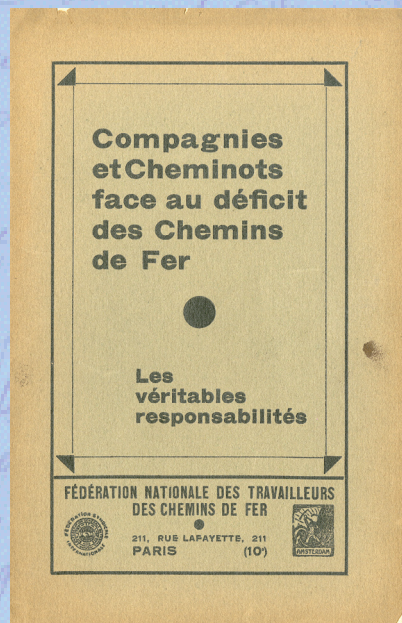


LES CAHIERS DE L'INSTITUT



Couverture et illustration extraite d'une brochure de la Fédération confédérée CGT des cheminots, Compagnies et cheminots face au déficit des Chemins de fer. Les véritables responsabilités, 1932, Imprimerie centrale de la Bourse, Paris, 35 p.



Affiche de Paul Colin - 1938

Il y a 30 ans, naissance d'une véritable entreprise publique

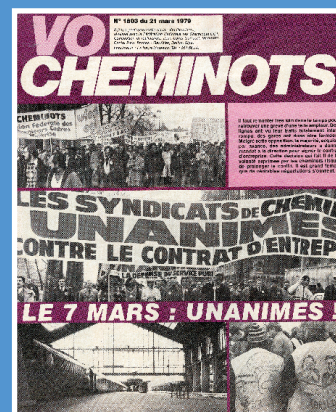
CAHIER N° 49
4^E Trimestre 2013



Couverture de La Tribune des cheminots de juillet-août 1981, n°581.



Couverture de La Tribune des cheminots de juin 1981, n°580.



Couverture de La Vie Ouvrière de mars 1979, n°1803.

Edito	page 3
Le temps des compagnies	page 4
Le rapport Guillaumat	page 8
Les luttes des cheminots	page 13
Autour de multiples réformes	page 17
L'orientation des transports intérieurs	page 28
Le cahier des charges et le contrat de plan	page 32
La loi de démocratisation du secteur public (DSP)	page 37
La création de nouvelles institutions	page 40
Conclusion	page 45

Les textes de ce document ont été rédigés par les membres du bureau de l'IHS :
Patrick Chamaret, Jean-Paul Lahouse, Georges Lanoue, Claude Marache,
Jany Moineau, Nicole Parutto, et Pierre Vincent.
Coordination Christiane Roulet avec la participation de Jean-Pierre Bonnet.
Documentation et archives Caroline Chalier.

Rédaction : IHS CGT Cheminots.
Conception et impression : PAO CGT fédération des cheminots.
Photos couverture et pages intérieures : IHS CGT Cheminots - Collection privée

263, rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tél. 01 49 88 61 26 - Fax 01 48 57 10 36 - ihs@cheminotcgt.fr
Les cahiers de l'Institut - ISSN : 2101-3721

édito

Une référence littéraire me vient à l'esprit pour introduire ce cahier de notre IHS, c'est le livre de J. Salomé « En amour, l'avenir vient de loin ». Ce titre a servi de thème aux 72^e journées de mémoire de l'Amicale Châteaubriant-Voves-Rouillé-Aincourt les 19 et 20 octobre 2013. Cette corrélation peut paraître étrange, mais que dire des relations qu'ont les cheminots avec leurs trains, leurs voies, leurs gares, leurs matériels sinon une affection profonde proche de l'amour.

Dans cette période où une toile d'araignée se bâtit autour de l'entreprise publique SNCF et donc autour des cheminots, il est essentiel de regarder avec acuité l'histoire du chemin de fer français pour s'engager efficacement dans l'élaboration de son devenir et éviter qu'il ne tombe sous l'emprise des choix libéraux.

Combien de cheminots, combien de citoyens, pensent, qu'au même titre que la Sécurité Sociale ou notre système de retraite par répartition, la SNCF, le statut des agents lié au service public national ont toujours existé et sont immuables.

Combien ignorent l'histoire des compagnies comme la bataille politique et syndicale menée pour obtenir la réunification en Société Anonyme détenue à 51% par l'Etat le 1^{er} janvier 1938.

Mieux encore, la génération de cheminots embauchée au début des années 1980, qui est aux portes de la retraite aujourd'hui, sait-elle que sans décision politique forte et sans le travail revendicatif de la CGT et les actions qu'elle a initiées, ils n'appartendraient pas à une entreprise publique nationale et ne seraient pas, pour nombre d'entre eux, dans la famille cheminote.

Alors, bien évidemment, comment s'étonner que ces lacunes soient plus grandes encore pour la jeune génération ?

Ce cahier relate de très belle manière, à travers une période judicieusement choisie, ce parcours chaotique mais ô combien passionnant de nos chemins de fer nationaux. Il est bon de rappeler la place et le rôle économique et social de ce formidable outil industriel dans les plus sombres moments de notre pays comme lors des temps plus heureux. Il est essentiel de découvrir que les velléités libérales ne sont pas des phénomènes nouveaux, même si la construction européenne sur des bases économiques et financières a exacerbé ces orientations.

Dans la période qui s'ouvre à nous avec des projets comme le 4^e paquet européen ou la réforme du système ferroviaire en France, il est surtout très utile de mesurer l'importance d'avoir une capacité d'intervention forte des cheminots construite sur de solides bases syndicales.

Comme vous le découvrirez en parcourant ce cahier, ces écrits n'ont pas qu'une valeur historique, ils sont indispensables au travail collectif sur nos orientations et repères revendicatifs mais aussi pour la construction des combats idéologiques et syndicaux à venir.

Je vous souhaite une bonne lecture et remercie chaleureusement le travail de recherche et d'écriture des membres du bureau de notre IHS fédéral.

Très fraternellement.

