

# L'Etat renonce à faire travailler plus les cheminots

Le gouvernement gèle la réforme du cadre social de la SNCF, censée préparer l'entreprise à la concurrence

**L**a SNCF peut faire son deuil de son nouvel accord social d'entreprise. Le gouvernement a décidé, pendant le week-end, de le sacrifier au nom de la défense de la loi El Khomri sur le travail, afin d'éviter la grève – reconductible à partir de mardi 31 mai au soir – annoncée par les quatre organisations syndicales du groupe public ferroviaire et toute convergence...

Cette réforme du cadre social, qui devait permettre à la SNCF de faire des économies, afin de se préparer à l'émergence de la concurrence prévue à la fin de la décennie, va, au contraire, coûter plus cher à la compagnie nationale, du fait des améliorations apportées lors de la discussion!

Lundi 30 mai, la CFDT a annoncé la réécriture, garantie par le gouvernement, de l'accord social d'entreprise qui préserve l'ensemble des acquis des cheminots de l'ancien cadre social, dit le RHO77. Conséquence, le qua-

trième syndicat du groupe (15 %) a demandé à ses adhérents de ne pas prendre part à la grève du mercredi 1<sup>er</sup> juin.

L'UNSA, le deuxième syndicat (24 % et premier syndicat réformiste), n'a pas apprécié de s'être vu griller la politesse par son rival. Il a maintenu sa participation à la grève, tout en espérant « un règlement rapide ». « En l'état, cependant, ce n'est pas acceptable, puisque l'entreprise s'est distancée du texte et qu'on ne sait pas ce que l'on aura à signer le 6 juin, lors de la journée conclusive », indique-t-on au syndicat.

## Schizophrénie

La CGT et SUD-Rail, eux, maintiennent leur appel à la grève reconductible. Mardi matin, la SNCF prévoyait un trafic perturbé, soit une mobilisation assez sérieuse des syndicats. Seulement six TGV sur dix doivent circuler, un TER sur deux, quatre RER sur dix et un Intercités sur trois.

Comment en est-on arrivé à un tel imbroglio? Tout s'est accéléré samedi 28 mai, dans l'après-midi, au siège du ministère des transports. Alain Vidalies accueille les syndicats réformistes (CFDT et UNSA) et le directeur des ressources humaines (DRH) de la SNCF, Jean-Marc Ambrosini, afin de boucler, une fois pour toutes, les négociations. « Le ministre a demandé au DRH d'accéder aux demandes des deux syndicats d'un retour au RHO77, bref, le cadre social précédent », indique une source.

Pour l'entreprise, c'est un coup de poignard. « Pis, s'étrangle un proche du dossier, le relevé de conclusion de la négociation a été rédigé non pas par l'entreprise, mais par le gouvernement. » Cocasse, quand on sait que la loi El Khomri doit mettre en avant... le dialogue social au sein des entreprises.

Selon une source gouvernementale, la direction de la SNCF campait sur une ligne de fermeté et a dû revoir sa position. « Le désaccord porte davantage sur le principe même de passer un accord avec les syndicats réformistes que sur le fond », assure un participant aux négociations, qui estime qu'il fallait déminer ce dossier potentiellement à même de venir renforcer la contestation contre la « loi travail ».

« Certains voudraient faire croire que c'est sur l'autel de la loi El Khomri qu'on sacrifie la négociation SNCF, mais la solution trouvée est dans les tuyaux depuis plusieurs mois », contredit-on dans l'entourage du premier ministre, Manuel

**« Le relevé de conclusion de la négociation n'a pas été rédigé par l'entreprise, mais par le gouvernement », s'étrangle un proche du dossier**

Valls, même si on reconnaît que « le calendrier n'est pas idéal ».

Alerté tardivement, Guillaume Pepy, le président du directoire de la SNCF, réagit vivement auprès de ses tutelles. Pourquoi lancer une réforme ferroviaire si l'on ne peut assouplir le cadre social, relativement rigide, de la SNCF, défend, dépit, son président. Pour faire plier l'exécutif, il met sa démission dans la balance. « Il a vite renoncé quand on lui a dit qu'il n'y avait aucun souci pour qu'il parte et quand a été mentionné le nom de son possible successeur », assure une source proche de l'exécutif. Un échange infirmé par l'intéressé. La rumeur s'est tout de même propagée, lundi, sur les réseaux sociaux et dans le petit milieu du ferroviaire.

Sur le fond, la position du gouvernement relève de la schizophrénie. La loi de réforme ferroviaire de 2014 a demandé à la SNCF de réaliser un certain nombre d'économies, notamment en amélio-

rant sa productivité. A l'époque, la création d'un cadre social harmonisé entre l'entreprise publique et ses concurrents est décidée. C'est une occasion inespérée pour la SNCF de baisser un peu ses coûts, afin de se rapprocher, espère-t-on à l'époque, à 5-6 % de ses concurrents. De quoi rivaliser après l'ouverture du marché.

La création d'une convention de branche permet déjà de diminuer la différence de coûts avec ses concurrents, puisque, tous, sans exception, vont devoir se rapprocher des coûts de la SNCF. Le différentiel, qui était de 20 % avant cette convention, dont le texte est mis à la signature jusqu'au 8 juin, est aujourd'hui de quelque 10 %.

