



**Monsieur Edouard PHILIPPE**  
Premier Ministre  
57, rue de Varenne  
**75007 PARIS**

Paris, le 10 mai 2019

Objet : application loi Nouveau Pacte Ferroviaire du 27 juin 2018

**Monsieur le Premier Ministre,**

Durant le printemps 2018, les Cheminots se sont mobilisés contre la Loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire. Ce mouvement visait tout à la fois le fond des dispositions retenues par le Gouvernement et la forme. De fait, c'est un passage en force pour lequel vous avez opté. Le renfort médiatique a œuvré pour que la stigmatisation des cheminots serve au portage de votre projet.

Dix mois après l'adoption de cette loi et à huit mois de l'application effective, notamment dans le Groupe Public Ferroviaire SNCF, les craintes exprimées par les cheminots lors du conflit social de 2018 s'avèrent fondées et les conséquences sociales sur les cheminots sont grandes. Elles laissent à l'ensemble du corps social cheminot de vraies incertitudes sur l'avenir qui engendre de la souffrance au travail, couplées avec un management particulièrement abrupt et dépourvu de politique humaine.

En effet, en se basant sur le constat du rapport d'information N°1870 enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 avril 2019 par Messieurs les Députés Jean Baptiste DJEBBARI et Jean Marie SERMIER, nous pouvons mesurer les difficultés quant à la mise en œuvre technique de cette loi. Ces difficultés sont la conséquence directe d'une impréparation de ce texte en amont, et d'un défaut de concertation préalable avec les acteurs sociaux. Elles sont le symptôme de décisions purement politiques, prises sans considération de leurs impacts réels sur la globalité du système ferroviaire. Le manque de recul concernant la mise en œuvre pénalise l'ensemble du secteur.

Il en est de même sur les sujets d'accompagnement sociaux, notamment au regard des engagements pris par le Ministère des Transports lors de la réunion tripartite du 15 juin 2018. A date, aucun des sept volets du relevé de conclusions n'a trouvé de réponse, voire même n'a fait l'objet de concertations ou de négociations, ni dans le Groupe Public Ferroviaire (GPF) SNCF, ni dans la Commission Mixte Paritaire Nationale (CMPN) de la branche ferroviaire. La lecture de l'annexe du rapport de messieurs DJEBBARI et SERMIER met en lumière le retard pris. Celui-ci n'est pas neutre. C'est bien l'édifice social du service public ferroviaire qui en est menacé.

Concernant la mise en œuvre concrète de l'organisation du GPF prévue par la réforme, elle se heurte à de multiples difficultés, parmi lesquelles :

- La viabilité économique de SNCF Réseau en Société Anonyme sera précaire alors que 25 Md€ de dettes seulement (sur 49,6 Md€ fin 2018 et probablement 52 Md€ fin 2019) seront « effacés » en 2020. Chaque euro de déficit de SNCF Réseau deviendra un déficit de l'État. Depuis, SNCF Réseau est sous la coupe du ministère du Budget, comme RFF en son temps. Cette situation paraît bien peu compatible avec les principes de gouvernance et de gestion

financière d'une Société Anonyme établis par le Code de Commerce et encadrés par le Code AFEP-MEDEF.

- Fret SNCF, ouvert à la concurrence, cumule 5 Md€ de dettes depuis la recapitalisation de 2006. La filialisation de cette activité, voulue par la direction du GPF, est pour l'heure rendue impossible sans recapitalisation. Or, la Commission Européenne, consultée par l'État français, est très réticente à accorder une nouvelle recapitalisation, car des plaintes pour distorsion de concurrence et aide illégale d'état ont été déposées depuis 2016 par des entreprises ferroviaires et sont en cours d'instruction. En outre, les plans de redressement successifs et les coupes sombres dans les effectifs ont échoué à restaurer l'équilibre de la marge opérationnelle : même recapitalisée, Fret SNCF ne serait pas viable et pourrait faire faillite en quelques mois. Cette situation est incompatible avec une politique de développement durable affichée par l'Etat.

Lors de l'arrêté des comptes 2018 du GPF, fin février 2019, une alerte aux marchés financiers qui figure dans le rapport financier annuel de SNCF Mobilités (page 33 du document publié sur [sncf.com](http://sncf.com)) pose la question de la mise sous contrôle de la conduite de la réforme en pointant **« l'impossibilité de déterminer ou d'anticiper complètement l'ampleur, le calendrier et la forme de cette réforme » et « les incertitudes concernant la position financière et le futur de Gares & Connexions ».**

Les trajectoires financières de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau, qui sous-tendent ce projet, ne sont aujourd'hui pas connues. Les orientations stratégiques du GPF SNCF, dans le cadre du Projet d'Entreprise, sont sans visibilité économique concrète ! Au-delà de l'incertitude fort légitime que cela engendre pour les salariés en particulier et le système ferroviaire en général, cela interroge le calendrier même fixé par l'État. En effet, en l'absence d'éléments tangibles, et à titre d'exemple, comment les dispositions prévues à l'article L. 2111-10-1 A du code des transports pourraient-elles être valablement tenues ?

Au printemps 2018, au fur et à mesure de la série de « concertations » avec la Ministre des Transports et de l'avancée de l'examen du projet de loi au Parlement, les Organisations Syndicales représentatives s'étaient rendu compte de l'impréparation effarante du Gouvernement, qui n'avait fait ni analyse de risques, ni étude d'impact sérieuse des mesures imposées par la Loi ou par ordonnances. Les Organisations Syndicales représentatives s'inquiètent des incertitudes pour l'avenir des salariés et des risques d'instabilité juridique, financière et sociale pour le GPF SNCF.

Les salariés du GPF SNCF suivent avec attention les travaux préparatoires à la « bascule » programmée au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

C'est donc dans cet esprit que nous souhaitons vous rencontrer pour échanger sur l'ensemble de ces thèmes. Dans un contexte d'extrême tension sociale, notre courrier revêt un caractère d'urgence et une véritable inquiétude.

Nous vous remercions pour la diligence avec laquelle vous la considérez et vous prions de croire en l'expression de notre haute considération.

Laurent BRUN

Roger DILLESEGER

Erik MEYER

Didier AUBERT

