



N°1436

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 février 2009.

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

en application de l'article 146 du Règlement

PAR LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU PLAN

***sur l'évaluation économique et financière des récents mouvements
sociaux à la SNCF et l'impact du service minimum***

ET PRÉSENTÉ

PAR M. HERVE MARITON

Député.

SOMMAIRE

	Pages
SYNTHÈSE	7
INTRODUCTION	11
I.– LA LOI DU 21 AOÛT 2007 ATTEINT SES OBJECTIFS POUR LES GRÈVES INSTITUTIONNELLES	15
A.– LA LOI DU 21 AOÛT 2007 ÉTAIT INDISPENSABLE.....	15
1.– L'accord du 14 octobre 2004 sur la prévention des conflits à la SNCF, un succès partiel, en raison des difficultés du dialogue social	15
<i>a) Une démarche d'ampleur et des études préalables nombreuses</i>	16
<i>b) Les points principaux de l'accord du 28 octobre 2004</i>	17
<i>c) Une conflictualité restée élevée</i>	17
2.– L'application incomplète des dispositions de l'accord de 2004.....	21
3.– Une négociation <i>a minima</i> pour l'avenant à l'accord du 28 octobre 2004 requis par la loi du 21 août 2007 sur la prévention des conflits.....	22
4.– La négociation infructueuse sur la prévisibilité du service avant et après la loi du 21 août 2007	23
B.– LA LOI DE 2007 A MIS EN PLACE DES PLANS DE TRANSPORT ADAPTÉS, BIEN DIFFUSÉS AUX USAGERS ET RESPECTÉS DANS LA PRATIQUE.....	24
1.– Le rôle clé des déclarations individuelles d'intention et l'assouplissement des conditions d'affectation des personnels non grévistes.....	24
2.– Les plans de transport en cas de perturbation : des engagements de l'entreprise	25
<i>a) Les engagements au niveau national</i>	25
<i>b) Les engagements pour l'Île-de-France</i>	26
<i>c) Les engagements pour les Transports express régionaux (TER)</i>	26
3.– Une information large des usagers et de nouvelles dispositions de remboursement ..	27
C.– LA LOI A DÉMONTRÉ SON UTILITÉ A L'OCCASION DES GRÈVES NATIONALES DU 22 MAI 2008 ET DU 29 JANVIER 2009	27
1.– La grève nationale du 22 mai 2008.....	28
2.– La grève nationale interprofessionnelle du 29 janvier 2009	28
E.– LE COÛT DES GRÈVES RESTE MAL CONNU	30
1.– Le coût pour la SNCF des grèves de décembre 2008-janvier 2009 et de la fermeture de la gare Saint Lazare le mardi 13 janvier 2009.....	30

2.– Le coût pour la SNCF de la grève interprofessionnelle du 29 janvier 2009	31
3.– Des données incomplètes sur le coût des grèves pour l'économie.....	32
<i>a) Les études dont la méthodologie n'est pas publiée peuvent difficilement être retenues.....</i>	32
<i>b) Les études de l'INSEE paraissent perfectibles sur le plan méthodologique.....</i>	32
II.– DES AMÉLIORATIONS DE LA LOI DE 2007 SONT NÉCESSAIRES POUR LES GRÈVES PROFESSIONNELLES	35
A.– LES GRÈVES DE DÉCEMBRE 2008-JANVIER 2009 A NICE, PARIS SAINT LAZARE ET LES GRÈVES DE FIN D'ANNÉE	35
1.– Le conflit à Nice	35
2.– Le conflit de Paris Saint Lazare.....	36
<i>a) Le conflit du 14 décembre 2008 au 13 janvier 2009.....</i>	36
<i>b) Le droit de retrait exercé le 13 janvier 2009</i>	38
<i>c) L'obligation de fermer la gare et ses conséquences, selon la SNCF</i>	38
<i>d) La saturation du réseau, une cause de nombreuses difficultés.....</i>	40
3.– Les grèves de fin d'année.....	40
B.– LES PRÉAVIS RÉPÉTITIFS SONT À LIMITER.....	41
1.– Le contenu du préavis, en théorie et en pratique	41
2.– Les préavis multiples.....	41
3.– Les préavis aux modalités différentes	42
C.– LES ARRÊTS DE TRAVAIL DE 59 MINUTES SONT UNE COMPLICATION GÉRABLE	42
1.– Les arrêts de travail reconductibles de 59 minutes, une modalité licite et en développement.....	43
2.– Moyen de blocage ou modalité de grève gérable sans impact sur l'activité ?.....	43
3.– L'interdiction des arrêts de travail de 59 minutes dans les transports terrestres, une idée contestable.....	44
4.– La durée minimale limitée à la durée du premier service.....	46
5.– La limitation du recours à des arrêts de travail de 59 minutes.....	47
<i>a) Les conséquences financières actuelles d'un arrêt de travail.....</i>	47
<i>b) L'éventuel durcissement des conséquences financières et ses conséquences</i>	48
D.– LA POSSIBILITÉ D'ENTRER ET DE SORTIR D'UNE GRÈVE A TOUT MOMENT EST INCONTOURNABLE	50
1.– Le droit d'entrer et de sortir d'une grève.....	50
<i>a) La jurisprudence de la Cour de cassation.....</i>	50
<i>b) La confirmation par le Conseil constitutionnel</i>	50
2.– L'augmentation éventuelle du délai de prévenance	51
E.– POUR UN RECOURS PLUS FRÉQUENT A LA MÉDIATION	51

F.- L'AMÉLIORATION DES PROCÉDURES LIÉES A LA MISE EN ŒUVRE DES DROITS DE RETRAIT ET D'ALERTE.....	52
1.- Les dispositions du code du travail relatives au droit d'alerte et de retrait.....	52
2.- Le droit de retrait, un droit individuel ou collectif ?	53
3.- Pour une meilleure efficacité du droit de retrait à la charge de l'entreprise	54
CONCLUSION.....	55
EXAMEN EN COMMISSION	57
ANNEXE 1 : PERSONNALITÉS AUDITIONNÉES	59
ANNEXE 2 : MODALITÉS D'APPROBATION ET GRANDS PRINCIPES DES PLANS DE TRANSPORTS ADAPTÉS INTÉGRÉS DANS LES CONVENTIONS DES RÉGIONS AVEC LA SNCF (LOI DU 21 AOÛT 2007).....	61
ANNEXE 3 : PRÉAVIS DE GRÈVE RELATIFS AU MOUVEMENT SOCIAL DE SAINT LAZARE A LA SNCF EN DÉCEMBRE 2008	65
ANNEXE 4 : PRÉAVIS DE GRÈVE RELATIFS AU MOUVEMENT SOCIAL DE NICE A LA SNCF EN DÉCEMBRE 2008	73
ANNEXE 5 : BORDEREAU DE DÉCLARATION INDIVIDUELLE D'INTENTION UTILISÉ A LA SNCF ...	77
ANNEXE 6 : RÉSULTATS DES ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES À LA SNCF EN 2006.....	79

SYNTHÈSE

La situation économique et financière de la SNCF, ainsi que l'attente croissante de ses clients exigent de l'entreprise à la fois l'élargissement et l'amélioration de son offre ainsi que la croissance de sa productivité.

Or l'évolution de l'entreprise butte régulièrement sur des problèmes sociaux qui paraissent difficiles à résoudre.

Dans quelle mesure les avancées réalisées en 2004 en interne par l'entreprise et la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs ont-elles permis à la SNCF de se mettre en ordre de bataille pour affronter les défis de son développement et de l'évolution de son environnement ?

L'analyse du rapport transmis fin octobre par le Gouvernement au Parlement sur l'application de la loi du 21 août 2007, l'examen des mouvements sociaux intervenus en 2008 et en 2009, ainsi que les auditions des organisations syndicales, des responsables de l'entreprise et du ministère chargé des transports montrent que ***la loi du 21 août 2007 a atteint ses objectifs dans le cas de grèves nationales institutionnelles.***

Il reste toutefois à apporter deux améliorations dans ce domaine.

En premier lieu, il convient de prolonger dans le temps l'obligation faite au Gouvernement de transmettre au Parlement un ***rapport annuel d'application*** de la loi du 21 août 2007 et de préciser ***les indicateurs de performance*** qu'il devra renseigner (*Proposition n° 1*).

En second lieu, l'absence actuelle de statistiques fiables sur les coûts des grèves pour la SNCF et pour les usagers ne contribue pas à des négociations et des débats fondés sur des réalités indiscutables. En conséquence, le Rapporteur spécial estime indispensable de prévoir une disposition législative obligeant la SNCF et le Gouvernement à fournir chaque année au Parlement et à la future Commission de régulation des activités ferroviaires (CRAF) une ***évaluation du coût direct des grèves pour l'entreprise et du coût de celles-ci pour les usagers*** (*Proposition n° 2*).

En tout état de cause, dans le cas de ***grèves professionnelles***, l'efficacité de la loi du 21 août 2007 doit encore être ***améliorée***, comme l'ont montré les mouvements sociaux intervenus en décembre 2008 et janvier 2009 à Nice et à la gare Saint Lazare.

Pour remédier à la difficulté actuelle de connaître avec exactitude la chronologie et le déroulement des conflits sociaux, le Rapporteur spécial propose

d'imposer la **notification à l'inspection du travail**, par tous les acteurs d'un conflit, des **éléments chronologiques** relatifs aux demandes de concertation immédiate et aux préavis ainsi qu'aux négociations programmées et conduites en conséquence (*Proposition n° 3*).

Par ailleurs, dans la pratique actuelle, une ou plusieurs organisations syndicales peuvent déposer **plusieurs préavis** ne différant qu'à la marge quant à leurs motifs mais prévoyant chacun des **modalités d'arrêt de travail différentes**, par exemple 59 minutes ou 24 heures, ce qui complique considérablement la mise en place du service minimum pour l'entreprise.

Le Rapporteur spécial propose de compléter la loi du 21 août 2007 en prévoyant qu'un **nouveau préavis** ne peut être déposé par la ou les mêmes organisations, non seulement pour les mêmes motifs comme prévu actuellement par la loi mais également pour **des motifs de même objet**, qu'à l'issue du délai du préavis en cours et avant que la procédure prévue à l'article 2 n'ait été mise en œuvre (*Proposition n° 4*).

Les arrêts de travail de **59 minutes** constituent une modalité de grève qui, certes, se généralise mais reçoit une réponse de la SNCF. Le Rapporteur spécial propose que le principe de la modulation des retenues pour absence résultant d'une cessation concertée du travail soit conservé mais que ses modalités soient changées. Compte tenu de la difficulté de gérer les conséquences des arrêts de travail de 59 minutes dans le secteur des transports publics de voyageurs, la retenue correspondante continuerait d'être de 1/160^{ème} du traitement mensuel pour le premier arrêt de travail de 59 minutes mais serait portée à **1/50^{ème}** du traitement mensuel pour le deuxième arrêt de travail de 59 minutes et les suivants, relatifs à la même déclaration individuelle d'intention (*Proposition n° 5*).

La possibilité **d'entrer et de sortir d'un mouvement** social est inhérente au droit de grève. Ainsi qu'en a statué le Conseil constitutionnel en 2007, l'obligation de déclaration individuelle d'intention n'y porte pas atteinte.

Afin d'améliorer la compatibilité du droit de grève avec la continuité du service public, le Rapporteur spécial propose de porter à **72 heures le délai de prévenance** d'un même salarié voulant rejoindre le même mouvement après s'en être retiré (*Proposition n° 6*).

S'il ne saurait être question de restreindre la possibilité d'entrer en grève lorsque celle-ci est régulière, la durée d'un conflit pourrait, en outre, être réduite par la **médiation**, ainsi que l'avait prévu, à titre facultatif, la loi du 21 août 2007.

Le Rapporteur spécial propose que la **médiation** soit **encouragée** lorsque le conflit dépasse une certaine durée. À cette fin, les compétences doivent être développées et organisées pour que la direction de la SNCF et les partenaires sociaux puissent y recourir plus fréquemment (*Proposition n° 7*).

Enfin, le **droit de retrait** et le **droit d'alerte** représentent des dispositifs fondamentaux du droit du travail. L'application du droit de retrait revêt parfois une **dimension collective** et peut prendre la forme d'une **grève émotionnelle**, de nature à perturber la qualité du service.

Dans ces conditions, la SNCF et les organisations syndicales pourraient **négoier** une **charte d'application des droits de retrait et d'alerte**, définissant des procédures d'action adaptées aux différents cas concrets et comportant des engagements réciproques pour leur mise en œuvre (*Proposition n° 8*).

Le système ferroviaire national est particulièrement **complexe**, avec un gestionnaire d'infrastructures (Réseau ferré de France), un opérateur historique (la SNCF) et des opérateurs privés dont le nombre va aller en augmentant avec l'ouverture à la concurrence, et, sur le plan réglementaire et financier, les interventions de l'État et des régions.

Pour autant, la SNCF continue d'occuper, de fait, une place et un **rôle central** dans la production de services et l'investissement ferroviaires. La SNCF continuera encore de longue année à réaliser et impulser le développement des transports ferroviaires dans notre pays.

Les **rapports financiers d'activité** et les **lois de finances** ne suffisent pas à donner une image suffisamment détaillée de la situation de la SNCF.

Pour cette raison, le Rapporteur spécial a estimé nécessaire de présenter un **rapport d'information** sur les mouvements sociaux intervenus en 2008 et 2009 à la SNCF et sur l'apport de la loi du 21 août 2007.

Si les avancées résultant de cette loi sont majeures, il reste toutefois des progrès à effectuer. Le Gouvernement et le Parlement doivent **continuer** de porter leur **attention** et d'exercer leur **vigilance** à l'égard du dialogue social et la continuité du service à la SNCF.

Dans cette perspective, le Rapporteur spécial propose la mise en place **d'indicateurs de performance sociale** spécifiques à la SNCF (*Proposition n° 9*). Ces indicateurs pourront être étendus à d'autres acteurs du service public de transport de voyageurs.

INTRODUCTION

La situation économique et financière de la SNCF, ainsi que l'attente croissante de ses clients vis-à-vis des transports ferroviaires exigent de l'entreprise à la fois l'élargissement et l'amélioration de son offre et la croissance de sa productivité.

Alors que la branche Voyages France Europe et son produit phare – le TGV – connaissent un développement commercial remarquable, non sans poser d'ailleurs des problèmes de tarification⁽¹⁾, d'autres branches de l'entreprise, la branche Proximités et la branche Fret, sont confrontées à des difficultés récurrentes.

De plus, le contexte des activités de la SNCF se modifie.

La concurrence, déjà vivace dans le fret, va s'étendre, au 1^{er} janvier 2010, au transport international de voyageurs assorti de possibilités du cabotage. Les perspectives de concurrence dans le Transport Express Régional ont stimulé l'introduction du cadencement.

La rénovation indispensable du réseau ferroviaire conduit par ailleurs à un renchérissement des péages acquittés par la SNCF, ce qui rogne sa marge bénéficiaire.

La dégradation de la situation du fret ne pourra trouver de solution sans des réorganisations qui pourraient avoir des conséquences sociales.

Toutes les forces de la SNCF doivent donc être mobilisées pour relever ces défis et tirer parti des opportunités de développement en réponse à la demande des Français.

Or l'évolution de l'entreprise butte régulièrement sur des problèmes sociaux qui apparaissent difficiles à résoudre.

Dans quelle mesure les avancées accomplies en 2004 en interne par l'entreprise et la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs ont-elles permis à la SNCF de se mettre en ordre de bataille pour affronter les défis de son développement et de l'évolution de son environnement ?

Sur le plan général du fonctionnement de la société française, la loi du 21 août 2007 représente un pas en avant important, à la fois pour l'affirmation de

(1) « Politique tarifaire : le consommateur a le droit de comprendre », rapport d'information n° 1161, par M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial, commission des Finances, Assemblée nationale, 15 octobre 2008.

la valeur constitutionnelle de la continuité du service public et pour l'amélioration de l'information aux usagers et du service minimum en cas de grève.

Pour l'entreprise elle-même, les mouvements sociaux intervenus à la SNCF en décembre 2008 et en janvier 2009 représentent un **test en vraie grandeur** des dispositions de la loi de 2007.

Sont intervenus en effet plusieurs types de grève :

- grève de caractère **professionnel** à Saint Lazare et à Nice en décembre 2008 et janvier 2009 ;
- grève **institutionnelle** avec le mouvement interprofessionnel du 29 janvier 2009 ;
- **droit de retrait** à la gare Saint Lazare le 13 janvier 2009.

Le Rapporteur spécial, chargé des crédits des transports terrestres, a estimé nécessaire, en vertu des responsabilités et des pouvoirs qui sont les siens, et en tant qu'ancien président de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi devenu la loi du 21 août 2007, de conduire une évaluation de la mise en œuvre de cette dernière.

La loi du 21 août 2007 avait certes prévu, dans son article 11, qu'un **rapport d'évaluation** sur son application serait adressé par le Gouvernement au Parlement avant le 1^{er} octobre 2008.

Le Rapporteur spécial a eu communication de ce rapport qui présente une analyse du nouveau contexte créé par la loi, ainsi que des documents relatifs à son application.

Il lui a toutefois semblé nécessaire de **prolonger** le constat établi par ce rapport à la fin octobre par une réflexion sur les **mouvements intervenus récemment** à la SNCF ainsi que par des rencontres avec les partenaires sociaux.

Le présent rapport résulte ainsi d'**auditions** réalisées du 15 janvier au vendredi 30 janvier 2009.

Les responsables de la **SNCF**, au niveau national et au niveau régional, ont été longuement entendus. 32 questions complémentaires leur ont été adressées par écrit, qui ont toutes reçu une réponse en temps et en heure.

Les **neuf organisations syndicales** de la SNCF – CGT, CFDT, CGT-FO, SUD-Rail, UNSA, CFE-CGC, FGAAC, SNCS – ont été conviées à des auditions qu'elles ont toutes acceptées et qui ont donné lieu à un dialogue approfondi.

Enfin, les responsables de la **direction générale des infrastructures de transport et de la mer** (DGITM) du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT) ont été entendus pour exprimer le point de vue de la tutelle sur les améliorations enregistrées et les progrès à faire.

À cet égard, il n'est pas indifférent d'identifier quelles dispositions législatives ou réglementaires sont en cause. En particulier, aussi importante que soit la loi du 21 août 2007, d'autres dispositions doivent être également analysées.

De même, il convient de distinguer les différents types de grèves. Les grèves institutionnelles ont un objet national et interprofessionnel. Leurs conditions sont bien définies dans le temps et la loi du 21 août 2007 présente des solutions efficaces pour la mise en œuvre du service minimum. Les grèves locales à caractère professionnel empruntent au contraire des formes plus complexes et plus difficiles à gérer dans le cadre de la loi de 2007. Les grèves professionnelles nationales semblent se situer entre les deux.

