

« Le manque de conducteurs coûte plusieurs millions d'euros par an »

SNCF. L'un des secrétaires nationaux du syndicat FGAAC-CFDT dénonce un problème d'anticipation pour la formation des jeunes conducteurs de train. Il déplore les conséquences de cette pénurie de 400 roulants.

CONFRONTÉE à un manque de conducteurs, notamment affectables sur les TER, la SNCF supprime des trains sur certaines lignes. Pour Cyrille Vainsonneau, l'un des secrétaires nationaux de la Fédération générale autonome des agents de conduite-CFDT (FGAAC-CFDT), cette pénurie n'est pas près de se résorber et coûte très cher à la compagnie.

Combien manque-t-il de conducteurs de train ?

CYRILLE VAINSONNEAU. Environ 400. Mais il y a des collectivités qui souffrent plus que d'autres. C'est notamment le cas des régions Nord-Pas-de-Calais - Picardie et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Quelles sont les conséquences pour les usagers ?

Plusieurs dizaines de trains sont supprimés chaque jour. Il y a encore quelques années, ça ne se voyait pas. Un train était annulé de temps en temps.

Mais aujourd'hui, le manque est tellement criant que la SNCF ne peut plus le masquer. En Picardie, par exemple, on supprime des trains pendant plusieurs semaines.

Et en Ile-de-France ?

Cette région est relativement épargnée, mais au détriment des autres. La Champagne-Ardenne a perdu des trains pour détacher des conducteurs pour l'Ile-de-France afin de préserver la région qui possède le trafic ferroviaire le plus dense de France. Mais ce n'est pas acceptable de déshabiller Paul pour habiller Jacques.

Y a-t-il d'autres conséquences ?

Oui. Notamment pour les 14 500 conducteurs de train de la SNCF. Nous sommes sous pression. Nous n'arrivons plus à prendre nos repos en temps et en heure ou même nos

congés. C'est pour cela que ça coince en ce moment car les congés doivent être pris avant le 31 mars. A force de les reporter, il y a engorgement. Tout ça coûte très cher à la compagnie.

Combien ?

L'entreprise verse plusieurs centaines d'euros par mois de défraiements aux conducteurs détachés. Selon nos calculs, ça représente 750 000 € par mois auxquels il faut ajouter les pénalités versées aux opérateurs parce qu'un train ne circule pas. La facture se chiffre sans doute à plusieurs millions d'euros par an. Et ça dure depuis des années.

Comment en est-on arrivé là ?

La direction de la SNCF s'est plantée. Elle a parié sur l'effondrement du fret pour récupérer les conducteurs du transport de marchandises. Or, le fret a mieux résisté que prévu. Parallèlement, la charge de travail a augmenté, les départs à la retraite se sont multi-

pliés et la formation n'a pas suivi. Pour 2016, 343 départs à la retraite sont prévus alors que, dans le même temps, 666 conducteurs de train voyageurs sont formés. Et avec un taux de réussite de 65 %, au mieux, on aura 90 conducteurs supplémentaires. La pénurie va donc se poursuivre.

Que fait la compagnie pour remédier au problème ? Elle fait appel à des retraités ou essaye de recruter des cheminots dans le privé. Elle propose aussi aux conducteurs de racheter leurs congés, mais beaucoup refusent. La vraie solution serait de former plus de conducteurs. Mais à la décharge de la compagnie, c'est compliqué.

Pour quelles raisons ?

Le pourcentage d'échec est important. Sur mille CV reçus, un seul (NDLR : 1,13 % exactement) devient un conducteur.

Pourquoi si peu de réussite ?

Beaucoup abandonnent quand ils apprennent qu'ils sont susceptibles de travailler n'importe quel jour de l'année, à Noël comme les week-ends. Ensuite, le niveau des candidats a baissé. Ils sont de plus en plus nombreux à être incapables d'assimiler le règlement qui fait environ mille pages. D'autres échouent aux



Pour faire face à la pénurie de conducteurs de train, la SNCF, selon le syndicaliste Cyrille Vainsonneau, tente de recruter des cheminots dans le privé, fait appel à des retraités ou propose aux agents actifs de leur racheter des jours de congés.

tests psychologiques ou médicaux pour des problèmes de vue ou parce qu'ils consomment des produits stupéfiants. C'est du gâchis. Car c'est un métier passionnant et la rémunération, par rapport à la moyenne française, est plus que correcte. Un nouveau conducteur touchera environ 2 200 € par mois, toutes primes confondues. Et dix ans plus tard, on atteint environ 3 200 €.

