

**TRANSPORTS** Pour Guillaume Pepy, patron de la compagnie, le conflit des cheminots a déjà coûté 300 millions d'euros. Une occasion perdue pour l'avenir du rail

# Où va la SNCF ?

MARIE NICOT

Le gilet fluo des agents de la SNCF remplace la veste. Hier matin, Guillaume Pepy a fait le tour des lignes parisiennes endommagées par les inondations. À la station RER Javel près de la Seine, l'eau stagne sur une partie des rails, le président de la SNCF rassure, s'informe et serre les mains des agents sur place. Le trafic ne devrait reprendre que progressivement cette semaine. Le coût des travaux atteindrait plusieurs dizaines de millions d'euros. « Lorsque les voies seront sèches il faudra attendre quarante-huit heures pour que les trains circulent à nouveau, précise-t-il. Une interruption de service d'une semaine sur le RER C, c'est inédit. Hors mouvement social... »

## La CGT-Cheminots et SUD Rail inflexibles

De fait, Guillaume Pepy lutte surtout contre une fronde qui n'en finit pas. À quelques jours de l'ouverture de l'Euro de foot, la tension est maximale. Certes, deux syndicats, la CFDT et l'Unsa, ont suspendu le mouvement. Mais la CGT Cheminots et SUD Rail maintiendront la pression au moins jusqu'à demain (lire encadré). Vendredi, les deux organisations ont dédaigné l'appel du patron à reprendre le travail pour faciliter la vie des usagers d'Île-de-France, du Nord et de l'Est pénalisés par les interruptions. Quel paradoxe : sous l'impulsion du gouvernement, l'accord d'entreprise qui leur sera proposé demain préserve le statut des cheminots. Selon nos estimations, l'abandon du fameux 19/6, nouvelle organisation qui aurait permis plus de fluidité chez les roulants, coûterait à l'entreprise près de 50 millions d'euros par an.



Hier, Guillaume Pepy (à gauche) s'informait de la situation à la station Javel, près de la Seine à Paris, avec Bertrand Gosselin, directeur de la ligne RER C. Le président de la SNCF déplorait aussi « une grève incompréhensible alors que le régime de travail des cheminots est maintenu ». NICOLAS MARQUES POUR LE JDD

À la manœuvre, Manuel Valls a appelé hier « à la fin de la grève le plus vite possible ». Il devrait préciser, mardi ou mercredi, comment l'État bouclera la nouvelle équation financière d'un groupe public endetté à hauteur de 40 milliards d'euros. Reprise des intérêts de la dette, soutien à la rénovation du réseau... Toutes les options sont sur la table. Guillaume Pepy, qui assure n'avoir aucun échange avec le Premier ministre ce week-end, se garde bien de tout commentaire après les rumeurs concernant sa démission.

Plus question de personnaliser le débat mais la rupture est palpable. Plutôt que de polémiquer, il se concentre sur la situation interne de la SNCF. « Cette grève est incompréhensible pour les usagers, martèle Guillaume Pepy, qui confie au JDD que le coût du mouvement atteint aujourd'hui près de 300 millions d'euros. Je ne m'adresse ni à Philippe Martinez, ni aux fédérations syndicales, mais aux cheminots, à leur sens de la solidarité et du service public. Au bout de quatorze jours, les grévistes perdront la moitié d'un salaire en pure perte puisque leur régime de travail est maintenu. »

## La fin du monopole programmée pour 2020

Comment pourrait-il débloquer ce conflit ? La CGT qui revendique toujours la semaine de 32 heures contre 35 actuellement peut, avec SUD, invalider tout accord, puisque les deux organisations totalisent 50 % des voix aux dernières élections. Pour Thierry Nier, porte-parole de la CGT-Cheminots, le projet d'accord de la SNCF « n'est pas au niveau. Il ne préserve pas les dispositions en vigueur ».

Les deux organisations restent opposées au projet de loi El Khomry et exigent de renégocier la convention de branche. Sur ce dernier point, Guillaume Pepy rappelle qu'elle ne concerne pas que la seule SNCF, mais aussi le secteur privé : « L'accord est soumis à signature jusqu'à mercredi. Je ne peux imaginer que les syndicats bloquent alors qu'il accorde treize jours de repos supplémentaires aux salariés du privé. Il faudra leur expliquer comment tracer une croix dessus... » Alain Vidalies, qui a reçu la CGT vendredi, a exclu également toute remise à plat de ce compromis.