Le présent rapport d'information entend contribuer à la réflexion sur l'opportunité de modifier la loi du 21 août 2007 suite aux événements récents et en tenant compte des différences de contexte.

Mais la question sous-jacente à laquelle la commission des Finances accorde la plus grande importance, est la suivante : ***comment franchir une étape supplémentaire dans l'amélioration de la situation financière de la SNCF, par de nouveaux progrès dans les relations sociales au sein de l'entreprise ?***

I.— LA LOI DU 21 AOÛT 2007 ATTEINT SES OBJECTIFS POUR LES GRÈVES INSTITUTIONNELLES

A.— LA LOI DU 21 AOÛT 2007 ÉTAIT INDISPENSABLE

La SNCF avait enregistré un succès important dans le domaine des relations sociales avec la signature de l'accord-cadre de prévention des conflits du 28 octobre 2004.

Plusieurs blocages ultérieurs de la négociation ont témoigné toutefois des difficultés du dialogue social à la SNCF. La négociation interne n'a pas permis de déboucher en ce qui concerne la prévisibilité du trafic. Par ailleurs, l'application de cet accord semble avoir été toutefois inférieure aux attentes dans le domaine du retour d'expérience.

L'intégration à cet accord des dispositions de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs ⁽¹⁾ semble par ailleurs avoir été effectuée *a minima*.

1.— L'accord du 14 octobre 2004 sur la prévention des conflits à la SNCF, un succès partiel, en raison des difficultés du dialogue social

Un accord sur la prévention des conflits a été signé le 28 octobre 2004 par la direction de la SNCF et six organisations syndicales, la CGT, la FGAAC, la CFDT, la CFTC, l'UNSA et la CFE-CGC, le taux de représentativité des organisations signataire de l'accord ayant ainsi atteint près de 80 %.

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, M. Gilles de Robien, auditionné le 3 novembre 2004 par la commission des Affaires économiques de l'Assemblée nationale, déclarait : *« la méthode qui a très bien réussi jusqu'à maintenant doit impérativement être conservée ; cette voie de la pédagogie, de la négociation et de la signature d'accords est bien celle à laquelle sont attachés les Français puisqu'une très grande majorité d'entre eux sont en faveur de la mise en place d'une continuité du service public par la voie contractuelle. Continuons de donner sa chance à l'accord. La loi ne doit en effet venir qu'en cas d'échec de ces accords »*.

M. François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer indiquait sa satisfaction vis-à-vis de cet accord qui *« devra être apprécié sur la durée et sur son efficacité pour l'ensemble des usagers »* ⁽²⁾.

(1) CFE-CGC, audition du 27 janvier 2009.

(2) Communiqué du 29 octobre 2004.

a) Une démarche d'ampleur et des études préalables nombreuses

Il n'est pas inutile de rappeler que la signature de l'accord du 28 octobre 2004 s'est inscrite dans une démarche générale, de longue haleine, de grande ampleur et *pilotée par le ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer*.

C'est en septembre 2003 que le ministère avait débuté son étude préalable par un tour d'Europe des expériences dans le domaine. Deux axes de travail avaient été définis en conséquence, d'une part la prévention des conflits, et, d'autre part, la continuité du service public en période de conflits.

S'agissant de la prévention des conflits, dès mars 2004, il était demandé aux entreprises en charge d'un service public de transport terrestre régulier de voyageurs et aux autorités organisatrices d'engager des discussions avec les partenaires sociaux en vue de conclure sous six mois des accords collectifs de prévention des conflits du travail inspirés de l'alarme sociale de la RATP. L'accord du 28 octobre 2004 à la SNCF s'ajoutait alors à celui déjà signé à la RATP.

S'agissant de la continuité du service public, une commission composée de neuf personnalités indépendantes avait été installée le 12 février 2004 sous la présidence de M. Dieudonné Mandelkern, afin d'examiner les conditions juridiques et définir les modalités de la continuité du service public. Ses principales recommandations, formulées dans un rapport remis au ministre le 21 juillet 2004, concernaient :

- l'amélioration de la prévention des conflits ;
- la « déclaration individuelle de grève », la définition de priorités de service et la garantie d'un droit d'information préalable et gratuite ;
- la garantie de service en soulignant les difficultés techniques et constitutionnelles de la réquisition ;
- l'intérêt de créer une autorité administrative indépendante garantissant la bonne application de l'ensemble des mesures adoptées.

En complément, MM. Gilles de Robien et François Goulard conduisirent en septembre 2004 une série de rencontres avec les organisations syndicales, les associations d'usagers, les autorités organisatrices, les dirigeants d'entreprises et des parlementaires.

En outre, différentes enquêtes d'opinion quantitatives et qualitatives furent réalisées. Ainsi au début 2004, sur la base de l'échantillon représentatif de la population française utilisé, usagers ou non :

- 15 % des Français étaient totalement hostiles à toute réglementation relative au service minimum ;

- 15 % des Français souhaitent le mettre en place en limitant le droit de grève si nécessaire ;
- 70 % des Français souhaitent résoudre le problème par une démarche contractuelle et équilibrée.

b) Les points principaux de l'accord du 28 octobre 2004

L'accord-cadre signé le 28 octobre 2004 par l'ensemble des partenaires sociaux à l'exception de la CGT-FO et de SUD-Rail a mis en place les moyens pour atteindre une amélioration du dialogue social et la prévention des conflits.

L'amélioration des comportements et des pratiques en matière de dialogue social doit résulter de :

- la mise en œuvre de programmes locaux d'amélioration du dialogue social ;
- l'échange d'informations avec les organisations syndicales notamment au moyen d'une présentation annuelle d'un bilan local des relations sociales ;
- la stabilisation de la hiérarchie de proximité au niveau local afin de pérenniser le dialogue social avec les mêmes acteurs.

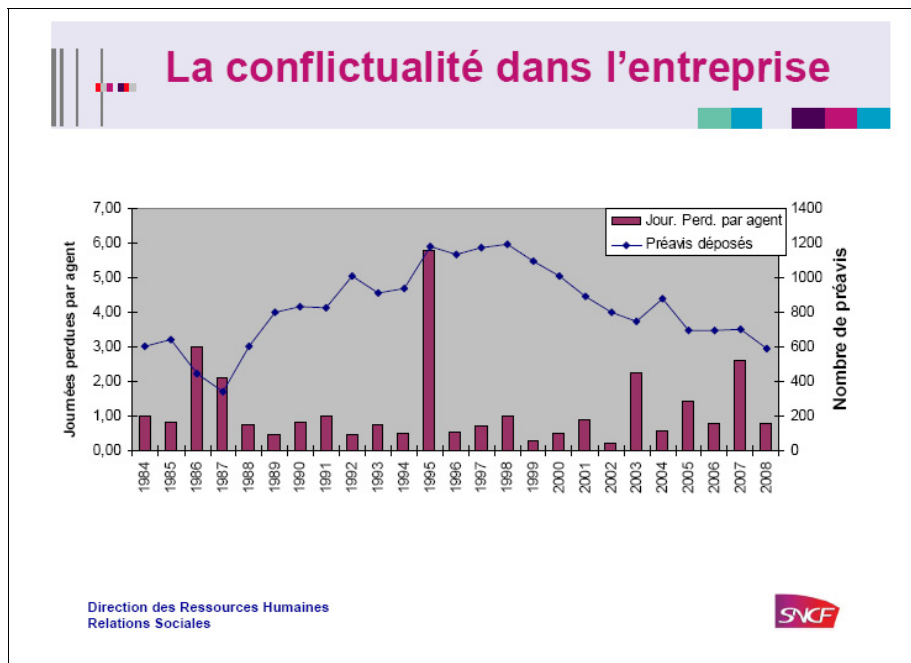
Le dialogue social doit être amélioré par la réunion de commissions spécialisées des comités d'établissement régionaux à la demande de la direction ou des partenaires sociaux.

La réponse aux attentes des clients dans le cadre de la continuité du service public ferroviaire doit être optimisée grâce aux dispositions suivantes :

- un délai de réponse de 2 semaines maximum à toute demande d'audience auprès de la direction ;
- un dispositif de concertation immédiate obligatoire avant tout dépôt de préavis :
 - dès réception, une rencontre avec la direction doit être déclenchée sous 3 jours au maximum ;
 - l'ensemble de ces réunions doit déboucher sur un relevé de conclusions mettant en avant les points d'accord et/ou de désaccord ;
 - la signature de ce relevé entraîne un délai de prévenance de 24 heures pour un éventuel dépôt de préavis ou le déclenchement d'un délai de réflexion de 15 jours pour le faire.

c) Une conflictualité restée élevée

Conformément aux attentes, une diminution de la conflictualité a été enregistrée à la SNCF en 2005 et 2006, par rapport à 2004, en ce qui concerne le nombre de préavis déposés (voir graphique ci-après).

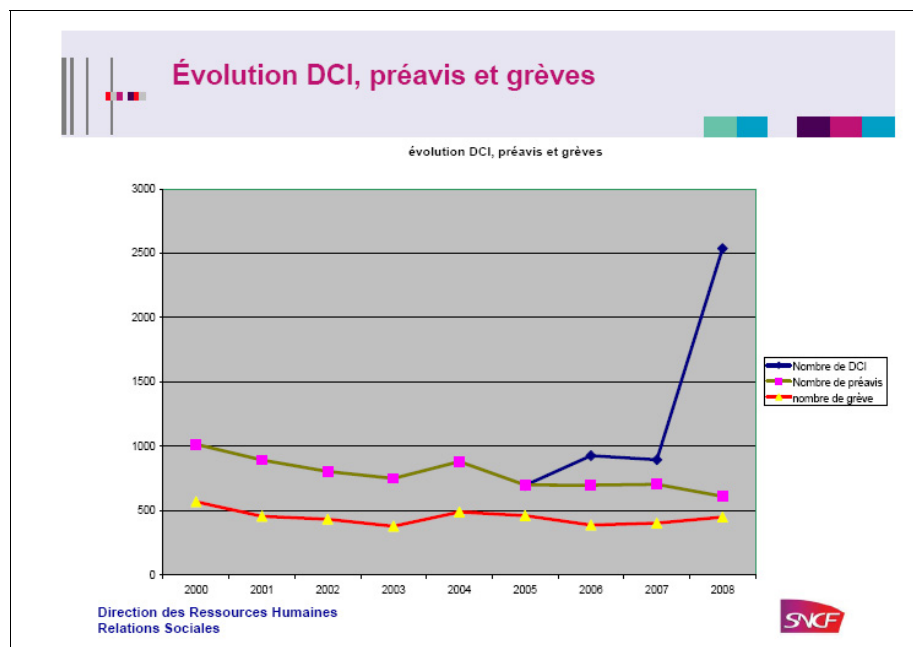


Source : SNCF

Dès 2005, en application de l'accord-cadre du 28 octobre 2004, des concertations ont été mises en place, préalablement au dépôt de préavis.

Ainsi que le montre le graphique suivant, le nombre de grèves diminue en 2005 et 2006 et remonte légèrement en 2007, tout en restant inférieur au niveau de 2005, malgré le conflit sur la réforme du régime de retraite.

Fait remarquable, si, en 2007, 895 demandes de concertation immédiate ont été faites, seuls 703 préavis ont été déposés, ce qui signifie que la négociation préalable a permis de désamorcer les tensions dans 192 cas. Par ailleurs, la poursuite de la négociation pendant le délai du préavis a permis de faire tomber le nombre de grèves à moins de cinq cent.



Source : SNCF

Les statistiques détaillées des journées perdues localement ou nationalement semblent modérer toutefois ces conclusions globalement positives.

L'année 2005 correspond à une forte hausse du nombre total de journées perdues. Mais si la conflictualité progresse au niveau national, elle diminue au niveau local.

L'année 2006 se caractérise par une remontée du nombre de journées perdues localement mais d'une forte baisse du nombre de journées perdues nationalement, avec une baisse de près de 46 % du nombre total de journées perdues.

En 2007, le nombre de journées perdues au plan local augmente de nouveau et est supérieur de 28,1 % à son niveau de 2004, et de 451,5 % au plan national.

Il semble difficile d'attribuer cette évolution à une cause unique.

NOMBRE DE JOURNÉES PERDUES A LA SNCF, AU PLAN LOCAL OU NATIONAL

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de journées perdues locales	36 532	31 326	23 841	10 964	23 212	21 272	25 507	29 739	29 931
$\Delta(n/n-1)$		-14,3 %	-23,9 %	-54,0 %	111,7 %	-8,4 %	19,9 %	16,6 %	0,6 %
$\Delta(n/2004)$						-8,4 %	9,9 %	28,1 %	28,9 %
Nombre de journées perdues nationales	48 562	129 621	13 398	384 312	71 368	217 690	103 706	393 568	93 235
$\Delta(n/n-1)$		166,9 %	-89,7 %	2 768,4 %	-81,4 %	205,0 %	-52,4 %	279,5 %	-76,3 %
$\Delta(n/2004)$						205,0 %	45,3 %	451,5 %	30,6 %
Total	85 094	160 947	37 239	395 275	94 581	238 962	129 213	423 307	123 166
$\Delta(n/n-1)$		89,1 %	-76,9 %	961,5 %	-76,1 %	152,7 %	-45,9 %	227,6 %	-70,9 %
$\Delta(n/2004)$						152,7 %	36,6 %	347,6 %	30,2 %

Source : SNCF

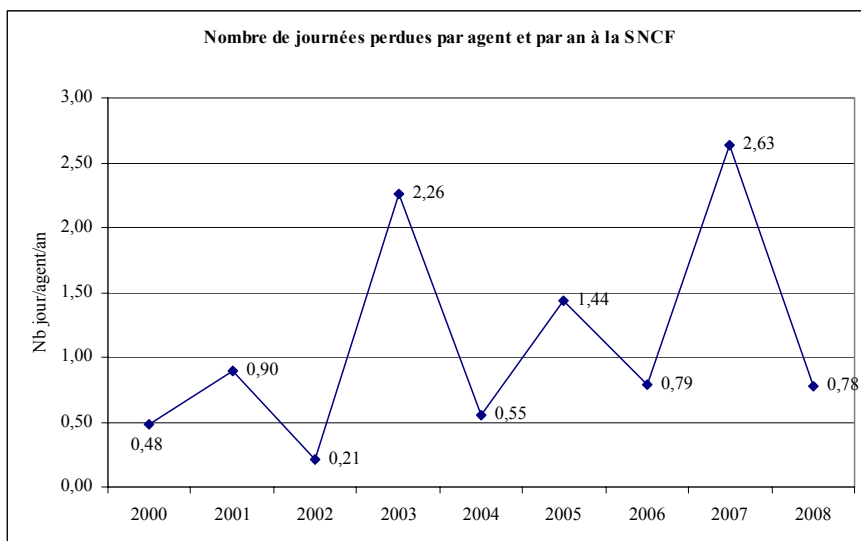
Le conflit sur la réforme du régime de retraite a joué, à l'évidence en 2007, un rôle majeur dans la hausse du nombre de journées perdues, ainsi que le projet de réforme du fret.

À l'évidence, les dispositions de l'accord-cadre du 28 octobre 2004 n'étaient pas opérantes pour ce type de conflit.

L'évolution du nombre de jours de grève par agent depuis 2000 montre des fluctuations importantes d'une année sur l'autre.

Le nombre de journées perdues par agent et par an augmente toutefois en 2005, diminue en 2006 et augmente de nouveau en 2007.

Au total, cet indicateur serait passé de 2,26 journées de grève par agent et par an en 2003, à 0,55 en 2004, 1,44 en 2005 et 0,78 en 2006.



Source : SNCF

Les remarques qualitatives de plusieurs organisations syndicales laissent entendre que la dégradation du dialogue social sur des questions dont l'entreprise avait pourtant une maîtrise complète, est un autre facteur explicatif du bilan finalement mitigé de l'accord-cadre de 2004.

2.- L'application incomplète des dispositions de l'accord de 2004

L'accord-cadre du 28 octobre 2004 accorde une importance particulière dans son chapitre V, à approfondir la qualité de la négociation, avant, pendant et après le conflit si celui-ci s'est produit.

La poursuite de la négociation entre l'entreprise et les organisations syndicales est essentielle jusqu'au dernier moment, avant le déclenchement de la grève. Pour différents syndicats, la volonté de négocier a, dans les années récentes, fait défaut à la SNCF. Les deux parties auraient eu également trop souvent l'habitude de camper sur leurs positions de départ, pendant le déroulement des grèves.

En tout état de cause, le recours à la médiation semble réduit, ce qui est un indice du fait que les positions sont souvent jugées irréconciliables.

S'agissant de la période d'après grève, l'accord-cadre du 28 octobre 2004 définit une procédure de retour d'expérience associant la direction et les organisations syndicales. Il s'agit de tirer les leçons des échecs des concertations immédiates et plus généralement de déterminer les raisons pour lesquelles, en cas de grève, la négociation n'a fonctionné ni lors de la période de concertation ni lors des cinq jours de préavis.

Dans la pratique, le retour d'expérience n'a pas été mis en place, au regret de certaines organisations syndicales.

Cette procédure aurait été, à l'évidence, particulièrement utile en plusieurs occasions.

3.– Une négociation *a minima* pour l'avenant à l'accord du 28 octobre 2004 requis par la loi du 21 août 2007 sur la prévention des conflits

La loi du 21 août 2007 a prévu, dans son article 2, la nécessité de mettre en conformité avec ses dispositions, l'accord-cadre du 28 octobre 2004 signé à la SNCF, par la voie d'un avenant négocié en interne.

Deux avenants ont été élaborés et signés, les 13 décembre 2007 et 21 avril 2008.

Le tableau suivant indique quelles organisations syndicales ont signé l'accord de 2004 et les avenants de 2007 et 2008.

ORGANISATIONS SYNDICALES SIGNATAIRES DE L'ACCORD ET DES AVENANTS SUR LA PRÉVENTION DES CONFLITS

	Accord-cadre du 28 octobre 2004	1 ^{er} Avenant du 13 décembre 2007	2 ^{ème} décembre 21 avril 2008
CGT	X		
CFDT	X	X	
CGT-FO			
CFTC	X	X	X
SUD-Rail			
UNSA	X	X	X
CFE-CGC	X		
FGAAC	X	X	
SNCS		X	X

Source : SNCF

Le premier avenant définit en pratique la procédure de concertation immédiate définie par l'article 2 de la loi et la substitue à celle de l'accord-cadre d'octobre 2004.

Une négociation est ainsi organisée pendant les 8 jours francs à compter de la réception de la demande et l'information du personnel sur les points d'accord et de désaccord par l'intermédiaire du relevé de conclusions concerté. Il porte également sur les conditions de réalisation de l'accord de prévisibilité.

