

SNCF : premières leçons d'une épreuve de force

La grève peine à s'éteindre. L'entreprise et son président abordent, fragilisés, l'ouverture à la concurrence

La mobilisation des cheminots ne s'éteint pas. Bien qu'un accord d'entreprise ait été ficelé dans la nuit de lundi 6 à mardi 7 juin, le mouvement de grève se poursuivait mercredi matin, avec un plan de transport en légère amélioration. Trois TGV sur quatre, six TER sur dix, un Transilien sur deux et un Intercités sur deux devaient circuler.

La CFDT a décidé, dès mardi, de signer l'accord social, tandis que l'UNSA devait donner son blanc-seing mercredi. Plusieurs autres syndicats durcissent leur position. SUD-Rail, qui représente 16,9 % des voix au sein de la compagnie nationale, a appelé les assemblées générales à poursuivre la grève, tout comme FO, jugée non représentative au sein de la SNCF.

La CGT était bien moins radicale. « Les évolutions du texte définitif lors de cette séance de négociations amènent la future réglementation sur l'aménagement du temps de travail applicable aux cheminots de la SNCF au niveau du RH 0077 [l'ancien accord social] », assurait mardi la centrale de Montreuil. Désormais, « il appartient aux cheminots réunis en assemblée générale de déterminer les suites qu'ils entendent donner au mouvement ».

« Une occasion unique perdue »

Cette attitude ressemble à celle adoptée par l'organisation en 2014 après les débats parlementaires sur la loi ferroviaire. Adoubée par les deux syndicats réformateurs, la loi avait été combattue en pure perte par la CGT, SUD-Rail et FO. Ces organisations, débordées par leur base, s'étaient finalement retirées après quatorze jours de mobilisation, pour rien.

Alors que le conflit se délite, il est possible d'en tirer les premiers enseignements. Et tout d'abord pour la SNCF, qui attendait beaucoup d'un reformatage de son accord social afin de « dérigidifier » son organisation. « C'est une occasion historique unique perdue », déplore-t-on à la tête de l'entreprise publique. Alors que l'Etat demande davantage d'économies et de productivité (au minimum 500 millions d'euros par an d'ici 2020), les coûts ne font que s'alourdir. Et la grève coûte 20 millions par jour, soit au minimum 300 millions depuis le début du mouvement, selon Guillaume Pepy, le président du directoire de SNCF. En 2015, l'entreprise avait réalisé 377 millions de résultat d'exploitation...

Pour l'instant, le groupe public



Le fret ferroviaire devrait encore perdre du terrain face à la concurrence de la route. BÉNARD/ANDIA.FR

Le groupe public attendait beaucoup d'un reformatage de son accord social, afin de « dérigidifier » son organisation

coupe à tout-va dans ses budgets pour tenir ses engagements. Guillaume Pepy espère que la digitalisation du groupe permettra de nouvelles économies. Cependant, la révision de l'organisation du travail aurait dû réduire les besoins de personnels et assurer, bon an mal an, quelque 300 millions d'économies. L'Etat a finalement imposé la reconduction de l'accord précédent pour éviter un conflit durable. Lors des négociations, le groupe a même dû renforcer certains dispositifs qui nécessiteront, du coup, de nouvelles embauches...

Pour la SNCF, « il va falloir action-

ner d'autres leviers d'économies, et au premier lieu améliorer la polyvalence des cheminots. Nous ouvrirons ce chapitre à la fin de l'année ou début de l'année prochaine. Cela demande de négocier et de préparer d'importants plans de reformatage », indique l'un de ses porte-parole.

L'entreprise doit parallèlement se préparer à l'ouverture du marché, prévue à la fin de la décennie pour les TGV, au plus tôt en 2023 pour le transport subventionné (TER, Intercités). « Si nous n'avons pas réussi à assouplir notre accord d'entreprise, nous avons cependant réussi à réduire l'écart de coûts qui nous sépare de nos concurrents du fret et nos futurs concurrents du transport de passagers », poursuit-on à la SNCF. En effet, pour la première fois, le secteur ferroviaire dispose d'une branche et d'une convention collective, proposée à la signature jusqu'à mercredi.

