

## **Lettre ouverte à l'attention du rédacteur en chef de la revue « *Que Choisir* »**

### **En annexe : Evolution de la hiérarchie des rémunérations à la SNCF**

*De nombreux cheminots ont eu la surprise de constater que le magazine « Que Choisir », « magazine au service des consommateurs », s'intéressait à leur rémunération dans son numéro 539 de septembre 2015, dans un article intitulé « Rémunérations à la SNCF – Les signaux sont au rouge », sous la plume d'un certain Erwan Seznec.*

**C'est à notre connaissance la première fois qu'un magazine de ce type décrypte à sa façon l'évolution de la masse salariale d'une entreprise...** Il est vrai que les cheminots font toujours fantasmer... On aurait pu se limiter à s'interroger sur l'ardent besoin pour un magazine défendant les consommateurs de consacrer 3 pages entières aux rémunérations à la SNCF si le contenu de cet article n'était pas tant à charge et ne contenait pas autant de contrevérités et de raccourcis ravageurs nourrissant le discours des partisans de la privatisation des chemins de fer consistant à affirmer qu'avec des entreprises privées, les trains seraient moins chers. **A ce sujet, l'exemple de la Grande Bretagne est éclairant. Les chemins de fer sont privatisés depuis plus de 20 ans. Le prix des billets « grandes lignes » est environ deux fois plus chers qu'en France...**

Mais revenons au contenu de votre article sur les rémunérations à la SNCF. Le rédacteur s'appuie essentiellement sur un rapport de la DRH SNCF, réservé initialement à son Conseil d'Administration et qui a fuité dans la presse, comme par hasard, au moment où d'importantes négociations sont en cours entre le patronat ferroviaire et les organisations syndicales de travailleurs du rail sur la future convention collective ferroviaire.

**Ce rapport est très partial et partiel. Il reprend le discours patronal classique visant à considérer que la masse salariale est toujours trop importante.** Il met l'accent uniquement sur l'augmentation de la masse salariale entre 2003 et 2013 alors qu'une analyse plus fine que vous auriez pu aisément réaliser démontre que cette augmentation est à relativiser.

Qu'on en juge : de 2003 à 2013, la masse salariale en euros courants de la SNCF a effectivement augmenté d'environ 18 %, alors que le nombre de voyageurs.km a augmenté, selon les statistiques officielles du ministère chargé des Transports, de près de 23 %, contrairement aux affirmations de votre journaliste. Le chiffre d'affaires de la SNCF a quant à lui augmenté de 38 % en euros courants. **Autrement dit, la masse salariale a augmenté à un rythme inférieur à celui du chiffre d'affaires et à celui du trafic voyageurs de la SNCF.** Il n'y a donc là rien d'extraordinaire.

Une enquête plus approfondie de votre part vous aurait permis de relever un facteur essentiel dans l'augmentation des prix des billets. **Il s'agit de l'évolution du montant des péages payés par la SNCF à RFF pour faire circuler ses trains. En 2003, la SNCF avait payé 1,95 milliards d'euros. En 2013, elle a payé 3,44 milliards, soit une augmentation de plus de 76 % !**

Cette explosion du coût des péages, qui n'est malheureusement pas terminée, est la conséquence directe de l'endettement de *RFF*, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, devenu *SNCF Réseau* depuis peu. Cet endettement est pour l'essentiel de la responsabilité de l'État qui a imposé la construction des lignes à grande vitesse par autofinancement par le système ferroviaire, sans financement public. Cet endettement entraîne d'importants frais financiers (environ 1,5 milliards d'euros par an en faveur du secteur financier). **La récente réforme ferroviaire éclatant un peu plus le système ferroviaire public n'a non seulement rien prévu pour traiter la question de la dette (contrairement aux obligations de la première directive européenne de 1991 sur le ferroviaire) mais exige une augmentation des bénéfices liés aux ventes de billets pour renflouer les caisses de *SNCF Réseau* !**

---

**Il nous semble que vos lecteurs auraient été intéressés de savoir que lorsqu'ils achètent un billet TGV, près de 40 % du montant du prix du billet est désormais consacré au paiement du péage...**