L'avenant n'a pas été signé par l'ensemble des organisations syndicales parties prenantes à l'accord-cadre du 28 octobre 2004. La CGT, CGT-FO et la CFE-CGC ne l'ont en effet pas signé, alors qu'elles étaient parties prenantes de l'accord initial. En revanche le SNCS, syndicat national des cadres supérieurs de la SNCF, a rejoint les signataires de l'avenant.

Pour certains observateurs, la principale raison de l'absence de la CGT, pourtant signataire de l'accord de 2004, s'expliquerait, d'une part, par son souci de ne pas cautionner la loi du 21 août 2007, et, d'autre part, par l'évolution du climat sinon du contexte politiques.

Selon d'autres interprétations, la négociation *a minima* de l'avenant en 2007 serait due à l'affaiblissement du dialogue social dans l'entreprise.

Un deuxième avenant a toutefois été signé, le 21 avril 2008 par la CFTC, l'UNSA et le SNCS.

Il fixe un délai maximum de 15 jours francs, après diffusion du relevé final de conclusion pour déposer un préavis de grève à l'issue de la demande de concertation immédiate (DCI).

Plusieurs organisations syndicales ont estimé que la négociation sur la mise en conformité de l'accord de prévention des conflits de 2004 avec la loi du 21 août 2007 s'était déroulée *a minima*.

4.- La négociation infructueuse sur la prévisibilité du service avant et après la loi du 21 août 2007

Considérant l'existence d'espaces de consensus, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, M. Gilles de Robien, indiquait, le 3 novembre 2004, lors de son audition par la commission des Affaires économiques de l'Assemblée nationale, sa détermination pour que des négociations soient entamées à la SNCF dès novembre 2004 sur la continuité du service en temps de grève et dès le premier trimestre sur la prévisibilité et l'information des voyageurs dans les périodes de conflit.

Dans la pratique, la SNCF a plutôt porté ses efforts vers l'extérieur, avec l'organisation d'un service effectif et prévisible en cas de grève, par la voie de la signature en juillet 2005 avec la région Alsace d'une convention TER *ad hoc* entrée en vigueur pour le service 2006 et de la signature avec le STIF en juin 2005 d'accords sur l'engagement d'un service de substitution et l'information des usagers en cas d'arrêt de travail ayant fait l'objet d'un préavis.

En tout état de cause, l'article 5 de la loi du 21 août 2007 a prescrit que des négociations s'engagent dans les entreprises de transport en vue de la signature, avant le 1^{er} janvier 2008, d'un accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation prévisible du trafic ou de grève.

Ainsi que le Rapporteur spécial a pu le constater, la négociation sur ce point ne s'est engagée que le 21 décembre 2007 à l'occasion d'une table ronde programmée à cette date, alors que le délai correspondant fixé par la loi expirait le 31 décembre 2007.

Un accord n'ayant pas été trouvé, la SNCF a défini, en conséquence, un plan de prévisibilité au 1^{er} janvier 2008, « dans l'attente d'un éventuel accord ultérieur » ⁽¹⁾.

Au total, il est exact que la loi du 21 août 2007 a permis de conserver la participation de certains syndicats au perfectionnement des dispositions de prévention des conflits, dont la négociation avait débuté en interne.

En tout état de cause, la loi a permis de dépasser les blocages de la négociation sur la prévisibilité du service et l'information des usagers.

La loi du 21 août 2007 est, en outre, et c'est le plus important, à l'origine même de progrès significatifs du service minimum dans le cas d'une grève interprofessionnelle nationale comme celle du 29 janvier 2009.

B.- LA LOI DE 2007 A MIS EN PLACE DES PLANS DE TRANSPORT ADAPTÉS, BIEN DIFFUSÉS AUX USAGERS ET RESPECTÉS DANS LA PRATIQUE

C'est donc pour la prévisibilité du service et le service minimum que la loi du 21 août 2007 a eu l'impact le plus important.

Une disposition clé, la déclaration individuelle d'intention, permet de prévoir le niveau de personnel non gréviste.

Les niveaux de service minimum de la SNCF sont définis par ses plans de transport au niveau national approuvés par l'État, au niveau de l'Île-de-France approuvés par le STIF et au niveau régional approuvés par les régions.

Lors des grèves nationales du 22 mai 2008 et du 29 janvier 2009, les niveaux de service annoncés ont été globalement satisfaits.

1.- Le rôle clé des déclarations individuelles d'intention et l'assouplissement des conditions d'affectation des personnels non grévistes

La loi du 21 août 2007 a introduit, dans son article 5, l'obligation pour les personnels indispensables à l'exécution du service, de déclarer individuellement, quarante-huit heures avant de participer à la grève, leur intention de le faire.

Cette déclaration individuelle d'intention (« D2I ») joue un rôle clé dans la préparation du service annoncé et du service réalisé (voir annexe 5).

Le dispositif correspondant est appliqué avec rigueur par la SNCF, qui pénalise toute entrée dans la grève sans D2I déposée dans les formes requises.

(1) Selon les termes d'une lettre de la direction des ressources humaines au responsable d'une organisation syndicale, en date du 7 janvier 2008.

En outre, la SNCF a, logiquement, la possibilité de sortir les personnels non grévistes des roulements prévus, pour les réaffecter aux services prioritaires du service minimum. Même si cette disposition ne produit tous ces effets que pour les personnels polyvalents, elle est également à la base de l'amélioration du niveau de service en cas de perturbation.

2.– Les plans de transport en cas de perturbation : des engagements de l'entreprise

Dans son article 4, la loi du 21 août 2007 dispose que l'autorité organisatrice de transport définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic. L'entreprise de transport élabore en conséquence un plan de transport adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis par l'autorité organisatrice qui précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer.

a) Les engagements au niveau national

La SNCF a transmis ses propositions par courrier du 28 décembre 2007. La première proposition de la SNCF relative aux plans de transport n'était pas totalement conforme aux principes fixés par le ministère chargé des transports. La SNCF a donc fait, le 3 janvier 2008, une nouvelle proposition qui a été approuvée par le secrétaire d'État chargé des transports.

Les plans de transport adaptés relatifs aux services nationaux de voyageurs de la SNCF sont définis par ligne et comprennent en général trois niveaux de service S1, S2 et S3. Le niveau S1 désigne le niveau minimal de service, au sens de la loi, et S3, le niveau le plus élevé, inférieur toutefois au niveau de service nominal.

Le niveau minimal de service dit service S1 est établi selon les principes suivants :

- priorité : maintien de la possibilité de déplacements domicile travail et domicile études aux heures de pointe du matin et du soir :
 - Relations de moins de 2 heures 30 privilégiées ;
 - Relations par trains Corail de moins de 4 heures faisant l'objet d'une attention particulière ;
- objectifs généraux :
 - réaliser a minima un aller-retour sur une liaison donnée au cours d'une même journée ;
 - assurer la meilleure couverture possible du territoire national, en respectant un principe de neutralité et d'égalité entre les territoires ;

- assurer la meilleure combinatoire possible entre les services des différents plans de transports mis en œuvre pour les services nationaux, mais également pour les services régionaux ;
- objectifs pratiques :
 - 35 % et 40 % des trains assurés ;
 - au moins un train sur trois par ligne.

Les services S2 et S3 correspondent à un renforcement de ce niveau de service. Ils respectent les mêmes principes.

Les principales caractéristiques du service S2 sont les suivantes ;

- relations dont les temps de parcours sont inférieurs à 3 heures ;
- relations par trains Corail de moins de 5 heures ;
- pour les TGV :
 - entre 55 % et 60 % des trains (entre 75 % et 80 % pour le niveau S3) ;
 - au moins un train sur deux par ligne ;
- s'agissant des trains Corail (trains Grandes Lignes et Corail Intercités) :
 - entre 60 % et 70 %
 - au moins deux trains sur trois par ligne.

b) Les engagements pour l'Île-de-France

S'agissant du Transilien, exploité par la SNCF, le plan de transport adopté par le syndicat des transports d'Île-de-France, est bâti sur les principes suivants :

- toutes les gares situées en Île-de-France doivent avoir le même niveau d'offre, assuré soit par une desserte ferroviaire complétée, si besoin est, d'une desserte routière, soit par une desserte routière uniquement ;
- les périodes de pointe prises en référence sont celles définies dans le contrat avec le STIF, soit 6h-9h et 17h-20h à Paris ;
- trois niveaux de service sont prévus, correspondant respectivement à 60 %, 50 % et 33 % de l'offre de référence pour chacune des gares des sous réseaux (métro, RER A, RER B, bus).

c) Les engagements pour les Transports express régionaux (TER)

Les régions sont les autorités organisatrices compétentes en matière de services régionaux de voyageurs. Dans le cadre de l'application de la loi du 21 août 2007, les régions doivent intégrer, dans les conventions qu'elles passent avec la SNCF pour l'exploitation des services régionaux de voyageurs, des dispositions concernant les plans de transport adaptés ainsi que les plans d'information des usagers. À défaut, il est prévu que le préfet se substitue à la région.

Les plans de transports adaptés et les plans d'information des usagers sont approuvés soit par avenant à la convention d'exploitation, soit par arrêtés des

préfets de régions en cas de carence des autorités organisatrices. Les plans de transport définissent de deux à cinq niveaux de services en fonction des perturbations.

Les modalités d'établissement des plans de transports suivant les régions sont indiquées à l'annexe 2.

3.- Une information large des usagers et de nouvelles dispositions de remboursement

Le plan d'information des usagers précise les modalités pratiques de diffusion des informations avant et pendant la perturbation et les modalités d'actualisation de ces informations au début, et tout au long de celle-ci, en utilisant toute la gamme des médias disponibles :

- presse écrite, radio, télévision ;
- affichage, diffusion sonore, panneaux et distribution de tracts dans les gares sur les services assurés, au plus tard vingt-quatre heures avant le début des perturbations ;
- numéro vert ;
- site Internet, envoi d'e-mails et de SMS aux abonnés.

Au niveau national, l'État, autorité organisatrice s'agissant des services ferroviaires nationaux de transport de voyageurs (TGV, Corails, Corails Intercités) exploités par la SNCF, a demandé à l'entreprise, en cas de non-exécution du plan de transport adapté d'échanger ou de rembourser sans frais les billets pour les trains circulant dans la période de perturbation, y compris les billets avec réservation et de rembourser les abonnements au *prorata temporis* de la durée de défaut d'exécution dans la mise en œuvre des plans de transport adaptés et d'information des usagers.

Au niveau régional, les régions ont négocié directement avec la SNCF la mise en place des modalités de remboursement des usagers, sous la forme d'avenants concernant cette disposition de la loi. Dans la majorité des cas, pour les billets, les titres hebdomadaires ou les titres mensuels le remboursement prend la forme d'un remboursement pécuniaire ou d'un « à-vaioir » calculé *au prorata* du nombre de jour de perturbation.

En Île-de-France les modalités de remboursement des usagers de la SNCF en période de perturbation sont identiques à celles fixées à la RATP.

C.- LA LOI A DÉMONTRÉ SON UTILITÉ A L'OCCASION DES GRÈVES NATIONALES DU 22 MAI 2008 ET DU 29 JANVIER 2009

La loi du 21 août 2007 sur la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs a connu deux tests importants au niveau national, les 22 mai 2008 et 29 janvier 2009.

Dans les deux cas, les niveaux de service annoncés par la SNCF ont été réalisés.

Les statistiques permettant de vérifier la bonne tenue des engagements de la SNCF sont plus abondantes et précises pour la grève de 2009 que celles pour 2008.

1.– La grève nationale du 22 mai 2008

La grève du 22 mai 2008 relative aux retraites et à l’allongement de la durée de cotisation pour une retraite à taux plein a été appelée par les huit organisations syndicales CGT, CFDT, CGT-FO, CFTC, SUD-Rail, UNSA, CFE-CGC et FGAAC, pour la période du mercredi 21 à 20 heures au vendredi 23 mai à 8 heures.

Avec une participation de 39 % des conducteurs, la SNCF a été en mesure d’assurer le service annoncé.

Le rapport du Gouvernement au Parlement ne communique d’informations sur le service réalisé que pour le Transilien. Dans ce cas, le niveau de service réalisé est égal ou supérieur au service minimum S1 pour l’ensemble des lignes.

Un sondage de l’Ifop⁽¹⁾ indique que 54 % des usagers des transports collectifs ou ferroviaires ont estimé que le service réalisé le 22 mai 2008 a été de meilleure qualité que lors des autres jours de grève.

2.– La grève nationale interprofessionnelle du 29 janvier 2009

Dans le cadre d’un mouvement social interprofessionnel et national, les organisations syndicales (CGT, CFDT, CFE-CGC, CFTC, FO, FSU, SOLIDAIRE, UNSA) ont lancé un appel unitaire à la grève, jeudi 29 janvier, la FGAAC se joignant au mouvement à la SNCF.

Le taux global de participation à la SNCF s’est élevé à 36,7 %, à comparer au 34,2 % atteint lors de la journée interprofessionnelle du 4 octobre 2005.

Le système de déclaration individuelle 48 heures à l’avance de l’intention de faire grève (D2I), mis en place par loi du 21 août 2007, a fonctionné d’une manière satisfaisante.

Les taux de participation effective ont été très proches de ceux résultant des D2I (voir tableau suivant), la faible différence s’expliquant par le renoncement à la grève d’un petit nombre d’agents ayant initialement déclaré leur intention d’y participer.

(1) *Le jugement sur l’impact du service minimum lors de la grève du 22 mai 2008, mai 2008, Ifop pour Metrofrance.com.*

**TAUX DE PARTICIPATION A LA SNCF LORS DE LA GRÈVE NATIONALE
INTERPROFESSIONNELLE DU 29 JANVIER 2009**

Catégorie	Taux enregistrés avec les D2I	Taux effectifs
Agents du matériel	nc	60,5 %
Aiguilleurs	44,0 %	38,0 %
Conducteurs	51,6 %	49,9 %
Contrôleurs	52,8 %	52,7 %

Source : SNCF

En Île-de-France, grâce à la déclaration préalable, la SNCF a pu mettre en place un service réalisé supérieur au niveau garanti au STIF.

NIVEAU DE SERVICE DU TRANSILIEN LE 29 JANVIER 2009

	Nombre de trains
Service normal	602
Service garanti	223 <i>soit 37 % du service normal</i>
Service annoncé aux clients	262 <i>soit 17,5 % de plus que le service garanti</i>
Service réalisé	291 <i>soit 30,5 % de plus que le service garanti soit 48,3 % du service normal</i>

Source : SNCF

Ainsi que le montre le tableau suivant, l'amélioration enregistrée le 29 janvier 2009 a été significative par rapport à la journée du 4 octobre 2005 correspondant à un mouvement interprofessionnel portant sur les salaires, l'emploi et la défense du service public, et ceci malgré l'appel à la grève en janvier 2009 d'une organisation syndicale supplémentaire.

**L'AMÉLIORATION DU SERVICE RÉALISÉE EN 2009 POUR LE TRANSILIEN
PAR RAPPORT A 2005**

	Taux de grévistes global	Niveau de service offert
4 octobre 2005	28 %	35,1 %
29 janvier 2009	31 %	48,3 %

Source : SNCF

Pour le TER, le service réalisé le 29 janvier 2009 s'est élevé à 50 %, soit un niveau supérieur aux 40 % annoncés. Sur les grandes lignes, le service réalisé a été conforme au service annoncé, avec les taux de service suivants :

- Corail : 30 %
- TGV : 60 %
- Artesia ⁽¹⁾ : 50 %
- Lyria ⁽²⁾ : 50 %
- Eurostar, Thalys, Alleo ⁽³⁾ : normal.

(1) Artesia est une filiale commune de la SNCF et de Trenitalia dont l'objet est de mettre au point des services ferroviaires et d'exploiter des trains entre la France et l'Italie.

(2) Société commune de la SNCF et des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF). Le taux de 50 % est valable pour l'ensemble des liaisons sauf pour la liaison Paris-Bâle-Zurich où le niveau a été de 35 %.

(3) Société commune SNCF – Deutsche Bahn pour l'exploitation de la LGV Est.

En amont de la grève, l'information des usagers sur les niveaux de service garantis s'est mise en place dès le mardi 27 janvier au soir et le mercredi 28 janvier par des moyens diversifiés : tracts et information en gare, site Internet, insertions dans différents médias.

Enfin, la reprise du trafic s'est effectuée normalement le vendredi 30 janvier 2009, les perturbations enregistrées correspondant aux contraintes techniques inévitables de remise en place des rames sur le Transilien et les TER de certaines régions.

Les améliorations enregistrées par rapport aux grèves comparables résultent incontestablement des dispositions de la loi du 21 août 2007.

Proposition n° 1 : si le rapport en date d'octobre 2008 adressé au Parlement par le Gouvernement constitue un outil d'évaluation utile, il semble indispensable que le Gouvernement continue d'informer le Parlement chaque année sur l'application de la loi du 21 août 2007.

Pour améliorer la lisibilité de ce rapport, le Rapporteur spécial estime indispensable que figurent dans ce rapport des indicateurs de performance, pour chaque mouvement de grève nationale ou locale, par exemple le service normal (nombre de trains par jour), le service annoncé et le service réalisé (en nombre de trains et en pourcentage du service normal), pour les principales relations nationales, pour les différentes lignes du Transilien et pour le service TER de chaque région.

E.- LE COÛT DES GRÈVES RESTE MAL CONNU

Alors que les exigences s'accroissent en matière de continuité du service public, il est décevant de constater que l'évaluation du coût des grèves, à la fois pour les entreprises où se produisent des mouvements sociaux et pour l'économie dans son ensemble, manque cruellement d'outils rigoureux, incontestables et reconnus par l'ensemble des parties prenantes.

1.- Le coût pour la SNCF des grèves de décembre 2008-janvier 2009 et de la fermeture de la gare Saint Lazare le mardi 13 janvier 2009

Le Rapporteur spécial a demandé communication à la SNCF du coût des grèves de décembre 2008 et janvier 2009, en incluant la fermeture de la gare Saint Lazare le mardi 13 janvier 2009.

On sait qu'un geste commercial important a été obtenu de la SNCF en faveur de ses abonnés. Son coût représente un montant de 7 à 8 millions d'euros.

Mais des coûts complémentaires sont également à prendre en compte :

- la mise en place de services de bus par la RATP et Keolis le mardi 13 janvier 2009 ;
- la diminution des recettes journalières pendant l'ensemble de la période ;
- les pénalités à acquitter au STIF en raison de la baisse ou de la suppression du service.

Le montant des dépenses correspondant à ces coûts complémentaires représente un montant d'environ quatre millions d'euros.

Au total, le coût des grèves à la gare Saint Lazare, sur la période allant du 14 décembre au mardi 13 janvier 2009 au soir devrait être compris entre 10 et 15 millions d'euros ⁽¹⁾.

2.– Le coût pour la SNCF de la grève interprofessionnelle du 29 janvier 2009

Ce n'est qu'à partir de 2007 que la SNCF a publié dans son rapport annuel d'activité le coût des grèves subies dans l'année.