Gilbert Garrel - secrétaire général
de la Fédération CGT des cheminots



LE TEMPS DES

Si l'on veut connaître ce qu'il advient d'un Service public concédé au secteur privé, il est utile d'examiner l'histoire du réseau national des chemins de fer français durant ses 100 premières années, avant qu'en 1937 n'intervienne la «nationalisation».

Très rapidement l'autorité publique – une dizaine d'années après qu'elle ait accordé la première concession - perçoit l'intérêt croissant du nouveau mode de transport pour l'économie du pays. L'Etat doit-il construire et gérer les Chemins de fer ou en concéder la réalisation et la gestion au privé ? Les banquiers (Rothschild, Pereire...) qui ont flairé l'investissement juteux emportent, en 1838, l'assentiment de la Chambre pour le prolongement du système des concessions.

Cependant la contradiction majeure apparaît rapidement entre ce que veut l'intérêt national : un réseau cohérent, un service sûr, des tarifs autorisant un développement harmonieux de l'économie et ce que veulent les financeurs privés : une rentabilisation optimum de leurs investissements.

A plusieurs reprises, lors des pics conflictuels entre les pouvoirs publics et leurs concessionnaires, la question d'un rachat éventuel, voire d'un dessaisissement pur et simple des Compagnies est posée- en 1848, aux lendemains de la guerre de 1870 et de la Grande guerre - avec toujours plus d'acuité. Mais les 6 grandes Compagnies (PLM, Compagnies d'Orléans, du Midi, du Nord, de l'Est et de l'Ouest) qui se partagent le réseau national depuis 1858, disposent de solides appuis politiques et il ne se trouvera pas- jusqu'à 1937- de majorité pour mettre fin à la gestion privée.

L'impossible association

L'intervention de l'Etat devient rapidement incontournable pour assurer le déploiement et la pérennité du réseau national. Bon gré, mal gré, compromis après compromis, convention après convention, les «partenaires» obligés naviguent ensemble au prix d'affrontements continus : sur l'extension du réseau et les lignes non rentables, sur les tarifs, sur les investissements, sur la gestion du personnel, sur la sécurité... Au long d'un parcours chaotique, l'Etat impose un cahier des charges de plus en plus contraignant puis des outils de contrôle mais doit concéder, en échange, des compensations financières de plus en plus lourdes pour le Trésor (avances, prise en charge de lignes déficitaires, des lignes nouvelles, garantie aux actionnaires d'un intérêt de

4%). Les Conventions se succèdent : 1842, 1857-1859, conventions de 1883 qui transfèrent à la charge de l'Etat l'essentiel du redéploiement du réseau national prévu au Plan déposé en 1878 par Freycinet, ministre des Travaux publics.

Cependant un réseau de l'Etat se constitue par le rachat en 1878 de lignes déficitaires de l'Ouest et du Sud-Ouest, puis celui, en 1908, de la Compagnie de l'Ouest au bord de la faillite. Des organismes mixtes se mettent en place : le Conseil supérieur des communications et un Comité consultatif des Chemins de fer. La complexité des réglementations fait du droit ferroviaire un des chapitres les plus importants du droit français.

Une affaire d'Etat

Le déficit chronique des Compagnies réactive régulièrement le débat parlementaire sur le rachat. L'Etat accroît sa pression sur les Compagnies en matière de service, de sécurité, de réglementation et d'unification des tarifs, de planification des commandes de matériel. Mais les conventions de 1883 bloquent l'évolution du système ferroviaire dont la 1^{ère} guerre mondiale met en évidence les lacunes : en 1914, l'effort de standardisation et d'uniformisation nécessaire demandé par l'administration est loin d'être réalisé. En 1916, un sous-secrétariat aux Transports

est créé au sein du ministère des Travaux publics. En 1917 un rapport sur la réforme du régime des Chemins de fer pointe la nécessité d'assouplir et d'unifier leur exploitation d'une part, de les solidariser financièrement d'autre part. La nécessité de la sortie des conventions de 1883 et d'une refonte du système semble admise alors que pointe un nouveau mode de transport dont personne ne perçoit encore la dimension concurrentielle : le transport routier

COMPAGNIES...

Les Compagnies en sursis

Un nouveau régime des Chemins de fer ?

Alors que les socialistes et la CGT préconisent la nationalisation industrialisée de tous les réseaux de chemins de fer, Albert-André Claveille, ministre des Transports de Clémenceau, met en place, en 1919, un «Comité d'exploitation provisoire des grands réseaux» et propose aux Compagnies une convention unique qui les solidariserait financièrement par un «fonds commun» ; les tarifs seront unifiés et la construction de lignes nouvelles à la charge de l'ensemble des réseaux ; le régime du personnel sera uniformisé ; les dividendes des actionnaires dépendront des résultats de leur réseau. Un Conseil supérieur d'administration (12 représentants des réseaux, 6 de l'Etat et 6 du personnel), présidé par le ministre des Transports et placé sous le contrôle d'une Direction des Chemins de fer, coordonnera les réseaux et gèrera leurs intérêts communs.

Les Compagnies, tout en acceptant prudemment la solidarité, proposent des organismes dirigeants préservant leur domination : un Comité de direction, émanation exclusive de leurs dirigeants et un Comité supérieur des Chemins de fer dont la composition leur permettra de tirer aisément leur épingle du jeu face aux représentants de l'Etat et aux six élus du personnel dont elles concèdent la présence.

