

Le logiciel qui fait boguer les cheminots

En région parisienne, on ne compte plus le nombre de trains annulés faute de conducteurs. La mise en place d'un logiciel privé de gestion du personnel devait permettre de compenser le manque d'effectifs. Non seulement les usagers ne constatent aucune amélioration, mais les cheminots voient leurs conditions de travail se détériorer — ce qui les pousse à la démission. Une spirale infernale.

par [Selim Derkaoui](#)



0

[Le logiciel qui fait boguer les cheminots](#)





Ils n'avaient pas besoin de ça, les cheminots. Depuis quelques années, le manque d'embauches avait déjà sérieusement dégradé leurs conditions de travail. Mais avec la mise en place d'Orion, un logiciel de gestion du personnel, la situation s'est encore détériorée. *« C'est toujours la veille pour le lendemain que mes heures et lieux sont calés, et parfois même quelques heures avant. Ma vie avec un enfant à charge est devenue ingérable. Et cela a empiré avec Orion ! »*, témoigne Mme Nathalie T., conductrice de RER, qui préfère rester anonyme.

Ce logiciel de programmation des journées de service des conducteurs est expérimenté sur le Transilien (trains et RER d'Île-de-France) de la gare de Paris Saint-Lazare depuis juin 2021. Avant, la tâche était entièrement dévolue aux agents gestionnaires de moyens (les « GM »), chargés de répartir le travail. Désormais, Orion « rationalise » le processus. La plate-forme peut changer la veille pour le lendemain, voire quelques heures avant, les horaires de l'ensemble des conducteurs. Ainsi Mme T., qui habite à une heure de son lieu de travail, peut apprendre, juste avant de se coucher, qu'au lieu de commencer à 5 heures du matin, ce sera à 3 heures 30. Elle prévoit de

terminer sa journée à Cergy (Val-d'Oise) ? Finalement, ce sera à Mantes-la-Jolie (Yvelines). « *Nous devenons des numéros interchangeables* », s'alerte le syndicaliste Sud Rail Nicolas Hémon, qui roule régulièrement sur la ligne J du Transilien (Paris Saint-Lazare à Ermont - Eaubonne, Gisors, Mantes-la-Jolie et Vernon - Giverny).

Les agents posent le sac

Auparavant, quand un conducteur rencontrait un problème personnel important, il allait voir un « GM », qui essayait d'en tenir compte. Plus difficile aujourd'hui : on ne discute pas avec un algorithme. De plus, les conducteurs pouvaient bénéficier de primes « traction » allant de 500 à 1 000 euros, calculées en fonction du nombre de voyages effectués, et d'autres liées aux heures de nuit ainsi qu'aux « découchés », c'est-à-dire au nombre de fois où le travail se termine ailleurs qu'à Saint-Lazare, obligeant à dormir sur place. « *Les méthodes de calcul du logiciel Orion visent des gains de temps et une réduction du nombre de voyages, et donc de nos primes* », déplore M. Hémon. Et ce alors que les salaires sont bloqués depuis huit ans et que la direction propose une hausse d'à peine 3 % pour couvrir l'inflation galopante en 2022. Faute d'effectifs suffisants, elle décide même, à la veille de l'été, de limiter les possibilités de partir en vacances en juillet-août. Les esprits s'échauffent, un vent de contestation souffle dans les dépôts. Les 13, 23 et 24 juin, des grèves sont organisées.

Puis, le 27 juin 2022, la programmation par Orion des jours travaillés tombe. La contestation grandit. Les 29 et 30 juin, les cheminots de Paris Saint-Lazare refusent de conduire leur train. Plus de 70 % de grévistes ! Ils décident ce qu'on appelle un « dépôt de sac », c'est-à-dire un débrayage intempestif et déterminé, sans la « déclaration individuelle d'intention » quarante-huit heures à l'avance, instaurée sous le président Nicolas Sarkozy. « *Le conducteur pose le sac au niveau du téléphone de quai le jour même, il appelle qui de droit — les collègues qui gèrent le trafic en opérationnelle —, et c'est fini !* », raconte le syndicaliste Sud Rail Rémi Vépierre. La direction évoque des « *grèves sauvages* », un « *mouvement illégal* » avec lequel il ne faudrait naturellement pas discuter (1).

« *Orion est la déclinaison à l'échelle de Transilien du logiciel Hastus, que la SNCF a acheté très cher à l'entreprise de transports canadienne Giro (2). Chaque activité, TGV, TER, Intercités, aura ainsi sa propre déclinaison d'Hastus à l'échelle nationale* », nous explique M. Vépierre. La direction de Transilien SNCF reste muette sur le coût et botte en touche, le verbe bien technocratique, sur les raisons du déploiement de ce logiciel souvent défectueux : « *Orion intègre plusieurs fonctionnalités-clés en un seul logiciel pour simplifier et unifier la gestion des matériels roulants et le planning des conducteurs. L'enjeu est de permettre une meilleure anticipation des éléments impactant les plans de transport (...). Avant d'être mis à disposition de chaque ligne, il a été testé depuis plusieurs mois sur une ligne pilote afin d'ajuster, corriger les premiers bugs et améliorer la prise en main par les équipes.* » Celles-ci apprécieront...