## Compensations demandées

« Depuis le début des négociations sociales, nous savons qu'il n'y aura pas de grand bouleversement au sein de la SNCF, assure une source proche du dossier, mais, dans le cadre de l'accord social, nous espérons rendre plus flexibles certaines dispositions comme le 19-6, qui prévoit un jour de carence pour ceux qui arrêtent de travailler après 19 heures. Nous tablions sur quelque 200 à 300 millions d'euros d'économies par an, soit 1,5 % de la masse salariale. C'est peu, mais c'est déjà ça. »

« Certes, le nouveau cadre social ne remet pas en question le 19-6, mais on introduit quand même des souplesses », assure un connaisseur du dossier. « Le 19-6 c'était très symbolique, mais les vrais gains de productivité ça se

joue dans la polyvalence des métiers », prévient-on du côté de l'exécutif. En clair, l'abandon de la réforme ne peut être une excuse pour la direction, qui doit réaliser des économies d'ici à 2020.

A la SNCF, on ne désarme cependant pas. Si la SNCF ne peut augmenter sa productivité, elle souhaite des compensations. « Le 6 juin, il doit y avoir un accord global, avec un volet social, le fameux accord d'entreprise, mais aussi un volet économique et un autre lié à la concurrence. » Lundi, Guillaume Pepy a défendu cette vision devant Manuel Valls. Selon la lettre professionnelle Mobilette, il demanderait un transfert de certaines dispositions de son accord d'entreprise vers le décret socle, afin de ne pas être pénalisé vis-à-vis de ses concurrents.

De même, selon nos informations, il souhaite un engagement ferme de l'Etat sur les trajectoires économiques de l'entreprise, notamment de la dette, qui frôle désormais les 50 milliards d'euros, ou sur une reprise de tout ou partie des intérêts de la dette portée par SNCF Réseau pour alléger son poids.

Enfin, la SNCF demanderait davantage de garanties sur l'ouverture de la concurrence. Sans cela, Guillaume Pepy pourrait bel et bien démissionner. « La négociation du 6 juin se déroule au niveau de l'entreprise », répond-on fermement du côté de l'exécutif, l'Etat ne s'en mêlera pas. Ambiance. ■

NICOLAS CHAPUIS  
ET PHILIPPE JACQUÉ

## LA SNCF SACRIFIÉE

## ÉDITORIAL III

**E**n un week-end, le gouvernement a hypothéqué le redressement de la SNCF. En forçant la direction de l'entreprise à signer avec la CFDT un accord qui vide de sa substance la réforme de l'organisation du travail dans l'entreprise ferroviaire. Pour des raisons externes à celle-ci.

Le point de vue de l'exécutif peut s'expliquer : débordé par une contestation protéiforme et la radicalisation de la CGT, François Hollande et Manuel Valls voulaient à tout prix éviter une jonction syndicale entre la CGT et la CFDT-cheminots, qui avait déposé à la SNCF un préavis de grève à partir du 31 mai. Cette jonction faisait courir le risque de voir la France paralysée à moins de deux semaines de l'Euro de football.

Le conflit à la SNCF n'a rien à voir avec le projet de loi porté par Myriam El Khomri : les cheminots sous statut ne sont pas concernés par la réforme du code du travail. Il s'agissait de renégocier la convention collective de la SNCF sur l'organisation du travail, pour économiser 500 millions d'euros par an. Ni les 35 heures, ni l'âge de la retraite, ni le statut de cheminot n'étaient touchés. Cette réforme devait être bouclée avant le 1<sup>er</sup> juillet. Le législateur a fixé ce calendrier, en vue de l'ouverture du trafic passagers à la concurrence.

Dans cette affaire, le gouvernement a pris directement la plume pour rédiger l'accord avec la CFDT-Cheminots. Celle-ci a pu annoncer sa victoire, lundi 30 mai, et lever son préavis. Mission déminage accomplie.

Glissons sur cette méthode curieuse de la part de la CFDT, qui se pique de vouloir laisser les partenaires sociaux négocier, mais n'a pas hésité à faire affaire directement avec le gouvernement en court-circuitant le patron de la SNCF, Guillaume Pepy.

L'affaire est particulièrement grave pour la SNCF. L'entreprise va mal. Elle subit un déficit de compétitivité de 20 % par rapport à ses concurrents potentiels, qui feront circuler leurs TGV sur le réseau français à partir de 2020. Pis, la concurrence est déjà là : celle de l'avion low-cost, souvent moins cher que le train ; celle des autocars créés par la loi Macron et de Blablacar, encore

moins chers. M. Pépy le sait : « Ma responsabilité, c'est qu'il ne nous arrive pas ce qui est malheureusement arrivé ces dernières années à Air France. Nous prenons le tournant du low-cost avant même que la concurrence soit là », déclarait en avril le président de la SNCF, ajoutant : « Pour ne pas perdre d'argent, il faut baisser les coûts pour pouvoir baisser les prix. » L'un des axes de sa réforme visait à réduire les plages de repos des personnels roulants, qui ne peuvent pas circuler le lendemain d'un jour de travail s'ils ont fini leur service après 19 heures. Il a été balayé. La seule parade trouvée par le gouvernement a été d'imposer des contraintes supplémentaires et coûteuses à la concurrence.

Une fois encore, la SNCF est l'objet de jeux politiques. En 2007, soucieux de montrer qu'il était capable de se frotter à la CGT, Nicolas Sarkozy négocia un accord sur les régimes spéciaux de retraite. L'âge de départ en retraite a progressé (56,8 ans pour les sédentaires, 52,6 ans pour les roulants), mais la réforme a plus coûté qu'elle n'a rapporté, en raison des généreuses « mesures d'accompagnement » négociées avec la CGT et Guillaume Pepy. Cette fois, contourné par le gouvernement, M. Pépy a bien présenté sa démission, avant de se raviser. En 1997, lâché par Lionel Jospin, le PDG d'Air France, Christian Blanc, avait été jusqu'au bout. ■