

SNCF : la concession majeure de l'exécutif aux cheminots

TRANSPORT Un avantage clef des « roulants » a été maintenu contre l'avis de la direction.

Les cheminots l'appellent le « 19-6 ». Cette modalité d'organisation des 35 heures à la SNCF est devenue ces derniers jours le symbole des crispations autour de la future organisation du travail de l'entreprise publique. Et l'objet d'une crise majeure entre la direction et son ministère de tutelle : Guillaume Pepy, qui souhaitait à tout prix assouplir cette règle, a été lâché par l'exécutif, qui a concédé un quasi-statut quo aux syndicats, sans pour autant éviter la grève.



Jean-Sébastien Evrard/AFP

Le 19-6, ce sujet qui fâche dans l'organisation du travail à la SNCF

- La règle du 19-6 symbolise les rigidités dans l'application des 35 heures au personnel roulant.
- Lâché par le gouvernement, Guillaume Pepy, le patron du groupe, ne pourra obtenir les aménagements qu'il réclamait.

TRANSPORT

Lionel Steinmann
@LionelSteinmann

Guillaume Pepy était décidé à s'en débarrasser, mais les syndicats s'y sont cramponnés, et le gouvernement leur a cédé au grand dam de la direction de la SNCF : le 19-6, comme l'appellent les cheminots dans le langage maison, est devenu ces derniers jours le symbole des crispations autour de la future organisation du travail de l'entreprise publique, crispations qui ont poussé trois syndicats à lancer une grève reconductible à partir de ce mercredi.

Cette règle est inscrite dans un décret datant de 1999, qui détaille comment l'entreprise peut décliner les 35 heures. Elle stipule que le personnel roulant ne peut finir son service après 19 heures si son congé hebdomadaire débute le lendemain, et ne peut reprendre ensuite son travail avant 6 heures le lendemain matin.

Cette disposition complique la planification des emplois du temps. De surcroît, elle a un corollaire, explique un expert du secteur : « Si un conducteur finit après 19 heures, même si ce n'était pas prévu – lorsque le train est en retard, par exemple, alors la journée qui suit est considérée comme un jour de congé. » Au total, d'après ses calculs, le 19-6 ferait perdre 4 jours de travail par an et par agent, sur une population de 20.000 agents.

Or, la direction avait une fenêtre de tir pour assouplir cette règle, et gagner en productivité. La réforme

ferroviaire votée en 2014 prévoit que le texte actuel sera caduc au 1^{er} juillet. D'ici là, un accord d'entreprise fixant de nouvelles modalités doit être négocié.

Lors d'une rencontre avec les syndicats le 13 mai, le DRH a proposé la mise en place d'un 19-6 « glissant » avec une amplitude de plus ou moins 2 heures dans le transport de voyageurs, et de plus ou moins 3 heures sur le fret. Cette nouvelle règle aurait été valable 1 semaine sur

2 ou 1 semaine sur 3. Et elle n'aurait pas concerné tous les personnels roulants : « Pas de changement pour les roulements Transilien », précisait le document de l'entreprise. Les conducteurs et les contrôleurs d'Ile-de-France sont en effet extrêmement attachés à cette disposition. 40 % d'entre eux sont des « routiers », selon le jargon de la SNCF, c'est-à-dire qu'ils habitent hors de la région (dans les Hauts-de-France, les Pays de la Loire, en Bourgogne...).

Le 19-6 leur assure de rentrer chez eux la veille de leur jour de repos. La direction a prudemment choisi d'esquiver le sujet avec cette population. Mais les syndicats n'ont malgré tout rien voulu entendre. « Les cheminots n'ont que rarement leur vendredi ou leur samedi soir, a par exem-



Seuls 40 % des Transiliens, le tiers des trains Intercités et la moitié des TER devraient circuler ce mercredi. Photo Bertrand Guay/AFP

ple avancé la CFDT. Si leur soirée débute à 21 heures et non à 19 heures, ils n'auront plus de vie sociale. »

Dérogations locales

De son côté, Guillaume Pepy, lui non plus, n'a pas voulu lâcher, faisant de la remise en cause du 19-6 un symbole de la nécessaire adaptation de la SNCF. Mais il n'a pas été suivi, malgré des menaces de démission, par le gouvernement, qui a concédé le statut quo à l'Unsa et à la CFDT. Le « relevé de décisions » établi à la suite des discussions directes entre l'exécutif et les deux syndicats prévoit certes que des dérogations locales pourront être négociées, mais avec des compensations financières ou en termes de temps de travail obligatoire.

Bilan de l'épisode : un dirigeant affaibli (même si Guillaume Pepy cherche à obtenir des compensations d'ordre financier de la part de l'Etat) ; la fin des dernières illusions sur l'Etat stratège ; la perspective pour la SNCF de lendemains difficiles face à la concurrence.

Menaces de fermeture de lignes en région Auvergne-Rhône-Alpes

Les élus régionaux attendent avec une certaine anxiété les préconisations que l'entreprise publique leur présentera mi-juin.

Denis Meynard
— Correspondant à Saint-Etienne

L'exécutif de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes vient de rendre public un « diagnostic des lignes ferroviaires d'irrigation » du territoire. Il dresse un constat alarmant de l'état des infrastructures des 1.336 kilomètres de lignes à faible trafic (sur un total de 4.000 kilomètres de lignes).