Le coût pour la SNCF des grèves survenues à l'automne 2007 a, dans un premier temps, été estimé à 300 millions d'euros, pour dix jours d'arrêt de travail ⁽²⁾. Ce coût comprend les dédommagements pratiqués sous la forme d'une réduction du prix des abonnements pendant les périodes de perturbation, mais aussi les moins-values de recettes et les pénalités acquittées.

Dans un deuxième temps, correspondant à la publication du rapport d'activité du groupe SNCF pour 2007, le coût des grèves d'octobre – novembre 2007 a été estimé à 260 millions d'euros, avec la répartition indiquée dans le tableau suivant.

COÛT DES GRÈVES DE L'AUTOMNE 2007 POUR LE GROUPE SNCF

(en millions d'euros)

Branche	2007
Voyageurs France Europe (VFE)	120
Proximités	70
Transport & Logistique	50
Infrastructure et ingénierie	20
Total	260

Source : Groupe SNCF – Rapport d'activité 2007

Il serait toutefois hasardeux de déduire de cette évaluation relative à une période de dix jours, un coût journalier pour la SNCF de l'ordre de 25 à

(1) SNCF, audition du 15 janvier 2009.

(2) Mme Anne-Marie Idrac, 19 décembre 2007.

30 millions d'euros pour la grève du 29 janvier 2009. Les conditions d'exécution du service ne sont en effet pas comparables d'une période à l'autre.

3.— Des données incomplètes sur le coût des grèves pour l'économie

Les études relatives aux conséquences des grèves sur l'économie sont peu nombreuses. Leur méthodologie est obscure ou fruste et leur champ restreint.

a) Les études dont la méthodologie n'est pas publiée peuvent difficilement être retenues

Le ministère de l'économie a évalué, fin 2007, à 300-400 millions d'euros par jour, le coût pour l'ensemble de l'économie nationale de la grève des cheminots contre la réforme des régimes spéciaux de retraite. La méthodologie de cette étude n'a pas été publiée. Son résultat est, en tout état de cause, près de 10 fois supérieur à celui de l'INSEE (voir ci-après).

S'agissant de l'impact de grèves régionales, une estimation a été récemment rendue publique par le MEDEF Île-de-France. Selon cette évaluation dont la méthode n'est pas explicitée, la perte de chiffre d'affaires pour les seules entreprises franciliennes s'élève à 50 millions d'euros par journée de grève des transports collectifs d'Île-de-France ⁽¹⁾.

b) Les études de l'INSEE paraissent perfectibles sur le plan méthodologique

L'INSEE a démontré qu'une simple régression statistique du PIB sur le nombre annuel de jours de grèves dans les transports ne permet pas de mettre statistiquement en évidence un effet des grèves sur l'activité.

L'approche adoptée par l'INSEE est, dès lors, l'analyse, branche par branche, des évolutions de production lors des grèves. Ce travail a été réalisé pour les grèves de décembre 1995, pour celles du printemps 2003 ⁽²⁾ et celles de l'automne 2007 ⁽³⁾.

La méthode suivie a pour cadre la comptabilité nationale et consiste à analyser l'évolution de la production de la branche transport et son éventuelle transmission à celle des autres branches.

Pour chaque branche, on tente d'isoler, autant que faire se peut, les effets de la grève par rapport aux autres évolutions sous-jacentes. L'effet de la grève est mesuré par l'écart entre, d'une part, la production effectivement observée, et, d'autre part, une estimation de la production qui aurait potentiellement été réalisée en l'absence de grève.

(1) *Le Figaro*, 27 janvier 2009.

(2) *Note de conjoncture, INSEE, décembre 2003.*

(3) *Note de conjoncture, INSEE, décembre 2007.*

- *Les grèves de 1995*

Le mouvement social de 1995 a duré 22 jours dont 16 jours ouvrables. Sur l'ensemble du quatrième trimestre, la grève a entraîné une diminution de 1,6 % de la production totale de la branche transport et de 4 % de la consommation des ménages. L'effet direct sur les transports représente la moitié de l'effet total. Parmi les autres secteurs, c'est le secteur manufacturier qui subit les conséquences principales de la grève, les effets de cette dernière sur la consommation d'énergie et de services étant négligeables.

Globalement, l'INSEE estime l'effet des grèves de 1995 sur l'ensemble de l'économie à -0,2 point du PIB trimestriel.

- *Les grèves de 2003*

Les conséquences des grèves de mai juin 2003 ont été évaluées par l'INSEE selon la même méthode. L'effet direct sur la branche transports est estimé à -0,05 point de PIB. Les effets indirects de la grève sur les autres branches sont chiffrés à hauteur de -0,05 point également.

Globalement, l'INSEE estime l'effet des grèves de 2003 sur l'ensemble de l'économie à -0,1 point du PIB trimestriel.

- *Les grèves de 2007*

Les grèves de 2007 dans les transports ont duré 10 jours, dont 8 ouvrables. Sur la base des statistiques de voyageurs et de tonnages transportés, l'INSEE estime que l'intensité des grèves de 2007 a été égale à 40 % de celles de 1995.

L'évaluation des effets des grèves de 2007 par l'INSEE a été conduite fin 2007, début 2008, à une date où les comptes trimestriels n'étaient pas disponibles. En conséquence, les calculs de l'INSEE prennent pour base les effets constatés en 1995, tout en intégrant les différences de structures de l'économie française entre 1995 et 2007. L'hypothèse fondamentale de l'étude est que les effets de la grève sont proportionnels à son intensité.

Globalement, l'INSEE estime l'effet des grèves de 2007 sur l'ensemble de l'économie à -0,1 point de PIB trimestriel. L'impact sur les différentes branches en termes de point de PIB et en termes financiers est indiqué au tableau suivant.

**IMPACTS ESTIMÉS SUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE
DES GRÈVES DE 2007 DANS LES TRANSPORTS**

Branche	Contribution au PIB du 4^{ème} trimestre	Pertes (en millions d'euros)
Transports	-0,04	200
Industrie manufacturière	-0,04	175
Services	-0,01	25
Total	-0,1	400

Source : INSEE

Il importe de souligner que, selon la méthode de l'INSEE, l'impact des grèves de 2007 sur l'économie française est 10 fois inférieur à celui calculé par le ministère de l'économie.

Cette divergence majeure entre ces deux évaluations les fragilise toutes deux.

On peut se demander s'il n'appartient pas à une démocratie adulte de construire des instruments d'analyse des coûts des grèves, dont les résultats pourraient être versés au dossier des négociations.

Proposition n° 2 : le Rapporteur spécial estime indispensable de prévoir une disposition législative obligeant la SNCF et le Gouvernement à fournir chaque année au Parlement et à la future Commission de régulation des activités ferroviaires (CRAF) une évaluation du coût direct des grèves pour l'entreprise et du coût de celles-ci pour les usagers.

Cette obligation pourrait être incorporée au projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation de transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports, qui est en cours d'examen au Parlement.

II.- DES AMÉLIORATIONS DE LA LOI DE 2007 SONT NÉCESSAIRES POUR LES GRÈVES PROFESSIONNELLES

A.- LES GRÈVES DE DÉCEMBRE 2008-JANVIER 2009 A NICE, PARIS SAINT LAZARE ET LES GRÈVES DE FIN D'ANNÉE

1.- Le conflit à Nice

Le mouvement social de la SNCF à Nice, en décembre 2008 – janvier 2009 résulte de la mise en place du cadencement, qui s'est déroulée sans difficulté dans plusieurs régions, mais qui rencontre des difficultés à Nice, dont le dépôt assure, avec cent cinquante conducteurs, l'ensemble des services de la Côte d'Azur.

Le cadencement se traduit par une augmentation de l'offre de dessertes, ce qui conduit à mobiliser davantage les agents de conduite. À effectifs constants, les journées de travail doivent donc nécessairement être allongées. D'où la demande éventuelle de renforts, si la journée de travail d'un agent de conduite est jugée stressante et non extensible pour des raisons de sécurité.

Une demande de concertation immédiate (DCI) de la CGT déposée à la direction de la SNCF à Nice en date du 3 novembre 2008 ne donne pas lieu à préavis, après une réunion tenue le 7 novembre 2007.

En application d'autres demandes de concertation préalables de la CGT, de la FGAAC et de la CFDT, des réunions se tiennent le 27 novembre sans succès. L'unité de production (UP) de Nice entame sa grève le 9 décembre sur la base d'un préavis de la CGT, rejointe à partir du 14 décembre par la FGAAC et la CFDT.

Il s'agit dans un premier temps d'une grève de 24 heures continue et reconductible.

La négociation du 19 décembre permet à la SNCF de proposer la mise en place de conducteurs supplémentaires à Nice, mais le nombre proposé ne satisfait pas les organisations syndicales. Au cours d'une négociation supplémentaire le 6 janvier, d'autres propositions sont faites, l'assemblée générale du 9 janvier votant néanmoins la poursuite du mouvement.

Demandée au préfet par la CGT avant même le début de la grève, la médiation débute le 9 janvier.

À partir du début janvier, le nombre d'agents grévistes varie fortement d'un jour à l'autre, avec des temps forts où le nombre de grévistes est élevé et correspond aux déclarations individuelles d'intention, et des temps faibles où des agents s'étant déclarés grévistes rejoignent leur poste de travail.

Fin janvier 2009, le conflit est dans l'impasse : la médiation a échoué, les organisations syndicales décident la poursuite de la grève et la direction a retiré ses propositions.

2.– Le conflit de Paris Saint Lazare

Le mouvement social de la SNCF à Saint Lazare de décembre 2008 – janvier 2009 comprend deux phases.

La première, qui débute le 14 décembre 2008, est liée à la mise en place des nouveaux horaires de service qui intègrent le cadencement.

La deuxième phase voit se rajouter au premier mouvement l'exercice d'un droit de retrait le mardi 13 janvier, suite à une agression subie par un conducteur sur le réseau RER à Maisons-Laffitte, le lundi 12 janvier à 19 h 40.

Cette deuxième phase culmine avec la fermeture de la gare Saint Lazare le mardi 13 janvier vers 11 heures et l'arrêt complet du trafic durant le reste de la journée. Le retour à la normale s'effectue le mercredi 14 janvier 2009.

a) Le conflit du 14 décembre 2008 au 13 janvier 2009

Comme c'est souvent le cas, dans toutes les régions, lors de la mise en place de nouveaux horaires de service, la tension sociale monte à l'établissement traction ouest francilien (ETOF) de Saint Lazare et dans la région, à partir de l'automne 2008.

Une première demande de concertation immédiate déposée par la FGAAC le 17 septembre 2008, entraîne une réunion le 23 septembre, à l'issue de laquelle aucun préavis n'est déposé.

Le 17 novembre 2008, deux demandes de concertation immédiate (DCI) sont émises par la CGT, FO, SUD-Rail et la FGAAC, l'une au niveau local et l'autre au niveau régional, sur l'augmentation de la charge des week-ends et le changement de service. Les réunions correspondantes ont lieu les 18 et 20 novembre 2008.

Deux préavis illimités sont déposés le 2 décembre, l'un au niveau de l'ETOF pour des arrêts de travail de 24 heures, et l'autre pour des arrêts de travail de 59 minutes, à compter du 14 décembre 2008 (voir annexe 3).

Le 24 novembre, deux nouvelles DCI sont déposées par les mêmes organisations syndicales sur les primes, les foyers et le transfert de charge. Deux préavis sont déposés le 8 décembre, l'un sur des arrêts de 24 heures et l'autre de 59 minutes, à compter du 21 décembre (voir annexe 3).

Entre-temps, la négociation se déroule fin novembre et les 4 et 10 décembre 2008, avec des propositions jugées élevées par la SNCF et insuffisantes par les organisations syndicales.

Une fois la grève déclenchée le 14 décembre 2008, les négociations se poursuivent les 17, 22 et 23 décembre aux deux niveaux local et régional, et les 18 et 19 décembre au seul niveau local.

Le 31 décembre 2008, la CGT signe un protocole d'accord avec la SNCF et se désengage du conflit.

Les autres organisations syndicales estiment que les négociations ont été interrompues entre le 23 décembre et le 5 janvier, ce qui aurait compromis la sortie de crise.

Dans tous les cas, la SNCF estime avoir rempli ses obligations en termes de service garanti, telles qu'elles résultent de la loi du 21 août 2007. Les usagers des lignes de la gare Saint Lazare ont un point de vue différent et font montre d'une exaspération croissante.

En effet, dans certains cas, comme sur la ligne J (Paris – Mantes), le service est, au début de la période, assuré à 50 % de la capacité puis devient un service normal. Dans d'autres cas, comme pour la ligne L (Paris – Versailles), le service de niveau S2 laisse place à un service à 50 %.

Malgré les dispositions de la loi, la dégradation du service par rapport à la normale est réelle et s'étale sur près d'un mois.

Tout conflit social long correspond à une situation de pourrissement. La loi fait certes obligation aux parties prenantes de négocier. Mais la volonté réelle de négocier peut manquer aux unes ou aux autres. En tout état de cause, il semble que les responsabilités soient partagées dans la prolongation du conflit de Saint Lazare.

Les interprétations du conflit sont, comme on pouvait s'y attendre, contrastées. Pour certains, l'objet du conflit ne justifiait pas un mouvement aussi long. La SNCF recourant au détachement de personnels, l'augmentation des effectifs demandée par les organisations syndicales était limitée.

Selon l'interprétation inverse, la SNCF a pu choisir de répondre aux grèves de 59 minutes des agents de conduite à Saint Lazare par la mise en place du service minimum, au lieu de maintenir le service normal en décalant d'une heure les roulements de service, afin de masquer ses difficultés techniques et managériales à assumer un service normal.

En tout état de cause, l'accord avec la CGT, signé le 31 décembre 2008, n'a pas permis de sortir du conflit, les autres organisations syndicales ayant pour objectif d'obtenir davantage de concessions de la SNCF.

À cette occasion, s'est illustrée la grande difficulté à appliquer le principe selon lequel « *la négociation doit rapporter plus que la grève* ». Dans le cas où une organisation syndicale négocie sans ses partenaires, les concessions qui lui sont octroyées doivent apparaître comme substantielles pour entraîner la fin du mouvement, faute de quoi seuls les positionnements extrémistes apparaîtront comme judicieux.

b) Le droit de retrait exercé le 13 janvier 2009

Les jeudis 8 et vendredi 9 janvier, la grève des agents de conduite de Saint Lazare semble s'essouffler, selon la SNCF. Un nouveau front s'ouvre toutefois, avec un mouvement social des aiguilleurs. Mais le fait essentiel est l'agression d'un conducteur survenue le lundi 12 janvier au soir.

Un conducteur est en effet agressé le lundi 12 janvier 2009 à 19 h 40 en gare de Maisons-Laffitte, par un groupe de jeunes. Selon la SNCF, les procédures d'assistance d'un conducteur victime d'une agression sont mises en œuvre sans défaut. Le trafic à Saint Lazare est normal de 19 h 40 à 23 heures.

Le mardi 13 janvier, la ligne A est la première à s'arrêter. La dégradation du service s'amplifie à 7 h 45 avec l'arrêt des lignes L et J. À 9 heures, le trafic est à l'arrêt complet.

D'après la SNCF ⁽¹⁾, des tracts préparés par SUD Rail sont distribués et des piquets de grève mis en place mardi 13 janvier 2009, afin d'inviter les agents de conduite à « *poser le sac* », en application du droit de retrait.

Une table ronde sur la sûreté est organisée dans la matinée. SUD Rail n'y aurait pas eu de représentant.

c) L'obligation de fermer la gare et ses conséquences, selon la SNCF

De par sa configuration même, la gare Saint Lazare est décrite par la SNCF comme particulièrement dangereuse en cas d'afflux massif d'usagers. Les issues sont en effet peu nombreuses. D'importants travaux d'aménagement et de réfection sont en cours, rendant difficile la circulation des personnes et une évacuation d'urgence.

Une salle de crise est mise en place dès l'arrêt complet du service le mardi 13 janvier à 9 heures.

250 000 personnes ayant été transportées à Paris avant l'arrêt complet du service, la question centrale est de déterminer la probabilité d'une reprise du service suffisamment rapide pour permettre le retour des 250 000 personnes conduites à Paris le matin.

(1) SNCF, audition du 15 janvier 2009.

La priorité est d'éviter l'accumulation d'usagers attendant, à l'intérieur de la gare, leur train de retour. Les conséquences d'une non reprise du service dans la journée semblent en effet trop dangereuses. La SNCF décide en conséquence vers 11 heures une évacuation rapide de la gare et sa fermeture.

Les trains en mouvement vers Paris sont arrêtés dans des gares en amont. Avant 16 heures, les abonnés sont avisés par SMS et par Internet de la fermeture de la gare, de l'interruption du service le soir même et de la mise en place de moyens de transport de remplacement. La SNCF met en place en effet en urgence des liaisons de substitution par la gare du Nord et la gare Montparnasse, avec des itinéraires alternatifs et des moyens de transport combinés. Des services de bus sont également mis en place avec l'aide de la RATP.

D'après la SNCF, l'information donnée aux usagers et les solutions de remplacement ont été suffisamment efficaces pour qu'à aucun moment de l'après-midi et de la soirée, les attroupements devant la gare ne dépassent un millier de personnes.

Selon certaines organisations syndicales, une reprise du travail dans l'après-midi aurait été possible et souhaitée par les agents.

Pendant cette journée du mardi 13 janvier, les négociations s'effectuent sur deux plans, une table ronde sur la sûreté et une rencontre sur les conditions de travail et d'emploi. À 17 heures, une assemblée générale vote la reprise du travail. À 19 heures, les quatre organisations syndicales signent le relevé de conclusions rédigé par l'établissement.

Selon la SNCF, l'accord signé le 13 janvier 2009, qui a permis la reprise du travail, diffère de l'accord signé le 31 décembre 2008 avec la CGT par l'ajout des deux seules dispositions suivantes ⁽¹⁾:

- 7 journées de service par semaine soit 2 agents, pour un coût supplémentaire de 140 000 euros ;
- une formation supplémentaire de 12 agents de conduite en remplacement des agents détachés.

Le Rapporteur spécial a pu constater, au cours des auditions qu'il a organisées, que la perception et la relation des événements de Nice et de Saint Lazare diffèrent selon les interlocuteurs, tant en ce qui concerne le déroulement des événements que des négociations intervenues.

(1) Réponses du 29 janvier 2009 au questionnaire du Rapporteur spécial.

Proposition n° 3 : Pour remédier à la difficulté actuelle de connaître avec exactitude la chronologie et le déroulement des conflits sociaux, le Rapporteur spécial propose d'imposer la notification à l'inspection du travail, par tous les acteurs d'un conflit, des éléments chronologiques relatifs aux demandes de concertation immédiate et aux préavis ainsi qu'aux négociations programmées et conduites en conséquence.

d) La saturation du réseau, une cause de nombreuses difficultés

Les événements survenus à Saint Lazare ne peuvent être analysés sans tenir compte de la situation des infrastructures du réseau ouest francilien.