Pour les syndicats, ce logiciel test est surtout un moyen de flexibiliser davantage et de compenser le sous-effectif. La pénurie nationale se chiffrerait à environ 1 200 conducteurs, soit 10 % des personnels (3) — ce que conteste le président-directeur général de SNCF Voyageurs, M. Christophe Fanichet, tout en reconnaissant « *une tension qui obère le plan de transport (4)* ».

Non seulement la compagnie peine à recruter en raison des salaires et des conditions de travail, mais « *le nombre de démissions a augmenté de 40 % en 2019, alertait déjà en décembre 2020 le sénateur communiste du Nord Éric Bocquet. Du jamais-vu !* » Et pour cause : « *La direction de la*

SNCF propose aux cheminots tentés de partir vers le privé de démissionner et ainsi perdre leur statut, et d'être réembauchés sous un contrat de droit privé en échange d'une augmentation de salaire (5) », ajoutait-il.

Chaque conducteur doit suivre une formation d'un an. L'un d'entre eux nous raconte son quotidien, quand il enchaînait des allers-retours Paris-Tours toutes les trois semaines, il y a quelques années : huit heures par jour de travail sur place et trois de devoirs à la maison le soir, et l'on « *doit aussi sacrifier ses week-ends pour avoir une chance de réussir* ». Puis, quand on est embauché, on touche « *1 626 euros pour la première catégorie ; il faut donc compter sur les primes. Ça ne donne pas vraiment envie de sacrifier ses semaines ou ses week-ends* ».

Au lieu de s'attaquer à cela, la direction espérerait-elle gérer la pénurie grâce à Orion ? « *Il s'agit de deux sujets totalement différents*, assure M. Aymeric Anselin, responsable des relations avec la presse à Transilien SNCF. *La crise sanitaire, économique et sociale liée au Covid-19 a ralenti le recrutement et la formation de nos agents. Ce manque de conducteurs — une cinquantaine sur les 2 650 [affectés au Transilien] — peut amener certaines lignes à supprimer quelques trains en journée.* »

La direction lâche du lest

En ce début d'été 2022, les cheminots, eux, lient tous les problèmes et réclament la suppression du logiciel Orion, la connaissance du planning de travail au moins vingt et un jours à l'avance, des recrutements et une augmentation des salaires. Les « dépôts de sac » des conducteurs Paris Saint-Lazare se sont propagés aux conducteurs de Paris-Est le 4 juillet, suivis de ceux de Paris-Nord le lendemain. « Grève illégale » ou pas, la direction finit par lâcher du lest : accord obligatoire des agents pour toute modification de service, versement de primes dont le montant total avoisine les 1 000 euros et suspension des « protocoles congés » jusqu'en 2023.

Mais les problèmes de fond demeurent : le logiciel Orion reste en activité et risque d'être déployé à l'échelle nationale, les conditions de travail sont délétères et les effectifs manquent toujours cruellement. Selon UNSA-Ferroviaire, plus de 6 500 postes ont été supprimés entre 2018 et 2021 (6) et, selon la Confédération générale du travail (CGT), 20 000 en huit ans, soit 12,6 % des effectifs (7). Les conséquences ont été particulièrement visibles cet été : pannes, trains retardés ou annulés, défaillances d'installations de sécurité, accidents... Le tout sur fond d'ouverture à la concurrence, de sous-traitance, de développement coûteux des lignes à grande vitesse, de privatisations de TER et de suppression de dessertes locales. Un service public détricoté, en somme.

Selim Derkaoui

Journaliste.

(1) Sud Rail Paris Saint-Lazare, 30 juin 2022.

(2) « [La SNCF choisit Hastus pour son réseau ferroviaire Transilien en Île-de-France](#) », Giro, 28 février 2018.

(3) Franck Bouaziz, « [Trains supprimés faute de conducteurs : la SNCF cherche à pourvoir 1 200 postes](#) », *Libération*, Paris, 26 août 2022.

(4) Entretien à *Ville Rail & Transports*, Paris, 31 août 2022.

(5) [Question écrite n° 19509 de M. Éric Bocquet](#), *Journal officiel*, Sénat, 10 décembre 2020.

(6) « SNCF : Bilan social 2021. Et ça continue encore et encore... », UNSA-Ferroviaire, 6 mai 2022.

(7) « [SNCF : Réduire les effectifs n'est pas sans conséquences](#) », site de la CGT, 9 septembre 2022.