

**GROUPE
SNCF**

LETTRE OUVERTE À JEAN CASTEX

Monsieur le Président,

Votre nomination à la présidence de la SNCF constitue une première dans l'histoire de notre entreprise. Jamais un ancien Premier ministre n'avait pris les commandes de ce groupe public. Devant les commissions parlementaires, vous avez déclaré votre volonté de préserver l'unité du Groupe Public SNCF. Il ne doit donc pas vous avoir échappé que cette unité ressemble de plus en plus à une fiction commode, alors que la réalité du terrain raconte une tout autre histoire.

Nous assistons en effet depuis plusieurs années à une forme d'éclatement par centrifugation. Chaque SA du Groupe public SNCF développe progressivement sa propre logique, ses propres priorités, ses propres réflexes de protection.

PREMIER CHANTIER UNE GRILLE SALARIALE UNIFIÉE ENTRE STATUTAIRES ET CONTRACTUELS

L'UNSA, rejointe sur le fond de ce projet par la CGT, porte depuis plus d'un an le projet d'une grille salariale unifiée pour une mise en place en 2029-2030.

Aujourd'hui, notre entreprise vit une schizophrénie salariale que personne ne peut plus ignorer. D'un côté, une grille pour les statutaires datant de 1992, qui a pour mérite d'être transparente et égalitaire. De l'autre, des contractuels dont le système de promotion et d'évolutions salariales est totalement opaque. Cette situation n'est plus tenable pour trois raisons majeures :

#1 L'impossible portabilité de ce système dans les filiales Voyageurs. Le système statutaire de notation et d'avancement, conçu pour fonctionner à l'échelle d'une grande entreprise avec des flux importants, devient rapidement inopérant dans des structures de taille réduite. De fait, les cheminots statutaires transférés ne bénéficient plus que d'un statut au rabais.

#2 La conformité réglementaire. La directive européenne 2023/970 sur la transparence des rémunérations s'appliquera pleinement d'ici juin 2026. Elle impose aux entreprises de plus de 250 salariés de publier leurs écarts de rémunération et de justifier toute différence non objectivement fondée. Comment la SNCF répondra-t-elle

La SNCF n'est déjà plus vraiment un groupe public unifié, mais plutôt une holding qui additionne des sociétés poursuivant des stratégies parfois opposées. Voilà pourquoi, Monsieur le Président, votre discours sur l'unicité nous laisse profondément sceptiques.

Comme la DRH Groupe l'avoue elle-même, il est plus difficile aujourd'hui de négocier avec les SA qu'avec les organisations syndicales - voici la réalité.

Face à cette situation, l'UNSA-Ferroviaire vous propose d'ouvrir très rapidement trois chantiers concrets qui permettraient de mesurer, au-delà des mots, la réalité de votre engagement en faveur de l'unicité du Groupe.

à cette exigence avec son système actuel bicéphale, qui propose deux structures de rémunération différentes pour des salariés occupant le même poste ?

#3 Peut-être la plus fondamentale : l'équité sociale. Comment justifier que la reconnaissance du travail accompli et les perspectives d'évolution dépendent d'un statut juridique, de la taille de l'entité de rattachement plutôt que de la contribution réelle du salarié ? Comment bâtir une cohésion d'entreprise quand le système lui-même crée des inégalités inexplicables et des impasses de carrière prévisibles ?

Le statu quo n'est plus tenable. Ni pour les agents statutaires piégés par la balkanisation de leur entreprise historique, ni pour les contractuels soumis à l'opacité salariale, ni pour une SNCF - qui voudrait faire groupe pour fidéliser ses salariés.

Vous disposez de tous les atouts pour lancer ce chantier historique. Les résultats financiers sont au rendez-vous avec 1,6 milliard d'euros de résultat net en 2024. Les deux premières organisations syndicales représentatives sont alignées sur cette ambition. Il ne manque plus que la volonté politique.

DEUXIÈME CHANTIER REBÂTIR UNE VÉRITABLE TÊTE DE GROUPE

L'unité ne se décrète pas dans les statuts, elle se construit dans les faits. Aujourd'hui, les SA fonctionnent en camps retranchés, le siège du Groupe et sa DRH n'ont plus qu'un pouvoir de coordination sans autorité réelle.

