficieront en cas de maternité de la validation de **huit trimestres pour leur retraite** du régime général en lieu et place de **deux trimestres** validés pour le régime spécial de retraite SNCF. Bien d'autres aspects pourraient être comparés pour défendre le Statut **ou pour l'éteindre !**

Le Statut a des forces et certaines faiblesses. Il est **un tout** et chacun de ses points forts compense la faiblesse d'un autre jamais mis en lumière. **L'UNSA-Ferroviaire a choisi son camp, celui de la défense du Statut !**

**1938 marquait le début d'une nouvelle ère ferroviaire avec la nationalisation des réseaux privés.**

**Il reste à savoir comment l'Entreprise et l'Exécutif vont fêter les 80 ans de la SNCF ?**

**2018 sera-t-elle une grande année pour le ferroviaire ?**

# L'UNSA éclaire les salariés

## VOILA CE QUE CONTIENT EN REALITE LA REFORME QUE LE GOUVERNEMENT ENTEND IMPOSER

- ✓ Statut de l'Entreprise et des cheminots attaqué,
- ✓ Augmentation de la part des emplois contractuels (PS25-GRH 00254) au sein du Groupe Public Ferroviaire SNCF, sans protection pour ces derniers, développement de la précarité, objectifs d'externalisation de services, sous-traitance, etc.
- ✓ Concurrence des transports ferroviaires Voyageurs devant les dates issues des textes de Bruxelles, sans aucun Retour d'Expérience de celle, désastreuse, appliquée à Fret,
- ✓ Restructurations permanentes, suppressions de postes et gestion par activité mettant à mal notre outil de production,
- ✓ Menace de filialisation de l'Activité Fret,
- ✓ Accélération de la privatisation latente de SNCF induite par le rapport SPINETTA (volonté d'ouverture du capital et fin des Épic),
- ✓ Non-reconnaissance de la responsabilité de l'État concernant la dette ferroviaire qui n'est pas celle des cheminots,
- ✓ Augmentation de la CSG en 2018 de 1,7 point pour les actifs et les retraités (sans aucune compensation pour ces derniers),
- ✓ Aucune augmentation du traitement de base en 3 ans (2015 - 2017)
- ✓ Droit syndical mis à mal et IRP décimées via CSE,
- ✓ Facilités de circulation remises en cause à très court terme.

**L'UNSA-Ferroviaire  
présente sa contribution  
pour un nouveau modèle  
du Transport Ferroviaire**



# SNCF

*Sauvons Notre Cœur Ferroviaire*

