

Publié le 25 octobre 2019

Mouvement social à la SNCF : du droit de retrait au droit à la retraite

Un arrêt de travail surprise des cheminots, le 18 octobre, motivé par leur droit de retrait suite à un accident grave, a généré de fortes tensions entre la direction de la SNCF, soutenue par le Gouvernement, et les syndicats, quant à la légitimité de ce motif. Mais derrière ce conflit ponctuel ne s'en cache-t-il pas un autre, plus fondamental, celui du projet de réforme des retraites en France ?

Le vendredi 18 octobre, un mouvement social déclenché par les personnels roulants de la SNCF a perturbé de façon significative la circulation de l'ensemble des trains au niveau national. La coïncidence de l'événement avec le début des vacances de la Toussaint, associée à l'absence de préavis lié à la nature du mouvement, lui a donné une résonance toute particulière, les voyageurs se retrouvant pris en otage d'un dialogue insuffisant entre la direction et les cheminots.

À l'origine : un accident grave survenu à un passage à niveau.

Le mercredi 16 octobre, un TER a percuté à grande vitesse un convoi exceptionnel immobilisé sur un passage à niveau, ledit convoi ayant été détourné de son itinéraire prévu du fait d'un accident de la circulation. L'itinéraire alternatif retenu n'avait sans doute pas été complètement anticipé, et le convoi s'est retrouvé immobilisé.

Onze personnes ont été blessées, dont le conducteur du train, seul à bord, comme cela se pratique sur de nombreux trains de banlieue en Île-de-France ou sur certains TER. Plusieurs médias ont fait état d'une défaillance de l'équipement EAS (Équipement Agent Seul) obligeant le conducteur blessé à déployer des moyens alternatifs de signalement pour éviter tout sur-accident, tout en portant secours aux autres passagers¹.

La circulation des trains – des TER en particulier – avec un seul agent à bord, donc sans contrôleur, est une mesure mise en place depuis plusieurs années par la SNCF, mesure qui, dans certains cas, fait aussi l'objet de dispositions spécifiques dans le cadre des conventions signées entre la SNCF et les régions organisatrices des transports régionaux.

Pour autant, c'est une mesure régulièrement contestée par les syndicats, qui dénoncent la prise de risque et les dangers pour les personnels et les voyageurs, argumentant que personne ne prendrait un avion avec seulement un pilote à bord, alors qu'on impose aux voyageurs de monter à bord de trains avec seulement un conducteur.

1 - [Article](#) publié sur le site de L'Express le 19/10/2019.

De la pertinence du motif invoqué

Devant la situation de risque et de danger pour les voyageurs mise en évidence par cet accident, les personnels roulants de la SNCF, soutenus par certains syndicats, ont exercé leur «droit de retrait» à partir du 18 octobre, disposition particulière de l'article du Code du travail qui permet à tout salarié de ne pas effectuer une tâche qui présente «un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ainsi que de toute défectuosité qu'il constate dans les systèmes de protection²».

Sur cette base-là, le mouvement a été déclenché sans préavis, laissant la direction devant une difficulté majeure pour prévoir le trafic et donner une information fiable aux voyageurs. Et s'en est suivi un chaos indescriptible pendant trois jours, comme la SNCF en a le secret !

Une vive opposition est apparue entre la direction de la SNCF, soutenue par le Gouvernement, d'une part, et les cheminots soutenus par certains syndicats, d'autre part, sur la pertinence de l'utilisation du droit de retrait dans ce contexte précis. Les trains n'étant pas devenus subitement dangereux à la circulation, l'étendue du mouvement a alors été considérée par certains comme un mouvement social déguisé. Et, même si la circulation des trains a repris, il est à prévoir que ces discussions pourraient continuer jusqu'à encombrer certains tribunaux !

Une opportunité de mettre la pression sur le Gouvernement et la direction

On ne doit cependant pas oublier que, un peu plus d'un an après le vote de la réforme du statut des cheminots – qui avait valu aux voyageurs d'endurer pendant plusieurs semaines une grève perlée³ –, les syndicats, n'ayant pas eu gain de cause, avaient besoin de reprendre le dessus dans un contexte crucial pour la SNCF : un changement de direction d'ici la fin 2019 et le projet de réforme des retraites en France, dans lequel les cheminots auront sans doute beaucoup à perdre.

Dans un contexte syndical tendu, mesurer sa capacité de mobilisation à quelques semaines de la grande grève annoncée pour début décembre n'est jamais inutile.

Le dialogue social à la SNCF reste laborieux et, comme à chaque fois, au détriment des voyageurs. Si des associations représentatives de voyageurs étaient véritablement associées aux actions de transformation et de modernisation de la SNCF – et ce de façon conjointe aux discussions entre la direction et les syndicats –, on ferait sans aucun doute un grand pas en avant !

Alexandre Germain

Retrouvez cet article sur srp-presse.fr

2 - [Article](#) L 4131-1 du Code du travail.

3 - Voir [article](#) de la SRP du 29 mars 2018.