Le réseau relié à cette gare est en effet saturé. La gare Saint Lazare dessert trois secteurs et constitue le point d'aboutissement de trois faisceaux de lignes. Sur chacun d'entre eux, la rotation des rames est très soutenue. Particularité difficile à admettre pour les usagers, le trafic sur un groupe de lignes peut être interrompu alors que les deux autres sont opérationnelles. En raison de la saturation du réseau, le moindre incident prend une ampleur considérable.

L'accroissement nécessaire des capacités de Saint Lazare ne pourra pas être réalisé rapidement. Une solution technique pourrait être trouvée avec le secteur Batignolles mais pas dans l'immédiat.

Les difficultés techniques et financières de l'accroissement de capacités dans Paris intra-muros renforcent encore l'intérêt de développer les liaisons dites tangentielles. La diminution des flux de banlieue à banlieue avec transit par Paris contribuera à l'allègement du trafic radial à la gare Saint Lazare. La mise en service des liaisons ferroviaires périphériques, de type Métrophérique, revêt donc un caractère d'urgence.

Dans l'intervalle, il n'est pas douteux que la gestion technique et humaine de la gare Saint Lazare doit être particulièrement performante pour optimiser le service rendu.

3.– Les grèves de fin d'année

Les fêtes de fin d'année ont, par ailleurs, été l'occasion de dépôts de préavis de grève dans un ensemble d'établissements, à Paris Nord, Paris Est, Rennes, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en Normandie, en Picardie et dans la zone Sud Atlantique.

Les demandes correspondantes ont porté en 2008 sur des effectifs supplémentaires ou l'octroi d'indemnités d'astreinte.

Ces grèves ont été généralement peu suivies mais sont considérées, par certains, comme des grèves de confort.

B.– LES PRÉAVIS RÉPÉTITIFS SONT À LIMITER

Pour la grève survenue à Saint Lazare, la SNCF a indiqué que deux préavis avaient été déposés ⁽¹⁾, l'un prévoyant un arrêt de travail de 24 heures et l'autre de 59 minutes.

La SNCF s'interroge donc sur le point de savoir si le bon fonctionnement de l'entreprise est compatible avec le fait que deux préavis portant sur un même motif puissent présenter des modalités différentes. La même interrogation porte sur le recours à plusieurs modalités par un même préavis ⁽²⁾.

1.– Le contenu du préavis, en théorie et en pratique

Les modalités et le contenu du préavis sont définis par l'article L. 2512-2 du Code du travail. Ainsi, « *le préavis émane d'une organisation syndicale représentative au niveau national, dans la catégorie professionnelle ou dans l'entreprise, l'organisme ou service intéressé. Il précise les motifs du recours à la grève. Le préavis doit parvenir cinq jours francs avant le déclenchement de la grève à l'autorité hiérarchique ou à la direction de l'établissement, de l'entreprise ou de l'organisme intéressé. Il mentionne le **champ géographique** et **l'heure du début** ainsi que la **durée, limitée ou non**, de la grève envisagée.* »

Le code du travail définit ainsi strictement le contenu du préavis. La jurisprudence va dans le même sens pour chaque préavis. Mais, en approuvant les préavis multiples, elle réduit la portée de ces dispositions.

« *Le droit de grève dans les services publics n'est exercé normalement que si le préavis de grève détermine **l'heure précise, commune à tous les membres du personnel**, de l'arrêt de travail* », ainsi que l'indique l'arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation, en date du 3 février 1998.

2.– Les préavis multiples

Dans la pratique, lors d'une grève dont les enjeux sont importants, plusieurs organisations syndicales sont conduites à déposer, chacune, des préavis de grève, qui peuvent notamment différer par la date de la cessation du travail.

« *Aucune disposition légale n'interdit à plusieurs organisations syndicales représentatives de présenter chacune un préavis de grève, [...], chacune peut prévoir une **date** de cessation de travail **différente*** », ainsi que l'indique l'arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation en date du 4 février 2004.

(1) SNCF, audition du 15 janvier 2009.

(2) SNCF, audition du 15 janvier 2009.

Les préavis de grève uniques dits « *préavis en liasse* » prévoyant des arrêts de travail d'une durée limitée étalée sur plusieurs jours sont licites, de même que les « *préavis en cascade* » correspondant à l'envoi de préavis de grève successifs, ainsi que l'indique la chambre sociale de la Cour de cassation dans son arrêt du 7 juin 2006.

S'agissant des préavis en cascade, la Cour de cassation prévoit toutefois qu'ils ne constituent pas un trouble manifestement illicite **à la condition qu'aucune disposition légale n'interdise l'envoi de préavis de grève successifs** et qu'aucun manquement à l'obligation de négocier ne soit imputable au syndicat.

3.- Les préavis aux modalités différentes

Les mouvements sociaux survenus à la gare Saint Lazare en décembre 2008 et janvier 2009 se caractérisent par la coexistence sur une même période d'arrêts de travail de 59 minutes ou de 24 heures.

Selon la SNCF, c'est la pluralité de durées d'arrêt de travail différentes qui est la cause principale des difficultés rencontrées.

L'article 3 de la loi du 21 août 2007 précise que « *lorsqu'un préavis a été déposé dans les conditions prévues à l'article L. 521-3 du code du travail par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives, un nouveau préavis ne peut être déposé par la ou les mêmes organisations et pour les mêmes motifs qu'à l'issue du délai du préavis en cours et avant que la procédure prévue à l'article 2 n'ait été mise en œuvre* ».

Proposition n° 4 : le Rapporteur spécial propose de compléter la loi du 21 août 2007 en prévoyant qu'un nouveau préavis ne peut être déposé par la ou les mêmes organisations, non seulement pour les mêmes motifs comme prévu actuellement par la loi mais également pour des motifs de même objet, qu'à l'issue du délai du préavis en cours et avant que la procédure prévue à l'article 2 n'ait été mise en œuvre.

C.- LES ARRÊTS DE TRAVAIL DE 59 MINUTES SONT UNE COMPLICATION GÉRABLE

Les arrêts de travail de 59 minutes reconductibles focalisent l'attention et sont souvent considérés comme la cause principale de la dégradation du service.

Qu'en est-il dans la pratique ?

1.– Les arrêts de travail reconductibles de 59 minutes, une modalité licite et en développement

L'arrêt de travail de 59 minutes est une pratique anciennement autorisée, jugée licite par la Cour de cassation.

L'arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation publié le 19 mai 1998 ⁽¹⁾ précise en effet que « *le droit de grève n'est exercé normalement que si le préavis de grève détermine l'heure précise comme à tous les membres du personnel, de l'arrêt de travail, peu important que certains salariés ne travaillent pas à cette heure, dès lors qu'ils peuvent se joindre au mouvement en cours* ».

Le même arrêt ajoute que l'article L. 521-4, devenu L. 2512-2, imposant que l'heure de cessation et l'heure de reprise du travail ne soient pas différentes pour les diverses catégories de personnel ou pour les divers membres du personnel intéressé, vise des personnels identiques et ne s'applique pas au cas de travail par équipe ou de prise de travail par roulement.

Ce n'est donc pas la loi du 21 août 2007 qui a rendu possible les arrêts de travail de 59 minutes.

Il est toutefois exact que l'on assiste depuis quelques années au développement de ce type d'arrêt de travail.

Pour les agents, l'intérêt de l'arrêt de travail de 59 minutes est d'entraîner des retenues sur salaires limitées.

Dans la pratique, la grève de 59 minutes s'effectue à la prise de service. Elle peut également se faire en fin de service mais cette situation est rare. Les agents n'embauchent pas tous à la même heure. La SNCF doit alors prendre en compte un décalage d'une heure pour le début du travail effectif de chaque agent.

Selon la SNCF ⁽²⁾, le coût par agent d'une grève de 59 minutes est de 9 à 10 euros. Une fois son arrêt de travail terminé, l'agent se voit généralement affecté à une journée de travail allongée. Dans le cas d'un conducteur, le nombre de kilomètres parcourus, paramètre de ses primes, est généralement supérieur à celui d'une journée normale, d'où une prime qui peut être supérieure de 15 euros au cas normal. La grève d'une heure aboutirait ainsi, dans certains cas, à un gain de 5 à 6 euros par agent et par jour.

2.– Moyen de blocage ou modalité de grève gérable sans impact sur l'activité ?

Pour autant, la SNCF est-elle toujours contrainte de mettre en place le service minimum dans le cas d'arrêts de travail de 59 minutes ?

(1) *Pourvoi n° 95-21735.*

(2) *SNCF, audition du 15 janvier 2009.*

La SNCF peut construire des roulements de service décalés d'une heure. Les moyens techniques d'y parvenir existent.

En juin 2008, à l'occasion d'une grève de 59 minutes, la SNCF a été en mesure de refaire l'ensemble des journées des conducteurs, ce qui, de l'aveu de la direction, a représenté une charge de travail considérable pour les personnels chargés de la planification.

Par ailleurs, il semble que la SNCF ait été en mesure d'établir des roulements décalés d'une heure pour la période allant du 14 décembre 2008 au 11 juillet 2009. En l'occurrence, le passage au service minimum n'aurait pas été la seule solution au problème posé.

On ne peut que remarquer, toutefois, que la gestion des arrêts de travail de 59 minutes reproductibles complique l'activité de l'entreprise.

Chaque agent ayant déclaré son intention de faire grève dans sa déclaration d'intention préalable (D2I) peut certes effet changer d'avis et se présenter à son horaire d'embauche normale.

La possibilité de revirement, c'est-à-dire le renoncement à la grève dans ce cas précis, ne peut évidemment être proscrite.

Mais il suffit que la SNCF prévoie alors un décalage d'une heure pour le nombre d'entrées en service résultant des D2I, quitte à laisser inoccupés les agents renonçant à faire grève.

En tout état de cause, une disposition capitale peut être utilisée par la SNCF.

Dès le déclenchement de la grève, les agents non grévistes sont en effet sortis du roulement de service et peuvent être réaffectés en fonction des besoins.

3.— L'interdiction des arrêts de travail de 59 minutes dans les transports terrestres, une idée contestable

L'utilisation des arrêts de travail répétitifs de 59 minutes peut-elle être considérée comme un *abus de grève* ?

Pour juger de cette question, il convient de rappeler que l'abus du droit de grève est très précisément défini par la jurisprudence. Ainsi que l'a rappelé la chambre sociale de la Cour de cassation dans différents arrêts, ce n'est qu'au cas où la grève entraîne ou risque d'entraîner la désorganisation de l'entreprise qu'elle dégénère en abus. La *désorganisation* doit être *manifeste* ou *anormale* et ne peut être établie par la seule désorganisation de la production ou le surcoût d'exploitation.

La possibilité d'avancer d'une heure les embauches et les roulements de services et la mise en place un service minimum démontrent que la désorganisation de l'entreprise n'est pas anormale.

Par ailleurs, il convient de souligner que les arrêts de travail de 59 minutes ne sont en rien assimilables ni aux grèves tournantes, ni aux grèves perlées ni aux grèves du zèle.

La **grève tournante** correspond à des interruptions de travail successives et concertées, affectant soit un seul établissement, soit tantôt un secteur du réseau tantôt un autre, soit tantôt une catégorie de personnel, tantôt une autre. Elle est interdite à la SNCF ⁽¹⁾.

La **grève perlée** correspond à un travail réduit, coupé de fréquentes interruptions. La chambre sociale de la Cour de cassation a souligné que « *il n'y a pas d'arrêt de travail lorsque le travail est exécuté au ralenti ou dans des conditions volontairement défectueuses* ».

La **grève du zèle** consiste, pour un salarié, à exécuter les tâches qui lui sont confiées, dans le respect strict, voire tatillon, des consignes de l'employeur. Elle ne correspond pas à un arrêt de travail.

Au reste, en interdisant les arrêts de travail de 59 minutes, le risque serait pris de les remplacer dans la pratique par des arrêts de 3 heures 59 minutes, ce qui serait encore plus dommageable pour la qualité du service. En tout état de cause, les arrêts de travail de 59 minutes ne nuisent pas à la productivité de nombreux agents, en particulier les agents administratifs et les cadres.

On peut même considérer à certains égards que la grève d'une heure se rapproche du recours au brassard blanc des employés des entreprises japonaises, qui signalent leur mécontentement sans pour autant paralyser l'entreprise, avec l'inconvénient pour les salariés d'entraîner une retenue de salaire.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que la suppression de cette modalité serait considérée par l'ensemble des organisations syndicales comme une atteinte au droit de grève.

Or le contexte général de la loi du 21 août 2007 est de ne pas y porter atteinte, comme l'a indiqué le Président de la République dans son discours de Marseille en date du 3 juillet 2007.

(1) Conseil d'État, 23 octobre 1964, n° 56.194 Fédération des syndicats chrétiens des cheminots.

DISCOURS DE M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Inauguration du Tramway

Marseille, le 3 juillet 2007

Puisque je parle des services publics, ce sont des monopoles et parce que ce sont des services essentiels au fonctionnement de la société que leurs agents ont des droits, ils ont également des devoirs particuliers. Je veux être le Président de la République qui dit aux Français : il n'y a pas de droits sans la contrepartie de devoirs. Durant la campagne présidentielle, j'ai proposé aux Français l'instauration du service minimum. Certains ont protesté en y voyant une atteinte au droit de grève. Cela n'a jamais été mon intention. Mais je veux parler du droit de grève, pour dire qu'il n'est pas de même nature dans un service public en monopole que dans une entreprise privée en concurrence.

Lorsqu'une grève intervient dans une entreprise privée, qui a des concurrents, les clients, vous, vous avez la possibilité d'aller chez ces concurrents ce que votre prestataire ne vous donne pas. Ce ne sont pas les clients qui subissent la grève, c'est l'entreprise et ses bénéficiaires qui sont atteints. C'est donc un conflit entre des salariés et un employeur dont les conséquences concernent avant tout ces mêmes salariés et ce même employeur.

Mais lorsqu'un service public est en grève, qui en subit les conséquences ? Ce n'est pas le plus souvent l'entreprise publique, car son équilibre financier est assuré par les subventions ou par des prix régulés. Celui qui subit une grève, c'est le client, c'est l'usager, qui n'a pas de concurrent pour se reporter. Il finance le service public par ses impôts, mais on ne lui rembourse pas ses impôts quand le service public n'est pas assuré. Une grève du service public c'est comme dans le privé, un conflit entre employeurs et salariés, mais ce ne sont ni les salariés, ni l'employeur qui paient le plus, ce sont les usagers et le contribuable.

Voici pourquoi j'ai demandé le service minimum dans les transports publics. Voilà pourquoi dès cet été le Parlement votera une loi en ce sens avec trois grandes mesures. D'abord les autorités organisatrices devront élaborer dans chaque territoire un plan de transports applicable en cas de grève, qui assurera une desserte correcte aux heures de pointe, pour que chacun puisse aller à son travail et en revenir sans être pris en otage d'un conflit qui ne le concerne pas. Ensuite la loi imposera à chaque gréviste de déclarer individuellement son intention de faire grève 48 heures avant le jour prévu. Cela permettra aux entreprises d'organiser le service de manière optimum et d'appliquer le plan de transports. Enfin ces entreprises auront la possibilité de modifier comme elles le souhaitent l'affectation de leurs salariés pour les concentrer sur les postes indispensables au fonctionnement du service minimum. J'ajoute que naturellement les jours de grève ne seront pas rémunérés.

Aucune de ces évolutions ne remet en cause le droit de grève. Toutes permettent, dans le respect des droits des salariés, d'organiser dans de bonnes conditions le meilleur service possible, et de donner aux usagers des prévisions exactes sur la qualité du service. Mesdames et Messieurs, c'est un engagement que j'ai pris devant les Français. Je tiendrai tous mes engagements pour une raison simple, c'est que je veux rétablir la confiance entre la parole publique et les citoyens de France, entre les hommes et les femmes politiques et les électeurs de France.

4.— La durée minimale limitée à la durée du premier service

La difficulté de gérer les arrêts de travail de 59 minutes est accrue par le fait que les durées des premiers services sont rarement d'une heure.

On peut alors imaginer une disposition qui consisterait à édicter comme durée minimale de l'arrêt de travail, celle du *premier service*.

En réalité une telle disposition présenterait un inconvénient majeur. Elle entraînerait une *inégalité entre les agents*, la durée de leur premier service pouvant différer de plusieurs heures, ainsi pour un premier service sur l'Île-de-France et un autre sur les grandes lignes. Par ailleurs, la durée des arrêts de travail serait allongée de facto, ce qui paraît contraire à l'objectif recherché.

5.– La limitation du recours à des arrêts de travail de 59 minutes

Si la limitation des conséquences financières de la grève est une priorité pour les grévistes, alors la durée des arrêts de travail reconductibles est limitée à 59 minutes ou à 3 heures 59 minutes. Ainsi la retenue sur traitement se limite, elle-même, à une heure ou à une demi-journée.

Une possibilité souvent évoquée pour réduire la fréquence de cette modalité est celle du durcissement de ses conséquences financières.

Il semble important de déterminer à la fois l'opportunité et la faisabilité de telles dispositions.

a) Les conséquences financières actuelles d'un arrêt de travail

Pour les fonctionnaires de l'État⁽¹⁾, la retenue pour absence de service fait résultant d'une cessation concertée du travail pendant une fraction quelconque de la journée, est d'un trentième du traitement mensuel, d'où la règle dite du trentième indivisible⁽²⁾.

La loi du 21 août 2007, dans son article 10, a introduit le principe d'une réduction de la rémunération d'un salarié participant à une grève en fonction de la durée de la durée non travaillée, selon les termes suivants : « *La rémunération d'un salarié participant à une grève, incluant le salaire et ses compléments directs et indirects, à l'exclusion des suppléments pour charges de famille, est réduite en fonction de la durée non travaillée en raison de la participation à cette grève* ».

L'article 89 de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987 portant diverses mesures d'ordre social, prévoit que les retenues sont opérées en fonction des durées d'absence résultant d'une cessation concertée du travail, définies à l'article 2 de la loi du 19 octobre 1982⁽³⁾, selon le calcul suivant :

- un cent soixantième du traitement mensuel lorsque l'arrêt de travail n'excède pas une heure ;
- un cinquantième du traitement mensuel lorsque l'arrêt de travail dépasse une heure sans excéder une demi-journée ;
- un trentième du traitement mensuel lorsque l'arrêt de travail dépasse une demi-journée sans excéder une journée.

(1) Selon l'article 4 de la loi du 29 juillet 1961 de finances rectificative pour 1961 rétabli par la loi du 30 juillet 1987 portant diverses mesures d'ordre social.

