

Conflit à la SNCF : « Hollande est plus ferme à l'égard des cheminots que de la finance »

L'exécutif – François Hollande en tête – a appelé vendredi les cheminots à cesser la grève. Mais ces derniers durcissent le ton et reconduisent la grève samedi. Entretien avec le sociologue Marnix Dressen, spécialiste des conditions de travail des agents du rail, sur les raisons de la colère qui dépasse, selon lui, le simple cadre de la réforme ferroviaire.

Le 11 juin 1936, alors que les grèves du Front populaire paralysaient la France depuis des semaines, Maurice Thorez, le patron du parti communiste, appelait la gauche prolétarienne et trotskyste à « *savoir terminer la grève* ». Soixante-dix-huit ans plus tard, c'est François Hollande, le président le plus impopulaire que la cinquième République et la gauche aient connu, qui reprend ses termes pour monter l'opinion publique contre les cheminots à l'origine du premier grand mouvement social à la SNCF de l'ère Hollande.

Depuis la principauté d'Andorre qu'il visite en « co-prince », le chef de l'État a déclaré [ce vendredi 13 juin](#) : « *Il y a un moment où il faut savoir arrêter un mouvement et être conscient des intérêts de tous (...). À un moment, c'est le travail qui doit reprendre.* » Comme dans le dossier des intermittents du spectacle où la tension ne faiblit pas et menace les festivals culturels, moteur de croissance quand l'été venu, l'économie tourne au ralenti (*lire nos articles [ici](#) et [là](#)*), le gouvernement a choisi la fermeté. Quitte à s'installer dans l'impasse et envenimer ce conflit qu'il n'a pas vu venir et qui perturbe fortement depuis trois jours l'ensemble du trafic ferroviaire en France, les grandes comme les petites lignes, en Ile-de-France et en province, pénalisant des millions d'usagers au point que certains lancent à leur tour [une grève des billets](#). « *Il n'y a aucune raison que la grève continue* », a martelé de son côté le premier ministre Manuel Valls.

La ligne dure est risquée à l'heure où la CGT-Cheminots et Sud-Rail, majoritaires dans l'entreprise et à l'origine de la grève avant d'être rejointes par FO et UNSA-Rail, durcissent le ton en ce vendredi 13, appelant à poursuivre et amplifier le mouvement entamé mardi 10 juin. D'assemblées générales en manifestations jusque sur les rails des gares, les cheminots (17,49 % de grévistes aujourd'hui selon la SNCF) ne décolèrent pas. Ils ont voté la reconduction de la grève ce samedi 14 et il n'est pas exclu que les perturbations soient encore très fortes lundi, [menaçant les candidats au baccalauréat](#).

Au centre de la contestation : la réforme ferroviaire qui arrive en discussion mardi 17 juin à l'Assemblée nationale après plus de deux ans de débats, d'assises et de rapports. Destinée à stabiliser la dette du secteur ferroviaire (44 milliards d'euros) et à préparer son ouverture totale à la concurrence, elle prévoit de regrouper dans une nouvelle structure la SNCF et Réseau ferré de France (RFF), qui gère avec déjà de nombreux dysfonctionnements le réseau.

La CGT-cheminots demande « *un grand débat télévisé* » avec le secrétaire d'État Frédéric Cuvillier. Thierry Nier, secrétaire de l'organisation syndicale, entend qu'y soit évoqué l'avenir de la SNCF « *pour que les Français aient l'ensemble des éléments pour juger* ». Selon lui, les Français ignorent certaines conséquences qu'aurait la réforme ferroviaire du gouvernement. « *Ils ne savent pas que la SNCF va être complètement éclatée et incapable de répondre à leurs besoins de transport, qu'il y aura des milliers de camions supplémentaires sur les routes, de plus en plus de gares et de lignes fermées.* »

Mais comme nous l'explique ci-dessous dans un entretien à Mediapart Marnix Dressen, sociologue spécialiste des conditions de travail des agents de transport ferroviaire, enseignant à l'université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, derrière ce conflit – le plus important depuis celui de 2010 contre la réforme des retraites Sarkozy –, se cachent d'autres frustrations et inquiétudes. À commencer par le délitement et le traumatisme d'une corporation pour qui la question de la sécurité importe plus que la compétitivité depuis le déraillement du Paris-Limoges en juillet 2013, déraillement [dû à de graves défaillances de la SNCF](#) selon un rapport indépendant dévoilé cette semaine.

