



A la gare Saint-Charles de Marseille, en juin. L'ouverture du réseau à la concurrence est prévue pour 2019. PHOTO CLAUDE PARIS. AP

SNCF : les suppressions de postes relancent le conflit

Après l'annonce du budget 2015, les syndicats ont rejeté cette première étape de la réforme ferroviaire. Une manifestation est prévue le 29 janvier.

Par **PHILIPPINE ROBERT**

Le vote de la réforme ferroviaire, cet été, n'a pas apaisé les tensions entre les salariés et la direction de la SNCF. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier mais ses premiers pas ne sont pas à la hauteur pour certains syndicats qui dénoncent un «budget d'austérité» et plus d'un millier de suppressions de poste cette année, ce qui risque de détériorer la qualité du service. La CGT cheminots (premier syndicat de la SNCF) s'était déjà mobilisée avec SUD rail avant le vote de la réforme. La contestation

reprend en ce début d'année. La confédération a lancé un appel à manifester le 29 janvier, en invitant les autres syndicats à se joindre au mouvement. Retour sur les raisons de la colère.

POURQUOI UNE RÉFORME ?

Cette remise à plat du système ferroviaire poursuit plusieurs buts. Tout d'abord, préparer l'ouverture du réseau français à la concurrence, prévue pour 2019. Il s'agit ensuite de limiter l'expansion de la dette, qui s'établissait à environ 40 milliards d'euros à la fin de l'année dernière. L'objectif est de réaliser quelque 2 milliards d'économies

d'ici à 2017. Sans oublier l'amélioration de la qualité et de la sécurité, question sensible depuis le déraillement d'un train à Brétigny en juillet 2013.

Le cœur de la réforme est la réunification de la SNCF, l'opérateur qui s'occupe des trains, et de Réseau ferré de France (RFF), celui en charge des rails et des infrastructures, séparés depuis 1997. Depuis le 1^{er} janvier, un même établissement public (SNCF Groupe) chapeaute deux entités : SNCF Mobilités, l'exploitant ferroviaire, et SNCF Réseau, le gestionnaire. Certains syndicats n'ont pas digéré cette réforme. Si la CFDT l'a soutenue, comme l'Unsa qui s'y est ral-

liée après des hésitations, la CGT et SUD rail ont fait grève pendant deux semaines en juin afin de dénoncer la manière dont s'est organisée cette réunification et pour demander la reprise de la dette ferroviaire par l'Etat. Autre sujet de préoccupations pour ces deux syndicats : la question du statut des salariés de la SNCF. Selon la loi, «un cadre social commun» devrait être défini cette année.

POURQUOI ÇA REPART ?

Le budget 2015, premier pas dans la mise en œuvre de la réforme, cristallise les critiques des syndicats. Les membres du Comité central d'entreprise l'ont rejeté en bloc

mercredi. Prévue en décembre, sa présentation avait été reportée à cause d'un «manque d'informations sur la partie infrastructure», explique Sébastien Gasc, secrétaire fédéral de la CGT.

Finalement présenté mercredi, le budget prévoit la suppression d'environ 1100 postes budgétaires, comme l'avaient annoncé les syndicats quelques jours plus tôt. Ce qui correspondrait à environ 2000 emplois, selon les organisations syndicales. Du côté de SNCF Mobilités, 1600 postes sont supprimés. «Des guichets vont être fermés, des contrôleurs vont être supprimés dans les trains et il y aura sûrement des transferts sur des bus», annonce Didier Aubert, secrétaire général de la CFDT. En contrepartie, 500 postes viennent gonfler les effectifs de SNCF Réseau. Loin du millier de postes espéré par les syndicats pour garantir la sécurité du réseau. «Les enjeux financiers prennent le dessus sur tout le reste. Environ 900 créations de poste étaient prévues au départ pour SNCF Réseau et cela a été retoqué par le comité stratégique», regrette Sébastien Gasc.

Autre motif de mécontentement pour la CGT : l'absence de négociation sur le statut des salariés. «On reçoit des informations, mais il n'y a pas de consultations», poursuit le secrétaire fédéral. Guillaume Pepy, PDG de la SNCF, tente de rassurer en garantissant «une protection des salariés dans le secteur». Les discussions commenceront officiellement au second semestre.

EST-CE LE RETOUR DE L'UNITÉ SYNDICALE ?

Divisés sur le sujet de la réforme ferroviaire, les syndicats de cheminots ont «voté unanimement contre» le budget, selon la CGT, la CFDT et l'Unsa. Ce qui ne signifie pas le début d'une unité syndicale. S'ils sont tous d'accord sur le fait que ce budget ne permettra pas d'améliorer la qualité du service et la sécurité, ils se divisent sur les moyens d'actions. La CGT a proposé aux autres syndicats de se joindre à son appel à manifester le 29 janvier.

Invitation déclinée par l'Unsa et la CFDT. «Nous ne sommes pas favorables à ce budget, mais nous pensons tout de même que la réforme engagée participe à l'amélioration de la situation», estime Didier Aubert, dont le syndicat, la CFDT, avait soutenu la loi dès le départ. Pour Roger Dillenseger, de l'Unsa, «la loi a été votée» et cette question «ne sera pas résolue en allant dans la rue». Après avoir fait languir pendant quelques jours son ancien compagnon de lutte, SUD rail a finalement accepté de se joindre au cortège. ◆

REPÈRES

DEUX ANS DE RÉFORME

Si la réforme ferroviaire est dans les cartons depuis des années, elle a été lancée en septembre 2012 par Frédéric Cuvillier, alors ministre des Transports. Elle a été adoptée le 23 juillet 2014 et entre en vigueur ce 1^{er} janvier.

13769

C'est le nombre de postes supprimés entre 2007 et 2015 à la SNCF. Cette année, 1100 destructions de postes sont annoncées dans le budget.

La CGT est le premier syndicat des cheminots avec 35,64% des voix lors des dernières élections professionnelles. Suivent l'Unsa (22,98%), SUD rail (16,99%) et la CFDT (14,7%). Les autres n'ont pas recueilli assez de suffrages pour figurer parmi les syndicats représentatifs.

«Les suppressions de postes en 2015 sont plutôt basses parce qu'il y a 500 créations de postes au Réseau ferré.»

Guillaume Pepy PDG de la SNCF