

## ÉCONOMIE • TRANSPORTS

# A la SNCF, un mouvement social menace les trains du pont du 8-Mai

Vendredi 11 avril, la CGT a annoncé rejoindre le mouvement de grève lancé par SUD-Rail et un collectif de contrôleurs.

Par Jonathan Parienté

Publié le 12 avril 2025 à 14h00, modifié le 14 avril 2025 à 11h08 · Lecture 4 min.

Article réservé aux abonnés



En gare de Modane (Savoie), le 31 mars 2025. JEAN-PHILIPPE KSIAZEK/AFP

Le doute planait depuis plusieurs jours : la CGT allait-elle se joindre d'une manière ou d'une autre au mouvement de grève des conducteurs et des contrôleurs (les agents du service commercial trains, ASCT) ? Vendredi 11 avril, tard dans la soirée, le premier syndicat de la SNCF a diffusé un tract appelant les cheminots à cesser le travail dès le 5 mai, en amont du mouvement prévu du 7 au 11 mai à l'appel de SUD-Rail. Ce dernier, troisième syndicat de l'entreprise a « coconstruit », selon ses termes, ce mouvement avec le Collectif national ASCT (CNA), un groupe informel de contrôleurs, qui s'est fédéré

sur Facebook et a été à l'origine de grèves en 2022 et en 2024.

Les revendications sont de deux ordres. Les syndicats et le CNA déplorent les modifications de dernière minute des horaires des contrôleurs. « *On décale les plannings de gens qui sont déjà en horaires très décalés. On chamboule des vies déjà chamboulées* », regrette Fabien Villedieu, secrétaire fédéral de SUD-Rail. Et ils demandent une augmentation de 100 euros par mois de la prime de travail des contrôleurs – tout comme les conducteurs, mobilisés pour une augmentation de leur prime de traction.

Bien que peu nombreux par rapport à la masse des salariés du groupe SNCF (9 800, sur un total de 290 000), un mouvement un tant soit peu suivi dans leurs rangs peut perturber sensiblement le trafic. Mais, tout-puissants qu'ils sont, ils ne peuvent déposer de préavis de grève sans être épaulés par un syndicat représentatif. « *L'exercice du droit de grève est très différent à la SNCF en comparaison avec le privé. Le mouvement doit être "coiffé" par une organisation syndicale, ce qu'a accepté SUD-Rail* », rappelle Stéphanie Matteudi-Lecocq, docteure en droit et autrice de l'ouvrage *Les syndicats peuvent-ils mourir ?* (Rue de Seine, 2022).

**Lire aussi | [Grève de la SNCF : SUD-Rail dépose un préavis de grève couvrant les vacances scolaires et les jours fériés du printemps pour les contrôleurs](#)**

La CGT, qui n'a pas souhaité répondre au *Monde*, a finalement organisé son propre mouvement. La CFDT et l'UNSA, elles, n'appellent pas pour l'heure à la grève, sans toutefois dédouaner la direction de SNCF Voyageurs, la filiale du groupe qui fait rouler les trains. « *Si elle traitait en amont les demandes des salariés, on ne verrait pas ces tensions et cette conflictualité monter* », déplore Thomas Cavel, secrétaire général de la CFDT-Cheminots.

## « Vision très corporatiste »

Difficile de sonder des troupes qui s'organisent sur un groupe de discussion privé et dont le ou les meneurs ne sont pas protégés par le droit syndical – le « responsable » du CNA n'a pas répondu à nos sollicitations. L'étendue des perturbations dépendra de la capacité de la direction à satisfaire les demandes des contrôleurs... et de celle des syndicats à convaincre les contrôleurs du CNA – « *apolitique et asyndical* » – à regagner leurs trains si un accord est conclu.

Newsletter abonnés

« La lettre des idées »

Votre rendez-vous avec la vie intellectuelle

[S'inscrire](#)

Le PDG de la maison mère, Jean-Pierre Farandou, a présidé, au cours de la semaine du 7 avril, plusieurs tables rondes avec les syndicats, à l'exception de SUD-Rail, qui n'a pas souhaité y participer. De l'avis de plusieurs connaisseurs de la maison, l'ambition de la direction était d'isoler SUD-Rail, en donnant des gages à la CGT, l'UNSA et la CFDT étant a priori moins enclines à rejoindre le conflit.