Les cheminots ont voté la reconduction de la grève pour ce samedi 14 juin pour la quatrième journée consécutive. Pourquoi cette grève maintenant ?

On pourrait se demander au contraire, pourquoi une grève seulement maintenant ? Non pas qu'elle arrive trop tard, mais il est vrai que ce qui se profile, à savoir la mise en place de trois établissements publics industriels et commerciaux (EPIC), était sur les rails de longue date. La question de la dette de la SNCF et du devenir du statut des cheminots ne date pas d'aujourd'hui non plus. En fait, si la grève n'a été déclenchée que cette semaine, c'est qu'organiser une grève à la SNCF est beaucoup plus compliqué que ce que s'imaginent beaucoup de nos concitoyens. Ils se représentent volontiers les cheminots comme étant toujours entre deux grèves. Or, il n'en est rien.

D'une part, toute une série de verrous ont été mis en place, tout particulièrement à la SNCF, pour contraindre les acteurs sociaux, direction et organisations syndicales, à s'asseoir autour d'une table avant d'engager un bras de fer. De ce point de vue, ceux qui disent qu'à la SNCF, on commence par s'affronter avant de discuter, ne savent tout simplement pas de quoi ils parlent. À moins de se livrer à des grèves sauvages – et on n'est pas en ce moment dans ce cas de figure –, ce n'est pas faisable. Mais plus fondamentalement, pour comprendre pourquoi la grève a été longue à se déclencher, il faut imaginer le long travail de maturation des idées au sein de chaque organisation syndicale, des échanges internes et des discussions intersyndicales et aussi des rencontres formelles ou informelles avec la direction de la SNCF et son ministère de tutelle.

Les organisations syndicales prennent aussi le pouls de la base. Les cheminots sont-ils « *chauds* », c'est-à-dire prêts à la mobilisation, à « *prendre la parole* » comme on dit dans notre jargon de sociologue ou au contraire, la « *loyauté* » domine-t-elle, c'est-à-dire la passivité par pragmatisme ou par découragement ? Il n'est pas rare aussi que la compétition entre syndicats joue un rôle lorsqu'un nombre significatif de cheminots se montrent prêts à en découdre. On est très loin du stéréotype de la grève presse-bouton.

On remarquera d'ailleurs que les élections professionnelles ne sont pas en jeu puisqu'elles ont eu lieu le 20 mars dernier à la SNCF. Lorsqu'il y a de la rivalité dans l'air entre les syndicats, la question peut être de déterminer qui est le meilleur défenseur des salariés et du service public ferroviaire dans le camp des organisations les plus radicales – la CGT et SUD-Rail – ou au contraire qui est le plus raisonnable du côté des réformistes – l'UNSA et la CFDT. Parfois, les clivages connaissent de petits déplacements et des syndicats réformistes haussent un peu le ton, signe que leur base, fût-elle grandement composée de l'encadrement – agents de maîtrise et cadres – comme c'est le cas de l'UNSA à la SNCF, est aussi tentée par la mobilisation.

«La corporation cheminote menacée de délitement éprouve le besoin de ressouder ses rangs»

Le mouvement se durcit partout en France, mais la communication de la SNCF et du gouvernement visent à dire l'inverse en s'appuyant sur les statistiques... Quelle est votre lecture ?

N'étant pas dans le secret des dieux, il vaut mieux se borner à dire qu'on peut compter les trains qui roulent et ceux qui ne roulent pas. Cela donne des indications sur la mobilisation de catégories particulières qui sont susceptibles de bloquer les trafics : les conducteurs et les contrôleurs, ainsi que les aiguilleurs. Mais il y a bien d'autres professions à la SNCF, les commerciaux, les services administratifs, etc., qui peuvent ou non être en grève mais avec moins de visibilité immédiate.

On constate en tout cas une fois de plus que les statistiques des grèves sont des enjeux de lutte et que les nombres de grévistes sont des projectiles utilisés dans la guerre psychologique que se livrent les protagonistes. Cela fait partie de la construction ou du maintien du rapport de force. Ce n'est pas d'aujourd'hui et ce n'est pas spécifique à la SNCF, même si recourir à cette arme est plus banal dans les conflits des chemins de fer.

