

# SNCF-Etat : récit d'une semaine sous haute tension

- Très impliqué dans la gestion du conflit social à la SNCF, le gouvernement ne cache plus son irritation face à la direction du groupe public.
- Celle-ci met tout son poids pour obtenir un geste de l'Etat sur la dette du groupe.

## TRANSPORT

Lionel Steinmann  
@lionelsteinmann

Le torchon brûle entre l'Etat et Guillaume Pepy, et ce conflit de moins en moins feutré complique les perspectives de sortie de grève à la SNCF, tout comme il place le patron de l'entreprise publique dans une position inconfortable.

Ce mercredi, 3 des 4 syndicats représentatifs (la CGT, l'Unsa et SUD) ont lancé un mouvement reconductible pour peser sur les négociations menées sur la future organisation du travail pour les cheminots. Une telle situation, à quelques jours d'un événement comme l'Euro 2016, est déjà très difficile à gérer par nature. Elle l'est encore plus depuis la fin de semaine dernière et la révélation de divergences de fond entre le gouvernement et la direction de l'entreprise publique sur le niveau de concessions à faire aux syndicats.

Vendredi soir, la dernière séance de négociations avant le déclenchement de la grève s'était achevée sur un constat de désaccord. L'Unsa et la CFDT, les deux organisations susceptibles de lever leur préavis, ont jugé insuffisantes les propositions de la direction. Mais le gouvernement, fragilisé par la contestation contre le projet de loi travail, veut à tout prix éviter la perspective d'une grève unitaire à la SNCF et décide alors de prendre les choses en main, et de discuter directement avec la CFDT et l'Unsa, au grand dam de la direction.

### Démenti formel

Lundi matin, Guillaume Pepy est ulcéré : le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, a lâché sur l'essentiel. Et notamment sur le 19/6, une rigidité dans l'organisation des roulements (« Les Echos » du 1<sup>er</sup> juin), que le patron du groupe public jugeait indispensable de remettre en cause. Il avait même mis sa démission dans la balance. En vain.

Dans un premier temps, le relevé de décisions issu des négociations est « non reconnu et non valide » par la SNCF, indique l'Unsa à ses militants. Contrairement à la CFDT, le syndicat maintient son préavis. Et les rumeurs de démission de Guillaume Pepy et de son DRH, Jean-Marc Ambrosini, se propagent.

Lundi après-midi, la direction du groupe finit par « démentir formellement » la démission du président du directoire. Elle ne fait aucun commentaire. Mais une pétition adressée à Manuel Valls par « des cheminots SNCF » sur le site change.org,

**« Guillaume Pepy a personnalisé la possibilité d'une reprise partielle de la dette du système ferroviaire par l'Etat. [...] Mais le président de la SNCF la présente depuis lundi comme un combat personnel pour rééquilibrer les décisions prises par l'Etat ce week-end. »**  
UN INTERLOCUTEUR DE L'ÉTAT



Les grévistes de la SNCF devant le siège du Medef, mercredi à Lyon. Photo Laurent Cipriani/AP/Sipa

depuis ce mercredi, résume bien son sentiment : la décision du gouvernement « place la SNCF sous tutelle, en nous déniait la capacité à trouver par nous-mêmes et en nous imposant une organisation que seule une minorité parmi nous souhaitait faire perdurer. Elle sacrifie l'équilibre économique durable de la SNCF sur l'autel de la paix sociale à court terme ».

Dans le même temps, l'entourage de Guillaume Pepy fait passer le message : les négociations continuent, et elles doivent aboutir lors de la prochaine séance, le 6 juin, à un accord englobant l'organisation du travail, mais aussi l'équilibre économique et financier à long terme du groupe. Puisque le gouvernement a inscrit dans le marbre l'écart de compétitivité de la SNCF avec le privé, il va devoir compenser par d'autres décisions, comme une reprise partielle de la dette du réseau ferroviaire (qui atteint aujourd'hui près de 40 milliards).

### « Casus belli »

Mais la puissance publique digère mal cette lecture des événements, et réplique. Selon une source au sein de l'Etat, Guillaume Pepy a été convié à participer aux discussions menées par Alain Vidalies, « et il a refusé pour partir en week-end ». L'entourage du patron affirme, à l'inverse, qu'il n'a pas été invité.

Par ailleurs, le secrétaire d'Etat aux Transports aurait été désagréablement surpris de constater que la direction de la SNCF n'était pas en mesure de lui transmettre un projet d'accord pour servir de base de discussion avec la CFDT et l'Unsa. C'est pour cela que les règles existantes ont servi de base aux pourparlers. « Il a toujours été convenu de faire ainsi, et le projet d'accord ne devait pas être transmis avant le 6 juin », se défend-on du côté du groupe public.

De surcroît, l'exécutif ne comprend pas pourquoi Guillaume Pepy a fait de la non-remise en cause du 19/6 un « casus belli », « alors qu'il savait pertinemment que cela ne passerait pas auprès des syndicats. En outre, il existait bien d'autres leviers pour faire des gains de productivité, comme un développement de la polyvalence des agents par exemple. Ces leviers n'ont pas été explorés. »

Surtout, déplore la source, « Guillaume Pepy a personnalisé la possibilité d'une reprise partielle de la dette du système ferroviaire par

l'Etat. C'est une hypothèse qui est à l'étude depuis un moment, mais le président de la SNCF la présente depuis lundi comme un combat personnel pour rééquilibrer les décisions prises par l'Etat ce week-end. Une telle décision apparaîtrait désormais comme un arbitrage en faveur de Pepy, et non des syndicats. Cela grille une cartouche pour sortir de la crise, et du coup, complique cet arbitrage ».