La Chambre «bleu horizon» et les Compagnies

Les élections de novembre 1919 donnent le pouvoir à une droite dure favorable aux Compagnies. En 1920, le projet présenté en mai par le nouveau ministre des Transports Le Troquer correspond en gros à leurs vœux. Seules survivent du projet Claveille la solidarité financière des réseaux et l'uniformisation du régime du personnel (statut publié le 15 septembre). Le seul contre-projet proposant une refonte radicale est présenté par le socialiste Léon Blum qui propose la reprise par l'Etat à partir du 1^{er} janvier 1921, de l'ensemble des réseaux sous forme de «nationalisation industrialisée», par un Office national des Chemins de fer administré par un Conseil central tripartite de 48 membres : 16 représentants des producteurs (agents désignés par la Fédération nationale des Cheminots, 16 représentants des consommateurs ou usagers, 16 représentants issus des Chambres patronales et

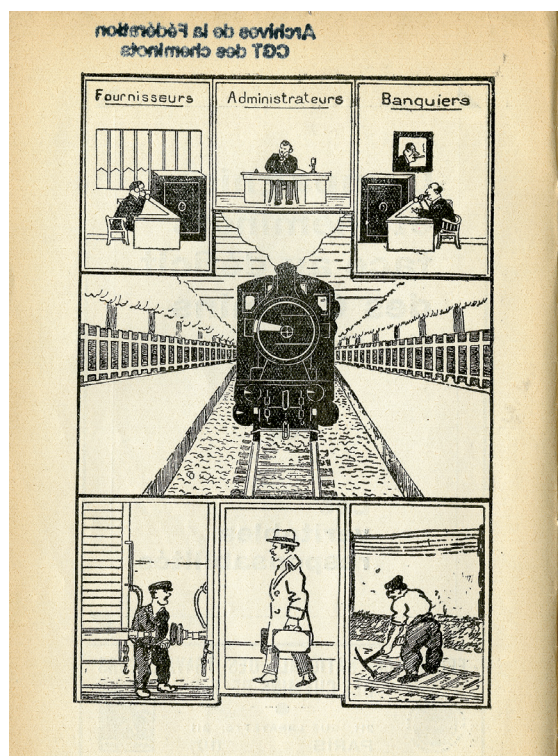
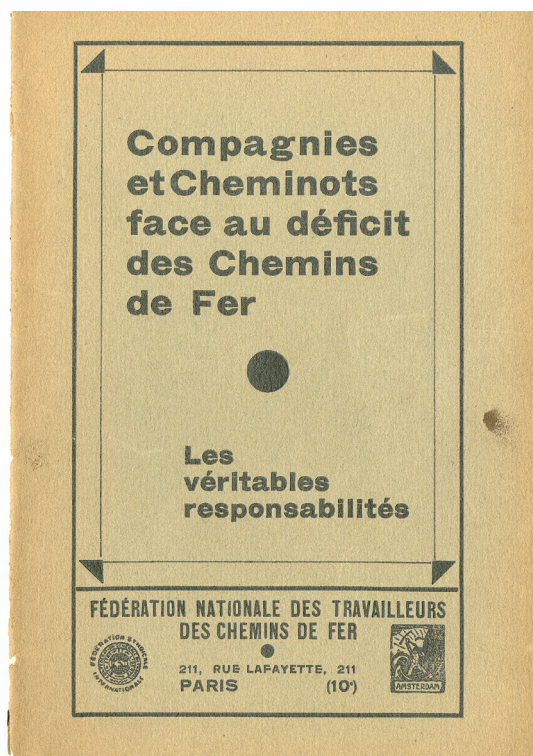
de la Fédération nationale des coopératives de consommation...). Il prévoit des conseils d'ouvriers et d'employés à tous les échelons techniques et administratifs. Le projet Blum est repoussé et les exigences des Compagnies prolongent les négociations sur le projet gouvernemental jusqu'à fin novembre, obligeant à proroger durant un an le régime provisoire.

La Convention de 1921

Enfin est promulguée, le 29 octobre 1921, la **loi approuvant la convention du 28 juin 1921** qui, mise en vigueur à partir du 31 décembre, se substituera aux conventions de 1883. Elle est censée régler le problème du déficit chronique des réseaux (le déficit global des réseaux représente alors 6,1% du budget de l'Etat et 21% de son déficit budgétaire) et unifier leur fonctionnement et leur gestion. Elle liquide le contentieux financier entre Etat et Compagnies par des concessions mutuelles, solidarise les résultats financiers des réseaux par un Fonds commun, prévoit des ajustements tarifaires automatiques (quoique soumis à l'approbation du ministère des transports) pour assurer l'équilibre de ce Fonds. Les clauses de rachat, quoique modifiées, restent dissuasives. Une prime d'intéressement, plafonnée, versée aux actionnaires, doit stimuler la bonne gestion des réseaux. Sont institués un Comité de Direction de 18 membres (3 par réseau + un représentant du ministre à titre consultatif) et un Conseil supérieur des Chemins de fer, organe consultatif, composé des 18 membres du Comité de direction, de 30 représentants des intérêts généraux de la nation et 12 représentants du personnel élus (2 par grand réseau).

Le replâtrage de 1933

La convention de 1921 était une construction irréaliste qui n'aurait pas tardé à montrer des failles que certains avaient d'ailleurs soulignées dès l'origine. La crise du trafic, la crise économique, la concurrence d'un transport routier soumis trop tardivement et partiellement aux contraintes de service public, mettent en évidence ses incohérences et son inefficacité. Le chapitre budgétaire de l'Etat consacré au chemin de fer ne cessant de s'alourdir, le débat sur le régime des chemins de fer est relancé à la Chambre. Daladier, ministre des Transports du Cartel des Gauches pose en 1932 le principe d'une fusion des Compa-



Couverture et illustration extraite d'une brochure de la Fédération confédérée CGT des cheminots, *Compagnies et cheminots face au déficit des Chemins de fer. Les véritables responsabilités*, 1932, Imprimerie centrale de la Bourse, Paris, 35 p.

gnies, le socialiste Jules Moch propose leur déchéance pour procéder, dans la suite du projet Blum de 1920, à la nationalisation industrialisée... La montagne accouche d'une souris : 2 avenants (1933 et 1934) à la convention, le premier accentuant l'intervention de l'Etat tout en allégeant le cahier des charges

des Compagnies dont certains services fusionnent ; le second donne un cadre à la coordination rail/route mais se contente de la renvoyer à des ententes entre transporteurs routiers et ferroviaires, le ministère des transports arbitrant en dernier ressort.

La refonte du régime des Chemins de fer

1936, le Front populaire... Son programme ne comporte que la nationalisation des industries d'armement ! C'est que ses partenaires sont très divisés sur la question de la nationalisation : si les dirigeants de la SFIO en promeuvent une certaine forme, les communistes sont réticents ; les radicaux, composante incontournable du gouvernement et le Sénat, ne veulent pas de nationalisation même « industrialisée ». Le principe d'une refonte totale des Chemins de fer est adopté mais c'est seulement en juillet-août 1937, alors que Blum a passé les commandes au radical Camille Chautemps, que l'affaire se conclut non pas tant par volonté politique qu'à cause de la situation critique des Compagnies.