Si vraiment ces questions sont importantes, il conviendrait de mettre en place un dispositif d'observation comme celui dont on parle régulièrement à propos du nombre des manifestants, quels que soient les objets des défilés.

« Il y a un moment où il faut savoir arrêter un mouvement et être conscient des intérêts de tous (...). À un moment, c'est le travail qui doit reprendre », a déclaré ce vendredi matin François Hollande, reprenant à son compte une formule célèbre de l'ancien leader communiste Maurice Thorez en 1936 (« Il faut savoir terminer une grève »). Ne prend-il pas un gros risque politique en mettant la pression sur les grévistes et en s'impliquant de la sorte dans le conflit ?

Aura-t-on la cruauté de faire remarquer que le président Hollande est plus ferme à l'égard des cheminots que de la finance, dont il avait prétendu faire son adversaire au moment où il essayait de rassembler sur son nom le peuple de ce pays et donc notamment les cheminots ? Mais l'essentiel n'est pas là. Je ne pense pas qu'il prenne un gros risque politique, je crains même qu'il ne joue sur du velours. Attendons de voir ce que révéleront les enquêtes sur la perception de cette grève. Mais il faut bien convenir que les cheminots souffrent, comme diraient les agences de communication, d'un « déficit d'image », et lorsque les circulations sont perturbées, on sent souvent à leur égard de la part d'une partie au moins des usagers et des clients une sorte d'hostilité, surtout d'ailleurs du côté de ceux à qui l'on donne la parole ou qui la prennent.

La lecture des blogs de la grande presse permet de mesurer la dose d'animosité que suscitent les travailleurs du rail. Les rumeurs les plus invraisemblables sont colportées à leur encontre, comme par exemple que la dette de RFF résulterait du « statut en or massif » des cheminots... Il est vrai aussi que dans certaines circonstances – cela avait été souligné en 1995 lors de la mobilisation contre le plan Juppé, les sondages montraient que les salariés non cheminots étaient contents de « faire grève par délégation ».

Il y a là, du point de vue des syndicats grévistes, un vrai enjeu. Se donnent-ils la peine de se faire comprendre, d'expliquer les raisons du conflit et par exemple la nature du lien qui peut exister entre conservation d'un statut social protecteur et défense du service public « à la française » ? La tâche est vaste, car nombre d'organes de presse et de chaînes de télévision d'informations continues ou non sont très hostiles *a priori* aux conflits du travail en général et aux conflits des cheminots en particulier. Elles seront plus crédibles le jour où elles donneront aussi la parole à des usagers solidaires du conflit. Il y en a, mais on ne leur tend pas souvent le micro... En prenant d'ailleurs un peu de recul, force est de constater que si les grèves sont si perturbatrices, c'est bien que le service ferroviaire est d'une certaine utilité...

La dernière grande grève à la SNCF remonte à 2010, sous Nicolas Sarkozy, contre la réforme des retraites. Celle-ci peut-elle connaître la même ampleur au vu de l'impasse actuelle ?

Gardons-nous de tout prophétisme, il est encore trop tôt pour le dire. Pour l'heure, observons seulement que comme le remarque l'historien sociologue Georges Ribeill, la corporation cheminote menacée de délitement par la nature des restructurations permanentes, éprouve très régulièrement le besoin de ressouder ses rangs autour de grandes revendications mobilisatrices.

La réforme ferroviaire et la politique d'austérité conduite par Guillaume Pepy cristallisent toutes les craintes des cheminots. Mais n'y a-t-il pas, derrière ce conflit, d'autres frustrations et colères ?

En l'occurrence, il ne s'agit pas seulement de la politique de Guillaume Pepy, mais aussi de celle du gouvernement Valls et des orientations vraiment très libérales de la Commission européenne. Oui, bien sûr, vous avez raison, les inquiétudes sont multiples. Dans toute lutte sociale, les composantes du mouvement sont hétérogènes. Et justement, en dehors des luttes contre les fermetures d'entreprise – et encore – la lutte se déclare lorsque des groupes aux attentes diverses se mobilisent simultanément et trouvent un dénominateur commun.

