

La CGT-Cheminots au pied du mur

SNCF. Alors que la grève entame son septième jour, des négociations sur les conditions de travail avaient lieu tard hier soir avec la direction. L'Etat appelle la CGT à prendre ses responsabilités à quatre jours de l'Euro.

C'EST L'HEURE des choix. Au 7^e jour de grève à la SNCF, tous les regards se tournent vers la CGT-Cheminots. Le premier syndicat de la compagnie ferroviaire va-t-il signer l'accord d'entreprise sur les conditions de travail des cheminots et mettre fin à la grève ?

Hier, direction et syndicats se sont retrouvés dans les bureaux de la gare Montparnasse (Paris XIV^e) pour relire méticuleusement l'accord d'entreprise. Largement amendé par le gouvernement, après ses discussions avec la CFDT et l'Unsa, au grand dam de la direction de la SNCF, le texte est d'ores et déjà qualifié par certains « d'accord plus plus ».

Selon des experts de la SNCF, les concessions faites par l'Etat per-

mettent en effet aux cheminots de conserver leurs conditions de travail actuelles, voire même de les améliorer. Une situation d'autant plus favorable que Manuel Valls, le Premier ministre, devrait en outre annoncer demain des mesures financières pour la SNCF avec une reprise par l'Etat de la dette de l'entreprise comprise entre 8 Mds€ et 10 Mds€ « et pourquoi pas plus », selon un syndicaliste.

Si la CFDT et l'Unsa, une fois leurs bases consultées, devraient logiquement signer l'accord de branche demain et dans la foulée l'accord d'entreprise, quid de la CGT-Cheminots ? Coincé entre sa confédération, sa base et l'opinion publique, le syndicat historique de la SNCF, qui, avec SUD-Rail, a appelé ses troupes à prolonger la grève de vingt-quatre heures, cherche une porte de sortie honorable. « Elle est prise au piège, analyse une source proche du dossier. Soit elle ne signe pas et elle poursuit le mouvement au risque de perturber l'Euro de football. Une option qu'elle a toujours écartée.

D'autant que ça enverrait un très mauvais message aux instances internationales concernant la candidature de Paris aux Jeux olympiques de 2024. Et qu'en petit comité, elle reconnaît que ce texte est une réelle avancée. » Soit elle signe, « et le syndicat devra expliquer à ses adhérents cette dizaine de journées de grève perdues pour un texte qui a été obtenu par la CFDT et l'Unsa », poursuit cette même source.

Hier soir, à 20 heures, après plus de dix heures de réunion, seulement une vingtaine d'articles, sur 61, avaient été relus. « La CGT essaie de gagner du temps », regrette un participant. Pas vraiment une surprise. Un peu plus tôt dans la journée, Thierry Nier, porte-parole de la CGT-Cheminots, tout en dénonçant un texte qui est « loin d'être aussi favorable que le dit la CFDT », estimait qu'il n'y avait pas d'urgence : « Le texte est prévu

pour entrer en application au 1^{er} janvier 2017. Nous avons jusqu'en décembre pour discuter. » Une option inenvisageable pour le gouvernement, bien décidé à ne pas faire de cadeau à la CGT.

« Il y a un moment où, selon une formule célèbre, il faut savoir arrêter une grève », estime François Hollande dans une interview à paraître aujourd'hui dans « la Voix du Nord ». Une référence à Maurice Thorez, secrétaire général du PCF en juin 1936, lors du Front populaire, L'exécutif s'agace notamment de l'omniprésence du patron de la CGT dans ce dossier. Philippe Martinez a bien compris l'importance du mouvement des cheminots dans la lutte contre le projet de loi Travail. Difficile de se priver d'un tel catalyseur.

Si, hier, le nombre de grévistes a continué de baisser — seulement 8,5 % des cheminots —, les perturbations du trafic restent encore

très importantes (*lire ci-dessous*). La faute aux « roulants », c'est-à-dire aux conducteurs et aux contrôleurs, sans qui les trains ne roulent pas. Les taux de grévistes avoisinent 60 % parmi les premiers et 33 % pour les seconds. « En 2014, nous étions sortis de la grève sans rien obtenir, rappelle un cadre de la CGT. Il y a eu de grévistes, mais on gêne. De toute façon, on ne peut pas se permettre une autre raclée. »

VINCENT VÉRIER

PRÉVISIONS DE TRAFIC

Ile-de-France	
Transilien	1/2
Métro, bus et tramway	Trafic normal
RER	
A	Trafic normal
B D	1/3
C*	1/4
E	1/2
U	4/5
N	3/4
J L	2/3
P	1/2
H K R	1/3

* Interruption des circulations entre Paris-Austerlitz/Henri-Martin et Paris-Austerlitz/Javel, à la suite de la crue.

