150
c'est le nombre de métiers à la SNCF. Conducteurs, contrôleurs, agents chargés de la maintenance des voies, des trains, vendeurs aux guichets, accueil,

© Fédération CGT des cheminots - PL

mais aussi agents chargés d'établir les horaires, aiguilleurs, bureaux d'études, agents administratifs, cheminots de la sûreté ferroviaire etc. Ils concourent tous à faire le chemin de fer au quotidien.

RÈGLEMENTATION

Un Statut, pour quoi faire ?

Contrairement à ce que peuvent parfois prétendre ses détracteurs, le Statut des cheminots n'est pas une accumulation d'avantages.
Il garantit une adaptabilité indispensable de la réglementation du travail aux aléas et à la continuité du service public.

DR

Pourquoi un statut ?
Les cheminots sont soumis à des rythmes de travail et des horaires atypiques ainsi qu'à l'obligation de faire fonctionner la SNCF 365 jours par an. Leur Statut répond à ces contraintes fortes. Il est certes composé de droits, mais aussi et surtout, d'obligations et de devoirs liés aux spécificités du service public ferroviaire.

Histoire
Les origines du statut datent de 1852, avant la SNCF. Les chemins de fer regroupaient alors plusieurs compagnies privées. L'État leur imposa d'employer un nombre d'agents suffisants pour garantir la sécurité des circulations. Chacun devait avoir un haut niveau de formation et une durée de travail limitée. Il s'agissait des prémices du Statut des cheminots dont le premier vit le jour en 1912 dans une compagnie privée. Ces règles furent ensuite étendues à l'ensemble des réseaux privés puis maintenues lors de la nationalisation de la SNCF en 1938.

Spécificités
Le Statut des cheminots est un acte réglementaire ministériel. Il régit les conditions d'embauche, la rémunération, le déroulement des carrières, les sanctions, la mobilité, les congés, les conditions de cessation de fonction, l'assurance maladie et le droit syndical. Certaines spécificités sont loin des avantages supposés des cheminots.

Par exemple, la période de stage, qui équivaut à une période d'essai, dure un an.
De plus, les cheminots ne perçoivent pas les allocations chômage s'ils quittent la SNCF et la grille de rémunération place environ 3 000 cheminots à un niveau de rémunération inférieur au Smic.

D'autre part, les salariés qui, au moment de l'embauche, ont plus de 30 ans ou sont ressortissants étrangers, ne bénéficient pas du Statut. Ils sont dits « contractuels ». Un certain nombre de garanties statutaires leur sont cependant applicables.

Une nécessité
Le Statut des cheminots n'est donc pas un ensemble de privilèges. Il permet de conjuguer les exigences du service public ferroviaire (la continuité, l'adaptabilité, l'universalité et la sécurité) avec des conditions de vie et de travail décentes pour les agents. ■

PROTECTION SOCIALE

Le régime spécial des cheminots : c'est quoi ?

© Georges Bartoli

Les cheminots sont affiliés à un régime spécial de prévoyance et de retraite.
L'équilibre de ce régime repose principalement sur la politique de l'emploi menée par l'entreprise et non sur le contribuable comme certains le prétendent. Comme pour le privé ou les fonctionnaires, celui-ci est financé par les cotisations patronales et salariales de ses affiliés en contrepartie de prestations servies aux affiliés. Le taux global de cotisations par cheminot est de 79 % (contre 68 % pour le régime général), afin de financer les droits spécifiques.
Parmi ceux-ci figure une médecine de soins interne adaptée aux contraintes des métiers de la SNCF et dont l'exercice est soumis aux exigences liées à la sécurité des circulations.

Lors de la création du régime général, en 1945, le régime spécial des cheminots comptait 500 000 cotisants. En 2000, après la signature de l'accord 35 heures à la SNCF et ses 26 000 embauches, il était toujours excédentaire avec environ 190 000 cotisants. ■

VRAIE info +

DES EFFECTIFS AU RABAIS

En 1983, l'entreprise publique SNCF comptait 253 000 cheminots.
En 2017, le Groupe public ferroviaire (GPF) SNCF emploie 148 000 cheminots, soit une baisse des effectifs de 41 % (105 000 cheminots) en 34 ans, ce qui équivaut à 3 000 emplois en moins par an. La direction du GPF envisage la suppression de 24 000 emplois supplémentaires sur les 4 à 5 ans à venir.
En parallèle, le nombre de chômeurs est passé de 1,85 million en 1983 à 3,5 millions en 2017. La SNCF a donc participé à hauteur de 6,5 % à la hausse du nombre d'actifs privés d'emploi ces trente dernières années.

Cette baisse considérable des effectifs est le fruit d'une volonté politique de l'État, sous la tutelle duquel est placée la SNCF. Elle résulte des fermetures de lignes, de l'abandon des dessertes Fret (transport de marchandises) et de l'externalisation de nombreux services vers des entreprises privées ou des filiales dans lesquelles les salariés voient leurs droits collectifs abaissés.

La réduction du temps de travail à 32 heures, revendication interprofessionnelle emblématique de la CGT, créerait 18 000 emplois sur la branche ferroviaire. Cela représenterait un apport de 640 millions d'euros de cotisations au régime spécial par an et plus de 100 millions d'euros pour le régime général.