



Franck Crustiaux/REA

A la veille du coup d'envoi de l'Euro, le mouvement de grève se poursuit à la SNCF, mais commence à donner quelques signes d'essoufflement.

# L'Etat fait le service minimum pour aider la SNCF

- Manuel Valls a annoncé plusieurs mesures de soutien au secteur ferroviaire.
- Leur portée reste modeste, mais peut servir de prétexte à la sortie de grève.

## TRANSPORT

Lionel Steinmann  
 @lionelsteinmann

Alors que le conflit s'enlise à la SNCF (avec des perturbations toujours notables au huitième jour de grève), Manuel Valls a dévoilé mercredi les décisions sur la « trajectoire financière » du groupe public qu'il avait annoncées la semaine dernière, et celles-ci sont pour l'heure assez timides.

Interrogé lors de la séance de questions au gouvernement à l'Assemblée, le Premier ministre a certes mentionné un plan d'action en faveur du fret ferroviaire, avec à la clef une subvention de 90 millions d'euros par an. Mais cette subvention est destinée à l'ensemble du sec-

teur. Surtout, il n'est pas acquis qu'elle soit versée : en septembre dernier, l'Araf, le gendarme du secteur, avait dénoncé le fait que « l'écart entre la subvention annoncée et celle réellement versée par l'Etat se creuse depuis deux ans ». Cet écart avait été évalué à 232 millions pour les années 2013 et 2014.

### Effort de rénovation du réseau

Par ailleurs, le gouvernement « veillera à maintenir l'équilibre économique actuel » des trains Intercités (les liaisons nationales hors TGV), a indiqué Manuel Valls, sans plus de précisions. Or, ces trains sont aujourd'hui lourdement déficitaires et coûtent près de 400 millions d'euros par an à la SNCF. En fait d'aide, Manuel Valls semble s'engager à ce que le déficit actuel ne

s'aggrave pas. Ce qui, avec la sortie annoncée de six lignes de 6 trains de nuit sur 8 du giron de la SNCF, est bien engagé.

Quant à la perspective d'une reprise partielle de la dette du système ferroviaire – scénario qui bruisait depuis une dizaine de jours –, le chef du gouvernement a renvoyé un éventuel arbitrage au mois d'août au plus tôt, lors de la présentation au Parlement, prévue par la réforme ferroviaire de 2014, d'un rapport sur le sujet. « Ce rapport examinera les différentes hypothèses [...] et la création d'une caisse d'amortissement, ainsi que leurs effets, a-t-il précisé. Le législateur disposera ainsi de l'ensemble des données afin de prendre une décision. »

Le seul geste significatif réside dans l'accroissement de l'effort de rénovation du réseau. 100 millions

d'euros supplémentaires seront versés par l'Etat en 2017, un effort qui sera poursuivi pour porter progressivement de 2,5 à 3 milliards d'ici à 2020 le budget consacré à la régénération des infrastructures ferroviaires.

Si ces annonces sont d'une portée somme toute modeste, elles peuvent néanmoins fournir une porte de sortie à la CGT et SUD, qui pourraient les présenter comme des concessions et ainsi lever leur préavis la tête haute. Car des signes d'essoufflement apparaissent : le taux de grévistes est désormais de 8,3 % (toujours proche de 50 % chez les conducteurs) et les assemblées générales n'ont pas voté la grève pour ce jeudi avec l'unanimité qui prévalait jusque-là. Selon l'AFP, le mouvement n'a pas été reconduit dans certains dépôts marseillais et à Toulon. ■

## Ce que le nouveau cadre social va changer

### Le déficit de compétitivité de l'entreprise publique ne sera comblé qu'en partie.

Le futur cadre social du ferroviaire est désormais connu. La CFDT et l'Unsa ont signé ce mercredi l'accord d'entreprise portant sur l'organisation du travail à la SNCF, ainsi que la convention collective du secteur. Ces deux textes, si la CGT et SUD n'exercent pas leur droit d'opposition, vont-ils aider ou handicaper l'entreprise publique face à la concurrence ? Décryptage.