---

Même s'ils ne sont pas mis en valeur dans la mise en page, votre article comporte par ailleurs quelques informations utiles pour comprendre les problèmes de la SNCF. Encore aurait-il fallu développer les explications permettant d'éclairer vos lecteurs. Vous citez comme préoccupante l'augmentation du taux d'encadrement (passage d'un cadre pour 6,8 agents à un cadre pour 4,2 agents en 10 ans). Mais votre commentaire n'est pas acceptable car quiconque connaissant un peu le monde de l'entreprise sait que derrière la notion de cadre on trouve aussi des missions d'expertise n'ayant rien à voir avec l'encadrement du personnel.

---

**La direction de la SNCF, comme vous le signalez par ailleurs, a fait le choix de soustraire de nombreuses tâches de production réalisées auparavant par des cheminots. Ce choix a entraîné une forte diminution des effectifs d'agents d'exécution et l'augmentation de postes de cadres pour gérer les contrats de sous-traitance dont le nombre a explosé. Ceci explique pour partie l'augmentation du taux d'encadrement.**

---

Une enquête plus approfondie de votre part vous aurait permis de mettre en avant une autre raison de l'augmentation du taux d'encadrement au sein de la SNCF. Il s'agit du **développement décidé par la direction, d'un dispositif ahurissant de reporting financier, très coûteux en termes d'investissement mais aussi en termes de postes de contrôleurs de gestion**. La seule utilité de ce dispositif est de permettre aux dirigeants de publier des résultats financiers trimestriels comme si la SNCF était coté en Bourse ! SUD-Rail a dénoncé à plusieurs reprises ce scandale sans que cela émeuve un tant soit peu les gouvernements successifs.

Vous dénoncez à juste titre le montant faramineux des dépenses de communication. Nous ajouterons que ces dépenses illustrent la dérive des dirigeants de l'entreprise publique qui passent beaucoup de temps et dépensent beaucoup d'argent public à leur autopromotion. **Nous attirons toutefois votre attention sur le fait que, contrairement à ce que vous écrivez, la SNCF n'a plus le monopole du rail en France** (concurrence totale pour le trafic de marchandises et concurrence pour le trafic international de voyageurs). Par ailleurs, le transport de voyageurs par fer est en concurrence frontale depuis toujours avec la route et avec l'avion pour les longues distances...

En ce qui concerne la gestion du personnel que vous qualifiez de mauvaise, il y a effectivement beaucoup à dire. L'un des points le plus important que vous évoquez insuffisamment, est le choix de la direction de la SNCF, validé par les gouvernements successifs, de développer au maximum la gestion par branches ; certains diraient en conglomérat.

---

## **Cette gestion par branches est catastrophique pour plusieurs raisons. Elle rend impossible les synergies locales qui permettraient de faire d'utiles économies.**

---

Ainsi les agents de conduite sont spécialisés par branche et ne peuvent plus se remplacer. On connaît ainsi des situations locales où des trains de voyageurs sont supprimés par manque d'agents de conduite alors que des agents de conduite « fret » sont disponibles !

Ainsi la direction a généralisé des établissements de production par branche qui, pour atteindre la masse critique, sont d'une taille géographique énorme. Les cadres de ces établissements perdent ainsi beaucoup de temps en transport. SUD Rail combat cette organisation imposée par la direction avec l'accord des gouvernements successifs.

Ainsi la direction impose de plus en plus des déplacements professionnels qui expliquent l'essentiel de l'augmentation des primes. Les cheminots ne sont pas demandeurs de cette mobilité forcée qui détériore leurs conditions de vie et de travail. La moindre des choses est qu'ils puissent percevoir un dédommagement financier qui n'a rien d'exceptionnel en comparaison avec ce qui se fait dans d'autres branches professionnelles confrontées à ce type de situation.