Or le système ferroviaire est, par essence, un tout indivisible où chaque métier concourt directement au service rendu. Sans les agents de la maintenance du réseau, aucun train ne circulerait. Sans les agents de la SUGE, pas de clients rassurés et sécurisés. Sans les équipes achats, sans les experts cybersécurité, aucun chantier ne se tiendrait, c'est l'ensemble du système qui s'effondrerait.

Quand un train arrive à l'heure, ce n'est pas la victoire d'une SA – c'est le succès d'une chaîne humaine coordonnée.

L'éclatement du Groupe, c'est l'éclatement de ces chaînes de solidarité et du socle de droits des cheminots : intéressez-vous rapidement au sujet de l'intéressement de chaque SA, vous comprendrez ce que nous voulons dire. L'UNSA-Ferroviaire revendique un intéressement socle de groupe identique pour tous.

Alors, comment faire pour que les SA du Groupe jouent la complémentarité plutôt que la concurrence interne ? Et quelle est votre position sur la politique de filialisation à outrance ?

Une comptabilité analytique rigoureuse, des engagements contractuels clairs, des indicateurs de performance transparents et un Directeur avec de vrais leviers de commande : voilà ce que demandent les Autorités Organisatrices pour être rassurées sur la compétitivité et la transparence des coûts TER. Pas besoin de créer des filiales, véritables usines à gaz juridiques. Un seul exemple : si rien ne change, dans quelques années, chaque filiale négociera à son niveau, NAO, temps de travail, droit à la déconnexion, forfait jours, CET... Sur chaque thématique, on basculera d'une négociation Groupe à 60 négociations locales. Où est la rationalisation promise par les thuriféraires de la filialisation ?

L'unité que vous appelez de vos vœux passe par la réaffirmation du rôle central de la tête de Groupe, la fin de la fuite en avant dans la filialisation, la reconstruction de politiques sociales communes.



Quand un train arrive à l'heure, ce n'est pas la victoire d'une SA, c'est le succès d'une chaîne humaine coordonnée.

TROISIÈME CHANTIER TRANSFORMER LES RÉSULTATS EN INVESTISSEMENTS

La SNCF est une entreprise en bonne santé financière mais dont l'outil de travail vieillit dangereusement. En 2024, le groupe a versé 1,7 milliard d'euros au fonds de concours alimentant SNCF Réseau. Mais le régulateur rappelle que l'effort de modernisation marque le pas, que les volumes de renouvellement stagnent depuis 2016.

Si tous les opérateurs ferroviaires paient des péages d'infrastructure à SNCF Réseau, aucun ne contribue au fonds de concours à part SNCF.

L'opérateur historique doit non seulement faire face à la concurrence, mais également financer seul la régénération d'un réseau que tous utilisent. Cette concurrence, qui devait être libre et non faussée, est faussement libre et même aujourd'hui librement faussée.

L'UNSA-Ferroviaire le dit clairement : pour mener «la bataille du réseau», vous devrez vous attaquer à cette anomalie structurelle. Soit tous les opérateurs contribuent équitablement au financement de la modernisation du réseau, soit l'État assume pleinement sa responsabilité d'investisseur dans un actif stratégique national. Mais le statu quo actuel, qui fait peser l'essentiel de l'effort sur SNCF seule, n'est ni tenable économiquement, ni acceptable socialement.

Fabrice CHARRIERE

Secrétaire général de l'UNSA-Ferroviaire



Monsieur le Président, vous l'aurez compris à la lecture de ces quelques lignes : l'UNSA-Ferroviaire ne tombera ni dans le piège de la contestation systématique ni dans celui de l'accompagnement béat.

En ce mois de novembre 2025, alors que vous prenez officiellement vos fonctions, l'UNSA-Ferroviaire vous souhaite pleine réussite. Non par courtoisie protocolaire, mais par conviction profonde : votre réussite sera celle de tous les cheminots, votre échec serait le leur.

Le dialogue social que nous appelons de nos vœux peut commencer dès aujourd'hui.

Il reposera sur notre capacité commune à transformer les intentions en réalisations, les promesses en actes, les discours en résultats mesurables.

Soyez assuré, Monsieur le Président, de notre détermination à construire avec vous ce dialogue social exigeant, mais constructif, au service de l'avenir de la SNCF et de ses agents.