



Montreuil, le 16 novembre 2020

Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI
 Ministre délégué chargé des Transports
 Hôtel Le Play
 40, rue du Bac
 75007 PARIS

Monsieur le Ministre,

Avec la nouvelle vague de Covid-19 et les mesures sanitaires annoncées par le Gouvernement, la SNCF et les cheminots sont à nouveau en première ligne.

Comme lors du premier confinement, les agents vont assurer le service public avec compétence et professionnalisme.

Pour autant, cela ne signifie pas qu'ils partagent la façon dont la pandémie est gérée, que ce soit par le Gouvernement ou la direction SNCF.

Tout d'abord, nous souhaitons vous interpeller pour qu'une véritable politique de prévention des contaminations soit mise en œuvre dans les entreprises.

Nous demandons que les cabinets et laboratoires de médecine SNCF soient utilisés pour réaliser chaque semaine un test sur tous les cheminots susceptibles de se rendre au travail, afin de détecter les porteurs du virus et de les confiner. Cela permettrait d'éviter, ou au moins de limiter, les foyers d'infection internes.

Assumer le dépistage dans les entreprises soulagerait également modestement la médecine de ville et l'hôpital public. Dans le cas de la SNCF, **l'accès des cabinets médicaux aux cheminots retraités** permettrait d'être encore plus solidaires.

Des **conventions avec les EF privées** pourraient également être passées afin que le réseau de soins SNCF leur permette d'appliquer les mêmes mesures à leurs salariés.

Nous vous sollicitons, monsieur le Ministre, pour appuyer ces demandes, et pour en réunir les conditions légales et réglementaires.

Déjà, de nombreux cheminots ont été contaminés par le virus, du fait de la proximité entre salariés au travail, ou avec les usagers dans les trains et les gares. Le travail est clairement un facteur de contamination. Notre premier courrier n'ayant pas obtenu de réponse, nous renouvelons notre demande de modifier la réglementation pour que **le caractère professionnel de la Covid-19 soit reconnu à tout cheminot** ayant été en contact avec du public ou des collègues potentiellement porteurs.

Par ailleurs, les manquements dans la politique sanitaire, reconnus par le président de la République dans son allocution, amènent aujourd'hui à prendre des mesures qui vont largement amputer l'activité économique du pays.

Aux pertes de recettes commerciales s'ajoutent, pour la SNCF, le maintien des dépenses liées aux contraintes d'une entreprise publique de service public, qui doit préserver l'accès au train pour tous sur le territoire national. Dans une telle situation, l'État devrait prioritairement apporter son aide à ses entreprises publiques afin d'assurer le maintien de leurs missions. Or, à ce jour, il n'en est rien.

Lors du premier épisode sanitaire, vous avez considéré que les moyens du Gouvernement devaient se concentrer sur le Gestionnaire d'Infrastructure, et notamment le maintien des investissements sous-traités. C'est donc plutôt le niveau d'activité des grands groupes du BTP qui est soutenu.



Vous avez promis 10 000 créations d'emplois liées à cette aide de 4,7 milliards d'euros, mais la seule conséquence concrète est, pour l'instant, la suppression de 1 300 postes en 2021 à SNCF Réseau. Autrement dit, dans le secteur de l'entretien des infrastructures ferroviaires, où il ne devrait pas y avoir de baisse significative d'activité, nous allons connaître une casse de l'emploi public comme nous n'en avons plus connu depuis au moins 10 ans.

Notre capacité à réaliser correctement les travaux, avec des ressources humaines déjà très en tension, va encore être affectée négativement.

Nous vous demandons, Monsieur le Ministre, d'intervenir pour que l'aide de l'État ne se traduise pas par des suppressions d'emplois, mais au contraire par les **créations de postes dont nous avons besoin à SNCF Réseau** en 2021.

À la suite du premier confinement, vous avez également décidé de maintenir l'étau de la trajectoire financière issue de la réforme de 2018, alors même que les recettes ne pouvaient plus être au rendez-vous.

Les cheminots, qui agissent de manière exemplaire, sont donc en passe d'être saignés pour payer la facture. Les usagers subissent également cette décision avec la baisse du niveau du service qui leur est rendu, et l'entreprise SNCF est contrainte de vendre des filiales stratégiques pour renflouer ses caisses.