(2) L'absence de service fait est définie par la loi du 22 juillet 1977 modifiant l'article 4 de la loi de finances rectificative pour 1961. « Il n'y a pas de service fait : 1°) lorsque l'agent s'abstient d'effectuer tout ou partie de ses heures de service ; 2°) lorsque l'agent, bien qu'effectuant ses heures de service, n'exécute pas tout ou partie des obligations de service qui s'attachent à sa fonction telles qu'elles sont définies dans leur nature et leurs modalités par l'autorité compétente dans le cadre des lois et règlements ».

(3) La retenue s'effectuant sur le salaire et ses compléments autres que les suppléments pour charge de famille.

Ces dispositions, compatibles avec l'article 10 de la loi du 21 août 2007, sont actuellement appliquées par la SNCF.

b) L'éventuel durcissement des conséquences financières et ses conséquences

Dans sa décision n° 87-230 DC du 28 juillet 1987, le Conseil constitutionnel a considéré que « *pour ceux des agents des services publics autres que les personnels de l'État et des établissements publics de l'État à caractère administratif, il appartient au législateur d'édicter des mesures qui lui paraissent à même, pour éviter le recours répété à des grèves de courte durée affectant anormalement le fonctionnement régulier des services publics, d'assurer une conciliation entre la défense des intérêts professionnels et la sauvegarde de l'intérêt général auquel la grève est de nature à porter atteinte* ».

Différentes propositions sont avancées pour durcir les conséquences financières d'un arrêt de travail de 59 minutes.

- *L'extension du trentième indivisible aux agents des transports*

La première proposition consisterait à étendre la règle du trentième indivisible aux transports terrestres réguliers de voyageurs.

Deux difficultés semblent s'opposer à cette proposition.

En premier lieu, il est nécessaire de rappeler que le Conseil constitutionnel souligne que le législateur doit préciser le *champ d'application* d'une retenue automatique qui prenne en compte la *nature des services concernés* et l'*incidence dommageable* que peuvent revêtir pour la collectivité les cessations concertées du travail, de manière à ne pas porter une atteinte injustifiée à l'exercice du droit de grève qui est constitutionnellement garanti.

Dès lors, toute la question est de savoir si une grève de 59 minutes peut être ou non gérée par la SNCF. Ainsi qu'on l'a vu plus haut, la réponse à cette question est positive, d'où un risque sérieux de censure par le Conseil constitutionnel.

En second lieu, une telle orientation présenterait l'inconvénient majeur de pousser les grévistes à porter la durée de leur arrêt de travail à une journée puisque la retenue pour une heure serait égale à celle de vingt-quatre heures. L'application de cette disposition entraînerait *de facto* un allongement de la durée de la grève et le passage d'une modalité gérable – les 59 minutes – à des modalités plus handicapantes pour l'entreprise.

- *L'extension différée du trentième indivisible aux agents des transports*

Une autre proposition est qu'à partir du deuxième jour de grève, tout arrêt de travail de 59 minutes provoque la retenue d'une journée de salaire.

En conséquence il conviendrait de modifier l'article 10 de la loi du 21 août 2007 selon lequel « *la rémunération d'un salarié participant à une grève, incluant le salaire et ses compléments directs et indirects à l'exclusion des suppléments pour charges de famille, est réduite en fonction de la durée non travaillée en raison de la participation à cette grève.* »

- *Les contreparties des arrêts de travail répétitifs*

Une proposition, faite par le sénateur Hugues Portelli⁽¹⁾, consiste à maintenir le barème de la loi de 1982 mais à durcir les conséquences d'une pratique répétée de la grève.

Ainsi, le barème appliqué serait, lorsque l'absence de service dépasse une journée, une retenue égale à un trentième du traitement mensuel **multipliée par le nombre de jours totalement ou partiellement non travaillés**.

Cette disposition pourrait être considérée comme un obstacle au droit de retour dans la grève.

Une autre proposition consisterait à modifier, de la manière suivante, les barèmes des retenues pratiquées actuellement de la manière suivante :

- un cent soixantième du traitement mensuel lorsque l'arrêt de travail n'excède pas une heure ;
- un cinquantième du traitement mensuel lorsque l'arrêt de travail dépasse une heure sans excéder une demi-journée ou, pour le deuxième arrêt de travail et les suivants, n'excédant pas une heure ;
- un trentième du traitement mensuel lorsque l'arrêt de travail dépasse une demi-journée sans excéder une journée.

Proposition n° 5 : le Rapporteur spécial propose que le principe de la modulation des retenues pour absence résultant d'une cessation concertée du travail soit conservé mais que ses modalités soient changées. Compte tenu de la difficulté de gérer les conséquences des arrêts de travail de 59 minutes dans le secteur des transports publics de voyageurs, la retenue correspondante continuerait d'être de 1/160^{ème} du traitement mensuel pour le premier arrêt de travail de 59 minutes mais serait portée à 1/50^{ème} du traitement mensuel pour le deuxième arrêt de travail de 59 minutes et les suivants, relatifs à la même déclaration individuelle d'intention.

(1) Proposition de loi tendant à modifier le régime des retenues sur salaires en cas de grèves dans les services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique.

D.– LA POSSIBILITÉ D'ENTRER ET DE SORTIR D'UNE GRÈVE A TOUT MOMENT EST INCONTOURNABLE

La possibilité d'entrer et de sortir à tout moment d'une grève dans un service public de transports est souvent critiquée et considérée par certains commentateurs, comme contraire à la loi. Pour certains, cette possibilité résulterait de la loi du 21 août 2007 et de la décision subséquente du Conseil constitutionnel.

En réalité, il n'en est rien.

Cette possibilité était pratiquée bien avant l'entrée en vigueur de la loi du 21 août 2007 et n'a pas été remise en cause par celle-ci. La seule obligation nouvelle est l'obligation de déclarer son intention 48 heures à l'avance.

1.– Le droit d'entrer et de sortir d'une grève

Le droit de rejoindre une nouvelle grève après en avoir suivi une précédente, est établi tant par la Cour de cassation que par le Conseil constitutionnel.

a) *La jurisprudence de la Cour de cassation*

La Cour de cassation a précisé dans plusieurs arrêts les conditions de participation à une grève, qui sont larges et multiples.

Un salarié peut *sortir* d'une grève *avant son terme* fixé par le préavis : « *les salariés ne sont pas tenus de cesser le travail pendant toute la durée indiquée par le préavis* », ainsi que l'indique l'arrêt en date du 29 février 2000 de la chambre sociale.

Une grève *peut être rejointe* à tout moment : « *aucune retenue de salaire pour absence irrégulière ne peut être faite à l'encontre d'un agent de la SNCF qui s'est borné à rejoindre un mouvement de grève pendant la période fixée par le préavis déposé par un syndicat représentatif* », ainsi que le précise l'arrêt en date du 8 décembre 2005 de la chambre sociale de la Cour de cassation.

b) *La confirmation par le Conseil constitutionnel*

La loi du 21 août 2007 a introduit, dans son article 5, un délai de prévenance de 48 heures pour tout salarié décidant de participer à la grève.

Pour autant, cette disposition n'a altéré en rien le droit d'entrée et de sortir d'une grève.

Dans sa décision du 16 août 2007 ⁽¹⁾ relative à la saisine sur la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres

(1) *Décision n° 2007-556 DC du 16 août 2007.*

réguliers de voyageurs, le Conseil constitutionnel indique en effet que « *contrairement à ce qu'affirment les requérants, l'obligation de déclaration ne s'oppose pas à ce qu'un salarié rejoigne un mouvement de grève déjà engagé et auquel il n'avait pas l'intention de participer, ou auquel il aurait cessé de participer, dès lors qu'il en informe son employeur au plus tard quarante-huit heures à l'avance* ».

On notera que le Conseil d'État a annulé récemment certaines dispositions du plan de prévisibilité pris par la RATP en application de la loi du 21 août 2007 au motif qu'elles interdisaient aux agents de se joindre à tout moment au mouvement ⁽¹⁾.

2.– L'augmentation éventuelle du délai de prévenance

L'article 5 de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers précise dans son paragraphe II qu'« *en cas de grève, les salariés relevant des catégories mentionnées au I informent, au plus tard **quarante-huit heures** avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer* ».

Proposition n° 6 : afin d'améliorer la compatibilité du droit de grève avec la continuité du service public, le Rapporteur spécial propose de porter à 72 heures le délai de prévenance d'un même salarié voulant rejoindre le même mouvement après s'en être retiré.

E.– POUR UN RECOURS PLUS FRÉQUENT A LA MÉDIATION

L'article 6 de la loi du 21 août 2007 prévoit que « *dès le début de la grève, les parties au conflit peuvent décider de désigner un médiateur, choisi d'un commun accord, aux fins de favoriser le règlement amiable de leurs différends. Le médiateur dispose, pour exercer sa mission, des pouvoirs mentionnés à l'article L. 542-2 du code du travail. Il veille à la loyauté et à la sincérité de la consultation éventuellement organisée en application de II du présent article.* »

Malgré la durée des mouvements sociaux à Saint Lazare, qui ont commencé le 14 décembre 2008 pour se terminer le 13 janvier 2009, ni la direction de la SNCF ni les organisations syndicales n'ont eu recours à la médiation.

(1) CE 19 mai 2008, n° 312329 : pour le Conseil d'État, ces dispositions du plan de prévisibilité de la RATP méconnaissent les termes de l'article 5 de la loi du 21 août 2007 car elles ont « pour effet d'obliger les agents qui souhaitent participer au mouvement de grève à s'y joindre dès le début de ce mouvement ou, pour ceux qui ne sont pas en service au premier jour de la grève, dès leur première prise de service ».

Une médiation est intervenue pour le mouvement social de Nice, à l'initiative du préfet des Alpes-Maritimes, mais a rapidement échoué.

Comment favoriser le recours à la médiation et son efficacité ?

Proposition n° 7 : le Rapporteur spécial propose que la médiation soit encouragée lorsque le conflit dépasse une certaine durée. À cette fin, les compétences doivent être développées et organisées pour que la direction de la SNCF et les partenaires sociaux puissent y recourir plus fréquemment.

F.– L'AMÉLIORATION DES PROCÉDURES LIÉES A LA MISE EN ŒUVRE DES DROITS DE RETRAIT ET D'ALERTE

La mise en œuvre du droit de retrait semble devenir plus fréquente dans les années récentes. D'une portée individuelle, le droit de retrait semble également devenir collectif. Appliqué dans l'urgence, le droit de retrait fait l'objet de procédures internes à l'entreprise, qui pourraient sans doute être encore améliorées.

1.– Les dispositions du code du travail relatives au droit d'alerte et de retrait

D'après l'article L. 4131-1 du code du travail, *« le travailleur **alerte** immédiatement l'employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un **danger grave et imminent** pour sa vie ou sa santé ainsi que de toute défectuosité qu'il constate dans les systèmes de protection. Il peut **se retirer** d'une telle situation. L'employeur ne peut demander au travailleur qui a fait usage de son droit de retrait de reprendre son activité dans une situation de travail où persiste un danger grave et imminent résultant notamment d'une défectuosité du système de protection. »*

Le code du travail attribue par ailleurs un rôle spécifique aux représentants du personnel au comité d'hygiène et de sécurité, précisé dans l'article L. 4131-2 : *« le représentant du personnel au **comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail**, qui constate qu'il existe une cause de danger grave et imminent, notamment par l'intermédiaire d'un travailleur, en alerte immédiatement l'employeur selon la procédure prévue au premier alinéa de l'article L. 4132-2. »*

Le retrait ne peut s'effectuer dans n'importe quelles conditions, ainsi que l'indique l'article L. 4132-1 du code du travail : *« le droit de retrait est exercé de telle manière qu'elle ne puisse créer pour autrui une **nouvelle situation** de danger grave et imminent ».*

Une procédure est définie par le code du travail pour traiter des divergences pouvant survenir sur l'évaluation des conséquences du danger grave et imminent.

Ainsi, selon l'article L. 4312-3, « *en cas de **divergence** sur la réalité du danger ou la façon de le faire cesser, notamment par arrêt du travail, de la machine ou de l'installation, le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail est **réuni d'urgence**, dans un délai n'excédant pas vingt-quatre heures. L'employeur informe immédiatement **l'inspecteur du travail** et l'agent du service de prévention de la caisse régionale d'assurance maladie, qui peuvent assister à la réunion du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail* ».

L'article L. 4132-4 précise enfin quelles suites sont à donner en cas de persistance des divergences d'analyse : « *à défaut d'un accord entre l'employeur et la majorité du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sur les mesures à prendre et leurs conditions d'exécution, **l'inspecteur du travail** est saisi immédiatement par l'employeur. L'inspecteur met en œuvre soit l'une des procédures de **mise en demeure** prévues à l'article L. 4721-1, soit la procédure de **référé** prévue aux articles L. 4732-1 et L. 4732-2.* »

L'article L. 4131-3 du code de travail précise qu'« ***aucune sanction, aucune retenue de salaire ne peut être prise à l'encontre d'un travailleur ou d'un groupe de travailleurs qui se sont retirés d'une situation de travail dont ils avaient un motif raisonnable de penser qu'elle présentait au danger grave et imminent pour la vie ou la santé de chacun d'eux.*** »

2.– Le droit de retrait, un droit individuel ou collectif ?

Le droit de retrait est un droit essentiel lié à la sauvegarde d'un travailleur confronté à un dysfonctionnement de la machine qu'il opère ou de son environnement de travail, tel que sa santé ou sa vie est menacée. La sécurité du travailleur exige son retrait de son poste de travail. Afin de garantir son efficacité maximale, ce droit de retrait est individuel.

Mais dans de nombreux cas, les membres du **collectif de travail** auquel appartient l'agent menacé, peuvent l'être aussi, par le fait du même dysfonctionnement. C'est ainsi le cas pour une machine opérée par plusieurs personnes, pour un local menacé dans son intégrité ou pour une pollution par des matières dangereuses.

On conçoit bien, dès lors, que le droit de retrait ait souvent une application collective.

Dans le cas des agents de conduite de la SNCF, le cas le plus fréquent aujourd'hui est celui d'agents se trouvant dans une situation identique à celle d'un conducteur agressé. Si l'agression initiale est le fait d'un ou de plusieurs usagers exaspérés par la mauvaise qualité du service, la répétition de l'agression ne peut évidemment être exclue.

Il arrive toutefois que l'exercice collectif du droit de retrait prenne la dimension d'une *grève émotionnelle*, si les circonstances de l'incident ayant frappé un agent sont elles-mêmes exceptionnelles.

3.— Pour une meilleure efficacité du droit de retrait à la charge de l'entreprise

Le droit de retrait est un droit vital, inhérent aux droits de la personne, qui ne saurait être remis en cause.

Dès lors, la seule question qui se pose est d'améliorer l'efficacité des dispositions prises à la suite de l'exercice du droit de retrait.

Des mesures de portée générale semblent difficiles à prévoir. L'examen de différents cas concrets, relatifs ou non la SNCF, montre, de fait, que ce sont les *procédures internes* de l'entreprise qui doivent être ciblées en vue d'améliorer la situation.

Dans le cas d'une agression subie par un conducteur de bus à Lyon, les quinze bus de la ligne concernée circulant en noria ont tous été rappelés au dépôt par la direction. Une réunion de crise a été organisée afin de déterminer des mesures immédiates. En contrepartie, la direction a demandé, après une interruption de deux heures, la reprise du service, le refus étant susceptible d'être considéré comme une absence irrégulière ⁽¹⁾.

Dans le cas de l'agression subie par un agent de conduite le lundi 13 janvier 2009 à 19 h 40 à Maisons-Laffitte, une table ronde sur la sécurité a été convoquée par la direction de Saint Lazare le lendemain matin, une fois le trafic interrompu en totalité.

L'expérience montre en tout état de cause que les mesures prises à chaud par la direction sont, dans tous les cas, d'une importance déterminante ⁽²⁾.

Proposition n° 8 : le Rapporteur spécial propose que la SNCF et les organisations syndicales négocient une charte d'application des droits de retrait et d'alerte, définissant des procédures d'action adaptées aux différents cas concrets et comportant des engagements réciproques de mise en œuvre de ces procédures.

(1) Jean-Paul Farandou, audition de représentants de la SNCF, 15 janvier 2009.

(2) Michel Mercadier, SNCS, audition du 21 janvier 2009.

CONCLUSION

Les auditions pratiquées par le Rapporteur spécial ont montré l'attachement et l'engagement passionnés des représentants de la direction et des organisations syndicales de la SNCF pour leur entreprise et pour le service public de transport ferroviaire.

Pour autant, les questions sur son avenir sont nombreuses, qui pourraient approfondir les lignes de fracture déjà perceptibles entre la direction et son personnel.

La concurrence est certes une donnée qui s'imposera à la SNCF dans les prochaines années, mais l'entreprise dispose de nombreux atouts pour y faire face.

La recherche de gains de productivité ne saurait être taboue à la SNCF et absente de son discours interne, si elle provient non seulement du facteur travail mais aussi des investissements, de la formation et l'innovation technique et sociale.

La SNCF a mis en place une organisation par branche pour tirer les avantages de l'homogénéité des activités et des clients.

En matière de management et de gestion des organisations, la vérité des théories élaborées par les cabinets de conseil est toutefois relative et les modèles proposés aux entreprises d'un intérêt très variable dans le temps. Les organisations syndicales soulignent que la structuration par branche produit déjà des inconvénients qui ne peuvent être sous-estimés, avec une mutualisation des moyens dont le contenu pourrait s'appauvrir à raison de l'ultra-spécialisation des agents.

La formation des nouveaux entrants est également une question importante pour l'évolution de l'entreprise.

Toutes ces questions, qui conditionnent la vitalité du dialogue social à la SNCF, sont à l'évidence du *ressort du management* de la SNCF. C'est pourquoi le Rapporteur spécial a préféré concentrer ses propositions sur les questions qui sont du domaine du législateur.

Mais la contrepartie de la liberté d'action de l'entreprise doit être sa responsabilité.

Proposition n° 9 : il conviendra à l'avenir de mettre en œuvre un suivi précis de la gestion des ressources humaines à la SNCF, suivi qui impliquera la mise en place d'indicateurs de performance sociale spécifiques la concernant. Ces indicateurs pourront être étendus à d'autres acteurs du service public de transport de voyageurs.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa séance du 7 février 2009 à 17 heures 30, votre commission des Finances a procédé à l'examen du présent rapport d'information, en application de l'article 146 du Règlement, sur **l'évaluation économique et financière des récents mouvements sociaux à la SNCF et l'impact du service minimum.**

M. Didier Migaud, Président. Nous allons maintenant examiner le rapport d'information de M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial de la mission *Transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes*, sur l'évaluation économique et financière des récents mouvements sociaux à la SNCF et l'impact du service minimum. J'informe la commission que mercredi 11 février, nous auditionnerons M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports puis M. Guillaume Pépy, président de la SNCF, qui pourront ainsi nous donner leur analyse de cette importante question et leurs réactions vis-à-vis des propositions de notre Rapporteur spécial.

