

Ces « grèves à la carte » qui inquiètent la SNCF

Le déficit de conducteurs pousse des cheminots à utiliser cette pratique fautive de pouvoir poser leurs congés

La pratique inquiète et bruisse sur « radio ballast », le surnom du bouche-à-oreille à la SNCF : de plus en plus de conducteurs de train ont recours à des « grèves à la carte » pour obtenir les jours de congé qui leur sont refusés du fait des sous-effectifs, et ce afin de protéger leur vie personnelle dans des métiers où l'on est mobilisé tous les jours de l'année, week-end, vacances scolaires et jours fériés inclus.

Ce phénomène est difficile à quantifier, mais il existe, admettent syndicats et DRH, sans toutefois communiquer de chiffres. En s'ajoutant à d'autres - démissions et difficultés de recrutement d'aiguilleurs, par exemple -, il fait bouler de neige et peut amener, dans les régions tendues, à des suppressions de trains.

Cette « grève à la carte » est un produit dérivé de la loi de 2007 sur le service minimum dans les services publics, texte emblématique du quinquennat Sarkozy. Elle impose aux syndicats de faire une demande de concertation immédiate (DCI), qui ouvre un délai d'une quinzaine de jours avant le dépôt d'un préavis et la grève.

Cela laisse théoriquement le temps à la direction de la SNCF d'organiser un service minimum. Chaque agent qui souhaite faire grève doit ensuite faire une déclaration individuelle d'intention (« D2i », dans le jargon maison) quarante-huit heures avant sa prise de service.

« Un discours syndical »

Les syndicats ont trouvé une faille pour contourner ces préalables et pouvoir mobiliser rapidement : les « préavis dormants », à savoir des préavis sans date de fin qui permettent aux agents de se mettre en grève à tout moment, avec une simple « D2i ». « Il y en a quatre au niveau national », confirme la direction des ressources humaines de la SNCF.

Le premier, déposé par SUD-Rail, date de 2018, au moment de la réforme de la SNCF, transformée en société anonyme. Les trois autres, émis par SUD-Rail, la CGT et l'UNSA ensemble, et la CFDT, remontent au 4 décembre 2019, au moment de la contestation de la réforme des retraites. FO a aussi un préavis qui court jusqu'en 2050 sur l'axe TGV Nord.

Il est ainsi devenu courant qu'un conducteur de train qui se voit refuser un jour de congé pour des raisons de service contourne ce refus en déposant une « D2i ». Il se libère en se mettant en grève. Bien sûr, il n'est pas payé, mais, selon un témoignage, certains agents

sont prêts à perdre ponctuellement de 80 à 200 euros pour pouvoir passer un samedi, un dimanche en famille, ou faire un pont.

Car, à cause des sous-effectifs, « les jours week-ends minimum de repos par an promis aux conducteurs seraient devenus douze week-ends maximum », assure Frédéric Meyer, secrétaire fédéral de l'UNSA-Ferroviaire.

La DRH dénonce « un discours syndical », rappelant que les conducteurs « ont un accord sur le temps de travail très favorable par rapport aux autres métiers ». Elle admet toutefois que « les protocoles de congés sont stricts car il faut assurer le service toute l'année ».

En Aquitaine, où la pratique se répand, les agents auraient trouvé une parade pour ne pas trop y perdre financièrement : ils déposent les jours de congé qu'ils ne prennent pas sur leur compte épargne-temps et les monétisent l'année suivante.

Ces « grèves de convenance » ne sont pas nouvelles, mais jusqu'à

Ce phénomène peut amener, dans les régions tendues, à des suppressions de trains

présent, elles étaient surtout connues pour se produire en fin d'année, autour de Noël, sur les préavis déposés par SUD-Rail.

Leur multiplication toute l'année a conduit l'UNSA à interpeller Cécile Lhote-Pagès, directrice de la traction à la SNCF, le 11 octobre, lors de la dernière commission métiers, pour que soient traitées les raisons qui poussent les agents à recourir à ce subterfuge et que celui-ci ne progresse pas.

