

Ultime tractations pour faire sortir la SNCF de la grève

► Une dernière réunion de négociation se tenait lundi matin à Paris. De nouvelles concessions de l'Etat étaient attendues

Cette fois, c'est la dernière ligne droite. Lundi 6 juin au matin, direction et syndicats représentatifs de la SNCF (CGT, SUD-Rail, UNSA et CFTD) se sont retrouvés à Paris pour une ultime réunion de négociation concernant le nouveau cadre social du secteur ferroviaire, dans un environnement loin d'être apaisé à quatre jours de l'ouverture de l'Euro de football.

La CGT et SUD-Rail organisent au même moment un sixième jour de grève d'affilée (le onzième depuis le début de l'année) qui perturbe sérieusement le plan de transport de la compagnie. Selon la SNCF, six TGV sur dix, six TER sur dix, un Intercités sur trois et un Transilien sur deux devaient rouler en moyenne lundi.

Dans le même temps, les pouvoirs publics font monter la pression sur les gré-

vistes. «*Je souhaite que [le conflit social] soit réglé*», a déclaré dimanche François Hollande, en évoquant les grèves à la SNCF et à Air France. «*Personne ne comprendrait que les trains ou les avions (...) puissent empêcher le bon déroulement (...) du déplacement des spectateurs*», a estimé le président de la République.

Ce week-end, Guillaume Pepy, le président du directoire de la SNCF, a par

ailleurs jugé cette grève «*incompréhensible pour les usagers*», rappelant que ce mouvement avait déjà coûté 300 millions d'euros à l'entreprise publique. «*Au bout de quatorze jours, les grévistes perdront la moitié de leur salaire en pure perte puisque leur régime de travail est maintenu*», a précisé M. Pepy dans *Le JDD*.

PHILIPPE JACQUÉ

→ LIRE LA SUITE PAGE 3

Les syndicats de la SNCF jouent leur va-tout

A quelques jours de l'Euro, la CGT et SUD-Rail tentaient d'obtenir d'ultimes concessions de la part de l'Etat

SUITE DE LA PREMIÈRE PAGE

Des arguments qui ne semblent guère atteindre les syndicats grévistes : « *C'est maintenant qu'on gagne* », martèle SUD-Rail, qui appelle à « *faire blocage* » à l'occasion du rendez-vous de lundi.

Ce jour là, la direction de la SNCF devait présenter à la CGT, l'UNSA, la CFDT et SUD-Rail, un accord très proche du RHO077, l'ancien cadre de travail de l'entreprise publique. Le 28 mai, la CFDT, dans une moindre mesure l'UNSA, avait obtenu de la part du gouvernement la quasi-reconduction du texte. Cette concession les avait conduits à se retirer du mouvement de grève. Mise devant le fait accompli, la direction a fini par se ranger derrière le gouvernement. Le groupe ferroviaire a cependant tout tenté en coulisse pour obtenir des « *compensations* » de la part de l'Etat à cette reconduction de l'accord. La SNCF espérait au minimum 1,5 % d'économies de sa masse salariale avec le nouveau cadre social.

Sans ces économies, la compagnie se présente en mauvaise posture avant l'ouverture du marché du ferroviaire à la concurrence, prévue à la fin de la décennie. Elle sera moins compétitive que les opérateurs alternatifs, qui devront appliquer à minima la nouvelle

La compagnie espérait 1,5 % d'économies de sa masse salariale avec le nouveau cadre social

convention collective ferroviaire, moins contraignante.

La CGT et SUD-Rail ont fait pression ces derniers jours pour rouvrir les négociations de cette convention de branche. En coulisse, la direction de la SNCF a également tenté cette manœuvre. Cependant, le 3 juin, Alain Vidalies, le secrétaire d'Etat aux transports, a mis son veto à toute évolution de ce texte, mis à la signature des syndicats à partir du mercredi 8 juin.

