

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

La ministre chargée des transports  
auprès du ministre d'État

Paris, le - 8 JUIN 2018

Ref. : D18009318

Messieurs les Secrétaires généraux, Monsieur le Secrétaire fédéral,

Pour faire suite à votre courrier du 1<sup>er</sup> juin dernier, je souhaite vous apporter les éléments de réponse suivants.

À l'issue du débat sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire au Sénat, le texte sur lequel vos organisations ont été concertées et ont négocié contient un grand nombre de réponses aux questions que vous soulevez sur les engagements pris par l'État à propos de l'organisation de la SNCF, de la modernisation sociale du secteur ou de l'ouverture à la concurrence. Vous voudrez bien trouver en annexe 1 du présent courrier une présentation des principales dispositions de la loi qui vous permettront de le constater.

Concernant le financement du système ferroviaire, le Premier ministre vous a annoncé, ainsi qu'à vos confédérations, le 25 mai dernier, l'engagement de l'État d'une reprise progressive et à partir de 2020 de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 35 milliards d'euros (dont 25 milliards en 2020 et 10 milliards en 2022) afin que la SNCF atteigne l'équilibre financier d'ici 2022.

Pris à l'issue d'un travail d'actualisation des trajectoires du contrat de performance en termes d'évolution des péages (TGV, fret) et des charges d'exploitation, cet engagement sans précédent s'accompagne d'un effort supplémentaire en matière d'investissements à hauteur de 200 millions d'euros par an dès 2022.

Au travers de cet engagement, l'État confirme sa volonté d'alléger fortement les frais financiers de l'entreprise et d'investir massivement dans le réseau.

Par ailleurs, à l'occasion de l'examen du projet de loi au Sénat, la « règle d'or » de 2014 a été renforcée afin de prévenir la reconstitution d'une dette insoutenable par SNCF Réseau. Les efforts consentis par l'État doivent en outre s'accompagner d'une refonte de la tarification de l'usage du réseau ferroviaire pour mieux moduler le niveau des péages TGV en fonction des caractéristiques de chaque ligne pour prendre en compte les enjeux d'aménagement du territoire.

**Monsieur Laurent BRUN**  
Secrétaire général CGT des cheminots  
**Monsieur Roger DILLESEGER**  
Secrétaire général UNSA Ferroviaire  
**Monsieur Erik MEYER**  
Secrétaire fédéral SUD-rail  
**Monsieur Didier AUBERT**  
Secrétaire général CFDT Cheminots

Pour plus de détails sur les conséquences de l'ensemble de ces décisions, je vous invite à vous reporter à l'annexe 2 au présent courrier.

En matière d'organisation de la SNCF, le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit la mise en place d'un groupe plus unifié aux plans industriel, économique et social mais aussi plus souple et performant. Le groupe sera composé de la SNCF, société nationale à capitaux publics intégralement détenus par l'État et de deux filiales, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, intégralement détenues par l'État, la garantie de l'incessibilité des titres de ces trois entités composant le groupe ayant été confirmée au Sénat.

Affirmée en 2014, l'unité sociale du groupe a également été confirmée au Sénat avec la définition, proposée par le Gouvernement, d'un périmètre ferroviaire social unifié correspondant aux activités aujourd'hui exercées par les 3 EPIC.

Cette réaffirmation emporte un certain nombre de conséquences parmi lesquelles

- la continuité de l'application du statut aux salariés relevant de ce périmètre ferroviaire unifié et ce même en cas de filialisation ;
- la continuité des accords, règlements et usages existants dans ce périmètre ;
- la mise en œuvre d'un socle de droits communs au sein du périmètre ferroviaire unifié ;
- l'application de la convention collective du transport ferroviaire ;
- la mise en place par voie d'accord d'un comité du périmètre ferroviaire unifié chargé, entre autres, de la gestion d'une part substantielle des activités sociales et culturelles ;
- une représentativité syndicale consolidée au niveau du groupe ;
- l'organisation du dialogue social avec un principe de décentralisation des négociations à mettre en place par accord collectif.

La date de l'arrêt du recrutement au statut ayant quant à elle été fixée lors de l'examen du texte par le Sénat au 1<sup>er</sup> janvier 2020, les cheminots placés sous ce régime avant cette date ne verront pas leur situation modifiée. À compter de cette échéance, les nouveaux embauchés auront vocation à se voir appliquer les dispositions contractuelles et conventionnelles qu'il appartient à l'entreprise et à la branche d'approfondir. C'est tout l'enjeu des négociations qui s'engagent ou reprennent aux deux niveaux.

S'agissant tout particulièrement de la négociation de branche, l'État s'engage à la suivre de très près, non pas en tant que négociateur mais en tant qu'observateur attentif du bon déroulement de celle-ci. C'est la raison pour laquelle la décision a été prise de mettre en place un observatoire du dialogue social au sein de la branche composé de M. Jean-Paul BAILLY et d'une personnalité dont les compétences sont reconnues en matière de relations sociales. Je souhaite par ailleurs réunir les partenaires sociaux de la branche le vendredi 15 juin après-midi dans le cadre d'une ultime table ronde tripartite afin d'évoquer la relance de ces négociations de branche.

Enfin, en ce qui concerne le régime spécial de retraite des cheminots, celui-ci n'entre pas dans le champ de la réforme ferroviaire présentée par le Gouvernement. J'ai donc informé de vos préoccupations sur ce sujet M. Jean-Paul DELEVOYE, Haut-Commissaire à la réforme des retraites. Comme vous le savez, celui-ci mène actuellement une première étape de consultation des partenaires sociaux représentatifs au plan interprofessionnel. Je ne doute pas que, le moment venu, vous puissiez avoir un échange avec le Haut-Commissaire ou son équipe.

Je vous prie de croire, Messieurs les Secrétaires généraux, Monsieur le Secrétaire fédéral, à l'expression de mes salutations distinguées.



Élisabeth BORNE