La vente d'Akiem et d'Ermewa, filiales dont les actifs leur ont été transmis il y a quelques années à la valeur nette comptable, c'est-à-dire quasiment gratuitement, ampute le groupe SNCF du contrôle des locomotives et des wagons qui serait stratégique en cas de relance du transport ferroviaire de marchandises. Pour nous, c'est une démonstration de l'absence de politique publique de relance du Fret SNCF. La vente de tout ou partie du patrimoine immobilier et des grandes filiales (Géodis) complètera cette vente des bijoux de famille. Nous ne pouvons que dénoncer cette stratégie à courte vue.

Avec une seconde vague d'épidémie qui amène le Gouvernement à décider d'un second confinement, les pertes commerciales de la SNCF seront encore plus importantes que prévues.

L'aide à SNCF Réseau doit donc être accrue et le transporteur SNCF Voyageurs ne peut pas être laissé à l'abandon.

La CGT revendique une **reprise supplémentaire de la dette ferroviaire** de l'État afin que les pertes de péages ne viennent pas plomber SNCF Réseau, et **une subvention exceptionnelle directe au groupe SNCF** pour aider le transporteur. Aucune règle européenne ne peut justifier qu'en cas de pandémie mondiale un État n'intervienne pas pour préserver ses entreprises et son système de transport public.

Si nous mettons en avant une demande de subvention directe, c'est parce que les gouvernements successifs nous ont habitué aux solutions bancales basées sur une ingénierie financière discutable.

Pour subventionner les Trains d'Équilibre du Territoire réalisés par la SNCF, l'État a créé deux taxes (la TREF et la CST) ponctionnées sur la SNCF elle-même.

Et pour financer la hausse des travaux de régénération du réseau, l'État a créé un mécanisme de « dividende » payé par SNCF Voyageurs à SNCF Réseau.

Si, sur le papier, ces éléments créent des flux financiers, en réalité, aucun euro supplémentaire ne rentre dans le système ferroviaire pour financer des décisions politiques ou des missions de service public qui, elles, sont concrètes.

Nous demandons la **suppression des mécanismes pervers TREF, CST et « dividende »** et leur remplacement par des subventions réelles.



Comme dans le cadre de la loi de programmation militaire, ou des programmes de défiscalisation, l'État doit se donner les moyens de sa politique. Si le ferroviaire public est une priorité, le Gouvernement doit assumer de lui attribuer les moyens correspondants.

Pour la CGT, cette subvention exceptionnelle doit être l'occasion de réorienter la politique publique concernant la SNCF.

En effet, en cas de difficultés économiques comme nous le vivons actuellement, le poids énorme du TGV dans l'équation budgétaire du groupe est explosif. 60 % des recettes commerciales de la SNCF et 70 % des péages perçus par SNCF Réseau proviennent du TGV (en prenant en compte l'international). Dès lors, le château de cartes s'effondre lorsque le TGV est en perte de vitesse.

Pour la CGT, il faut donc rééquilibrer le modèle du ferroviaire public, non pas en diminuant la part du TGV, mais en augmentant les autres.

Une subvention exceptionnelle pérenne pourrait donc être l'occasion de financer un service public supplémentaire pour le pays : des créations de Trains d'Équilibre du Territoire de jour et de nuit sur les transversales et radiales pour développer un vrai **service public du transport national hors grande vitesse, un développement massif du Fret SNCF, et un soutien au TER** pour reprendre le développement de l'offre qui avait permis une forte progression de la fréquentation de 1998 à 2015.

L'État répondrait ainsi à ses objectifs environnementaux, la population bénéficierait d'un service public plus important, et la SNCF amortirait les effets de la crise par une diversification de son activité.

Au-delà des intérêts directs, une véritable relance, de long terme, du Fret SNCF et des Trains d'Équilibre du Territoire, générerait un besoin de matériel roulant qui représenterait une charge de travail pluriannuelle pour l'industrie ferroviaire.

À ce stade de mon courrier, je souhaite vous alerter plus spécifiquement sur la situation du Fret SNCF.

