



Montreuil, le 17 Juin 2008

Monsieur PEPY Guillaume
Président de la SNCF
34, rue du Commandant Mouchotte
75699 PARIS Cedex 14

Monsieur Le Président,

La Direction des Ressources Humaines de la SNCF a transmis, le 4 juin 2008 aux fédérations syndicales, un texte soumis à leur signature dénommé « *déclaration commune entre l'entreprise et les organisations syndicales* » sur la participation et le dividende salarial.

La démarche que vous avez engagée, au travers de cette déclaration commune, doit servir de faire-valoir auprès du gouvernement, afin d'obtenir des pouvoirs publics l'éligibilité à ce dispositif pour la SNCF à partir de 2008 par la modification de la liste des établissements et entreprises publics figurant à l'article 4 du décret du 26 novembre 1987 modifié.

Sur le fond, vous justifiez cette démarche à plusieurs titres et plus particulièrement par le fait que les résultats de la SNCF sont en progression continue depuis plusieurs années, ce qui a conduit à verser un dividende à l'État, actionnaire à 100%, au titre de l'année 2007.

De l'étude que nous avons faite de ce dossier, il apparaît, pour qu'une entreprise publique soit éligible à ce dispositif, que plusieurs conditions soient remplies. Or celles-ci ne figurent pas dans la position commune.

Les Établissements Publics de l'État à caractère Industriel et Commercial (EPIC) et les entreprises publiques, quels que soient leurs statuts juridiques, ne doivent pas bénéficier de subventions d'exploitation de collectivités publiques, ni être en situation de monopole pour leur activité principale ou être soumis à des prix réglementés pour être sur la liste.

Sur les subventions d'exploitation, les collectivités publiques compensent en partie certaines prestations définies dans des conventions d'exploitation et de gestion. Ces compensations versées au titre du service public ne sont-elles pas des subventions d'exploitation ? La question est ouverte et mérite un débat.

Sur la question des tarifs réglementés, la politique tarifaire de la SNCF est définie par le cahier des charges. Ce dernier a été approuvé par décret signé par le Premier ministre.

L'article 14 du cahier des charges fixe les modalités de base tarifaire. Les tarifs établis en application de cet article sont réputés homologués par le Ministre chargé des transports, comme le stipule l'article 17. Malgré les évolutions apportées à la politique commerciale, les tarifs restent donc réglementés d'autant que la tarification TER est toujours basée sur le prix kilométrique.

La situation de monopole est quand à elle encore moins discutable.

La SNCF est à l'évidence toujours en situation de monopole pour son activité principale. Pour le transport de voyageurs au plan national ou régional, la SNCF est l'unique entreprise de transport ferroviaire. Il en est de même pour l'exploitation de l'infrastructure et de son entretien de par la loi de 1997 et la convention entre la SNCF et RFF, de la maintenance du matériel. À ce jour, cette situation ne peut être contestée.

Au regard de ces éléments, la SNCF ne rentre pas dans le champ d'application des dispositions légales.

Les organisations syndicales minoritaires (CFDT-CFTC-UNSA-CGC-FGAAC), en signant la déclaration commune avec la direction, prennent le risque de faire perdre le monopole des activités en échange de l'instauration de la participation.

La participation est un dispositif d'épargne salariale au même titre que l'intéressement et le plan d'épargne d'entreprise.

Que penser de la signature de l'UNSA et de la FGAAC sur la participation alors qu'elles ont dénoncé l'intéressement ? Serait-ce un signe des temps de ralliement à la stratégie de la direction au moment même où les attaques contre l'entreprise publique et le statut des cheminots se font de plus en plus précises?

Alors que les cheminots actifs et retraités exigent des augmentations de salaires et pensions vous persistez avec la participation à des versements aléatoires puisqu'elle est comme l'intéressement conditionnée aux bénéficiaires.

D'autre part, ce système exonère la SNCF de cotisations sociales (maladie, retraite,....) et les sommes versées sont déduites de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.

Ainsi, ces exonérations ont pour conséquence de ne pas acquérir des droits à la retraite pour les cheminots et de réduire les ressources de la Caisse de Prévoyance et de Retraite. La participation n'est pas liquidable ni péréquable, les retraités en sont exclus.

Quant au dividende salarial évoqué dans le texte notons que celui-ci n'existe ni dans une loi, ni dans le code du travail.

Cette proposition n'est pas à l'initiative de la direction SNCF, mais émane du secrétaire national de l'UMP en charge de l'économie au sein de son parti politique que vous avez d'ailleurs rencontré dernièrement sur le sujet. Dans un article de presse, daté du 19 mars 2008, ce député UMP des Hauts de Seine propose « *la création d'un dividende salarial, une vraie prime de résultats, inspirée du dividende perçu par les actionnaires* ».

Cette expression est tout à fait impropre car elle fait référence à la notion de dividende, ce qui suppose d'être actionnaire, ce n'est évidemment pas le cas pour les cheminots ! Il ne s'agit en fait ni plus, ni moins, que d'une prime exceptionnelle autorisée par les textes en vigueur à la SNCF.

Dans ce cadre, vous annoncez le versement de 200 euros à chaque agent, sur la paye du mois de juin 2008, au titre de l'exercice 2007. Dans le même temps, l'accord salarial 2007 à la SNCF, signé par 4 organisations syndicales (CFDT – CFTC – UNSA – FGAAC) a limité à 1,5% l'augmentation générale des salaires et pensions pour une inflation qui a atteint en 2007 les 2,6%, entraînant une perte de pouvoir d'achat de 1,1%. En apposant leur signature sur la participation ces organisations syndicales servent de caution à la politique salariale de la Direction SNCF. Le versement d'un « dividende salarial », ou plus exactement d'une gratification exceptionnelle de 200 euros, correspond en moyenne à la perte de pouvoir d'achat en 2007.

En réalité, vous faites le choix de limiter les augmentations générales des salaires et pensions qui sont pérennes et liquidables, pour leurs substituer des primes à caractère aléatoire non péréquables. Dans les faits, vous contournez la loi qui stipule que les sommes versées au titre de l'épargne salariale ne peuvent se substituer aux éléments de rémunération.

En appui de plusieurs dizaines de milliers de signatures sur la pétition salaire initiée par la CGT, notre Fédération exige la réouverture de négociations dans les meilleurs délais.

En signant ce texte, les fédérations CFDT – CFTC – UNSA et FGAAC valident le choix du gouvernement de mettre fin à la péréquation. Les cheminots retraités apprécieront !

La Fédération CGT des cheminots refuse de cautionner ce texte qui va à l'encontre du Service Public et de l'intérêt des cheminots.

La Fédération CGT des cheminots ne signera pas ce texte et vous demande d'apporter les explications indispensables quant aux véritables critères d'attribution de la participation.

Dans l'attente d'une réponse rapide, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.



Didier LE RESTE
Secrétaire Général