« Certains le font, mais il ne faut pas faire d'une minorité une majorité. Dans beaucoup de cas, cela reste une menace, un argument pour souligner le ras-le-bol »,

modère Olivier Depoulain, expert fédéral traction pour l'UNSA-Ferroviaire. Comment en est-on arrivé là ? Tout d'abord, un déficit de conducteurs sur l'ensemble de la SNCF : une centaine dans le réseau TER, en particulier dans les Hauts-de-France et le Grand-Est, et une cinquantaine sur le réseau Transilien en Ile-de-France. Soit 150 sur 12 000, selon la direction, qui, tout en minimisant le phénomène, reconnaît une cassure en 2020 et 2021 dans le rythme des recrutements.

L'absentéisme augmente

Avant le Covid-19, l'entreprise embauchait de 800 à 850 conducteurs par an. Au cours des deux années de pandémie, ce nombre est tombé à 500-550, et les formations ont été décalées.

Le trafic, lui, est reparti sur les chapeaux de roue en 2022 : 10 % de billets loisir vendus en plus depuis le printemps par rapport à 2019. Quant aux billets de Noël, ils se sont arrachés le premier jour

de l'ouverture à la vente : 50 % de plus qu'en 2019.

La direction accélère les recrutements (1200 conducteurs en 2022), mais ne peut réduire le délai de formation (de onze à quinze mois). Ni le niveau d'exigence, qui amène beaucoup d'élèves à renoncer. « Il y a 1100 agents de conduite en formation, qui sortent au compte-gouttes », note M. Depoulain, conducteur dans les Hauts-de-France, où 136 trains sont supprimés. Pas assez vite pour compenser les démissions ou les absences, surtout pendant les périodes de congés.

Or, l'absentéisme augmente. « En Alsace, on tablait sur un taux de 3 % à 4 % dans le prévisionnel. Il est mesuré autour de 10 % depuis le début de l'année », explique, par exemple, Alexandre Welsh, secrétaire général de SUD-Rail Alsace. Le plan de transport prévu a dû être adapté en conséquence, avec moins de trains.

« Sur les 600 à 700 TER au départ de Strasbourg, on a parfois rendu

50 trains par jour. » Pour les conducteurs, c'est plus de pression, moins de liberté dans l'organisation, davantage de plannings changés au dernier moment. Il y a d'ailleurs un mouvement de grève sur le Réseau express métropolitain européen, avant même son entrée en service, le 11 décembre, à cause du manque de personnel, et ce malgré le rappel de six retraités.

« La société change, explique aussi Bérenger Cernon, de la CGT-Cheminots. Il y a de plus en plus de familles monoparentales, par exemple. Si on vous refuse systématiquement les vacances scolaires, si vous n'avez pas de week-end ou de pont, c'est plus compliqué. » Son syndicat regrette cette forme de détournement du droit de grève, mais il reconnaît que beaucoup d'agents l'utilisent, lorsqu'ils en ont les moyens financiers. Les cheminots ont même un surnom pour ces jours de grève : les « congés payants ». ■

SOPHIE FAY



Sur la ligne TER entre Lille-Flandres et Hazebrouck, dans le Nord, le 27 septembre. CYRIL BITTON/DIVERGENCE POUR LE MONDE

Dans la vallée de l'Arve, une offre de transport illisible et inadaptée

Au pied du mont Blanc, les élus tentent de nouvelles pistes pour désengorger les routes de ce territoire, l'un des plus pollués de France

LYON - correspondance

Dans la salle d'attente de la gare SNCF de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet, au cœur de la vallée de l'Arve, en Haute-Savoie, onze personnes prennent leur mal en patience, ce mardi matin de la fin octobre. Le prochain train est prévu dans près de deux heures. En cause, une grève locale des cheminots, qui perturbe le trafic depuis le 18 octobre et qui est toujours en cours en cette mi-novembre.