Les négociations définitives sont menées au forcing du 2 au 31 août (la délégation des pleins pouvoirs financiers dont bénéficie Chautemps prend fin le 31 août) par Henri Queuille, ministre des Travaux publics, et René Mayer, vice-président de la Compagnie du Nord. Les Compagnies sont d'accord sur la constitution d'une Société nationale à laquelle elles participeraient à condition que les intérêts des actionnaires soient préservés mais elles défendent âprement leurs intérêts propres : domaine privé, montant de leur participation au capital de la nouvelle société, rémunération des emprunts qu'elles auraient à effectuer pour la nouvelle société... Au petit matin du 31 août l'accord est enfin réalisé.

Le décret-loi réorganisant le régime des chemins de fer et officialisant la Convention entre le ministère des Travaux publics et les Compagnies, créant une Société nationale fusionnant tous leurs actifs ferroviaires est publié au Journal officiel. Les Compagnies n'ont plus d'autorité réelle sur la gestion des chemins de fer, leurs représentants étant minoritaires dans le Conseil d'administration de la nouvelle SNCF. Les décrets approuvant les statuts et le cahier des charges seront publiés en décembre. Pierre Guinand, président de la Cour des Comptes, devient le premier président de la SNCF et Robert Le Besnerais, ancien directeur de la Compagnie du Nord, son directeur général.

La SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français), société anonyme d'économie mixte par actions, sera régie par le code du commerce. Les anciennes compagnies détiennent 49 % de son capital et l'Etat 51 %. L'Etat apporte à la corbeille le Réseau Alsace-Lorraine et le réseau de l'Etat, ses « participations historiques » à la construction des lignes et la couverture des insuffisances d'exploitation. Les actions des compagnies privées (rémunérées à 6%) comme celles de l'Etat, sont progressivement amortissables pendant 45 ans, soit jusqu'en 1982, date à laquelle la totalité du capital reviendra à l'Etat. Son conseil d'administration compte 33 membres (21 désignés par l'Etat, parmi lesquels est choisi son président, nommé par décret en

Conseil des ministres. Le Ministère des Transports et le Ministère des Finances sont également représentés.

La SNCF entrera en fonction à compter du 1^{er} janvier 1938. Elle se doit de rétablir un «équilibre financier intégral» dans un délai de 15 ans et dès 1938 d'assurer, «le petit équilibre» (équi-

libre des recettes et des dépenses d'exploitation), les charges des emprunts contractés à partir du 1^{er} janvier et le paiement des dividendes garantis... ce qu'elle ne pourra faire mais c'est maintenant l'affaire de la SNCF, pratiquement plus celle des Compagnies!

La Fédération des Cheminots et le régime des Chemins de fer

Les partis et syndicats ouvriers sont dès l'origine très attentifs à la propriété des industries-clés de la Nation. Leur «nationalisation», est évoquée dès 1879 au Congrès socialiste ouvrier pour leur «remise aux mains des travailleurs». La Chambre syndicale des ouvriers et employés des Chemins de fer prévoit en 1893, la suppression du monopole des Compagnies et leur reprise par l'Etat. Remise aux ouvriers, reprise par l'Etat ? On reste dans le flou.

L'Union sacrée inaugure, durant la première Guerre mondiale, une forme de collaboration entre le gouvernement et les réformateurs socialistes et syndicaux qui espèrent par ce moyen faire l'économie d'une révolution. Le concept de nationalisation «industrialisée» est le fruit de cette expérience nouvelle. Ses adeptes veulent faire triompher l'esprit de réforme dans le mouvement ouvrier. Marcel Bidegaray, secrétaire de la Fédération des Cheminots est de ceux-là et soutient totalement cette forme de nationalisation dans laquelle «l'intérêt général» se substitue au strict intérêt de classe.

Cette orientation est vivement débattue et combattue au sein de la CGT et de la Fédération. C'est un des symboles de la division entre réformistes et révolutionnaires qui va mener à la scission de 1922 : « Nous étions, nous, révolutionnaires, indécis sur les possibilités de nationaliser les Chemins de fer en dépossédant les plus puissants des capitalistes de leur gestion directe pour la remettre à l'Etat» (Pierre Semard) et encore : «*Nous y voyons (dans les nationalisations industrialisées) un accommodement avec l'Etat (...) qui n'est jamais neutre, entre les forces capitalistes et le prolétariat qui, dans la circonstance, ferait un marché de dupes...*» (Julien Racamond)

Pourtant il faut bien trouver une solution au problème du Rail aussi bien qu'à sa confrontation avec la route et la Fédération des cheminots, réunifiée en 1935, se prononce sur la réorganisation des transports qui «doit comporter la déchéance des grands capitalistes du Rail, appartenant à ces 200 familles qui dépouillent le pays». La nationalisation est admise comme une étape incontournable à cette dépossession. Le gouvernement de Front populaire étant missionné pour régler la question du régime des chemins de fer, la Fédération des Cheminots précise sa position dans la Tribune des cheminots du 27 mars 1937 : «*C'est la nationalisation et non l'étatisation qui a notre faveur (...). Avec celle-ci (la nationalisation) se trouve réalisée dans la direction et l'exploitation, l'expression organisée des forces sociales qui commandent la vie du pays parce qu'elle appelle à l'administration de l'Etat, les consommateurs et les usagers d'autre part, avec la représentation des voyageurs, expéditeurs ou destinataires et enfin les producteurs, par la représentation de la*

main d'œuvre et des techniciens...» Mais, en juillet 1937, la Fédération qui est consciente que la nationalisation qu'elle appelle de ses vœux ne sera pas la solution retenue demande qu'au moins la prochaine Société nationale des Chemins de fer unifie complètement les réseaux, supprime leurs Conseils d'administration et assure dans sa composition une large majorité aux représentants de l'Etat, des usagers de petite condition et du personnel pour lequel elle demande la participation d'au moins 6 délégués et le maintien de «*tous les intérêts matériels ou sociaux des travailleurs occupés des petits et grands réseaux*».