Depuis 2003, la CGT considère que la trajectoire adoptée est celle d'une mort lente du transport ferroviaire public de marchandises. À cette époque, personne n'a pris au sérieux nos critiques. Mais de réforme en réforme, de plans de relance en plans de relance, la trajectoire n'a pas été modifiée et, aujourd'hui, l'échéance arrive à terme.

L'année 2021 sera l'année de l'enterrement de l'entreprise publique Fret SNCF si aucune modification conséquente n'est apportée à la politique menée. La Covid-19 a accéléré le tempo, mais la liquidation était programmée dans la séparation du Fret SNCF du reste de la société SNCF Voyageurs, et dans son statut de SAS.

Les différents petits opérateurs (y compris les filiales du groupe SNCF), se déchireront sur les quelques marchés de niche rentables qui perdureront, mais aucun développement conséquent du mode ne sera plus envisageable.

Je vous interpelle donc directement, Monsieur le Ministre : allez-vous officier à cet enterrement ou, au contraire, réanimer le malade ?

Pour que le Fret SNCF vive et pour gagner son expansion, la CGT a produit un document « Ensemble pour le Fret », qui contient 13 propositions concrètes.

La CGT vous propose de reprendre **l'objectif de 1 000 Perpignan-Rungis d'ici 2050**, à commencer par la relance, avec la SNCF, dès le 1^{er} janvier 2021, du train original qui ne roule toujours pas malgré les promesses.

Pour terminer, nous souhaitons vous interpeller sur la concurrence dans le transport de voyageurs qui se met en place dans ce contexte de pandémie mondiale.



La CGT constate tout d'abord que la nature même de la réforme a changé. En 2018, le Gouvernement prônait un modèle « à l'allemande », avec le monopole de SNCF Réseau sur l'infrastructure, afin de garantir la sécurité, les investissements et l'aménagement du territoire.

La CGT proposait de son côté de revenir à une entreprise unique et intégrée pour améliorer la qualité de production et le fonctionnement de la SNCF. Vous avez refusé cette fusion de l'exploitant et du gestionnaire de l'infrastructure.

En 2019, au détour d'un article de la LOM, vous intégrez désormais la possibilité de transfert de la gestion des infrastructures avec l'exploitation des trains à des opérateurs privés, le tout sur de très longues durées. C'est donc sur un modèle de concessions à l'anglaise (version Thatcher) que vous vous orientez désormais. La CGT conteste formellement cette décision de balkaniser le réseau ferroviaire et de fabriquer de véritables monopoles privés.

Mais au-delà de ce désaccord de fond, face à la crise économique qui découle de la pandémie, l'ouverture à la concurrence ne pourrait pas tomber à un pire moment.

Elle mobilise énormément d'énergie et de moyens des équipes dirigeantes de la SNCF et des autorités organisatrices alors que l'attention doit être portée sur les solutions à la crise sanitaire.

Elle intervient dans une situation économique exceptionnelle où la SNCF subit déjà des pertes historiques liées aux confinements (probablement 10 milliards d'euros en 2020 et 2021). Il est donc absolument indispensable d'éviter des difficultés supplémentaires avec la perte de marchés TET ou TER, sous peine d'affaiblir durablement le leader ferroviaire du pays et donc toute possibilité de développement de ce mode.

La Fédération CGT des cheminots vous demande donc d'annuler les appels d'offre en cours et de reporter le processus d'ouverture à la concurrence.

Que ce soit face à la crise sanitaire avec le maintien des circulations, ou face à un événement climatique grave comme les inondations de la vallée de la Roya avec le ravitaillement des populations, la SNCF et les cheminots montrent régulièrement leur utilité. Celle-ci va bien plus loin que la simple équation financière.

Il est donc de la responsabilité de l'État de ne pas briser cet outil public et de le soutenir de façon adéquate pour qu'il réponde mieux aux besoins du pays, particulièrement en temps de crise économique et sanitaire telle que celle que nous vivons actuellement.

La Fédération CGT des cheminots est disponible pour en débattre plus précisément.

Dans l'attente de vous lire, veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, nos respectueuses salutations.



Laurent BRUN
Secrétaire Général

