

La SNCF sacrifiée



En 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 1er 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 Pépy.

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 Pépy. 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.

© Le Monde

◀ article précédent
 Hollande, ultime recours ?

article suivant ►
 Le " ça va mieux " de François...