



## *Compte rendu du Comité de Groupe exceptionnel du 18 avril 2008*

**A**près avoir présenté les premiers éléments de son projet stratégique pour l'entreprise au Comité Central d'Entreprise puis au Conseil d'Administration (CA) de la SNCF, c'est devant les représentants du Comité de Groupe que le nouveau président de la SNCF s'est exprimé le 18 avril 2008 pour aborder à nouveau ses ambitions de développement de la SNCF et plus globalement du groupe SNCF. Il entend en effet ne pas dissocier l'un et l'autre lorsqu'il désigne l'entreprise SNCF.

Reprenant les grandes lignes évoquées au CA, G. Pépy ambitionne de faire de la SNCF une entreprise de services de mobilité durable de dimension mondiale en mettant toutes les activités au même niveau d'exigence et d'ambition que celui du TGV.

---

### **Fret**

---

Pour le fret la dimension du groupe est effectivement mise en avant avec la décision d'OPA de la SNCF sur Géodis. L'ensemble constitué de la branche fret et de Géodis, baptisée Transport et Logistique Marchandise, formerait ainsi un des cinq premiers opérateurs de transport et de logistique mondiaux.

Selon G. Pépy, il ne s'agit pas de fusionner Fret SNCF et Géodis mais d'additionner les savoir-faire de chaque entité pour en faire un leader du transport et de la logistique marchandise.

Cette décision annoncée quelques jours avant ce Comité de Groupe et cinq semaines après la prise de fonction de G. Pépy témoigne du changement de rythme et de trajectoire initié par ce dernier.

Mais si cette opération peut au premier abord paraître intéressante pour la cohésion et la synergie de l'ensemble des activités fret du groupe, il n'en demeure pas moins que la réorganisation actuellement en place de Fret SNCF n'est aucunement remise en question et laisse clairement planer l'idée d'une filialisation de cette activité. La CGT sera vigilante quant aux suites de cette acquisition.

Concernant l'objectif de volume transporté par rail le président s'en tient à celui fixé par la lettre de mission de N. Sarkozy « +25% de fret non routier d'ici 2012 » sans jamais préciser ce que sont les objectifs pour Fret SNCF.

Toujours selon notre Président, il faut faire plus de ferroviaire mais dans des conditions économiques réalistes et acceptables. Comme se discute une CCN pour les entreprises ferroviaires, il est normal qu'on cherche un point d'équilibre au niveau du RH0077.

Pour la CGT, il faut résolument s'engager dans le développement d'une conception multi modale et écologique des transports dans laquelle le ferroviaire ne peut être que l'un des modes dominant.

Dans ce cadre, Fret SNCF, en tant qu'opérateur public sous maîtrise publique, doit se réinscrire dans une stratégie de volume et améliorer son système de production avec des moyens humains et matériels suffisants.

D'ailleurs en 2000, grâce à une volonté politique de réponse à l'ensemble de l'offre, Fret SNCF a réalisé son meilleur résultat comptable (-89 M€ pour 55,4 GTK à mettre en parallèle avec les -260 M€ et 40 GTK de 2006) au moment même du passage au 35h qui s'est traduit par 26.600 embauches et une amélioration des conditions d'emploi et de travail. Comme quoi ce n'est pas le progrès social qui pénalise la situation financière du Fret.

---

### **Infra**

---

S'il est un fait partagé par l'entreprise et la CGT, c'est qu'aucun développement de la qualité et de l'offre du transport ferroviaire ne pourra se faire sans remédier à la situation catastrophique de l'infrastructure.

En la matière, le récent rapport de la Cour des Comptes sur le fonctionnement du système ferroviaire a mis en avant la complexité des relations et de l'organisation existante depuis la création de RFF qui ont freiné les investissements nécessaires. Ce constat, la CGT n'a pas attendu la Cour des Comptes pour le faire.

La CGT revendique le retour à l'unicité du système ferroviaire par l'abrogation des dispositions législatives ayant créé RFF. Il n'est d'ailleurs pas concevable que la SNCF se substitue à RFF en investissant sur fonds propres pour assurer la régénération du réseau existant. L'endettement de la SNCF dans les années 80 et 90 a démontré qu'il appartenait à l'Etat d'assumer ses responsabilités dans ce domaine. C'est aussi notre position concernant les 13.000 km de lignes menacés de fermeture, comme indiqué dans le rapport de la Cour des Comptes.

Pour le Président, le retour de RFF dans l'EPIC SNCF n'est pas réaliste, sinon cette solution aurait déjà été proposée par un gouvernement. Comme il n'est pas question non plus pour lui de transférer 55.000 cheminots à RFF, on voit bien apparaître la solution de la filiale Infra, ce qui a été adopté par la DB en Allemagne.

Quoi qu'il en soit la solution sera prise par le gouvernement qui a confié une mission parlementaire au sénateur H. Haënel sur ce dossier.

En ce qui concerne plus particulièrement l'Ile de France, la SNCF demande l'augmentation des financements de la Région et de RFF pour la modernisation du réseau et souhaite obtenir un contrat de développement.

---

## **Salaires**

---

De l'aveu même de G. Pepy, avec les suppressions d'effectifs et une politique salariale pas terrible dans l'entreprise, les cheminots ont fait beaucoup d'efforts !

Des négociations salariales sont prévues en juillet, la direction se dit prête à aller au-delà de +1,8% d'augmentation générale cette année.

Compte tenu de la hausse de l'indice des prix qui devrait atteindre la barre des + 3% en fin d'année, la mobilisation des cheminots sera évidemment nécessaire pour que la mesure annoncée permette de répondre au maintien du pouvoir d'achat.

Contrairement aux années passées, la direction ne tentera pas d'accord d'intéressement puisque deux accords ont échoué en étant légalement dénoncés par la majorité des organisations syndicales, mais elle propose de mettre en place la participation à la SNCF et, pour 2008, de trouver un système qui prenne en compte une partie des cotisations sociales.

Cette mesure serait une inflexion nouvelle de la part de la direction qui cherche par ce biais à recueillir l'adhésion des organisations syndicales opposées à l'intéressement, encore que la proposition de la direction ne prendra en compte qu'une partie des cotisations.

Si la CGT soutient les mesures salariales qui abondent la Caisse de Prévoyance et de Retraite, elle privilégie avant tout l'augmentation générale des salaires qui est une mesure pérenne pour tous les cheminots, quelle que soit leur catégorie.

---

## **Dessertes voyageurs**

---

Les ambitions du président en matière de grande vitesse, en France ainsi qu'à l'étranger, occultent la dimension du maillage national et des relations classiques déjà mises à mal par la suppression de dessertes et d'arrêts. En effet l'absence de propositions pour les dessertes corail n'a pas échappé à la CGT. Le président interpellé a dû se résigner à annoncer qu'il faut effectivement dessiner une perspective pour le développement des dessertes classiques.



*La délégation CGT :  
L.Delours – J.L.Léger – S.Esnault – A.Fatiga –  
P.Bertrand – S.Vaisse – D.Gobé – M.Dago – G.Marinet.*

Montreuil, le 28 avril 2008