

LES ÉDITORIAUX
DES « ÉCHOS »A la fin, ce sont les
cheminots qui gagnentPar Dominique
Seux

Bilan de trois mois de conflits ? Un gâchis. Sauf pour les agents de la SNCF. Comme en 1995 et 2007.

9 mars 2016-14 juin 2016. Il se sera écoulé presque cent jours entre la première manifestation nationale contre la loi travail et ce qui sera sans doute la dernière, mardi prochain. Cent jours pour rien ? Avant de l'affirmer définitivement, il faudra voir dans quel état le texte de Myriam El Khomri sortira du Parlement. Mais le premier bilan est limpide : les opposants à la loi ont échoué, en dépit de leurs efforts pour actionner les leviers les uns après les autres. Les défilés de rue n'ont pas attiré autant de monde qu'ils l'espéraient; le blocage des raffineries a pu être contourné le trafic de la SNCF a été perturbé – et la grève se poursuit –, mais le pays n'a pas été bloqué. En définitive, ce sont les actions les plus condamnables qui resteront dans la mémoire collective : les débordements de violence et des coupures d'électricité d'un autre âge qui auraient pu avoir des effets dramatiques.

Cette séquence printanière n'a a priori fait que des perdants. Martial, le gouvernement a « tenu » sur l'extension du champ de la négociation d'entreprise. Mais à l'arrivée, le texte est vidé des mesures qui

auraient « parlé » aux entrepreneurs, par exemple l'encadrement des indemnités prud'homales. Philippe Martinez (CGT) a quant à lui réussi sa médiatisation. Mais il n'a pas obtenu le retrait du projet, son but de guerre initial. Les grévistes d'EDF ou de Total vont se demander pourquoi ils ont perdu du temps. La droite ne peut pas non plus se frotter les mains sur l'avenir, car l'hostilité des Français aux réformes ne peut s'expliquer par le seul virage à 180° du pouvoir par rapport à la campagne de 2012 et ses maladroites. Enfin, les médias auront à faire leur autocritique sur une forme de complaisance vis-à-vis des mouvements sociaux quels qu'ils soient.

Un vrai gâchis, donc, sauf pour... les cheminots. Alors que les négociations ouvertes depuis des mois à la SNCF n'avaient rien à voir avec la loi El Khomri, le gouvernement a ordonné à Guillaume Pépy d'abandonner en rase campagne les (timides) pistes de réforme de l'organisation du travail de son entreprise grâce auxquelles il escomptait réaliser quelques économies. Au final, les salariés de l'ex-société nationale vont conserver la totalité de leurs spécificités, doux nom des avantages. A cet égard, la lecture du code de travail interne qu'est le désormais fameux RH077 est instructive. Le plus fort est que ce n'est pas la première fois que les cheminots sortent gagnants d'un conflit social plus général. En 1995, Alain Juppé avait reculé sur la seule réforme de leurs régimes spéciaux de retraite. En 2007, Nicolas Sarkozy avait réussi sur le même sujet, mais au prix de lourdes contreparties financières. A son tour, en 2016, François Hollande, pour sauver l'Euro de football, a cédé aux cheminots, décidément imbattables pour défendre leurs propres intérêts tout en prétendant agir par « procuration » pour les autres salariés.



Le conflit à la SNCF témoigne de la profonde division du corps social du groupe, alors que moins de 10 % de l'ensemble du personnel fait grève.

SNCF : la CGT et SUD
s'enferment dans la grève

- Les assemblées de cheminots ont voté la poursuite du mouvement.
- La CGT a pourtant noté des avancées dans le projet d'accord d'entreprise.

TRANSPORT

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

La sortie de grève n'est toujours pas en vue à la SNCF. Après une ultime séance de négociation marathon (dix-neuf heures de discussions), les représentants de la direction et des syndicats ont certes finalisé à 4 h 30 du matin, ce mardi, le projet d'accord d'entreprise sur l'organisation du temps de travail. Mais, alors que la CFDT a validé comme c'était prévisible le texte (et devrait être imitée ce mercredi par l'Unsa), la CGT et SUD l'ont rejeté et poursuivent le mouvement reproductible entamé il y a une semaine.

