

TRANSPORTS

SNCF : bras de fer entre la direction et le gouvernement

- L'exécutif a fait des concessions aux syndicats que refusait Guillaume Pepy.
- La CFDT lève son préavis. L'Unsa maintient le sien avec la CGT et SUD.

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

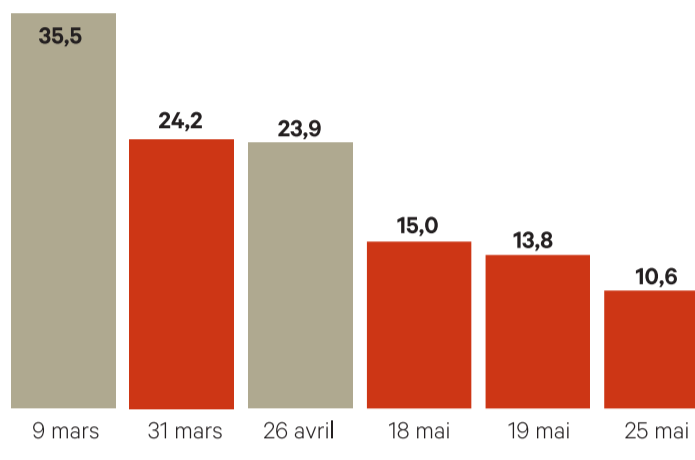
Les négociations menées cette fin de semaine par les pouvoirs publics avec les syndicats de la SNCF, afin de limiter l'impact de la grève annoncée à partir de mardi soir, ont viré à l'épreuve de force entre le gouvernement et la direction de l'entreprise publique. Au point que le service de presse du groupe a dû lundi après-midi « *démentir formellement* » les rumeurs de démission de Guillaume Pepy, le patron du groupe, qui revenaient de manière insistante.

Confrontés à des revendications sectorielles qui viennent s'agréger à la contestation contre le projet de loi travail, François Hollande et Manuel Valls ont en effet choisi de circonscrire un à un ces foyers d'agitation (« Les Echos » du 30 mai). Cette tactique est appliquée à la SNCF, où les quatre organisations représentatives (CGT, Unsa, SUD et CFDT) ont déposé des préavis reconductibles à partir de mardi soir pour peser sur la négociation de nouvelles règles d'organisation du travail, au niveau de la branche et au sein du groupe public.

Objectif : faire les concessions nécessaires pour que l'Unsa et la CFDT, respectivement deuxième et quatrième force syndicale du groupe, lèvent leur préavis, ce qui limiterait l'ampleur du mouvement de grève. Le gouvernement fait donc pression dans ce sens sur la

Le taux de participation aux différentes grèves

En 2016, en % des salariés ■ Grève unitaire ■ CGT-SUD Rail



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SNCF

direction de la SNCF depuis plusieurs jours.

Mais Guillaume Pepy ne l'entend pas de cette oreille. Il l'a répété à plusieurs reprises ces derniers mois : pour la SNCF, cette négociation est une opportunité historique de remettre à plat son organisation et de combler une partie de son déficit de compétitivité face à ses concurrents privés et face à la route.

Un « relevé de décisions »

Le dirigeant a donc refusé, malgré l'instance de l'exécutif, de se montrer plus conciliant que prévu dans les discussions. Et, selon plusieurs sources, il a même menacé, la

semaine dernière, de démissionner. En vain. Alors que la séance de négociations officielles entre syndicats et direction s'est achevée vendredi soir sur un constat de désaccord, la CFDT et l'Unsa ont vite compris le parti qu'ils pouvaient tirer de la situation. Et ont poursuivi durant tout le week-end des discussions informelles avec le gouvernement, contournant ainsi Guillaume Pepy.

Ces rencontres ont abouti à un « relevé de décisions » qui contient plusieurs avancées et sur la base duquel la CFDT a décidé de lever son préavis. Mais comme le syndicat l'a indiqué, le document « émane

des pouvoirs publics, ce n'est pas celui que défendait l'entreprise », à qui le gouvernement a « forcé la main ». L'Unsa, de son côté, a décidé de maintenir sa participation à la grève. Selon un expert, l'organisation n'aurait pas renoncé à obtenir d'autres concessions, notamment sur le niveau d'indemnités des agents.

Prochaine séance de négociation le 6 juin

Le gouvernement a donc réussi à fissurer le front syndical, mais avec trois organisations engagées dans une grève reconductible à dix jours du début de l'Euro, la situation s'annonce tout de même périlleuse. Et l'étalage au grand jour des divergences avec la direction de la SNCF n'arrange rien.