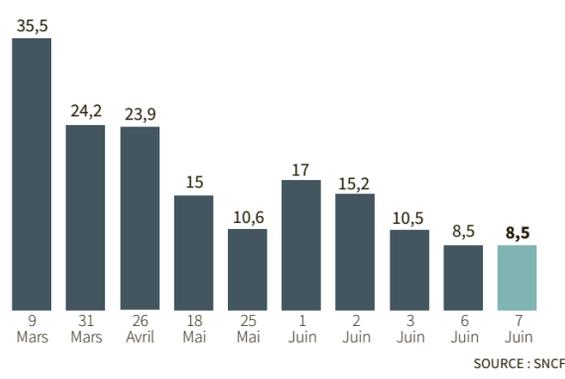
Dans le fret, la différence d'organisation et de droits sociaux entre la SNCF et ses concurrents entraînerait un différentiel de coûts de 20 %. Avec la convention collec-

tive, il sera ramené à 9 % à 10 % en moyenne. « Nous nous sommes rapprochés du RH 0077 bien plus que nous le voulions, relève-t-on chez un opérateur alternatif. Pour accepter cela, il y a eu des promesses du gouvernement d'aider le fret. J'espère que ce n'étaient pas des promesses en l'air. »

Au final, cependant, le train devrait encore perdre en France de

sa compétitivité face aux autres modes de transport. Le fret ferroviaire aura plus de mal face à la concurrence de la route, tandis que le transport par autocar ou le covoiturage pourront encore plus jouer sur leurs prix faibles pour concurrencer la SNCF. De plus, les régions, aujourd'hui désargentées, risquent de réduire leur offre de TER...

TAUX DE PARTICIPATION À LA GRÈVE DES SALARIÉS DE LA SNCF, EN %.



Alors que l'Etat demande davantage d'économies et de productivité, les coûts ne font que s'alourdir

Au-delà, ce qu'a mis en lumière ce nouveau conflit à la SNCF, c'est l'évolution du rapport de force syndical interne et le renforcement du poids des organisations réformatrices (CFDT, UNSA). Depuis quinze ans, elles montent en puissance dans les urnes, grâce notamment à l'élargissement de l'encadrement dans un corps social où les ouvriers sont désormais en minorité.

Privilegiés par l'exécutif pour négocier, ils ont obtenu les principales concessions du gouvernement, et donc de la direction. La CGT, qui reste, avec 34 % des voix, le premier syndicat de l'entreprise publique, n'a pour sa part jamais semblé aussi affaiblie, prise entre ses réformatrices et ses radicales.

Par ailleurs, la mobilisation actuelle, avec moins de 10 % de taux de grévistes (mais 60 % de conducteurs), révèle la distance qui sépare les différentes catégories sociales de l'entreprise publique. En témoigne la publication, le 1^{er} juin, d'une pétition des cadres de la SNCF pour peser sur un assouplissement de l'organisation du travail.

C'est aujourd'hui à Guillaume Pepy de réconcilier ces deux SNCF qui coexistent péniblement aujourd'hui. Peut-il être encore l'homme de la situation ? Le gouvernement l'a mis sur la touche pendant les négociations, le fragilisant auprès de ses propres troupes. S'il a implicitement mis sa démission dans la balance dans un premier temps, il a compris que le gouvernement ne le retiendrait pas. Et s'est alors battu pour obtenir des « compensations » de l'exécutif sur la dette ou la future trajectoire budgétaire du groupe public.

Depuis, Guillaume Pepy est remonté au front. En interne, il a tenté de galvaniser ses cadres dirigeants. Dans les médias, il multiplie les interventions pour que la grève s'arrête. Mais, au fond, celui qui incarne la SNCF depuis 2008 pourrait finir par céder, volontairement ou non, sa place dans les mois qui viennent. ■

PHILIPPE JACQUÉ

La CGT cherche une sortie de crise, sans heurter sa base

La grève a été reconduite mercredi. L'organisation syndicale pourrait refuser de signer l'accord social mais sans faire jouer son droit de veto

Après le refus de SUD-Rail de signer le projet d'accord sur le temps de travail, une éventuelle sortie de crise à la SNCF dépend essentiellement de la CGT. Mardi 7 juin, la centrale a laissé les assemblées générales reconduire la grève pour mercredi mais elle réserve encore sa réponse. « Rationnellement, on tient le bon bout, dit-on à l'Élysée. On est plus près de la fin que du début. »

Une signature de la CGT n'étant pas l'hypothèse la plus probable, la question principale est de savoir si, dans ce cas, elle fait jouer son droit d'opposition. SUD-Rail et la CGT totalisent 51,4 % aux élections professionnelles et se situent donc au-dessus du seuil de 50 % nécessaire pour dénoncer un accord. L'organisation syndicale pourrait choisir de faire la grève de la signature sans faire jouer son veto.