Un peu plus tôt, de cette même gare, un autocar de plus de soixante places partait en direction de Cluses (Haute-Savoie). A son bord... seulement deux passagers. « Il n'y a jamais grand monde

sur cette ligne », admet la conductrice, Lydie Andriollo, de la compagnie Borini, alors que sur la route départementale, nombreux sont les automobilistes à circuler seuls dans leur voiture. Vingt minutes plus tard, à l'arrêt de Magland, commune au bord de l'Arve, deux jeunes aimeraient monter. Impossible, leur explique Mme Andriollo. Leur abonnement n'est pas valable sur cette compagnie.

Et dire qu'il y a peu, quatre trains quotidiens reliaient La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais, avec arrêt à Cluses et à Magland. Comme ils correspondaient aux horaires de travail et d'école, ils affichaient complets, souligne l'Association rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL), qui estime à 2 000 le

nombre d'usagers de ces trains. Mais, en raison d'« un manque temporaire et imprévisible de personnel dans [ses] équipes », la SNCF a dû les supprimer jusqu'à l'été 2023. Selon le syndicat SUD-Rail, cinq aiguilleurs ont démissionné pour des raisons de salaire et de conditions de travail.

« Hypocrisie » de l'Etat

Résultat, « les gamins de 16 ans, vous les retrouvez sur la route départementale à faire du stop à 15 heures, parce qu'ils ne vont pas attendre le transport de 18 heures », s'inquiète Jean-Marc Peilleux, le maire (sans étiquette) de Saint-Gervais-les-Bains. Bienvenue dans la vallée de l'Arve, l'un des territoires les plus

pollués de France du fait de son enclavement, de l'activité industrielle et touristique et où l'offre de transports en commun, qui pourrait justement permettre de lutter contre les pics de pollution, reste illisible et obsolète.

La situation de la ligne entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais démontre « l'hypocrisie » de l'Etat, chargé d'entretenir les voies ferroviaires, et notamment celle-ci, qui est une voie unique et non automatisée datant du début du XX^e siècle, estime Youri Dervin, vice-président de l'ARDSL. « Il y a un problème de fléchage des investissements. Est-il nécessaire de doter la Haute-Savoie de nouvelles routes ? Quel signal envoi-t-on quand la région annonce l'augmentation

du prix des TER, alors qu'on baisse le prix de l'essence ? », poursuit-il.

Les présidents des cinq communautés de cette vallée ont bien cosigné, en janvier, un courrier adressé à Jean-Baptiste Djebbari, alors ministre délégué chargé des transports, dans lequel ils affirmaient leur volonté de mettre en place une zone à faibles émissions.

Leur lettre est restée sans réponse. « Notre territoire est mité, l'habitat est éparpillé. C'est impossible d'envisager les transports comme à Paris ou à Annecy. Vous pouvez augmenter le cadencement des lignes, il n'y a personne... Nous devons faire de la haute couture », insiste M. Peilleux, avant de citer en exemple le transport à la demande de la communauté de communes

Pays-du-Mont-Blanc, le Montebus, un petit bus réservable sur Internet par les usagers.

Un ascenseur valléen entre le hameau du Fayet (580 mètres d'altitude) et le centre de Saint-Gervais (850 mètres) doit aussi voir le jour d'ici à la fin 2023, tout comme un ascenseur, qui fonctionnera en utilisant les eaux usées de la commune. Ils seront accessibles toute l'année, et pas seulement pour les touristes, promet l'élu : « Ici, les gens vivent souvent avec le smic, reçu sur moins de douze mois, parce qu'ils sont saisonniers. Mais notre collectivité a de l'argent, il faut en profiter et rendre aux habitants le bénéfice de leurs impôts. » ■

FANNY HARDY