Selon un expert du secteur, cette dernière critique est peut-être un moyen pour l'Etat de préparer le terrain au cas où il ne ferait pas de geste envers la SNCF d'ici à lundi, et de désigner Guillaume Pepy comme bouc émissaire. Ces éléments témoignent toutefois d'une

# 350

**MILLIONS D'EUROS**  
C'est la somme qu'économiserait SNCF réseau chaque année, selon un expert, si l'Etat acceptait de reprendre 10 milliards d'euros de dette.

extrême tension entre la direction de l'entreprise et l'Etat. Guillaume Pepy garde un silence obstiné, mais il met tout son poids dans les décisions à venir d'ici à lundi. « C'est un quitte ou double », résume un observateur. ■

## Le gouvernement donne des gages à l'Unsa

### Dans une lettre, Alain Vidalies assure que l'Etat envisagera des solutions pour « traiter la dette » du groupe.

Selon la SNCF, 17 % seulement du personnel de l'entreprise se sont déclarés grévistes ce mercredi, premier jour de grève reconductible à l'appel de la CGT, de l'Unsa et de SUD-rail. Le chiffre paraît faible au regard des perturbations observées sur le réseau, avec seulement trois TGV sur cinq, un Intercités sur trois, deux Transiliens sur cinq et un TER sur deux. Pour ce jeudi, la grève à la SNCF a été reconduite par toutes les assemblées générales de grévistes, selon la CGT-cheminots et SUD-rail. Ce dernier évoque des votes favorables à « quasi 100 % ». La SNCF donnera jeudi matin ses prévisions de trafic.

### Concessions

Côté gouvernement, la priorité est d'obtenir une sortie rapide du mouvement de l'Unsa. La deuxième force syndicale de l'entreprise publique devait recevoir ce mercredi de la part de la SNCF le projet d'accord d'entreprise et vérifier que les concessions lâchées par le gouvernement, mais initialement non reconnues par la direction de la SNCF (voir ci-contre), y figurent bien. En fonction, le bureau fédéral de l'Unsa devait se prononcer sur une éventuelle levée du préavis dans la soirée.

Pour achever de convaincre le syndicat, le secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies, lui a adressé une lettre assurant que le gouvernement est « déterminé à donner au système ferroviaire français « les moyens de son avenir, dans le cadre d'un effort partagé entre l'ensemble des parties prenantes ». Selon le texte, le gouvernement remettra en août au Parlement un rapport sur « les solutions envisageables pour traiter la dette historique et les frais financiers qui pèsent sur le groupe SNCF ».

Cette lettre, révélée par l'agence Reuters, n'est pas un engagement formel de reprise d'une partie de la dette par l'Etat, mais peut apparaître comme suffisante pour justifier un appel à la reprise du travail. A l'Unsa-ferroviaire, la gestion de ce conflit est un sujet très sensible. La fédération tient son congrès dans une quinzaine de jours, et doit se prononcer sur le successeur de Marc Baucher, le dirigeant actuel, qui ne se représente pas.

Pour l'instant, le risque d'une contagion à la RATP semble écarté. La CGT a lancé là aussi un mot d'ordre de grève illimitée pour obtenir des augmentations de salaire et le retrait du projet de loi travail. Mais elle n'a pas réussi à mobiliser les troupes. Selon la direction, le trafic sera normal ou quasi normal dans le métro et les bus, et seule la ligne B du RER sera perturbée.

— E. D. et L. S.

## Sur la SNCF, l'Etat en train de se contredire

Par Jean-François Péresse

S'il fallait une preuve de plus de la confusion dans laquelle se trouve le gouvernement, la voici. Pour sauver une loi sur le travail censée donner la primauté aux accords d'entreprise, l'Etat n'hésite pas à intervenir sans ménagement dans une négociation d'entreprise, celle que tentait de mener le PDG de la SNCF, Guillaume Pepy, pour réorganiser le temps de travail des cheminots. Flagrant délit de contradiction. L'Etat actionnaire de la SNCF fait exactement le contraire de ce que préconise l'Etat puissance publique lorsqu'il entend renvoyer aux entreprises l'essentiel des décisions touchant au temps de travail. Quand le Premier ministre, Manuel Valls, affirme avec autorité qu'il ne cédera pas un pouce de terrain sur l'article 2 de la loi El Khomri – celui-là même qui achève le mouvement d'inversion des normes engagé en 2008 –, le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, n'a aucun scrupule à tenter de forcer la main du chef d'entreprise qu'est Guillaume Pepy pour le contraindre à capituler devant la CGT, quitte à le pousser dehors ! Le comble est que cette intervention de l'Etat n'est nullement motivée par son intérêt économique d'actionnaire mais par le seul intérêt politique de François Hollande et Manuel Valls : perdre la bataille du rail pour mieux gagner la guerre de la loi travail. Offrir une petite victoire à Philippe Martinez pour qu'il sorte avec les honneurs. S'il était plus soucieux de défendre les intérêts financiers de l'Etat, le gouvernement soutiendrait au contraire un projet de réforme qui, en assouplissant un peu les règles de temps de repos hebdomadaire des cheminots, permettrait à la SNCF de gagner une compétitivité précieuse avant d'affronter l'ouverture à concurrence sur le trafic voyageurs. Cette attitude de l'exécutif est d'autant plus incohérente qu'elle vient freiner des efforts rendus nécessaires par la réforme ferroviaire votée en 2014 par cette même majorité.