La convention de 1937 signée, la Fédération dénonce ses lacunes et regrette que le gouvernement n'ait pas mieux tenu compte de ses observations et de ses propositions. Pierre Semard, son secrétaire général, déclarera en 1938 : «*Nous n'avons pas eu d'illusions à la création de la SNCF. La nationalisation reste à réaliser. (...) La SNCF doit être considérée comme une étape dans la voie de la nationalisation et sa faillite serait un recul certain.*»



Cette affiche réalisée par Paul Colin en 1938 après la création de la Société Nationale Des Chemins De Fer Français a été rééditée pour l'exposition «Le rail c'est la vie» à la fête de l'Humanité les 8 et 9 septembre 1979 à la Courneuve. Imprimée par les travailleurs de Chaix en lutte.

LE RAPPORT GUILLAUMAT

En août 1937, la convention qui crée la SNCF prévoit également sa fin, au 31 décembre 1982.

En effet, à cette date, une composante disparaît du Conseil d'administration, celle des anciennes compagnies privées ferroviaires. Il restait 3 représentants dont l'un occupait une des 2 Vice-présidences.

Au 1^{er} janvier 1983 la forme de l'entreprise pour gérer le ferroviaire reste à définir.

Le contexte politique

L'arrivée de Valéry Giscard d'Estaing à la Présidence de la République en 1974, n'a pas été un bon signe pour la SNCF. Ses réticences à engager l'Etat financièrement dans les projets de développement de la Société Nationale lorsqu'il était ministre, avaient été une constante dans ses choix.

Le feu vert pour démarrer le TGV avait été donné sous la Présidence de Georges Pompidou. Ce fut d'ailleurs une de ses dernières décisions, obtenue grâce à l'entregent du directeur de l'industrie Jean Blancard.

L'arrivée de Raymond Barre à la tête du gouvernement « meilleur économiste de France » selon le Président de la République accentue le triomphe du libéralisme au sommet de l'Etat, le temps du gaullisme et des grandes initiatives industrielles nationales est terminé.

La genèse du rapport

Le Premier Ministre Raymond Barre le 11 mai 1977 lance une commission pour définir des orientations pour les transports terrestres, à l'horizon 1990, les travaux devant être rendus avant la fin 1977.

Cette commission est confiée à Pierre Guillaumat à l'époque président du Conseil de Sélection de l'Inspection Générale des Finances, plusieurs fois ministre notamment des Armées dans le gouvernement du général de Gaulle à la fin de la IV^e République. Il avait été également président d'Electricité de France et de la compagnie pétrolière ELF.

A noter parmi les autres membres de la Commission, 9 au total, 2 spécialistes « en économie » Christian Stoffaes et Sylvain Wickham, officiant tous les deux dans ce haut lieu du libéralisme qu'est Paris-Dauphine. On trouvait également le secrétaire de la FNSEA, François Guillaume.

Aucune femme dans la Commission comme parmi les 61 personnalités consultées.

Ce rapport ne sera pas remis au Premier ministre en temps, mais le 8 février 1978.

Le rapport ne sera rendu public que plusieurs mois après cette date.

On peut considérer que la situation politique dans le pays l'explique.

Aux élections municipales du 23 mars 1977 la gauche est majoritaire avec 51,5 % des voix, c'est l'époque du programme commun porté par toute la gauche.

Mais, il y a eu, le 23 septembre 1977 rupture dans cette union, les élections législatives du 19 mars 1978 reconduiront la majorité à droite.

Le contenu

Le rapport comporte 155 pages. Dans sa lettre de transmission au Premier Ministre, Pierre Guillaumat précise :

« L'échéance de 1982 fin de la concession de l'Etat à la SNCF est assez lointaine pour permettre d'étudier un remodelage de la Société Nationale »

Rien n'était indiqué à ce propos dans la lettre de mission du Premier ministre.

Le parti pris du texte est très clair, les orientations sont d'ordre libéral dans l'esprit de l'économie de marché. Le traité de Rome est évoqué ainsi que les notions de rentabilité, concurrence exacerbée, abandon des secteurs jugés pas ou peu rentables.

Dès lors, le secteur public n'est pas apprécié, il est jugé « réinventé », « inadapté », « trop général ».

Avec de tels critères, le chemin de fer est considéré en déclin. On ne pourra « éluder un nécessaire réexamen de la politique suivie par les pouvoirs publics ».

Parmi les remises en cause : le wagon isolé et les omnibus. Il faut réduire l'offre, un tiers de ligne est à fermer.

Si la récession du rail est inéluctable, il faut revoir le positionnement de l'Etat dans la gestion du ferroviaire. Il doit s'en suivre une distribution nouvelle des concessions de l'Etat, notamment avec les Régions.

Ainsi la SNCF de l'après 1982 sera éclatée, il est précisé :

« L'Etat renouvellerait la concession de 1982 seulement avec un service contracté »

« Pour les services périphériques, la maîtrise serait transférée à chaque établissement public régional ».

Les réactions

Les syndicats n'acceptent pas le rapport. La Tribune des cheminots d'août 1978 décortique en 3 pages très serrées le rapport Guillaumat.

Cela signifie que tous les syndiqués CGT, actifs comme retraités, ont à disposition les moyens d'information pour entrer dans l'action.

La pression des administrateurs CGT au sein du Conseil, conduira en octobre 1978 la direction à une expression critique sur le rapport bien que dans le même temps, elle travaille à des scénarios prenant en compte des propositions du rapport Guillaumat.

Nous reproduisons ici quelques extraits de l'avis exprimé par le Conseil d'administration le 9 octobre 1978 sur le rapport Guillaumat, lors d'une réunion de travail consacrée à ce sujet.

« Le rapport de la Commission (Guillaumat) appelle, de la part de la SNCF, de nombreuses observations, tant sur le fond que sur les détails des mesures proposées.