Si la CGT et SUD-Rail vont encore pousser pour obtenir des concessions supplémentaires sur le nouvel accord d'entreprise de la SNCF, la direction a désormais peu à leur céder. « *Sur la table, il n'y a que l'accord* », confirme un porte-parole. Sera-ce suffisant pour les faire sortir de la contestation ?

Pour les amadouer, certains ont imaginé une autre mesure com-

pensatoire. Selon la lettre professionnelle *Mobilette*, la SNCF, la CGT et l'Etat pourraient s'entendre sur le financement d'une indemnité de départ à la retraite pour les salariés disposant du statut de cheminot. Aujourd'hui, un cheminot part à la retraite sans indemnité, alors que ses homologues du privé peuvent en bénéficier.

La nouvelle convention nationale du ferroviaire étendrait cette mesure à tous les cheminots. Conséquence, la SNCF devrait provisionner dans ses comptes 700 à 900 millions d'euros pour ses 150 000 cheminots. Intenable pour l'entreprise publique.

Afin d'adoucir la note, l'indemnité pourrait être versée par la caisse de retraite de la SNCF. Mais cette caisse est en déséquilibre chronique : l'Etat verse chaque année 3,2 milliards d'euros à ce régime spécial. Y ajouter discrètement quelques dizaines de millions d'euros tous les ans, pour abonder les nouvelles indemnités

de départ des cheminots, passerait quasiment inaperçu... Avec cette mesure, la CGT pourrait obtenir son « *avancée sociale* » afin de sortir de la grève. Le ministère des transports dément l'existence de cette mesure.

Annonces de Valls mercredi

Ce n'est qu'une des pistes discrètement discutées. L'Etat dispose d'autres possibilités. Manuel Valls devrait faire des annonces, mercredi 8 juin, sur l'évolution des financements de la SNCF ou de son endettement. Il étudie la manière d'alléger à moyen terme la dette du groupe public. Une telle mesure ne serait pas « *coûteuse pour l'Etat* », a assuré dimanche Michel Sapin, le ministre des finances.

Sera-ce suffisant pour convaincre les syndicats de signer les accords ? L'UNSA et la CFDT, qui représentent plus de 30 % des voix aux élections, sont prêts à valider les deux accords. Mais la CGT et SUD-Rail pourront, s'ils sont unis,

les dénoncer : ils représentent plus de 50 % des voix. « *Vont-ils endosser cette responsabilité de dénoncer des textes d'un niveau inespéré avant la négociation ?* », se demande un observateur.

Selon ses détracteurs, la CGT n'a pas intérêt à tout faire capoter, car elle pourrait au final tout perdre. Si la convention collective et l'accord d'entreprise sont remis en cause, les entreprises pourront se référer au « *décret-socle* », qui définit les droits minimaux des salariés du ferroviaire. Or, ces droits sont bien moins favorables que les textes aujourd'hui négociés.

Quant à M. Pepy, qui avait mis sa démission sur la table fin mai, ce ne serait plus d'actualité. Vendredi, il a assuré vouloir « *rester à son poste, aux côtés de (ses) équipés, et à fond* ». « *Guillaume Pepy est à la tête de la SNCF et il restera à la tête de la SNCF tant qu'il le souhaitera* », assurait pour sa part Michel Sapin, dimanche. ■

PHILIPPE JACQUÉ

LEXIQUE

DÉCRET SOCLE

Rédigé par le ministère des transports, ce texte définit les horaires de travail, les temps de repos et les congés minimaux des salariés du ferroviaire.

CONVENTION COLLECTIVE

Négocié entre l'Union des transports publics et les syndicats du secteur, cette convention s'appliquera à toutes les entreprises.

ACCORD D'ENTREPRISE

La SNCF, comme 24 autres entreprises ferroviaires, négocie chacune leur accord spécifique. Celui de la SNCF reste aujourd'hui le plus avantageux.