Les deux syndicats s'en étaient remis à la décision des assemblées générales de cheminots. Mais SUD-rail, fidèle à son positionnement radical (le syndicat réclame de longue date « au minimum » l'extension des règles prévalant à la SNCF à l'ensemble du secteur), a très vite donné le ton, appelant ses adhérents à continuer la lutte contre un accord « bien loin » de la réglementation actuelle (RH0077) et qui va « sur certains points dégra-

der le quotidien des cheminot(es) ». L'analyse de la CGT-cheminots a été beaucoup plus nuancée. La première organisation du groupe a listé, dans un communiqué très précis, les évolutions enregistrées lors de la dernière séance de négociation, estimant qu'elles amenaient « la future réglementation sur l'aménagement du temps de travail applicable aux cheminots de la SNCF au niveau du RH0077. Des améliorations arrachées par la mobilisation sont à observer. Il n'en demeure pas moins que des points négatifs subsistent. »

Virage sémantique

Au regard des condamnations sans réserve des jours précédents, le virage sémantique est net. La direction de la CGT-cheminots ne l'ignore pas : la séance de négociation de lundi était sans doute la dernière opportunité d'arracher des concessions à la direction du groupe public et au gouvernement, et donc de clore le mouvement en criant victoire.

Le syndicat n'est toutefois pas allé jusqu'à donner une consigne de reprise du travail, estimant qu'il appartenait « aux cheminots réunis en assemblée générale de déterminer les suites qu'ils entendent don-

ner au mouvement ». Et celles-ci ont voté pour une poursuite de la grève, ont annoncé dans l'après-midi SUD et FO (non représentatif à la SNCF).

Cette issue était sans doute souhaitée par la direction nationale de la CGT, car elle permet d'entretenir la contestation contre le projet de loi travail jusqu'à la future journée de mobilisation du 14 juin (lire page 2). Pour la CGT-cheminots, la situation est plus compliquée. Au fil des jours de grève, la base semble se radicaliser et se rapproche de la ligne de SUD. Mais les négociations étant terminées et le gouvernement excluant toute nouvelle concession (Manuel Valls a jugé mardi que la grève était « incompréhensible »), le syndicat n'a plus guère de porte de sortie pour appeler à la reprise du travail. A moins peut-être, conjointement avec SUD, d'exercer son droit d'opposition sur l'accord d'entreprise et/ou sur l'accord de branche négociée en parallèle. Au risque de perdre les acquis de la négociation.

Quelle qu'en soit l'issue, cette grève laissera des traces profondes à la SNCF, et pas simplement dans les comptes, avec un coût déjà évalué à près de 300 millions d'euros par la direction. Le conflit témoi-

gne de la profonde division du corps social du groupe, schématiquement entre ceux qui font grève (moins de 10 % de l'ensemble du personnel) et ceux qui mettent des gilets rouges dans les gares pour tenter d'atténuer les conséquences de la grève pour les usagers. Désavoué la semaine dernière par le gouvernement, le patron du groupe, Guillaume Pépy, en sort affaibli, même si son implication ces derniers jours semble repousser l'hypothèse d'une démission, au moins à court terme. Les cadres du groupe, eux aussi, sont déboussolés. Quant à l'écart de compétitivité persistant avec le privé, au sortir de négociations qui devaient justement permettre d'y remédier, il hypothèque largement l'avenir de la SNCF.



À NOTER

Alors que le taux de grévistes est resté stable mardi, à 8,5 %, pour la journée de mercredi, la SNCF prévoit 3 TGV sur 4, 6 TER sur 10, 1 Transilien sur 2 et 1 Intercités sur 2.



Lire l'éditorial de Dominique Seux

Ce que coûte l'entreprise aux pouvoirs publics

L'Etat et les régions versent chaque année près de 10 milliards d'euros à la SNCF.