La création d'un troisième EPIC alors que deux ont montré de manière assez éclatante leur caractère dysfonctionnel, la question de la dette que personne ne veut assécher et du devenir du statut ne sont pas seuls en cause. L'ouverture à la concurrence du transport voyageur international, les appels d'offres qui se profilent pour le marché des TER dans les régions, la multiplication des filiales dans

le groupe SNCF (près d'un millier à travers le monde dont deux filiales de fret qui, en France même, concurrencent Fret-SNCF), sont aussi des motifs d'inquiétude.

N'oublions pas non plus que la productivité des cheminots a été considérablement accrue à peu près sans discontinuer depuis 1945 et que les travailleurs du rail conservent néanmoins l'image de petits travailleurs tranquilles. Eux savent bien cependant ce qu'ils vivent en interne et les restructurations incessantes. Avec un collègue, Dominique Andolfatto, nous préparons une communication sur les structurations et restructurations internes de l'opérateur historique. Et un des premiers résultats de notre enquête en cours est que nombre de cheminots, à tous les niveaux de cette entreprise de 150 000 personnes, sont incapables de dire quel est aujourd'hui le découpage interne de la SNCF.

Que reste-t-il par exemple de l'échelon régional ? On entend même dire que certains cheminots sont incapables d'identifier leur hiérarchie, car les organigrammes vont moins vite que les recettes miracles vendues par les cabinets de consultants et achetées très cher par la SNCF. Chacun de ces génies de l'organisation tire à hue et à dia et parvient à imposer sa panacée, mais personne ne parvient à donner une cohérence d'ensemble à tout ça. Finalement, on peut dire des grévistes d'aujourd'hui ce que Georges Ribeill écrivait déjà de leurs prédécesseurs de 1986 : « *Les agents de conduite ont en particulier la sacoche pleine de revendications précises, et d'aspirations plus floues.* »

«Même au plus haut niveau du statut du cheminot, on est très loin des salaires du privé»

Au moment même où la grève démarrait, un rapport pointait les graves défaillances et négligences de la part de la SNCF dans le déraillement du Paris-Limoges à Brétigny-sur-Orge, qui a fait en juillet 2013 sept morts et trente-deux blessés. Est-ce que cela contribue à durcir le mouvement ?

Durcir le mouvement, c'est difficile à dire, mais ce qui est bien probable, c'est que c'est une grande souffrance pour les cheminots qui ont été socialisés à la culture de la sécurité – sécurité des circulations, du travail, etc. – de constater que faute de crédits suffisants et du fait du caractère aberrant de la séparation entre la roue (la SNCF) et le rail (RFF), les contrôles de fiabilité des installations ne sont plus à la hauteur de ce qu'ils devraient être. Il ne s'agit donc pas ou pas seulement de graves défaillances et négligences de la SNCF – on verra si le procès conclura en ce sens –, mais de tout un système qui semble se déliter et porter atteinte à l'identité professionnelle d'une corporation. Or, on le sait, les conflits sur le symbolique sont parfois plus déterminés et reposent sur des soubassements plus profonds que les revendications matérielles.

Temps de travail inférieur à la durée légale, augmentation de salaire, gratuité des transports, etc., les agents de la SNCF sont souvent dépeints à l'image de la Cour des comptes en 2010 comme une caste de privilégiés arc-boutée sur ses acquis sociaux. Qu'en est-il réellement ?

Il est probablement nécessaire qu'une institution se livre à l'exercice de repérage de l'affectation de l'argent public et dispose de moyens importants pour mener ses investigations. Et c'est un fait que les rapports de la Cour des comptes sont souvent bien documentés. Mais on aimerait bien que ces magistrats s'indignent d'autre chose que des « *privilèges* » des couches populaires. Car le moins que l'on puisse dire est qu'ils ont l'indignation sélective. Que ne comparent-ils pas les ressources qui sont les leurs avec celles des universités ? Mais bon, n'esquivons pas la question. Il se peut que certains cheminots, comme c'est le cas dans toutes les entreprises de certains salariés, aient une durée de travail effective inférieure à ce que prévoient les textes.