Le fait qu'après dix-neuf heures de négociations avec la direction, la CGT se donne le temps de la réflexion montre qu'il y a en son sein deux logiques qui ne sont pas forcément convergentes. Le secrétaire général de la confédération, Philippe Martinez, s'est impliqué dans les discussions avec Alain Vidalies, le secrétaire d'Etat aux transports. Il cherche une sortie de crise voyant que l'opinion est en train de se retourner.

Maintenir la pression

Les difficultés rencontrées par les usagers pour se rendre à leur travail, et l'approche du championnat d'Europe de football que les syndicats assurent ne pas vouloir bloquer, risquent de rendre le mouvement de plus en plus populaire. Philippe Martinez voudrait maintenir la pression jusqu'au 14 juin, date d'une manifes-

Le secrétaire général de la confédération, Philippe Martinez, voit que l'opinion est en train de se retourner

tation nationale à Paris contre la loi El Khomri. Mais le 14 juin, c'est loin... « La loi travail à la SNCF, c'est un artefact, un phénomène artificiel qui ne la concerne pas, souligne-t-on du côté des pouvoirs publics, alors que le statut des cheminots ce n'est pas hors sol pour les intéressés. »

Gilbert Garrel, le secrétaire général de la fédération des chemi-

nots, tout en affichant sa solidarité avec la ligne radicale de la confédération, a des préoccupations liées à la préservation de sa prédominance à la SNCF.

Aux dernières élections, en novembre 2015, la CGT a conservé sa première place, avec 34,33 % mais elle a perdu 3 points par rapport à 2011. Elle reste puissante mais est jalouse de son autonomie. « Elle n'a pas besoin de l'avis d'un archevêque pour savoir ce qu'elle doit faire », note un observateur.

Dissensions internes

La CGT ne veut pas apparaître davantage « à la traîne » derrière SUD-Rail avec lequel les relations ont été souvent conflictuelles. Plus modéré que son prédécesseur, Didier Le Reste, aujourd'hui engagé dans le Front de gauche, Gilbert Garrel a la réputation d'être pragmatique, voire aux

yeux de certains « réformiste ». Lors de la crise qui a conduit à la démission de Thierry Lepaon, en janvier 2015, son nom avait été évoqué pour la succession. Mais Gilbert Garrel n'étant pas membre de la commission exécutive confédérale – où devait figurer le nouvel élu –, cette hypothèse avait été abandonnée.

Le secrétaire général des cheminots CGT se singularise aussi par des positions qui se distinguent de la ligne confédérale. Le 22 mars, il avait écrit à toutes les fédérations et toutes les unions départementales de la CGT pour qu'elles incitent leurs bases syndicales « à s'abonner ou à créer des abonnements collectifs » à L'Humanité, « seul journal porteur des luttes sociales et des revendications du salariat ». Le secrétaire général de la confédération Philippe Martinez avait refusé de relayer son appel.

Le 20 avril, en revanche, au congrès confédéral de Marseille, Gilbert Garrel avait défendu le « syndicalisme rassemblé » que M. Martinez avait critiqué, ouvrant la voie à de violentes attaques de l'extrême gauche contre la CFDT. « Le rassemblement des salariés doit être une priorité pour mener le combat, avait-il martelé. Notre démarche de syndicalisme rassemblé est plus que jamais d'actualité. »

Répliquant aux délégués qui assuraient que « l'unité syndicale ne peut être conçue qu'avec certains syndicats jugés plus fréquentables que d'autres », Gilbert Garrel s'était appuyé sur des comptes rendus de visite aux syndicats, à la base, pour affirmer que « surtout l'unité syndicale sans exclusive est recherchée dans la construction des luttes et du rapport de force ». ■

MICHEL NOBLECOURT