À long terme, la crise laissera des traces au sein de la compagnie ferroviaire, qui semble coupée en deux entre des grévistes jusqu'au-boutistes et des agents mobilisés malgré les vents contraires. Mardi, les cadres ont lancé une pétition en ligne pour que la SNCF se prépare d'urgence à la fin du monopole. Vendredi, Guillaume Pepy a réuni en conférence téléphonique les 400 principaux managers pour les remobiliser sur le thème : « Le rebond est possible. »

La direction cherche des gains de productivité dans la polyvalence des agents. Aujourd'hui, un agent en gare est impuissant face à un resquilleur. Demain, il pourra le verbaliser. La SNCF mène un programme sur quatre ans pour économiser 1 milliard d'euros en réduisant les frais sur l'informatique, l'immobilier, les achats... Cet effort s'ajoute aux 700 millions d'euros de réduction des coûts de structure réalisés au cours des trois dernières années.

Pas certain que cela suffise à préparer l'ouverture à la concurrence, prévue pour 2020 côté TGV et 2023 côté TER. À la demande de Bruxelles, les lignes à grande vitesse seront placées en « open access ». Des compagnies étrangères pourront y faire circuler leurs trains comme cela existe pour les autobus sur les routes. En Europe, le Royaume-Uni ou la Suède ont libéralisé leur secteur. L'Allemagne et l'Italie ne sont qu'à mi-chemin d'un parcours censé réduire les prix et relancer le ferroviaire. Guillaume Pepy le reconnaît : « Cette perspective est préoccupante. La SNCF devra y être vraiment préparée. En 2008, l'entreprise n'était pas prête pour affronter l'ouverture de la concurrence du fret. Elle a perdu un tiers du trafic. Plus jamais ça. » ●

## LE SUD-OUEST À GRANDE VITESSE

Aujourd'hui Alain Vidalies signe la déclaration d'utilité publique (DUP) des nouvelles lignes à grande vitesse Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse. Une étape cruciale dans un projet lourd et controversé, initié en 2003. Plus de 320 km de voies nouvelles, 4.800 ha d'emprise sur le territoire et une facture de 8,3 milliards d'euros. Ces chiffres inquiètent bon nombre d'élus et d'associations qui s'interrogent sur l'utilité et le coût de cette LGV. Le secrétaire d'État aux Transports rappelle que l'Europe et les collectivités locales seront partenaires. À partir de demain, une mission de l'inspection générale planchera sur le montage financier. Toujours selon Alain Vidalies, la nouvelle infrastructure sera achevée en 2024 pour l'arrivée à Toulouse, en 2027 pour Dax. M.N.



Pose des rails de 432 m pour la ligne LGV Paris-Bordeaux livrée en juillet 2017. JEAN MICHEL NOSSANT/SIPA

## LA GALÈRE, ENCORE ET ENCORE



Les perturbations continueront aujourd'hui et demain.

PHILIPPE LAVIEILLE/MAXPPP

**CE WEEK-END**, la SNCF prévoit un trafic toujours perturbé avec en moyenne un tiers des Transiliens et Intercités sur les rails. Et la moitié des TGV et des TER en circulation. Sur son site, le groupe recommande aux usagers de renoncer à prendre les TGV Sud-Est (Nice, Marseille, Perpignan...). Inutile aussi de venir en gare si le train est annulé. La SNCF a déjà dû embarquer les clients restés à quai en fin de semaine. Et ce n'est pas fini. Hier, les assemblées générales CGT et SUD Rail ont reconduit la grève jusqu'à lundi. Ce dernier syndicat a même

demandé à ses troupes « de mettre le paquet, de faire des blocages partout en France ». Voyageurs-sncf.com précise aussi les conditions d'échange et d'annulation. Futée, la start-up Misterfox.co prend en charge les démarches pour obtenir un remboursement en cas de retard. Le service est gratuit car la plateforme ajoutera des services payants plus tard. Le marché est considérable : Misterfox assure que tous les ans, environ 9.000 trains accusent un retard de plus de trente minutes. Le malheur des uns... M.N.