**Le projet de réorganisation du rail, mais aussi les négociations sur la future convention collective et la perspective d'élections professionnelles poussent les syndicats, comme le dit un militant, « à montrer leurs biscoteaux ».** *Photo Gilles Rolle/RÉA*

# Nouvelle grève à la SNCF contre la réforme du rail

- Les principaux syndicats ont déposé un préavis de ce soir à vendredi matin.
- Le projet ne sera pourtant examiné par l'Assemblée que dans six mois.

**FERROVIAIRE**

***Denis Fainsilber***
*dfainsilber@lesechos.fr*
***Lionel Steinmann***
*lsteinmann@lesechos.fr*

Nouveau round de mobilisation contre la réforme ferroviaire. Les trois principaux syndicats de la SNCF (la CGT, l'Unsa et SUD-rail) appellent à cesser le travail à partir de ce soir jusqu'à vendredi matin pour protester contre le projet de réorganisation du rail, comme ils l'avaient déjà fait en juin. Une grève qui démontre, malgré la baisse de la conflictualité depuis 2010, que le réflexe du rapport de forces comme préalable à la négociation n'a pas disparu.

### ● LES RAISONS DE LA GRÈVE

Dans un communiqué commun, la CGT, l'Unsa et SUD estiment notamment que la réforme, qui doit rapprocher la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF), le gestionnaire du réseau, vise en réalité à « *l'éclatement de la SNCF* ». Les 50.000 cheminots chargés de la maintenance des voies (sur un total de 150.000) doivent en effet rejoindre RFF pour constituer un gestionnaire d'infrastructures unifié (GIU). Et le fait que le nouvel ensemble sera coiffé par un établissement baptisé… « SNCF », destiné à assurer l'unité du groupe public, ne dissipe pas les craintes des syndicats.

Toutefois, le projet de loi est passé en Conseil des ministres il y a deux mois, et il ne sera pas examiné au Parlement avant le printemps, sans doute au mois de juin. Dès lors, pourquoi appeler à la grève maintenant ? « *Il ne faut pas perdre de temps dans le travail d'explication et de lobbying auprès des parlementaires* », avance un syndicaliste. Surtout, le 20 décembre doivent débuter les travaux de la commission paritaire destinée à négocier la future convention collective du secteur, qui s'appliquera en totalité pour les personnels contractuels et partiellement pour les personnels à statut. Un dossier qui ouvre la porte à des modifications du temps de travail, ce que certains syndicats appréhendent déjà comme du « *dumping social* ». Autre sujet sur la table : le rapprochement du régime d'emploi des personnels d'origine SNCF et RFF. Viendront ensuite la formation, la prévoyance, etc. Autant de discussions sur lesquelles la grève met la pression.

Plus prosaïquement, les élections professionnelles, échéance cruciale qui sert à calculer la représentativité des syndicats, se tiendront le 20 mars. Pour convaincre les salariés de leur capacité à les défendre, les syndicats sont donc enclins « *à montrer leurs biscoteaux* », explique un militant.

### ● LES EFFORTS DE DÉMINAGE DE LA DIRECTION NE PAIENT PLUS

Très en amont, gouvernement et direction se sont employés à évacuer les sujets qui fâchent. En insistant sur le fait que la réforme se ferait à effectifs constants, et surtout que le sacro-saint statut des cheminots serait préservé. Dès le printemps dernier, ont débuté une série de réunions bilatérales sur l'analyse des enjeux sociaux de la réforme, explique-t-on dans l'entourage de Guillaume Pepy, le patron de la SNCF. Organisation sociale du futur groupe, enjeux du changement pour la branche ferroviaire, modifications juridiques à apporter aux différents CCE ou au comité de groupe… Toute « *l'organisation-cible* » a été passée en revue, lors de travaux conclus par une table ronde de synthèse. La direction a accepté de financer un cabinet de conseil (Secafi) destiné à épauler les syndicats, alors qu'elle va elle-même se faire aider par un juriste spécialisé, Gilles Bélier, notamment pour préparer la nouvelle convention collective.