M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial. M. Pierre Blayau, responsable de la branche fret de la SNCF et de l'activité transports et logistique du groupe SNCF, a déclaré ce matin même que le redressement du fret à la SNCF semble hors d'atteinte et que la question désormais posée est celle de son développement.

Pour le fret comme pour les autres activités de la SNCF, il est clair que l'évolution de l'organisation et du dialogue social pèse sur les perspectives de l'entreprise.

Le rapport qui vous est présenté résulte d'auditions commencées le 15 janvier et achevées le 30 janvier, au cours desquelles j'ai rencontré les représentants de la SNCF, de la tutelle et de l'ensemble des organisations syndicales.

Premier point qui ressort de ce travail, l'évaluation du coût des grèves est difficile. Les résultats donnés par la SNCF pour l'entreprise sont peu précis, et ceux du ministère de l'économie et de l'INSEE pour l'économie sont divergents. D'où ma première proposition : la SNCF et le Gouvernement devront transmettre chaque année au Parlement une évaluation du coût direct des grèves pour l'entreprise et du coût de celles-ci pour les usagers. Cette disposition pourrait être ajoutée par amendement au projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires en cours d'examen au Parlement.

Par ailleurs, si le contexte social pèse lourdement sur les résultats de l'entreprise, il est étonnant de constater le décalage qui existe entre les visions des acteurs d'un conflit, non seulement sur son analyse mais aussi sur sa chronologie même et son déroulement. Je propose donc la notification à l'inspection du travail, par tous les acteurs d'un conflit, des éléments chronologiques relatifs aux demandes de concertation immédiate et aux préavis, ainsi qu'aux négociations.

Le recours à la médiation est également insuffisant. Si la révision générale des politiques publiques est une bonne chose, il faut aussi développer des compétences de médiation au sein de l'administration, de manière que la direction de la SNCF et les partenaires sociaux puissent y recourir plus fréquemment.

Concernant les modalités des grèves, il convient de répondre aux questions que posent les grèves récentes ou en cours et qui concernent la capacité de la SNCF à y faire face. S'agissant de l'entrée, de la sortie et du retour dans la grève, il paraît raisonnable de porter à 72 heures, au lieu de 48 heures actuellement, le délai de prévenance d'un salarié voulant rejoindre le même mouvement après s'en être retiré.

Par ailleurs, les arrêts de travail de 59 minutes, qu'on ne saurait interdire, pourraient s'accompagner d'une retenue de 1/160^{ème} du traitement mensuel pour le premier arrêt comme actuellement mais de 1/50^{ème} du traitement à partir du deuxième arrêt et des suivants, lorsqu'ils sont effectués dans le cadre de la même déclaration individuelle d'intention.

De même, un nouveau préavis ne pourrait être déposé par la ou les mêmes organisations, non seulement pour les mêmes motifs comme prévu actuellement par la loi mais également pour des motifs de même objet.

Enfin, le droit de retrait, qui, sous une forme collective, a un impact important sur le fonctionnement de l'entreprise, devrait faire l'objet d'une charte d'application négociée par la direction et les organisations syndicales.

En tout état de cause, il paraît indispensable de mettre en place des indicateurs de performance sociale de la SNCF, tant il est vrai que les défis qu'elle doit relever – la concurrence, le fret, les transports de proximité – nécessitent une grande attention aux questions sociales.

M. Didier Migaud, Président. Le rapport de notre Rapporteur spécial présente non seulement un constat mais également des propositions, dont nos collègues voudront débattre. Saisi de plusieurs demandes en ce sens, je propose que ce débat s'engage lors des auditions, le 11 février prochain, de M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports et de M. Guillaume Pépy, président de la SNCF.

Nous vous remercions, Monsieur le Rapporteur spécial. La Commission est-elle favorable à la publication du rapport ? Je constate que *le principe de la publication du rapport d'information sur l'évaluation économique et financière des récents mouvements sociaux à la SNCF et l'impact du service minimum, mis aux voix, est approuvé par la Commission.*

*

* *

ANNEXE 1 : PERSONNALITÉS AUDITIONNÉES

Liste des auditions réalisées par le Rapporteur spécial du 15 au 30 janvier 2009

MEEDDAT, DGITM :

- M. Daniel BURSAUX, Directeur général des infrastructures de transport et de la mer
- M. Patrick VIEU, Directeur des transports collectifs et ferroviaires

SNCF

- M. Christian COCHET, Directeur du Transilien
- M. Guy ELKOUN, Directeur de l'établissement d'exploitation de Paris Saint Lazare
- M. Jean-Pierre FARANDOU, Directeur général délégué SNCF Proximités
- M. Philippe HETZEL, Direction régional adjoint de Paris Saint Lazare
- M. Loïc HISLAIRE, chargé des relations sociales
- M. François NOGUÉ, Directeur général délégué chargé des ressources humaines

CFE-CGC :

- M. Gérard BLANC, Président
- M. Philippe FRANCIN, Secrétaire national
- M. Philippe GARNIER, Secrétaire national

CFDT Fédération Cheminots :

- M. Arnaud MORVAN, Secrétaire général
- M. Christian DREYER, Secrétaire national

CFTC Cheminots :

- Mme Catherine CLOUZET, Présidente
- M. Alain POTTIER, Secrétaire général
- M. Philippe FLAMME, Secrétaire général adjoint

CGT – FO Cheminots :

- M. Rémi AUFRÈRE, Secrétaire fédéral

CGT Cheminots :

- M. Gilbert GARREL, Secrétaire national
- M. Henri BASCUNANA, représentant du personnel au conseil d'administration de la SNCF

FGAAC :

- M. Bruno DUCHEMIN, Secrétaire général
- M. Jean-Michel NAMY, Secrétaire général adjoint

SNCS :

- M. Michel MERCADIER, Président
- M. Christian AULAGNIER

SUD Rail :

- M. Christian MAHIEUX
- M. Philippe GUITER
- M. Willy WESNOKER

UNSA-Fédération des Cheminots :

- M. Jean-Daniel BIGARNE, Secrétaire général
- M. Éric TOURNEBOEUF, représentant du personnel au conseil d'administration de la SNCF.

**ANNEXE 2 :
MODALITÉS D'APPROBATION ET GRANDS PRINCIPES DES PLANS DE
TRANSPORTS ADAPTÉS INTÉGRÉS DANS LES CONVENTIONS DES
RÉGIONS AVEC LA SNCF (LOI DU 21 AOÛT 2007)**

ACTIVITÉ	AVENANT/CONVENTION	INTERVENTION DU PRÉFET
ALSACE	Avenant signé le 12/12/2007. PTA : 5 niveaux de service. Bonus si le PTA est respecté. PIU : affichage dans les gares et les points d'arrêt, site internet, ouverture du centre de relation avec la clientèle de 6H30 à 21H00. Remboursements abonnements et autres titres de transport selon préconisations de l'entreprise. La baisse de recette du trafic liée à la grève n'entraîne pas de compensation financière de la part de l'AO.	
AQUITAINE	Avenant signé. PTA : 3 niveaux de service. PIU : affichage dans les gares et les points d'arrêts, numéro vert. Remboursements abonnements et autres titres de transport selon préconisations de l'entreprise.	
AUVERGNE		28/02/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant le PTA (3 niveaux de service) et PIU
BASSE-NORMANDIE		31/01/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant les PTA et PIU
BOURGOGNE		14/02/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant le PTA (3 niveaux de service) et le PIU
BRETAGNE	Avenant signé. PTA : 2 niveaux de service. PIU : affichage dans les gares et les points d'arrêts, numéro vert. Avenant postérieur pour les modalités de remboursement et modalités financières de prise en charge.	
CENTRE		11/02/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant les PTA (1 niveau de service) et PIU. 14/05/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant les 2 autres niveaux de service S2 et S3.
CHAMPAGNE-ARDENNE		05/02/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant le PTA (3 niveaux de dessertes) et le PIU.
FRANCHE-COMTÉ	Avenant signé le 14/12/2007. PTA : 3 niveaux de service. PIU : affichage dans les gares et les points d'arrêts, site internet, numéro vert. Remboursements abonnements et autres titres de transport selon préconisations de l'entreprise.	

ACTIVITÉ	AVENANT/CONVENTION	INTERVENTION DU PRÉFET
HAUTE-NORMANDIE		31/01/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant le PTA (3 niveaux de service) et le PIU
LANGUEDOC-ROUSSILLON		20/02/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant les PTA (3 niveaux de service) et le PIU.
LIMOUSIN	Délibération du Conseil Régional donnant délégation à la Commission Permanente pour approuver le PTA et le PIU. Délibération du 28/02/2008 de la CP : elle prend acte des niveaux de service S1 et S2 remis par la SNCF qui seront soumis à la consultation des usagers dans le cadre du Comité Régional des partenaires du transport public. Elle donne délégation au Président pour signer tous les actes nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération.	
LORRAINE	10/12/2007 : lettre de la Région à la SNCF et au Préfet indiquant qu'elle estime que la convention actuelle est suffisante. Le 18/12, la Région a réuni le Comité Lorrain des Partenaires pour lui présenter les 2 niveaux d'urgence prévus par la convention d'exploitation. 14/01 : lettre Région au Préfet pour l'informer de cette réunion et du maintien de sa position.	
MIDI-PYRÉNÉES	Le projet de convention d'exploitation en cours de validation reprend le PIU.	06/03/2008 : arrêté du Préfet de Région homologuant le PTA (3 niveaux de service) et le PIU
NORD PAS DE CALAIS	La convention du 4/03/2008 prévoit 3 niveaux d'urgence, 1 niveau d'urgence pour le samedi, 1 niveau d'urgence pour les dimanches et jours fériés et un plan d'information. Les modalités pratiques du remboursement des voyageurs devraient être définies au cours de l'année 2008.	
PAYS DE LA LOIRE	Annexe 14-1 de la convention prévoit un PTA : 3 niveaux de service. Article 19-7-1 PIU : affichage dans les gares, boutiques SNCF et points d'arrêt SNCF sur des supports appropriés accessibles au public.	
PICARDIE		Lettre Préfet à SNCF le 14/01/2008 homologuant les PTA (4 niveaux de service comportant tous du transport ferroviaire) et PIU.
POITOU-CHARENTES		Courrier SNCF au Préfet le 4/12/2007. Mise en demeure du Préfet à la Région. Courrier du Préfet à la SNCF fin 12/2007 pour approuver le PTA (3 niveaux) et le PIU.

ACTIVITÉ	AVENANT/CONVENTION	INTERVENTION DU PRÉFET
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	Avenant signé le 2/01/2008. PTA : 3 niveaux de service. PIU : communiqué de presse préalablement à la perturbation, affichage dans les gares et les points d'arrêts, numéro vert, internet. Remboursements abonnements et autres titres de transport selon préconisations de l'entreprise. Recettes liées aux remboursements neutralisées dans le calcul de l'intéressement.	
RHONE-ALPES	23/11/2007 : lettre de la Région à la SNCF précisant les dessertes prioritaires ("déplacements pendulaires d'heures de pointes", départs ou arrivées entre 6h et 9h et entre 16h30 et 19h30 pour l'ensemble des lignes TER) et indiquant qu'elle est en attente des propositions de PTA et PIU de la SNCF et que l'approbation des plans se fera par courrier. SNCF a transmis à la Région un projet de PTA comportant 3 niveaux de service. Région d'accord avec ces propositions qui peuvent être mises en œuvre.	
CORSE	Échange de courriers : SNCF a transmis 4 niveaux d'urgence et le PIU ayant donné lieu à consultation du Conseil économique régional, l'AOT a fait part de son accord.	

Nota : PTA : plan de transport adapté
PIU : plan d'information des usagers

ANNEXE 3 : PRÉAVIS DE GRÈVE RELATIFS AU MOUVEMENT SOCIAL DE SAINT LAZARE A LA SNCF EN DÉCEMBRE 2008

CGT

CGT-FO

SUD-Rail

FGAAC

Paris, le 02 Décembre 2008

Objet : Préavis de Grève

Directeur de l'établissement ETOF
45 rue de Londres
75008 PARIS

Monsieur,

Les différentes DCI menées ces derniers mois, n'ont pas permis de trouver une réponse acceptable concernant :

- ↓ L'augmentation de la charge week-ends.
⇒ Nous refusons la création de grilles dédiées spécifiques les week-ends et demandons l'intégration des nouvelles charges dans les roulements actuels en préservant le ratio des week-ends en RP dans les grilles.
- ↓ Mise en cause de l'avenir de la résidence du Val d'Argenteuil et d'Evreux.
⇒ Nous revendiquons sans limitation de durée le maintien de la totalité des charges TB de la résidence et nous refusons le transfert des charges TB vers TA sur la résidence du Val Notre Dame.
- ⇒ Nous revendiquons sans limitation de durée la pérennisation de la résidence d'Evreux.
- ↓ Changement de service au 14 décembre 2008.
⇒ Nous revendiquons l'effectif TA et TB nécessaire adéquat à cette charge.

Ainsi donc, conformément aux dispositions de l'article L 2512.2 du code du travail, les Organisations syndicales CGT, CGT-FO, SUD-Rail et FGAAC déposent un :

Préavis de grève reductible par période de 24 heures,
à partir du Dimanche 14 Décembre 2008 à 0h00 (Minuit)

Ce préavis couvre :

- Les Agents de Conduite de l'ETOF,
- L'ensemble du personnel qui pourrait être appelé à les remplacer.

La composition de nos délégations vous sera communiquée en fonction de la date qui sera retenue pour nous rencontrer.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations respectueuses.

Pour la CGT

Pour la CGT-FO

Pour SUD-Rail

Pour la FGAAC

CGT CGT-FO SUD-Rail FGAAC

SNCF

DIRECTION DE PARIS ST-LAZARE

Paris, le 02 Décembre 2008

Direction Management

Objet : Préavis de Grève

Pôle Relations Sociales

13, rue d'Amsterdam

75008 PARIS

CRT : Ile de France Secteur PSL

Directeur de la région
de Paris saint Lazare

Monsieur,

Paris RS le 03/12/08

Les différentes DCI menées ces derniers mois, n'ont pas permis de trouver une réponse acceptable concernant :

- ✦ Le changement de service d'hiver 2008 avec l'arrivée du cadencement normand, groupe V et Paris Montparnasse/Mantes qui représente une charge importante et une productivité sans précédent ce qui engendre une détérioration des conditions de travail et de vie des agents de conduite de l'ETOF.
- ⇒ Nous revendiquons la création de journées de service afin de détendre les journées proposées à partir du 14 décembre 2008 pour améliorer les conditions de travail et garantir la sécurité des circulations.
- ✦ Charges TER.
- ⇒ Nous demandons une juste répartition de la charge TER par UP et le retour de la totalité de la charge TER pour la résidence d'Evreux.

Ainsi donc, conformément aux dispositions de l'article L 2512.2 du code du travail, les Organisations syndicales CGT, CGT-FO, SUD-Rail et FGAAC déposent un :

Préavis de grève illimité,
à partir du Dimanche 14 Décembre 2008 à 0h00 (Minuit) :

Les modalités retenues sont :

- Arrêt de travail de 59 minutes à la Prise de Service (PS),
- Les PS concernées sont celles comprises entre 00h00 inclus et 23h59 inclus.

Ce préavis couvre :

- Les Agents de Conduite de l'ETOF,
- L'ensemble du personnel qui pourrait être appelé à les remplacer.

La composition de nos délégations vous sera communiquée en fonction de la date qui sera retenue pour nous rencontrer.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations respectueuses.

Pour la CGT

Pour la CGT-FO

Pour SUD-Rail

Pour la FGAAC

CGT CGT-FO SUD-Rail FGAAC

Reçu le 09 XII-08

Paris, le 08 Décembre 2008

Objet : Préavis de Grève

*Faxe RS
le 09.XII.08 18h
local
19880*

Directeur de l'établissement ETOF
45 rue de Londres
75008 PARIS

Monsieur,

Les différentes DCI menées ces derniers mois, n'ont pas permis de trouver une réponse acceptable concernant :

- * Devant la chute importante des PMJR de la majorité des roulements de l'ETOF.
⇒ Nous demandons que les PMJR applicables au 1^{er} octobre ne soient pas inférieures à celles applicables au 1^{er} juin et nous réclamons des compléments et les rattrapages pour chaque journée payée à la PMJR.
- * Transfert de charge TB vers TA.
⇒ Nous refusons tous nouveaux transferts de charge sur l'ET.
- * Foyers.
 - Nous demandons l'amélioration du confort de l'ensemble des foyers situé sur la région de saint Lazare et des garanties sur l'avenir de ceux-ci.

Ainsi donc, conformément aux dispositions de l'article L 2512.2 du code du travail, les Organisations Syndicales CGT, CGT-FO, SUD-Rail et FGAAC déposent un :

Préavis de grève reconductible par période de 24 heures,
à partir du Dimanche 21 Décembre 2008 à 0h00 (Minuit)

Ce préavis couvre :

- Les Agents de Conduite de l'ETOF,
- L'ensemble du personnel qui pourrait être appelé à les remplacer.

La composition de nos délégations vous sera communiquée en fonction de la date qui sera retenue pour nous rencontrer.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations respectueuses.

Pour la CGT

Pour la CGT-FO

Pour SUD-Rail

Pour la FGAAC

CGT CGT-FO SUD-Rail FGAAC

reçu le 9 décembre 2008

SNCF

DIRECTION DE PARIS ST-LAZARE

Paris, le 08 Décembre 2008

Direction Management

Pôle Relations Sociales

13, rue d'Amsterdam

75008 PARIS

CRT : Ile de France Secteur PSL

Directeur de la région
de Paris St Lazare

Objet : Préavis de Grève

Monsieur,

Les différentes DCI menées ces derniers mois, n'ont pas permis de trouver une réponse acceptable concernant :

- ✚ La suppression d'environ 60 RHR dont les 2/3 sur ACH.
⇒ Nous demandons la restitution de l'intégralité du volume de RHR par UP et par roulements.
- ✚ La perte de réserves dans certains roulements nous semble irresponsable devant les exigences de la région Ile de France en matière de régularité et de qualité de service public.
⇒ Nous revendiquons le rétablissement des réserves supprimées IDF et la pérennisation des réserves CIC créés pour à la mise en place du cadencement normand.
- ✚ Régime de travail des TA
⇒ Nous réclamons, à cause des services effectués, l'application du titre 1 pour les TA de l'ETOF.