Vous citez un cadre indiquant que la direction des ressources humaines a beaucoup de mal à se faire entendre ; les branches ayant le pouvoir. Ceci découle bel et bien d'un choix de la direction de la SNCF qui interdit de fait à la DRH de réguler la gestion du personnel. Chaque branche fonctionne comme une entreprise autonome ! C'est la raison principale de la lamentable situation citée dans votre article. Alors que des cheminots sont sans affectation, des dirigeants de branche préfèrent recruter à l'extérieur. Par ailleurs, la direction privilégie de plus en plus le recrutement de personnes expérimentées (au-delà de 30 ans, on ne peut plus être recruté au Statut). Il s'agit bien évidemment de diminuer la part d'agents au Statut. Cette pratique a pour effet de renforcer la masse salariale car le salarié expérimenté sera en toute logique plus exigeant sur le plan salarial qu'un jeune sans ou avec peu d'expérience, recruté au Statut...

Nous pourrions revenir sur pas mal d'autres approximations ou contre vérités figurant dans votre article, mais nous terminerons par le titre de sa dernière partie « la SNCF 25 % plus chère que ses concurrents ». Vous vous appuyez sur une situation d'un secrétaire national de la CFDT-Cheminots qui dit, selon vous, « *sur notre cœur de métier, on est 25 % plus cher que la concurrence...* ». Sachez que tous les syndicats ne partagent pas cette analyse.

Ce chiffre de 25 % n'a jamais été démontré. Nous savons qu'il a été estimé « au doigt mouillé » par un cadre dirigeant de la SNCF toujours en activité. **La raison principale est que les entreprises ferroviaires privées existantes ne publient pas le détail de leur coût de production, contrairement à l'entreprise publique.** Par ailleurs, il est difficile de faire une comparaison juste entre une grande entreprise publique disposant d'un statut social digne de ce nom avec des entreprises privées qui se développent en s'appuyant sur une convention collective de bas niveau du point de vue social. Ce constat est valable pour le transport de marchandises. Pour le transport de voyageurs, il n'existe pas encore à ce jour d'entreprises ferroviaires privées effectuant du trafic intérieur. Dans ces conditions, la comparaison ne tient pas.

**L'avenir du service public ferroviaire et le droit au transport pour tous à un prix abordable n'est pas mis en danger par la rémunération des cheminots mais bien par la faute politique des gouvernements successifs** qui ont refusé de prendre en charge le financement des lignes à grande vitesse qui sont pourtant un bien public et qui ont laissé les dirigeants de la SNCF désorganiser les services et mettre en place une coûteuse gestion par branches, ce qui tourne le dos aux principes du Service Public.

Pour la fédération SUD-Rail : *Bernard Borgialli*

# Evolution de la hiérarchie des rémunérations à la SNCF

De 2000 à 2014, le pouvoir d'achat moyen de l'ensemble des cheminot-e-s a augmenté de 15,3 %, soit **une augmentation moyenne annuelle de 1,02 %** sur la période, ce qui ne paraît pas exagéré.

Même si le pouvoir d'achat des 10 plus hautes rémunérations à la SNCF a baissé de 9% entre 2013 et 2014 (année du départ du patron du fret, Blayau), il n'en demeure pas moins que, **de 2000 à 2014, leur pouvoir d'achat moyen a augmenté de 104,8 %, c'est-à-dire qu'il a plus que doublé**, ce qui représente une augmentation moyenne annuelle de 5,25 % (plus de 5 fois plus que l'ensemble du personnel). Il est vrai que ces braves gens ont tellement œuvré pour développer le transport ferroviaire, avec des résultats qui sont sous nos yeux...

Ces éléments publics puisqu'ils sont issus des bilans sociaux publiés par la SNCF passent visiblement très au-dessus des petites têtes investigatrices de certains journalistes de *Que Choisir ?*, qui ont, de leur côté, effectivement su *choisir* leur camp : ils préfèrent hurler avec les loups libéraux contre les « privilèges » scandaleux des salarié-e-s du secteur public en fournissant d'arguments fallacieux ceux qui rêvent de privatiser le chemin de fer en France.

Dans une telle occurrence, d'ailleurs, il n'est pas douteux que les écarts entre les augmentations de salaires que s'octroient les dirigeants du rail privé et celles qu'ils concéderont à leur personnel sont encore plus spectaculaires.