Mais certains points sont particulièrement importants pour l'avenir de l'entreprise et le fonctionnement des transports en France ; (...) A propos de l'alternative fondamentale : l'économie de marché ou la centralisation autoritaire, la SNCF dénonce une telle approche, théorique et manichéenne (qui) fausse les problèmes en les schématisant. (...) Poser la question en ces termes, conduit évidemment (...) à considérer comme souhaitable a priori pour les transports, l'économie de marché sous sa forme la plus libérale. (...) Les règles de fonctionnement du marché des transports ne doivent pas être élaborées en considération exclusive de la recherche du prix minimum du transport, mais dans un ensemble plus vaste intégrant le transport dans la politique économique et sociale du pays.

(...) La SNCF craint d'ailleurs que, dans l'esprit qui a présidé aux travaux de la Commission, la régression du fer ait été considérée comme une donnée inéluctable et aux conséquences acceptées. Or, la SNCF est persuadée qu'une telle évolution, qui au demeurant pèserait inévitablement sur les finances publiques, n'est pas économiquement souhaitable pour la collectivité ni inéluctable. Sur l'examen des transports terrestres, réduits dans le rapport Guillaumat aux seules liaisons interurbaines intérieures, la SNCF poursuit : Limiter le champ de l'analyse aux axes longs du territoire français néglige les nombreuses interactions entre ces diverses catégories de transports alors qu'il est indispensable d'assurer la cohérence des politiques qui leur sont appliquées.

(...) Il reste des questions essentielles auxquelles le rapport n'apporte pas de réponse satisfaisante. Et de citer par exemple le mécanisme concurrentiel (qui) cède le pas aux décisions de caractère public.

Suivent ses remarques sur quatre points fondamentaux du rapport : La prise en considération du problème de l'énergie est très insuffisante. (...) Le rapport insiste surtout sur les économies spécifiques à réaliser dans chaque mode. Cette démarche (...) ne devrait pas exclure (...) d'infléchir les répartitions de trafic vers les modes et systèmes les moins consommateurs d'énergie. Or, le chemin de fer, outre ses faibles consommations spécifiques, est le seul mode de transport qui présente l'avantage de pouvoir utiliser l'énergie électrique dont une part croissante sera produite à partir d'autres sources d'énergie primaire que le pétrole brut.

(...) Il convient d'insister sur le faible coût pour la Nation de la dépense en énergie des acheminements de nuit de voyageurs et de marchandises sur le réseau électrifié.

(...) Il convient d'exprimer des réserves vis-à-vis de la suggestion du rapport tendant à « diminuer la qualité de service en abaissant la fréquence des départs programmés. » (...) Il paraît nécessaire que la politique des transports de 1978 prenne en compte les risques de crise énergétique grave à partir de 1985.

(...) L'impact des effets externes est largement minimisé. (...) On doit apprécier la détérioration des conditions de sécurité sur la route qui résulterait d'un report supplémentaire de trafic du fer sur la route et que le rapport qualifie de « très marginale ». Est-il souhaitable d'envisager de porter sur les routes (...) un parc de poids lourds qui devrait croître de 30% (et qui) risqueraient de poser, dans les années à venir, des problèmes qui n'ont pas paru retenir l'attention de la Commission.

Le rapport n'attache pas une importance suffisante aux problèmes de sécurité, de nuisances, d'environnement, alors qu'il s'agit là, manifestement, d'exigences de plus en plus nettes de la collectivité nationale, qui justifieraient une politique volontariste des pouvoirs publics consistant à mettre au débit des modes de transport les coûts sociaux correspondants.

Et la note de la SNCF de suggérer que des mesures nouvelles devraient être prises par les pouvoirs publics pour favoriser le développement des techniques de transport combiné.

Un bon fonctionnement de la concurrence n'est pas assuré (...) Entre le chemin de fer et les autres modes de transport, des distorsions graves faussent profondément le marché des transports. Le rapport n'y attache pas une importance suffisante. La note développe longuement ces distorsions, notamment : Les inégalités majeures dans la formation des coûts (...) Les déséquilibres dans le jeu de la concurrence.

Elle fait aussi observer que les autres propositions du rapport ayant des conséquences sur la relativité des modes de transport, notamment en matière de conditions de travail, sont très insuffisantes et ne conduiraient pas à un bon équilibre concurrentiel. Les

mesures envisagées à l'égard du transport routier (présentent) un risque grave d'accroître le déséquilibre sur le marché du transport de marchandises et, par voie de conséquence, de détériorer encore la situation financière de la SNCF.

Sur le volet traitant de la réforme profonde de la tarification des infrastructures, (elle) n'est pas envisageable à court et moyen terme. Le rapport propose de remplacer le système de tarification au coût marginal social par celui de la tarification à l'équilibre budgétaire (...): La SNCF ne partage pas la conviction de la Commission sur les vertus d'un tel système. (...) En raison de leur importance primordiale pour la collectivité, les pouvoirs publics ne peuvent pas se désintéresser des conséquences des décisions relatives aux grandes infrastructures de transport. La SNCF estime indispensable que l'Etat conserve sa maîtrise sur les investissements correspondants et le pouvoir de décider s'ils doivent ou non être engagés.

(...) La SNCF estime que ses réserves profondes envers les principales conclusions du rapport Guillaumat devraient conduire les pouvoirs publics à approfondir les réflexions en cours avant de fixer des orientations engageant irréversiblement l'avenir sur des perspectives chargées d'aléas et de risques.

Après plusieurs étapes de la mobilisation, le point fort de l'action revendicative et unitaire sera la journée sans train du 7 mars 1979. La réaction du gouvernement est violente. Quatre jours plus tard le 11 mars 1979 Joël le Theule, le nouveau ministre des Transports annonce « que le Gouvernement approuve l'orientation générale, il se réserve le choix des moyens et du calendrier ».

Il concentre son attaque sur le service public, « un mythe qui fait partie de la sociologie française ».

Il critique l'identification entre service public et transport par fer, dès l'origine de la SNCF.

Pourtant le contrat d'entreprise Etat-SNCF 1979-1982 est classique, sans vraie influence du rapport Guillaumat.

La perspective des élections présidentielles n'est pas propice à poursuivre le débat autour du rapport Guillaumat, d'autant plus que l'opposition est forte et qu'elle se maintient.