#### 1 L'ACCORD D'ENTREPRISE VA-T-IL AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DE LA SNCF ?

Non, et c'est bien le problème pour la direction du groupe. La réforme ferroviaire votée en 2014, en prévoyant la mise en place d'un nouveau cadre social pour l'ensemble du secteur, offrait une opportunité unique de remettre à plat l'organisation du travail à la SNCF. Objectif : réduire l'écart de compétitivité avec les concurrents privés, que ce soit sur le fret, marché libéralisé depuis 2007, ou dans le transport de voyageurs, à partir de fin 2020 pour les grandes lignes, et 2023 pour les trains régionaux.

Dans le fret, selon un rapport confidentiel commandé au cabinet de consultant Bain fin 2012, « l'écart de coût salarial unitaire [avec le privé] s'élève à 35 % sur un agent de

conduite, et de 25 % à 30 % sur un agent de manœuvre. [...] Entre 60 % et 70 % de l'écart provient de l'organisation du travail (nombre de jours travaillés principalement) ».

Guillaume Pepy le martelait donc depuis des mois : « Notre objectif est de faire en sorte que chaque heure payée soit une heure productive. » Patatras, à l'arrivée, rien n'a bougé, ou presque. Sous la pression du gouvernement, presque toutes les dispositions actuelles ont été reconduites. A commencer par la désormais fameuse règle du « 19 heures/6 heures », qui garantit au personnel roulant de ne pas travailler après 19 heures la veille d'un repos et de ne reprendre le service avant 6 heures du matin le lendemain. « En réalité, c'est même un 19 heures/9 heures, lâche un expert du secteur, car le temps de repos minimum entre deux plages de travail est de 14 heures, et chaque jour de repos ne fait que décaler de 24 heures l'heure avant laquelle le salarié ne peut reprendre le travail. »

#### 2 ET LA CONVENTION COLLECTIVE ?

Ce nouveau texte, qui va s'appliquer à l'ensemble de la branche, va imposer un certain nombre de contraintes aux sociétés privées, ce qui va réduire l'écart de compétitivité avec la SNCF. Leurs salariés devraient notamment gagner onze jours de repos supplémentaires. Selon l'AFP, le conseil de surveillance de la

SNCF évalue à 9 % le retard de compétitivité qui demeurera après l'adoption de la convention. C'est encore trop, jugent la CGT et SUD, qui réclament une réouverture des négociations.

Mais pour les entreprises privées, c'est hors de question. Leurs dirigeants sont excédés par les accusations de « dumping social » lancées par les syndicats, alors qu'elles respectent le Code du travail, les 35 heures, et ont signé des

### Sur le plan économique, la convention collective dégrade la compétitivité du rail, déjà mal en point, face à la route.

accords d'entreprise. La convention collective va à la limite de ce que nous pouvons supporter sans mettre en péril la viabilité économique de nos entreprises, expliquent-ils en substance.

Par ailleurs, en tirant vers le haut les conditions de travail des salariés de tout le secteur, la convention collective peut être considérée comme un progrès social. Mais sur le plan économique, elle dégrade la compétitivité du rail, déjà mal en point, face à la route. Loin des objectifs du Grenelle de l'environnement, la

part des marchandises transportée par train a reculé depuis 2008, et le recours au camion, déjà plus flexible et moins coûteux, pourrait s'amplifier.

#### 3 Y A-T-IL UN COÛT CACHÉ POUR LA SNCF ?

Oui. La compétitivité de l'entreprise est certes bridée par les rigidités liées à son organisation du travail, mais elle est également pénalisée par les desiderata des collectivités locales en matière de desserte, que ce soit par les trains Intercités ou par les TGV. Ces derniers par exemple, desservent près de 230 gares, où ils jouent dans la plupart des cas le rôle d'un TER de luxe. Une aberration économique, avait dénoncé la Cour des comptes. Mais pour les élus de telle ou telle commune, il est hors de question de renoncer à « leur » arrêt TGV.

Le rôle de Guillaume Pepy, le patron de la SNCF, est de tenter de résister à ces pressions. Mais le désaveu que lui a infligé le gouvernement le week-end dernier, en accordant sur le plan social des concessions qu'il réprouvait, fragilise son autorité. Suivant l'exemple des syndicats, les élus ne se priveront sans doute pas de tenter de contourner le patron de la SNCF pour s'adresser au ministère des Transports et obtenir des arbitrages qui dégraderont encore les comptes du groupe.

— L. S.