Propos recueillis par VINCENT VÉRIER

Trop d'échecs à l'examen

Bonnet d'âne pour les candidats au métier de conducteur de train. La SNCF justifie la pénurie de cheminots pour piloter les trains par les piètres résultats obtenus par ses élèves lors des dernières sessions d'examen. « Entre 50 % et 70 % des candidats ont échoué, indique la compagnie ferroviaire. On ne pouvait pas anticiper un tel résultat. » D'ordinaire, plus d'un sur deux est reçu.

Mais pas question d'abaisser l'exigence requise par l'examen : « On parle de sécurité ferroviaire, poursuit un porte-parole. De la vie des passagers. » La SNCF devrait donc proposer à certains candidats qui ont échoué de compléter leur formation. « On ne va pas tout reprendre de zéro, nuance l'entreprise. Un an, c'est trop long. Mais on proposera quelques semaines de cours pour permettre de rattraper quelques candidats. » Car le temps presse. Hier la région Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes a dénoncé la suppression de 24 trains TER sur son territoire faute de conducteurs. « Cela représente 5 % des circulations que la région commande et pénalise plus de 2000 usagers », indique la collectivité. Interrogée sur le coût de cette pénurie, la SNCF n'était pas en mesure de répondre.

V.V.

VOIX EXPRESS

Propos recueillis par PAULINE LANDAIS-BARRAU

Aimeriez-vous être conducteur de train ?



Etienne Wernain
45 ans, agent SNCF
Vaires-sur-Marne (77)

« Oui, quand j'étais plus jeune, je voulais devenir conducteur de train. J'ai même suivi la formation en apprentissage à la SNCF. Et pendant deux mois, j'ai été aide-conducteur, et c'est ensuite que j'ai changé d'avis pour devenir analyste régularité. Vivre à un rythme soutenu, se lever à n'importe quelle heure et être toujours dans l'attente du prochain trajet à effectuer, en deux mois, j'étais déjà fatigué. »



M.-Christine Michelet
61 ans, chef de projet
Nantes (44)

« Non, je n'aurais pas aimé être conductrice de train. Je suis vraiment passionnée par mon métier dans la banque. Par contre, je pense que c'est un beau métier et que les femmes y ont toute leur place. Tout comme les commandants de bord, la fonction se prête aussi bien aux hommes qu'aux femmes. La précision, le souci des autres, être à l'écoute : ce sont de belles qualités. »



Emilie Guelle
26 ans, chargée d'appel d'offres
Chelles (77)

« Pourquoi pas ! Au premier abord, ce n'est pas un domaine qui m'attire particulièrement. Mais il aurait fallu que je me renseigne davantage sur les conditions requises pour devenir conductrice. Beaucoup d'amis, intéressés pour intégrer la SNCF, m'ont dit que les concours étaient très durs. Mais à vrai dire, je n'ai aucune information sur la formation à suivre. »



Alexandre Ragond
27 ans, musicien
Paris (75)

« Non, je n'étais pas fait pour les études. Mais je pense qu'il y a certains avantages à faire ce métier. Voyager, casser la monotonie, être toujours en mouvement : il y a des similitudes avec la vie d'artiste. Même si ces mêmes avantages sont aussi des inconvénients : ne jamais se poser, ne pas toujours savoir où l'on sera le lendemain. Pour moi, c'est un métier où il faut accepter de vivre sans attaches. »



Corinne Lefranc
53 ans, fonctionnaire
Livry-Gargan (93)

« Oui, ça m'aurait beaucoup plu. Voyager, emmener les gens, savoir gérer les crises, j'aurais aimé faire tout ça. Bien sûr, la pression existe et il faut se lever tôt, mais c'est pour mieux se reposer en famille ensuite. Il y a un côté agréable à vivre décalé. Mais à 53 ans, c'est trop tard et si je devais me reconverter, je ferais autre chose. En tout cas, je regrette que les gens aient une vision si négative du métier. »