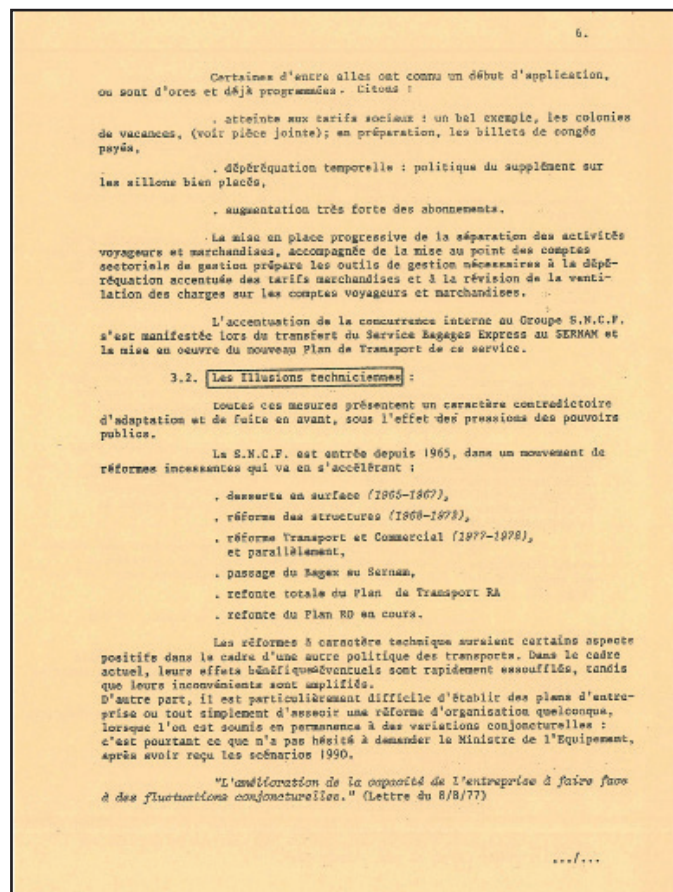
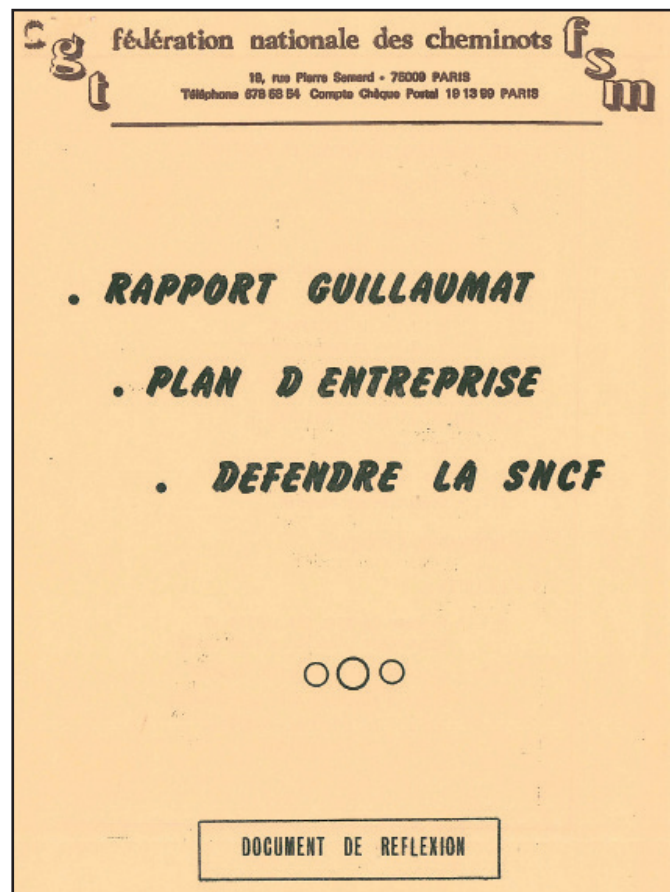
Le Ministre des Transports bifurque vers le ministère de la Défense ; son successeur qui va « durer longtemps » dans le

milieu des transports, Daniel Hoeffel, ne s'inscrira jamais dans ce genre de diatribe.

L'arrivée de la gauche au pouvoir en mai 1981 et la prise en charge du ministère des Transports par Charles Fiterman vont rendre caduques les orientations du rapport Guillaumat pour le remodelage de la SNCF. En insérant la structure de la SNCF dans une loi des transports intérieurs (LOTI), celle-ci se trouve protégée en tant que nationalisation.

Tout ne sera pas effacé pour autant. Par le canal des instances européennes, certaines propositions ultérieures ne dépareront pas le rapport Guillaumat.

Dans l'esprit des cheminots, le rapport Guillaumat demeurera la plus forte remise en cause de leur entreprise dans ses fondements mais aussi un temps parmi les plus intenses de la mobilisation et de l'action dans la corporation.



la tribune des cheminots

C.G.T.
F.S.M.

ORGANE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

ÉTÉ 1978
LES DOSSIERS
CHAUDS



● ACCORD SALARIAL

NON RÉGLÉS :

- revalorisation du métier de cheminot
- bas salaires
- des effectifs suffisants, des conditions de travail améliorées



● LE PLAN D'ENTREPRISE et le rapport GUILLAUMAT contre l'entreprise nationale



40^{ème} CONGRÈS

GRENOBLE 26 NOVEMBRE 1^{er} DECEMBRE 1978

**UN CONGRÈS
AUDACIEUX
NOVATEUR
ET CONQUÉRANT!**

la tribune

des cheminots

C.G.T.
F.S.M.

ORGANE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

« RENTRÉE » 78

sous le signe de l'austérité...

de la lutte contre la

MONTÉE

- DES PRIX
- DES IMPOTS
- DU CHOMAGE

PAS FATALE !

*Les travailleurs s'y opposent
par l'action dans l'union*

UN CONGRÈS AUDACIEUX
NOVATEUR
ET CONQUÉRANT!