L'Euro à l'épreuve de la mobilisation sociale

L'exécutif table sur un essoufflement de la mobilisation contre le projet de loi travail

L'exécutif hausse le ton face aux conflits sociaux qui menacent de perturber l'Euro de football. Alors que la compétition débute vendredi 10 juin, plusieurs poids lourds du gouvernement ont demandé aux cheminots en grève de cesser leur mouvement et exhorté les syndicats de pilotes d'Air France à renoncer aux arrêts de travail, prévus du 11 au 14 juin, à cause d'un différend salarial.

« *Chacun doit retrouver le sens du dialogue*, a confié, lundi, le ministre des finances, Michel Sapin, dans un entretien aux *Echos*. *Les rapports de force créés sur le terrain ne sont pas la bonne manière d'avancer*. » Samedi, Manuel Valls avait tenu un discours très musclé à l'égard des salariés de la SNCF qui contestent le projet de nouvelle organisation du travail présenté par la direction. « *Cette grève, elle est déjà incompréhensible*, avait-il déploré lors d'un déplacement à Crosne (Essonne). *Mais en Ile-de-France, dans le Centre, dans les régions qui ont été touchées* [par les intempéries], *elle est totalement incompréhensible*. » Car elle ne fait, selon lui, qu'aggraver les « *difficultés* » des habitants. Le premier ministre avait demandé que « *chacun soit responsable dans ce moment-là, fasse œuvre et preuve de solidarité* ». Ce à quoi la CGT-Cheminot a rétorqué dans un communiqué n'avoir « *de leçon à recevoir de personne sur ces questions* » de solidarité.

D'autres secteurs continuent d'être perturbés ou risquent de l'être dans les prochains jours. Dans la filière carburants, l'approvisionnement des stations-service est en voie d'amélioration, selon l'Union française des industries pétrolières (UFIP), même si plusieurs raffineries restent à l'arrêt. Celle de Grandpuits (Seine-et-Marne) devrait redémarrer, les salariés ayant voté la fin du conflit, mais il lui faudra plusieurs jours pour reprendre une activité normale.

Une nouvelle journée d'action est par ailleurs prévue, jeudi, dans les entreprises produisant et distribuant de l'électricité. A la RATP, SUD devrait rejoindre, vendredi, l'appel à la grève illimitée lancée par la CGT. Un mouvement qui, à ce stade, n'a eu un qu'un impact limité sur la circulation des métros et des RER.

Prêt à des aménagements

Les syndicats et organisations de jeunesse hostiles au projet de « loi travail » (CGT, FO, FSU, Solidaire, FIDL, UNEF, UNL) maintiennent la pression contre le gouvernement en organisant une manifestation nationale à Paris, le 14 juin. L'exécutif, lui, campe sur une ligne de fermeté : pas question de retirer le texte porté par la ministre de l'emploi, Myriam El Khomri. Il table sur un essoufflement graduel de la contestation, qui pourrait s'accélérer si l'opinion, jusqu'alors bienveillante à l'égard des contestataires, changeait d'état d'esprit. Selon un sondage BVA, 54 % des personnes interrogées désapprouvent désormais le mouvement contre la réforme du code du travail.

Le gouvernement s'est dit prêt à quelques aménagements, en particulier sur l'une des dispositions au cœur de la controverse – l'article 2 du texte, qui donne la primauté aux accords d'entreprise en matière de temps de travail. Mais la « *philosophie* » restera la même, a-t-il assuré. Parmi les options sur la table, l'une, déjà proposée, début mai, par le rapporteur du projet de loi à l'Assemblée nationale, Christophe Sirugue (PS, Saône-et-Loire), consiste à donner un droit de regard des branches sur les accords conclus dans les entreprises.

Selon un député en première ligne sur le dossier, ces réécritures ne devraient intervenir que lors du retour du texte au Palais Bourbon, fin juin début juillet, après son examen au Sénat (qui débute le 13 juin et durera deux semaines). ■

SERVICE FRANCE

l'