

Monsieur,

Vous êtes candidat à l'élection à la Présidence de la République (scrutin des 23 avril et 7 mai 2017).

Durant la législature qui s'achève, la CFDT Cheminots s'est engagée dans le dossier de la réforme ferroviaire afin de promouvoir un nouveau système ferroviaire adapté aux enjeux économiques actuels et à venir tout en protégeant les intérêts de tous les salariés de la branche. La CFDT a négocié et signé avec le ministre des transports des accords de modernisation sociale en juin 2014 pendant la discussion parlementaire ; elle a négocié et signé avec l'Union des transports publics trois accords de branche fondateurs d'une future convention collective nationale pour le secteur; elle a négocié et signé de nombreux accords de substitution créateurs d'un nouveau pacte social à la fois modernisé et progressiste pour les cheminots du groupe SNCF qui permet de dynamiser le transport ferroviaire

La loi du 4 août 2014 a cependant renvoyé à des dispositions complémentaires à prendre par « l'Etat stratège » plusieurs décisions essentielles à l'équilibre du nouveau dispositif institutionnel et en particulier du groupe public ferroviaire. Malgré les délais définis par la loi, le Gouvernement a choisi de différer à la prochaine législature certaine de ces décisions.

Si vous êtes élu Président de la République le 7 mai prochain, il vous reviendra donc de reprendre le dossier de la réforme ferroviaire afin de garantir la pérennité de ce secteur industriel des transports nécessaire à l'économie nationale.

En l'absence d'élément précis figurant dans votre programme, la CFDT vous sollicite afin que vous lui fassiez part de votre position sur les questions fondamentales suivantes :

1) STATUT Groupe Public Ferroviaire SNCF

Le statut juridique et la structure du groupe public ferroviaire SNCF ont fait l'objet ces derniers mois de plusieurs vellétés de mises en cause par divers représentants politiques, y compris de la part de parlementaires qui ont porté la loi de réforme du 4/08/2014. Une évolution du statut d'établissement public de SNCF Mobilités vers une forme de société anonyme a notamment été évoquée. De telles orientations auraient des incidences directes sur le « caractère indissociable et solidaire » du groupe public ferroviaire, tel qu'il a été posé par la loi du 4 août 2014 : la nature publique des trois entités constitutives du groupe est l'une des conditions essentielles du consensus social autour de la réforme sur laquelle la CFDT ne transigera pas.

2) De la dette ferroviaire

La question de l'apurement par l'Etat de la dette ferroviaire, qui est clairement une dette publique historique, reste entière à la suite du rapport gouvernemental qui a écarté la solution de création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire (CADEF) – hypothèse qui avait été posée lors de la discussion de la loi de réforme 2014 par la commission des finances de l'Assemblée Nationale.

Dépassant 57 milliards d'euros en 2016, les perspectives de stabilisation de cette dette à 10 ans sont très incertaines. Elles se fondent sur des hypothèses de ressources financières créées par la réforme particulièrement optimistes. Le niveau des frais financiers, quoique très élevé (1,5 Mds d'euros en 2016), est aujourd'hui limité par une gestion optimisée et un contexte de taux d'intérêt historiquement bas ; mais ce niveau pourrait devenir très rapidement insupportable en cas de retournement de conjoncture économique.

Si la CFDT a encouragé et soutenu la conclusion de contrats de performance entre l'Etat et les 3 établissements publics du groupe SNCF, afin de donner au secteur une visibilité économique de long terme, une revoiture des engagements financiers de l'Etat dans le cadre de ces contrats est indispensable. Par ailleurs, l'apurement de la dette par la mise en œuvre d'une structure de défaisance d'Etat reste inéluctable du point de vue de la CFDT cheminots.

3) Un financement pérenne

Une fiscalité environnementale ambitieuse permettant d'atténuer et de réguler la concurrence intermodale entre le rail et la route reste à construire. Elle apparaît pourtant indispensable afin de mobiliser les importantes ressources publiques nécessaires à un transport ferroviaire durable en cohérence avec les engagements de la France lors des COP 21 et COP22. L'écotaxe faisait partie des données économiques d'entrée qui participait de l'équilibre de la réforme de 2014. Son abandon semble totalement anachronique avec les politiques engagées par plusieurs des partenaires européens de la France tels que l'Allemagne et la Belgique.

La CFDT continuera de revendiquer un rééquilibrage économique entre les modes de transport à l'échelle nationale et européenne par le moyen de la fiscalité.

4) De l'ouverture à la concurrence du transport régional ferroviaire...

Le statut des personnels dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs (récemment assumée par le Gouvernement) a posé une nouvelle question sociale s'ajoutant aux suites de la réforme ferroviaire. La plateforme Etat-Régions signée le 27 juin 2016 marque une volonté politique de concrétiser l'ouverture à la concurrence de façon anticipée afin de « préparer » la transposition du 4^e paquet ferroviaire européen.

A ce nouveau volontarisme politique en matière de libéralisation économique, ne correspond pas une vision de l'Etat sur la gestion sociale de telles expérimentations. La production déléguée de certains services de TER sur un périmètre à définir nécessiterait de partager avec les organisations syndicales les modalités juridiques permettant de couvrir les contrats des personnels concernés, d'organiser un retour d'expérience sur le plan social,...etc.

Le principe de maintien de l'emploi et des conditions d'emploi des agents au statut et de l'ensemble des salariés sera pour la CFDT la garantie minimale de base à partir de laquelle devra s'engager très rapidement une concertation sur le projet de loi avec les organisations syndicales.

5) De la place des gares

En l'absence de rapport gouvernemental prévu par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, la place des gares dans le nouveau système ferroviaire reste à déterminer. La CFDT n'a jamais dissimulé sa volonté de sanctuariser les gares dans le patrimoine ferroviaire

public national. Elle a toujours défendu la cohérence de cette activité avec celles du gestionnaire de Réseau. Le métier d'accès au Réseau découle directement du rôle central de l'infrastructure dans le système ferroviaire, interface commune et indispensable aux différents opérateurs ferroviaires public et privés. De même, l'accès aux gares est pour les différents usagers du système ferroviaire une interface nécessaire entre la ville et l'usage aisé du train. Dans sa dimension de service ferroviaire républicain ouvert au public avec garantie de neutralité et d'égalité d'accès, il existe donc une continuité naturelle entre les activités de gestion du Réseau et de gestion des gares. Cette approche peut d'ailleurs être étendue dans une dimension d'intermodalité entre le transport ferroviaire et l'accès aux opérateurs de mobilité d'autres modes.

Pour cette raison de cohérence la CFDT préconise depuis 2013 le rattachement de l'activité Gares à SNCF Réseau comme un choix stratégique nécessaire à la cohésion future du système ferroviaire public. Le modèle d'organisation projeté serait celui d'une entité de SNCF Réseau dotée d'une autonomie comptable avec des financements fléchés comportant, au-delà des redevances, une part de contributions publiques spécifiques. Cette structure devra pouvoir librement contractualiser avec toutes les collectivités autorités organisatrices des transports.

Nous vous remercions de bien vouloir nous faire part de vos propositions sur ces différents points et nous tenons à la disposition de vos équipes pour un éventuel échange.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos encouragements républicains pour la fin de cette campagne présidentielle.

Didier AUBERT
Secrétaire Général