Dans un courrier envoyé aux syndicats, que le *Monde* a pu consulter, M. Farandou, « *partisan résolu d'un dialogue social responsable* », dresse la liste de ses engagements pour « *éviter un conflit dont personne ne sortirait gagnant* ». Plusieurs discussions sont prévues sur l'indemnisation des « *modifications de commande* » (des changements de planning dans le jargon), sur la formation, la pénibilité ou les rémunérations, citant explicitement les primes de traction, dont la revalorisation figure en tête des revendications des conducteurs.

La question salariale, écrit M. Farandou, est renvoyée aux négociations annuelles obligatoires pour 2026. Entre les lignes, il faut comprendre que la direction n'entend pas céder sur les demandes pécuniaires, car elle estime être déjà allée assez loin sur les revalorisations des salaires. Les directions du groupe et de la filiale SNCF Voyageurs ne cessent de rappeler que les cheminots ont été augmentés au-delà de l'inflation, et que cet effort salarial, consenti entre 2022 et 2024, a « *bénéficié aux chefs de bord comme à tous les salariés* ».

**Lire aussi |**

[La SNCF débute des négociations salariales sur fond de grève](#)

En clair, on ne négocie pas avec une corporation, encore moins avec un collectif informel. Ce qui fait (au moins) un point d'accord entre les syndicats réformistes et la direction. « *On recherche des solutions spécifiques pour les métiers concernés mais aussi pour tous les autres, dans l'unité sociale* », explique M. Cavel. « *Le CNA a une vision très corporatiste, peu compatible avec la tradition d'une famille cheminote unie et solidaire. Ce n'est pas la conception du dialogue social et la vision du syndicalisme que défend l'UNSA-Ferroviaire, nous ne rentrerons pas dans ce jeu-là* », ajoute Olivier Armand, le secrétaire fédéral de l'UNSA-Ferroviaire. Dans son tract appelant à la grève, la CGT considère, elle, que « *les revendications spécifiques à chaque métier bousculent la direction et ceux qui n'ont pas intérêt à voir gagner les cheminots* ».

## Filialisation de l'entreprise historique

Le CNA a émergé dans une organisation sociale largement chamboulée, notamment par la disparition des comités d'entreprise, remplacés par les comités sociaux et économiques, moins dotés, plus éloignés des lieux de travail, à la suite des ordonnances Macron de 2017. Avant cela, en 2008, la loi sur la représentativité avait exclu les petites organisations syndicales de la table des négociations, au profit des grandes centrales. « *Il y avait des syndicats catégoriels qui défendaient des métiers spécifiques. Ils ont été absorbés et se sont éteints* », rappelle M<sup>me</sup> Matteudi-Lecocq.

La disparition de ce maillage serré a laissé le champ libre à ce genre de collectif. Et ce, alors qu'un autre mouvement commençait : la filialisation de l'entreprise historique. Depuis 2020, la SNCF est scindée en plusieurs sociétés anonymes, elles-mêmes divisées en une myriade de filiales. Une dynamique qui s'accélère : la SNCF répond aux appels d'offres pour les lignes ouvertes à la concurrence à travers des filiales ad hoc, créées pour l'occasion, au grand dam de tous les syndicats, qui voient, impuissants, l'unité de l'entreprise s'étioler.

Ce conflit intervient dans un moment sensible pour la SNCF, qui doit changer de tête dans les prochaines semaines. La mobilisation en gestation est une manière de mettre la pression sur celui ou celle qui succédera à M. Farandou. Cet oiseau rare recherché l'Etat actionnaire devra poursuivre sur la lancée d'un dirigeant qui a amorcé une transformation majeure de l'entreprise historique tout en dégageant des bénéfices. « *La SNCF a fait des bénéfices qui feraient pâlir tous nos concurrents européens. C'est un pognon de dingue qui ne profite pas aux salariés* », blâme M. Villedieu pour expliquer la mobilisation.

**Lire aussi |**

[La SNCF dégage des bénéfices pour la quatrième année d'affilée](#)

## Jonathan Parienté

## Le Monde Ateliers

Découvrir

### La Nuit de la Géopolitique

Comprendre les  
bouleversements en cours.

### Cours du soir

La nuance mode d'emploi  
Saison 2