Régional

TER 6/10

Intercités

De jour 4/10
De nuit **Aucun train**

TGV

TGV 2/3
TGV Nord **Trafic normal**
TGV Est 8/10
TGV Sud-Est 1/2
TGV Atlantique 2/3
Ouigo 9/10

LP/Infographie. Sources : SNCF, RATP.

Les voies envahies à Montparnasse

Nouveau coup de force des grévistes. Hier, en marge de la réunion entre syndicats et direction, plusieurs centaines de cheminots (900 selon la police et 2 000 selon les syndicats) de la CGT, de SUD-Rail, de FO et une poignée de l'Unsa ont manifesté à la gare Montparnasse (Paris XIV^e). Des militants, essentiellement de SUD-Rail, ont même envahi les voies ferrées, interrompant le trafic. Des TGV ont accusé jusqu'à 30 minutes de retard. « On nous dit que le texte qui est proposé à la signature est équivalent à nos conditions de travail actuelles, mais c'est faux, insiste Fabien Villedieu, de SUD-Rail. Si on ne se bat pas, il sera possible localement d'abaisser nos conditions de travail à l'accord de branche. Surtout, la direction pourra modifier l'organisation de notre journée une heure avant la prise de poste. Et, pis, décaler nos jours de repos 24 heures avant. On ajoute de la flexibilité à de la flexibilité. » Des modifications qui font dire à Gilbert Garrel, patron de la CGT-Cheminots : « Et après la CFDT vient dire que rien ne change ! C'est un mensonge qui est entretenu depuis une semaine. »

V.V.

VIDÉO  leparisien.fr

Les cheminots envahissent la gare Montparnasse



Gare Montparnasse (Paris XIV^e), hier. Malgré la présence des forces de l'ordre, des cheminots ont manifesté dans la gare.

Les usagers du RER D fatigués et excédés

Melun (Seine-et-Marne)

« J'EN TREMBLE encore. Les gens sont enragés, cela devient très dangereux ! Il faut mettre la SNCF et les syndicats devant leurs responsabilités ! » Alice n'en peut plus. Résidant à Moissy-Cramayel (Seine-et-Marne), cette femme âgée de 36 ans prend le RER D pour aller travailler à Paris, dans le quartier de l'Opéra.

« Ce lundi soir (*hier*), il y avait énormément de monde et même la queue dans les escaliers d'accès aux quais. Les gens arrivent en

avance car il y a moins de trains. Celui de 17 h 43 est arrivé à 17 h 55. Il a fallu laisser sortir les gens. Quand le dernier est descendu, cela a commencé à pousser très fort. Certaines personnes ont été projetées sur les barres d'accès aux trains. Cela a été extrêmement violent. Des gens hurlaient. C'était une cohue totalement bestiale ! Les gilets verts de la SNCF, qui sont munis de sifflets, essayaient de gérer le trafic, mais ils n'atteignaient même pas le train. »

Elle soupire. « On a passé un cap. Avec la chaleur, la fin de la

journée, les tensions et le service minimum qui n'est pas respecté, cela devient impossible ! Et encore, on n'est que lundi ! »

L'enjeu est de taille car le RER D transporte 600 000 voyageurs par jour... Président de l'association Sadur qui défend les usagers de cette ligne, Rémy Pradier en rajoute : « Ce matin à Cesson (*Seine-et-Marne*), le RER D de 6 h 43 n'est pas passé. En panne, selon le conducteur du train suivant à 7 h 15.

C'était bondé. On a assisté à quatre malaises de voyageurs en Essonne : trois à Brunoy et un à Yerres. Une dame à quai a pris la photo du train où elle ne pouvait pas monter pour l'envoyer à son employeur... » affirme Rémy Pradier.

De son côté, le président de SOS Usagers, Jean-Claude Delarue rappelle, qu'il « demande depuis 2009 la gratuité du transport plutôt que la suppression des trains ». Directeur de la ligne D, Julien De-

« Quatre malaises de voyageurs en Essonne »

Rémy Pradier, de l'association Sadur

SOPHIE BORDIER