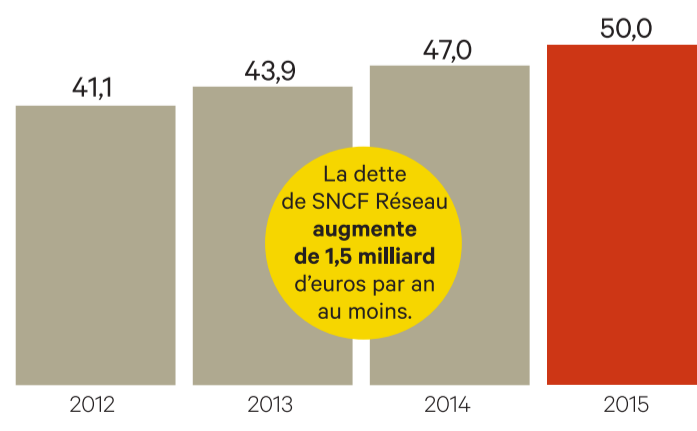
Frédéric Schaeffer
@fr_schaeffer

Le projet d'accord sur le temps de travail étant ficelé, une autre discussion délicate devrait déboucher très vite : celle menée entre l'Etat et la direction de la SNCF sur un soutien financier aux systèmes ferroviaires. Manuel Valls a promis un geste sur la future « trajectoire financière » de la SNCF, dont la teneur pourrait consister à un allègement de l'endettement de l'entreprise, grâce à la prise en charge des intérêts ou une reprise partielle de cette dette de 50 milliards d'euros par l'Etat. La marge de manœuvre est étroite. « Il y a aussi la trajectoire financière de l'Etat », a souligné le Premier ministre, Manuel Valls, en fin de semaine dernière. « Nous ne serons pas dans un dispositif coûteux pour l'Etat », a prévenu de son côté le ministre des Finances, Michel Sapin.

Pas question donc de mettre en péril les objectifs de déficit public scrutés à la loupe par Bruxelles.

La dette du groupe

SNCF Réseau + SNCF Mobilités, en milliards d'euros



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SOCIÉTÉS

« Sur les 50 milliards de dette de la SNCF, 10 milliards ont déjà été reclassés en dette des administrations publiques par l'Insee en 2014 », rappelle François Ecale, professeur d'économie à Paris-I et fondateur du site Internet fipeco.fr. « Comptablement, l'Etat pourrait donc reprendre cette partie de la dette de la SNCF sans que cela vienne peser sur ses objectifs budgétaires », poursuit-il.

Passant au peigne fin de nombreux rapports sur les relations entre l'Etat et la SNCF, ce spécialiste des finances publiques estime que la société ferroviaire coûte déjà de l'ordre de 10 milliards d'euros par an à l'Etat et aux collectivités locales (9,6 milliards exactement). Et ce, sans même tenir compte de la contribution au régime des retraites des cheminots !

Les contributions aux charges de service public constituent le premier poste de dépenses : elles s'élevaient à 7 milliards d'euros en 2015. L'Etat verse, par exemple, des subventions pour exploiter certaines lignes non rentables ou pour le transport de fret. Il rembourse également le manque à gagner pour la SNCF lié au transport des militaires.

Subventions pour la modernisation du réseau

A cela, s'ajoutent les subventions d'investissement (2,6 milliards en 2015). Il s'agit principalement de subventions pour la modernisation et l'extension du réseau (nouvelles lignes de TGV, par exemple) distribuée par l'Afif ou les collectivités locales. Outre ces 9,6 milliards de dépenses publiques annuelles en faveur de l'Etat, « les contributions de l'Etat et du régime général des salariés du secteur privé au financement du régime spécial de Sécurité sociale de la SNCF s'élèvent à près de 4 milliards, soit plus de la moitié des prestations versées », note encore François Ecale. Un coût conséquent qui n'a pas empêché la dette du système ferroviaire d'augmenter. ■