Selon une source proche du dossier, les négociations vont se poursuivre, pour aboutir, d'ici au 6 juin (date de la prochaine séance de négociation officielle) à un accord, qui, outre les aspects sociaux, comporterait « une dimension économique et financière ». La reprise d'une partie de la dette du ferroviaire (près de 50 milliards d'euros au total) ferait partie des sujets à l'étude. Un tel accord permettrait à Guillaume Pepy de sortir par le haut de cette crise malgré les arbitrages perdus ces jours-ci. Ce scénario suppose tout de même d'endurer six jours de grève à la SNCF. Pas sûr que François Hollande et Manuels Valls y soient prêts. ■

Grèves : la SNCF désormais au cœur du conflit

- Trois syndicats lancent un mouvement reconductible à partir de mardi soir à la SNCF.
- Pour limiter la mobilisation, le gouvernement a fait des concessions que la direction réprovoque.

La contestation gagne le secteur des transports, malgré les tentatives de déminage du gouvernement. A la SNCF, la CGT, SUD et l'Unsa vont s'engager à partir de mardi soir dans une grève reconductible. Objectif : peser sur la négociation en cours d'une nouvelle organisation du travail au sein du groupe public. Pour limiter la mobilisation, l'exécutif a fait pression sur la direction pour l'encourager à lâcher du lest. Et a même fini ce week-end, en discutant directement avec les syndicats, par accepter des concessions que refuse Guillaume Pepy. Selon plusieurs sources, le président de la SNCF avait même menacé de démissionner. En vain.

A Air France, la perspective d'une grève des pilotes courant juin paraît désormais plus que probable, après le « oui » des adhérents du SNPL au principe d'un mouvement social long. Consultés par référendum interne sur la possibilité de lancer un mot d'ordre de grève de plus de six jours, les quelque 2.500 pilotes d'Air France membres du syndicat majoritaire ont répondu favorablement à 68 %. Le SNPL engage un bras de fer avec la direction qui veut appliquer, à compter du 1^{er} juin, le solde du plan d'économies Transform 2015.



Le 10 mai, les cheminots étaient descendus dans la rue pour peser sur les négociations autour de la nouvelle organisation du travail.

DÉCRYPTAGE // La SNCF a une opportunité historique de gagner en productivité.

Une négociation cruciale pour l'avenir du rail

Il ne faut pas s'y tromper : les cheminots ne feront pas grève à la SNCF à partir de mardi soir contre le projet de loi travail, même si la CGT et SUD portent également cette revendication. Ils cesseront le travail parce que leurs syndicats sont en train de négocier avec la direction ainsi qu'avec le patronat au niveau de la branche de nouvelles règles d'organisation dudit travail.

La réforme ferroviaire votée en 2014 prévoyait en effet, pour préparer l'ouverture prochaine à la concurrence du transport de voyageurs, une remise à plat du cadre social du secteur. Et pas question pour le gouvernement de différer de quelques mois les discussions, le temps que la météo sociale se calme : la loi prévoit explicitement que les règles qui prévalent

aujourd'hui seront caduques au 1^{er} juillet. En fixant cette échéance, le législateur n'avait semble-t-il pas réalisé que cette date tomberait en plein milieu de l'Euro de football, ce qui accroît les tentations, côté syndicats, de menacer d'une grève pendant l'événement pour obtenir des concessions. Et voilà que les négociations sont parasitées par un autre événement extérieur, la contestation du projet de loi El Khomri.

Engagé dans un bras de fer sur plusieurs fronts avec la CGT, le gouvernement, déjà fragilisé, veut à tout prix éviter un bras de fer au long cours à la SNCF. Il presse donc depuis plusieurs jours la direction du groupe de faire les concessions qui favoriseront la sortie du mouvement de l'Unsa et de la CFDT.

Mais Guillaume Pepy s'y oppose.

Tournées de pédagogie sur le terrain, interviews dans la presse... il prépare depuis deux ans cette échéance. Il s'agit d'une opportunité historique pour gommer une partie des rigidités qui plombent la productivité de la SNCF, et le dirigeant n'entend pas la sacrifier pour des considérations de court terme extérieures à l'entreprise.

Selon plusieurs experts, dans le transport de marchandises, la compagnie souffre d'un déficit de compétitivité de 25 % par rapport à ses concurrents privés. Conséquence : Fret SNCF accumule les déficits (même si ceux-ci se sont réduits ces dernières années) et a perdu plus de 30 % du marché depuis la libéralisation du secteur. Un scénario que la direction veut à tout prix éviter lorsque le transport de voyageurs sera

lui aussi ouvert à la concurrence, dans quelques années, avec un risque particulièrement fort dans les appels d'offres sur l'exploitation des trains régionaux (TER).

Elle veut donc absolument faire céder quelques « taquets » qui lui donnerait plus de souplesse. Et notamment le « 19-6 », cette règle qui stipule qu'un agent ne doit pas travailler après 19 heures la veille de son congé hebdomadaire et qu'il ne doit pas reprendre son service avant 6 heures du matin. Le DRH de la SNCF souhaitait créer pour certains personnels un « 19-6 » glissant sur plus ou moins deux heures. Mais les syndicats ne voulaient pas entendre parler et le gouvernement a cédé. Au grand dam de la direction, qui va devoir trouver d'autres leviers. — L. S.