Ainsi donc, conformément aux dispositions de l'article L 2512.2 du code du travail, le **Organisations Syndicales CGT, CGT-FO, SUD-Rail et FGAAC** déposent un :

Préavis de grève illimité,
à partir du Dimanche 21 Décembre 2008 à 0h00 (Minuit) :

Les modalités retenues sont :

- Arrêt de travail de 59 minutes à la Prise de Service (PS),
- Les PS concernées sont celles comprises entre 00h00 inclus et 23h59 inclus.

Ce préavis couvre :

- Les Agents de Conduite de l'ETOF,
- L'ensemble du personnel qui pourrait être appelé à les remplacer.

La composition de nos délégations vous sera communiquée en fonction de la date qui sera retenue pour nous rencontrer.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations respectueuses.

Pour la CGT

Pour la CGT-FO

Pour SUD-Rail

Pour la FGAAC

**ANNEXE 4 : PRÉAVIS DE GRÈVE RELATIFS AU MOUVEMENT SOCIAL DE
NICE A LA SNCF EN DÉCEMBRE 2008**



**SYNDICAT DES CHEMINOTS
DE NICE ET RÉGION.**

Nice, le 02 Décembre 2008

12803

12803

Monsieur Le Directeur
De l'E.T. PACA

Objet : préavis de grève

Monsieur le Directeur,

En date du 23 Novembre 2008, la CGT a déposée une demande de concertation immédiate afin d'évoquer avec la direction les inquiétudes des agents de l'UP de Nice concernant le changement de service du mois de décembre 2008, ainsi que les problèmes liés à la déréglementation que vous tentez de mettre en place.

Requis dans le cadre de cette démarche de concertation, nous avons longuement débattu des moyens à mettre en œuvre pour faire de ce changement de service une réussite, et avons insisté sur le fait que l'augmentation de l'offre TER notamment, était une bonne chose pour le service public, mais que celle-ci ne pourrait se faire sans les agents, et encore moins en détériorant une fois de plus leurs conditions de travail.

En effet, la prise en compte du plus grand nombre de l'enjeu qui se présente à nous passe par une qualité du service à la hauteur des attentes des usagers, et ne peut faire l'économie de conditions de travail adaptées pour une meilleure réactivité, mais également pour faire de la sécurité des circulations une priorité. Malheureusement, comme on peut le constater à la lecture du compte rendu de la dernière CNMHS, vous préférez sacrifier la sécurité en appliquant des règlements « S » qui n'ont pas été validés par l'EPSEF ni par RFF, au bénéfice d'un management exacerbé.

De plus, nous vous avons alertés sur les revendications des cheminots de l'UP, mais vous êtes restés sourds à tous les arguments que nous avons développés lors de cette audience. Pire, vous refusez d'appliquer les textes réglementaires en vigueur, et notamment les RH 0077, RH 0924, et RH 0826. Comme si cela ne suffisait pas, vous tentez de manière unilatérale de modifier les conditions de travail des CRML, en passant outre, là encore, la réglementation du travail. Cette déréglementation manifeste ne peut être acceptée par aucun des agents de l'UP, et croyez bien que cette attitude est condamnée par l'ensemble du personnel, et pas seulement par les seuls CRML.

Vous refusez également de discuter de l'utilisation des CRLO prétextant que cela ne concerne pas l'établissement, et que ce sujet est donc « hors compétence ». Toutefois, le transfert de charge TA vers CRLO concerne bel et bien les agents de l'ET, et le non respect du dictionnaire des filières concernant la conduite d'Engins Moteurs par des CRLO sur le réseau ferré local concerne également les agents de l'ET, puisque la sécurité des circulations implique par nature la sécurité des agents évoluant sur ce réseau. De plus, vous n'êtes pas sans savoir que la CGT revendique l'intégration des CRLO dans la filière traction.

Votre manque de volonté à résoudre les problèmes évoqués, ajoutée à votre mauvaise foi évidente en matière de réglementation ne nous a pas permis d'avancer sur les inquiétudes des agents de l'UP.

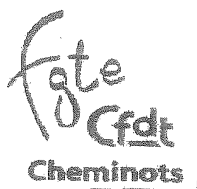
Pour ces raisons, et constatant la persistance des points de désaccords lors de la DCI du 27/11/2008, conformément à l'ancien article L.521.3 du code du travail devenu L.2512.2, la CGT dépose un préavis de grève reproductible par période de 24 heures (vingt quatre heures) à partir du Mardi 09 Décembre 2008 à 20h00, au Jeudi 13 Décembre 2008 à 08h00, couvrant l'ensemble des agents de l'UP de Nice et ceux amenés à les remplacer.

Le motif du préavis est le suivant :

- Les roulements concernant le changement de service du 14/12/2008.
- Les effectifs de l'UP de Nice.
- La répartition de la charge entre les roulements et les UP de l'établissement.
- Le retour du Fret au roulement 126, puisque le roulement 123 n'est plus d'actualité.
- L'utilisation des CRML et notamment la tentative de déréglementation présentée dans le note de service n° 14 du 1^{er} octobre 2008.
- Le respect du RH0077, du RH 0924, et du RH 0826, concernant respectivement la réglementation du travail, la mise en application de la loi sur le service minimum, et le dialogue social.
- Le respect du dictionnaire des filières, notamment en ce qui concerne l'utilisation des CRLO à la conduite d'engins moteurs, alimentant ainsi le dumping social et fragilisant l'équilibre entre formation et sécurité des circulations.
- Le respect des accords en vigueur.

Dans l'attente d'entamer avec vous une réelle démarche de négociation sur des enjeux essentiels, recevez, Monsieur le Directeur, nos salutations les plus déterminées.

Pour la CGT,



12888

Nice le 08 décembre 2008

Monsieur le directeur d'établissement de l'ET PACA,

OBJET : Préavis de grève

Suite au constat de la dégradation des conditions de travail des agents de l'UP de Nice , malgré les remarques sur les différents points inacceptables, les différentes concertations n'ont pas permis de trouver de solutions satisfaisantes pour l'amélioration des roulements et grilles de l'UP.

En conséquence et en application de l'article L 521.3 du code du travail , les syndicats CFDT et FGAAC de nice déposent un préavis de grève couvrant la période du dimanche 14 décembre 2008 à 00h00 au lundi 15 décembre 2008 à 08h00 .

Ce préavis est reconductible par période de 24 heures.

Ce préavis couvre l'ensemble des agents de conduite de l'up de nice et ceux susceptible de les remplacer.

Veuillez recevoir , Monsieur le Directeur , nos sincères salutations .

CFDT

FGAAC

ANNEXE 5 : BORDEREAU DE DÉCLARATION INDIVIDUELLE D'INTENTION UTILISÉ A LA SNCF

Mise en œuvre à la SNCF des dispositions de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports
terrestres réguliers de voyageurs

ANNEXE 2 : formulaire DII

« ETABLISSEMENT »



CONFIDENTIEL

DECLARATION INDIVIDUELLE D'INTENTION

Informations à réceptionner par le service..... au plus tard 48 heures avant la participation à la grève (1)

Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social
et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs

Mouvement social : Etablissement : Période : du àh au.....àh

Je soussigné :
NOM de L'AGENT :PRENOM :CP :

ETABLISSEMENT/ ENTITE :

Déclare avoir l'intention de participer à la grève, à compter du.....

A..... Date :Signature :

(1) Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues.

X.....

AVIS DE RECEPTION

RECU LA DECLARATION D'INTENTION DE M.....le..... à.....heure(s)

remise directe par fax par téléphone

NOM * : FONCTION : SERVICE :

A.....le.....Signature :

N°.....

* (Personne ayant réceptionné l'intention orale ou écrite).

ANNEXE 6 : RÉSULTATS DES ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES À LA SNCF EN 2006

Totaux CE nationaux - CE - 2006

REGION	CGT	CFDT	CGT-FO	CFTC	SUD RAIL	UNSA	CFE CGC	FGAAC
PARIS SAINT-LAZARE	41,75%	9,52%	4,24%	2,51%	25,72%	10,41%	1,59%	4,26%
ROUEN	44,85%	8,94%	9,04%	5,04%	19,33%	9,74%	0,27%	2,81%
PARIS RIVE GAUCHE	43,68%	11,87%	8,06%	6,41%	14,15%	11,68%	0,84%	3,32%
RENNES	45,24%	31,70%	4,33%	2,97%	4,96%	7,59%	0,00%	3,20%
NANTES	42,67%	14,18%	5,95%	2,45%	19,61%	13,20%	0,34%	1,12%
BORDEAUX	52,94%	8,70%	3,46%	6,16%	12,76%	12,77%	0,73%	2,47%
LIMOGES	53,19%	7,00%	14,59%	2,05%	5,76%	15,43%	0,00%	1,98%
TOURS	39,31%	18,48%	5,00%	4,86%	11,08%	15,83%	2,10%	3,32%
TOULOUSE	52,56%	5,19%	4,19%	8,21%	15,87%	12,10%	0,00%	1,87%
PARIS-EST	33,42%	15,36%	8,63%	3,16%	16,03%	17,83%	1,38%	4,17%
REIMS	46,80%	6,05%	3,94%	8,30%	16,36%	15,10%	0,00%	3,45%
METZ-NANCY	35,84%	9,04%	2,41%	16,78%	16,56%	15,17%	0,83%	3,38%
STRASBOURG	27,32%	14,61%	3,24%	28,78%	8,91%	12,81%	1,29%	3,06%
PARIS-NORD	32,11%	12,24%	22,91%	4,05%	8,26%	14,59%	1,36%	4,48%
LILLE	39,45%	6,47%	5,30%	9,09%	20,37%	13,79%	0,43%	5,11%
AMIENS	29,17%	4,38%	9,67%	9,60%	19,07%	21,21%	1,77%	5,12%
PARIS-SUD-EST	39,62%	3,97%	3,90%	6,21%	29,23%	13,12%	0,30%	3,65%
DIJON	39,00%	18,36%	4,48%	7,55%	8,00%	18,56%	0,37%	3,68%
LYON	32,65%	10,36%	7,34%	17,67%	15,48%	13,78%	1,12%	1,59%
CLERMONT-FERRAND	37,97%	12,65%	3,16%	4,46%	26,20%	13,05%	0,42%	2,09%
CHAMBERY	40,57%	11,70%	3,98%	2,09%	16,54%	20,63%	1,15%	3,33%
MARSEILLE	52,05%	7,22%	8,17%	6,48%	11,64%	9,80%	1,93%	2,71%
MONTPELLIER	51,81%	3,40%	5,98%	3,26%	10,96%	19,95%	0,93%	3,71%
DIRECTIONS TRANSVERSES	26,51%	26,27%	7,40%	17,07%	5,94%	11,44%	5,36%	0,00%
GERANT DE L'INFRASTRUCTURE	15,82%	14,89%	6,70%	9,18%	12,03%	37,09%	4,29%	0,00%
CLIENTELES	26,50%	31,83%	1,93%	12,99%	4,17%	22,58%	0,00%	0,00%
TOTAL NATIONAL	40,14%	11,58%	6,62%	8,14%	14,97%	14,48%	1,02%	3,04%

1er OS%

2eme OS%

3eme OS%

RESULTATS DES ELECTIONS PROFESSIONNELLES

2006

Election DP Titulaires

R1 : Répartition des sièges et des voix par région

Scrutin du jeudi 20 avril 2006



DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

NATIONAL

Version du 24/04/2006 14:30:33

Région	NOMBRE DE SIÈGES	NOMBRE D'INSCRITS	NOMBRE DE VOTES	NOMBRE DE VOTES VALABLES	CGT		CFDT		CGT-FO		CFTC		SUD-Rail		UNSA		CFE-CGC		FGAOC		SNCS		DIVERS			
					SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX
24	88	3 786	3 125	2 943	31	947	1	89	6	283	6	227	14	974	25	643	1	23	3	138						
43	178	9 642	7 773	7 450	125	4 286	7	438	2	277	3	410	13	847	23	978	1	43	4	173						
43	145	5 820	4 587	4 388	74	1 935	11	514	2	179		39	24	742	29	920	1	25	4	131						
57	100	4 682	3 887	3 683	48	1 546	6	417	1	97	1	112	25	926	16	482	1	9	2	84						
56	137	6 819	5 270	5 022	70	2 132	20	854	3	167	5	371	7	369	28	833	3	3	4	173						
55	184	10 060	8 211	7 869	92	3 285	5	424	3	383	10	649	46	1 858	27	1 084	35	11	371							
23	81	3 298	2 810	2 654	55	1 562	3	100	7	397		31	1	113	14	398			1	53						
44	182	9 774	7 846	7 545	76	2 745	9	545	8	585	33	1 321	23	1 083	29	1 126	43	2	116							
54	175	8 898	7 172	6 806	122	3 965	6	308	9	508	5	427	13	739	16	702	1	82	3	175						
56	172	8 005	6 712	6 441	79	2 421	11	473	124	27	1 230	23	1 041	27	975	25	5	203								
12	109	5 207	4 458	4 342	70	2 331		105	4	281	1	117	7	414	24	889	22	3	174							

RESULTATS DES ELECTIONS PROFESSIONNELLES 2006
Election DP Titulaires

Scrutin du jeudi 20 avril 2006

R1 : Répartition des sièges et des voix par région



DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

Région	NOMBRE DE SIÈGES	NOMBRE D'INSCRITS	NOMBRE DE VOTANTS	NOMBRE DE VOIX VALABLES	CGT		CFDT		CGFO		CFTC		SUD-Rail		UNSA		CFE-CGC		FGAAC		SNCS		DIVERS			
					SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX
NATIONAL																										
REGION DE NANTES	103	5 254	4 452	4 229	52	1 917	13	500	2	233	59	19	895	16	584	16	1	55	0,97%	1,30%	0,38%	0,97%	1,30%			
REGION DE PARIS RIVE CALVAIRE	182	11 251	7 650	7 576	103	3 624	18	763	13	695	6	365	25	1 115	22	829	14	5	242	0,18%	2,66%	3,19%				
REGION DE PARIS	112	6 473	4 675	4 500	57	2 026	7	339	2	205		55	27	1 206	15	489	6	4	172	0,18%	3,57%	3,82%				
REGION DE PARIS-EST	130	6 881	4 881	4 832	50	1 616	19	704	10	425	85	18	734	29	895	40	5	183	0,85%	3,85%	3,91%					
REGION DE PARIS-NORD	201	10 342	7 272	7 021	82	2 469	20	853	48	1 537	1	154	12	529	30	965	42	8	312	0,65%	3,88%	4,44%				
REGION DE PARIS-SUD-EST	182	9 686	7 247	6 993	87	3 007	1	130	4	248	6	385	57	2 031	23	840	7	4	244	0,10%	2,20%	3,49%				
REGION DE REIMS	88	3 862	2 846	2 785	50	1 391	2	107	1	97	6	233	13	461	14	405										
REGION DE RENNES	88	4 205	3 605	3 481	48	1 727	30	1 053	1	140	77	1	128	6	248											
REGION DE ROUEN	128	6 278	5 028	4 780	85	2 402	4	916	10	500	55	21	851	13	424	6	3	126	0,13%	2,21%	2,64%					
REGION DE STRASBOURG	119	6 339	5 016	4 842	35	1 433	17	671	2	135	39	1 400	7	397	15	592	61	4	153	1,28%	3,36%	3,18%				
REGION DE TOULOUSE	105	5 025	4 084	3 832	71	2 210	1	148	1	154	5	341	12	564	14	442										

RESULTATS DES ELECTIONS PROFESSIONNELLES
Election DP Titulaires
R1 : Répartition des sièges et des voix par région

2006

Scrutin du jeudi 20 avril 2006



DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

Version du 24/04/2006 14:30:33

Région	NOMBRE DE SIÈGES	NOMBRE D'INSCRITS	NOMBRE DE VOTANTS	NOMBRE DE VOIX VALABLES	CGT		CFDT		CGT-FO		CFTC		SUP-Rail		UNSA		CFECCG		FGMAG		SINCS		DIVERS	
					SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %	SIÈGES %	VOIX %
NATIONAL	132	5751	4519	4301	67	1865	23	787	4	203	2	159	10	383	20	671	1	49	5	144				
REGION DE TOURS	46	78,58%	74,79%	44,28%	17,42%	18,30%	3,03%	4,72%	1,52%	3,70%	7,55%	8,90%	15,15%	15,60%	0,75%	1,14%	3,79%	3,55%						
CAISSES PREVOYANCE	9	1005	792	750	5	365	1	84	2	146		31		56	1	66								
DIRECTION DE L'INFRASTRUC.	12	1523	936	903	2	155	2	125		4	1	104	3	176	4	281		48						
DIRECTION DE L'INFRASTRUC.	70	1853	889	959	4	188	1	155	1	120		67		69	6	360		5,32%						
DIRECTION DES ACHATS	7	446	366	354	2	72	2	127			3	113		6		33		3						
DIRECTION DU FRET	9	920	678	646	5	217	2	137	22	73		73	22	2	175		8,32%							
DIRECTION ECONOMIE ET FINANCES	64	1074	783	776	3	194	4	256	43	54		3	176	14	52		41							
DIRECTION MATERIEL ET LOGICIEL	71	1224	890	830	3	182	3	281			1	78	24	3	265		5,28%							
DIRECTION RESSOURCE HUMAINES	8	565	368	347	2	32	4	160	6	1	33		15	1	69		33							
DIRECTION V.F.E	75	2522	1866	1809	7	570	7	587	41	1	229		73	2	309		8,22%							
ENS AUTRES ORG DE	61	1268	900	775	2	133	3	149	35	3	194		41	1	64		0,09%							
ENS AUTRES ORG DE	61	1268	900	775	2	133	3	149	35	3	194		41	1	64		0,09%							



RESULTATS DES ELECTIONS PROFESSIONNELLES

2006

Election DP Titulaires

Scrutin du jeudi 20 avril 2006

R1 : Répartition des sièges et des voix par région

DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

NATIONAL

Version du 24/04/2006 14:30:33

Région	NOMBRE SIÈGES		NOMBRE VOTANTS		NOMBRE VALABLES		CGT		CFDT		CGT-FO		CFTC		SUD-Rail		UNSA		CFE-CSC		FGAAC		SNCS		DIVERS			
	INSCRITS	%	1436	%	1436	%	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX	SIÈGES	VOIX		
PERS.SOCIAU X ET	12	2,87%	1488	57,19%	1436	55,94%	4	281	1	220	61	21	1,40%	21	1,40%	1	151	3	327	17	1,19%					3	348	
JURIDIQUES	98	22,13%	1192	46,31%	1192	45,90%	33	2026	8	333%	8,33%	8,33%	15,32%	8,33%	1,40%	8,33%	10,52%	25,00%	22,77%							25,00%	24,23%	
TOTAL GENERAL	320	172,16%	133,43%	137,60%	137,60%	74,31%	1,670	55,32%	364	12,87%	146	8,37%	189	9,32%	422	18,61%	489	16,74%	7	0,52%	788	3,03%	88	2,89%	3	348	0,05%	0,27%