Si ces 24 liaisons ne représentent que 20 % du linéaire de voies en Rhône-Alpes, la proportion s'élève à 62 % en Auvergne, où des fermetures de tronçons avec transfert sur la route sont envisagées. Comme cela a déjà été le cas entre Clermont-Ferrand et Tulle (Corrèze). Cet été, la circulation des trains sera par exemple inter-

rompue entre Montbrison (Loire) et Thiers (Puy-de-Dôme), pour une durée indéterminée. L'état vieillissant du réseau de petites lignes oblige déjà les trains à circuler à vitesse réduite sur certains tronçons, les rendant moins compétitifs que la route. Afin de voir tous les clignotants repasser au vert sur l'ensemble du réseau, il faudrait lui consacrer « 765 millions d'euros sur la décennie à venir, soit plus de 200 millions de plus que l'effort constaté sur la décennie précédente », souligne le rapport de SNCF Réseau (ex-RFF), remis en mars au nouvel exécutif régional, présidé par Laurent Wauquiez (LR).

« Mauvais état »

L'entreprise publique présentera mi-juin des préconisations, « afin que nous puissions arrêter un plan de sauvetage début juillet », a déclaré mardi le vice-président de la région délégué aux transports, Patrick Mignola (Modem). Il estime, pour sa part, les besoins de financement supplémen-

taires à « 200 millions pour les cinq prochaines années et à 300 millions sur dix ans ». Des montants qui, sous haïte-t-il, puissent être « intégrés dans une renégociation du contrat de plan Etat-région 2015-2020 ».

Saluant l'effort de ses prédécesseurs « pour améliorer l'offre de services et moderniser le parc roulant » l'élu dénonce toutefois leur « imprévoyance sur le mauvais état des infrastructures, pointé du doigt par des diagnostics de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne depuis 2005 ». Ce à quoi Jean-François Debat (PS), président du groupe Socialiste, démocrate, écologiste et apparentés, a répondu : « C'est sous le précédent mandat que, pour la première fois, le Conseil régional de Rhône-Alpes a décidé de financer, à hauteur de 43 millions, des travaux d'infrastructures sur cinq de ces lignes. C'est un mouvement que la nouvelle majorité devrait accélérer au lieu de vouloir financer des routes, comme elle l'annonce. » ■

La CGT et l'âge d'or perdu de 1995



Par Etienne Lefebvre

Le syndicat n'a plus les moyens de bloquer les transports.

Après avoir subi des pénuries d'essence la semaine dernière, des millions de Français vont être affectés dans leurs déplacements ce mercredi et dans les prochains jours, en raison d'une mobilisation qui s'annonce plus importante que les précédentes à la SNCF. Le conflit interne à l'entreprise ferroviaire, lié à une négociation très sensible sur l'organisation du travail, n'a pas de rapport avec la loi El Khomri, mais il pourrait jouer les prolongations. Pour autant, la situation n'a rien à voir avec le mouvement de 1995, où l'activité de la SNCF et de la RATP avait été paralysée pendant trois semaines, obligeant les salariés à la marche à pied et au système D pour aller travailler. La principale différence vient du fait que la CGT ne fait plus la pluie et le beau temps dans les transports publics. Seule, elle n'est pas en mesure de bloquer le trafic, comme l'illustre la situation à la RATP : la circulation des métros sera normale en dépit de l'appel à la grève de la CGT à compter de ce jeudi. A la SNCF, les cheminots CGT ont besoin de l'appui de la puissante Unsa (et de la CFDT) pour réellement perturber la circulation des trains. Or cette confédération réformatrice, si elle mobilise ses troupes ce mercredi, n'entend pas faire durablement le jeu d'une CGT qui mise sur la généralisation des grèves pour faire plier le gouvernement sur la loi travail. Quant aux transports collectifs urbains hors Ile-de-France, ils sont globalement épargnés par les mouvements de grève.

Entre décréter un blocus des transports et y parvenir vraiment, il y a donc un fossé que la CGT est désormais incapable de combler, en raison de l'érosion progressive de sa base militante dans ces entreprises et de la concurrence d'autres organisations syndicales, radicales ou réformatrices. Le service minimum dans les transports instauré en 2007 joue aussi. Derrière ce vocable trop flatteur (il n'y a en réalité aucun niveau de service garanti), il y a l'obligation pour les cheminots de se déclarer gréviste 48 heures au plus tard avant un mouvement, ce qui permet à la SNCF de mieux s'organiser et d'affréter davantage de trains pour un taux de grévistes donné.

Limitée dans sa capacité d'action, la CGT s'en remet à des conflits catégoriels, comme à la DGAC où l'appel à la grève contre la loi travail de son syndicat (l'Usac-CGT) n'a eu qu'un très faible impact la semaine dernière, alors que le mouvement unitaire des contrôleurs aériens contre la baisse des effectifs pourrait entraîner des perturbations importantes pendant tout le week-end, si un accord n'est pas trouvé d'ici là. Autre modus operandi : les blocages en tout genre de ponts et de ronds-points, comme à Rouen mardi, qui n'ont malheureusement rien de nouveau. Et qui sont l'illustration d'une certaine impuissance.