En ce qui concerne les cheminots, cela peut tenir à des organisations du travail complexes, par exemple celle des conducteurs de train. Une fois un TGV amené de Paris à Nice, le temps de travail écoulé n'épuise pas complètement la journée de travail mais le solde ne leur permet pas non plus de tracter un nouveau train avant de bénéficier d'un repos. Il y a donc conflit de règles. Il semble préférable qu'un agent de conduite ne fasse pas tout à fait son temps réglementaire plutôt que dépasser ses horaires comme c'est très souvent le cas chez les opérateurs privés, où l'on voit des conducteurs de trains exploser leurs horaires au mépris d'une réglementation du travail en théorie particulièrement stricte dans le transport ferroviaire pour des raisons de sécurité.

Au rang du temps de travail perdu, on pourrait aussi examiner les réorganisations déficientes. Mesurons que les restructurations permanentes et à jet continu, bien souvent chaotiques on l'a dit, génèrent souvent plus de problèmes qu'elles n'en résolvent. Un documentaire comme [Les cheminots](#), de Luc Joullé et Sébastien Jousse, réalisé en 2010, montre bien le caractère absurde du découpage de l'entreprise par branche d'activité. Que de temps perdu à chercher du matériel depuis la disparition de la mutualisation entre « le transport voyageur » et le « transport du fret » ! Ce temps-là, absurde, stressant, coûteux psychologiquement et financièrement, brille par son absence dans les rapports de la Cour des comptes.

Et tant qu'à parler de temps de travail, parlons aussi de ceux qui dans les bureaux ramènent du travail à la maison, ce travail gratuit se pratiquant dans certaines fonctions à la SNCF comme dans toujours plus d'organisations professionnelles, publiques ou privées. Enfin on pourrait aussi conseiller aux auteurs de rapports, d'enquêter comme nous l'avons fait sur les sociétés de gardiennage sous-traitantes de la SNCF il y a encore quelques mois et qui pouvaient faire travailler des maîtres-chiens, sans papiers, trente jours d'affilée et quinze heures par jour. C'est vrai, il faut sérier les problèmes, mais si l'on ouvre le dossier du temps de travail, il faudra recueillir toutes les pièces pertinentes.

Et les salaires ?

Alors là, il est plaisant d'en dénoncer le niveau. Les recrutements dans l'exécution se font à peine au SMIC. Comparons aussi les salaires des conducteurs de TGV avec celui des pilotes du transport aérien, du moins dans les compagnies héritières des opérateurs historiques, Air France par exemple. Et même au plus haut niveau du statut du cheminot, on est très loin des salaires qui se pratiquent dans les entreprises privées. Comparons ce que gagne un polytechnicien qui a décidé de faire carrière dans le transport

ferroviaire avec les revenus de ses camarades de promotion qui ont opté pour l'industrie pétrolière... Comparons aussi les dix plus hauts salaires de la SNCF avec celui de leurs homologues des banques...

Ce qui est vrai, c'est que jusqu'à présent, les cheminots gravissent des échelons au fil de leur carrière mais c'est aussi le cas des universitaires titulaires et des... magistrats de la Cour des comptes. En fait, derrière toutes ces polémiques, se joue bien autre chose : ce que beaucoup reprochent aux grévistes de la SNCF, c'est de résister, de ne pas se laisser plumer et ravalé au niveau de leurs camarades cheminots des sociétés ferroviaires privées comme Euro Cargo Rail, premier concurrent de la SNCF dans le fret ferroviaire.

Toutes ces querelles faites aux cheminots évoquent le passé. De tous côtés, même Nicolas Sarkozy ne s'en était pas privé, on célèbre, un siècle après sa mort, le grand homme qu'a été Jean Jaurès. Eh bien écoutons-le affronter Clemenceau le 13 mars 1906, et on percevra peut-être mieux les luttes des cheminots, même si Jaurès ne pensait pas particulièrement à eux. *« Ces hommes donc, quand ils luttent sont des forces de civilisation. Et ce qu'il y a de beau chez eux, ce qu'il y a de grand, et d'admirable, c'est qu'ils ne luttent pas que pour eux-mêmes, c'est qu'ils luttent pour tous leurs camarades, pour toute leur classe, c'est souvent qu'ils luttent, qu'ils continuent le combat, sentant bien qu'eux-mêmes vont être vaincus mais sachant aussi qu'ils préparent pour des efforts nouveaux et pour des générations nouvelles, des conditions d'existence meilleures. »*

[Rachida El Azzouzi](#)