Pour montrer sa volonté de dialogue, Guillaume Pepy s'est déplacé au congrès national de l'Unsa cheminots au printemps. Et lors de la grève de juin, il avait estimé « *légitime que le corps social veuille s'exprimer sur un projet d'une telle ampleur, et peser sur les choix qui vont être faits* ». Des gages qui n'auront toutefois pas permis d'éviter la grève d'aujourd'hui.

### ● UN FRONT SYNDICAL DE FAÇADE

Les syndicats sont toutefois moins unis que lors de la grève de juin. D'abord parce que la CFDT, quatrième syndicat, ne se joint pas au mouvement, et « *déplore que certains appellent à la lutte, alors que rien n'est acté* ». Ensuite parce que la CGT, l'Unsa et SUD feront grève ensemble, mais sans avoir les mêmes revendications. SUD réclame par exemple le retrait pur et simple du texte, alors que l'Unsa souhaite l'améliorer par des amendements. La CGT, de son côté, veut le transformer radicalement, en réunifiant la SNCF et RFF dans une seule structure. Des divergences qui rendent peu probable une reconduction de la grève après le 12 décembre, comme le souhaite SUD. ■

## 7 TGV maintenus sur 10

**Selon les prévisions de la SNCF, 7 trains sur 10 en moyenne devraient circuler sur le réseau grandes lignes. Le trafic sera normal pour les Eurostar et les Thalys. Sept trains sur dix rouleront pour les Lyria et les trains vers l'Italie. La circulation devrait être proche de la normale sur le TGV Est. Par contre, seuls 6 TGV sur 10 devraient circuler sur les autres axes TGV, et seul 1 train Intercités sur 2 devrait circuler jeudi. Six trains régionaux (TER) sur 10 seront maintenus en moyenne, avec de grandes disparités selon les régions. En Ile-de-France, seul un RER B sur quatre circulera sur le tronçon Nord et un train sur deux sur les lignes C, D et E.**

# Sferis, la filiale de droit privé qui hérisse les syndicats

**L'entreprise spécialisée dans les travaux ferroviaires est accusée de faire de la concurrence déloyale aux cheminots.**

Tout va bien pour Sferis. Moins de deux ans après sa création, cette filiale de la SNCF spécialisée dans les travaux ferroviaires (notamment la sécurisation des travaux sur voies) affiche d'excellents résultats, que la direction a présentés hier à la presse. Le chiffre d'affaires, de 14 millions d'euros en 2012, va finir cette année au-delà des 30 millions, et devrait atteindre 44 millions en 2014. Les effectifs suivent la même courbe, avec 310 salariés actuellement et près de 450 l'an prochain. Quant au résultat net, il atteint 3 % du chiffre d'affaires, « *ce qui est conforme aux objectifs* », avance Flavien Flauw, le directeur général. Et des perspectives à l'international (en Angleterre ou en Hollande) sont même en train de se dessiner.

Mais la réussite de Sferis ne plaît pas aux syndicats de la SNCF. Car cette filiale de droit privé, détenue à 100 % par l'établissement public, dépend de la convention collective des travaux publics et de celle des voies ferrées d'intérêt local. Et Sferis est susceptible de réaliser les mêmes travaux que la branche de la SNCF dédiée à l'entretien des infrastructures, qui emploie, elle, des cheminots sous statut. Cela conduit les syndicats à penser que la compagnie ferroviaire « *organise elle-même sa propre concurrence* » et crée « *un risque de dumping social au sein mêmedu groupe* », ce qu'ils dénoncent depuis deux ans.

### Faire face à des pics d'activité

Flavien Flauw réfute ces critiques : « *Contrairement à ce que l'on dit parfois, nous ne venons pas voler le travail des cheminots, et nos salariés ne sont pas moins bien payés qu'eux. La SNCF fait appel à nous pour faire face à des pics d'activité sur certains chantiers, ou pour organiser le travail différemment : confier à Sferis l'annonce des circulations par exemple permet d'employer les cheminots à d'autres tâches.* »

Le fait de ne pas être assujetti au statut permet toutefois à Sferis de réduire les coûts, car ses salariés embauchent directement sur le chantier comme le permet la convention des travaux publics, alors qu'il faut compter le temps de trajet dans le cas des cheminots. Un écart que la SNCF a sans doute en tête lorsqu'elle décide de sous-traiter certaines tâches au secteur privé.

— ***L. S.***