40^{ème} CONGRÈS
GRENOBLE 26 NOVEMBRE 1^{er} DÉCEMBRE 1978



V.O. 1978 DU 11 AU 17 SEPTEMBRE 1978

SPÉCIAL

L'ALLOCATION DE RENTRÉE
DE G. SÉGUY

LES LUTTES DES CHEMINOTS

dans la période encadrant la création de l'EPIC-SNCF

La réflexion sur les luttes menées par les cheminots autour de la création de l'EPIC SNCF le 1^{er} janvier 1983 doit prendre en compte l'ensemble de la période 1978/1984.

C'est en effet en 1978 que la publication du rapport Guillaumat est officialisée, rapport d'orientation pour les transports terrestres, qui concerne en premier chef la SNCF. Par rapport aux mesures précédentes, l'esprit est le même mais il s'agit bien de passer à un stade supérieur. La place et le rôle même de la SNCF sont en cause. La fermeture d'un tiers des lignes ainsi que de 3000 à 4500 gares est préconisée. La récession du rail y est jugée inéluctable. « Le service public est inadapté aux conditions actuelles et devient un obstacle » : rarement les choses avaient été dites aussi crûment.

C.G.T. C.F.D.T. C.G.T./F.O. C.F.T.C. F.M.C. C.G.C. F.G.A.A.C.

MERCREDI 7 MARS 1979 : JOURNÉE SANS CHEMIN DE FER POURQUOI ?

Au moment où vous demandez des moyens de transport rapides et pratiques, confortables et réguliers, l'État impose à la SNCF un contrat d'entreprise l'empêchant d'offrir un service public de qualité : Attentes ! ... Trains bondés ! ... Peut-on encore l'accepter ? ...

- L'INSUFFISANCE DES MOYENS INTERDIRA À LA SNCF :
 - D'AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET D'AUGMENTER LE NOMBRE, LA QUALITÉ ET LA RÉGULARITÉ DES TRAINS.
- ENCOURAGÉE PAR LES POUVOIRS PUBLICS, LA DIRECTION DE LA SNCF ENVISAGE, DÉJÀ, DE SURTAXER LES BILLETS AUX PÉRIODES DE POINTE.

Les Pouvoirs Publics et la presse ont affirmé que le contrat d'entreprise donnerait la « liberté » à la SNCF.

EN RÉALITÉ, IL S'AGIT DE LA LIBERTÉ DE FERMER DES LIGNES, DES GARES, DE SUPPRIMER DES TRAINS ET DES ARRÊTS, DE LA LIBERTÉ DE MULTIPLIER LES TRAINS À SUPPLÉMENTS ...

CE SERAIT DONC LA MORT DU SERVICE PUBLIC

USAGERS DU CHEMIN DE FER, COMME VOUS, LES CHEMINOTS VEULENT UNE SNCF AU SERVICE DE LA COLLECTIVITÉ NATIONALE.

**C'EST POURQUOI, LES CHEMINOTS CESSERONT LE TRAVAIL
DU MARDI 6 MARS À 20 HEURES AU JEUDI 8 MARS À 6 HEURES.**

CETTE LUTTE EST AUSSI LA VÔTRE, SOUTENEZ LA !

Imprimerie spéciale de la Fédération des Cheminots - Paris - 27.2.79.

Rentabilité et éclatement de l'entreprise

En fait, démanteler la SNCF apparaît comme un préalable pour mettre tout le secteur des transports terrestres au service des objectifs des grands groupes financiers privés. Le moment choisi n'est pas un hasard. La lettre de transmission du rapport au Premier ministre (Raymond Barre) évoque explicitement la fin de la concession qui lie l'Etat et la SNCF le 31 décembre 1982. Cette lettre développe l'idée qu'il conviendra d'ici-là de développer les créneaux rentables mais aussi de préluder à un éclatement de l'entreprise qui se réaliserait ainsi plus aisément au 1^{er} janvier 1983.

Le statut du personnel se trouvait du même coup remis en question et directement menacé.

La Fédération CGT des cheminots entreprit donc des actions à plusieurs niveaux contre les orientations du rapport Guillaumat.

Au sein du Conseil d'administration de la SNCF, la pression exercée par les administrateurs CGT obligea la direction à s'exprimer de façon critique en octobre 1978, tout en participant dans le même temps à l'étude d'une possible application de la politique conseillée par le gouvernement.

L'unité réalisée entre les 7 organisations syndicales de cheminots, élaborant un dossier commun sur les transports, condamnant le « libéralisme » et reprenant nombre de propositions de la CGT permit le développement de l'action. Le point d'orgue de celle-ci sera le succès de la « journée sans trains » du 7 mars 1979.

Tract pour la journée sans train du 7 mars 1979

Toujours au cours de cette même année, le Président Giscard d'Estaing n'avait pas hésité à mettre les cheminots en accusation à propos du déficit persistant et de l'endettement de la SNCF à l'égard de l'Etat. Le procédé n'était pas seulement indécent ; il masquait le fait que cette situation était entretenue à dessin afin d'user de l'échéance du 31 décembre 1982 pour présenter un bilan chiffré donnant des arguments en vue de la remise en cause de la nationalisation, lors de l'élaboration des statuts destinés à remplacer la convention de 1937. Ce terme juridique inéluctable pouvait servir les calculs de la droite au pouvoir. C'est dire toute l'importance que revêtait l'élection présidentielle de 1981. La possibilité d'un changement du contexte politique pouvant être décisive dans les destinées de la SNCF et dans les conditions de travail et d'existence des cheminots.

Consciente de cela, la Fédération CGT accentue la mobilisation des cheminots et on assiste à une intensification des luttes.

- 13 octobre 1980 : après un meeting gare de l'Est, un « bus » acquis par la fédération va parcourir tout le pays pour sensibiliser la population aux luttes des cheminots et aussi pour renforcer l'organisation. L'arrivée à la fin de ce parcours a lieu en gare d'Austerlitz en mars 1981.

- 13 et 14 novembre 1980 : adresse aux usagers de la SNCF sur la défense de « leur » service public.
- 20 et 21 novembre : action pour les personnels auxiliaires et contractuels.
- 10 mars 1981 : rassemblement national impressionnant des retraités à Paris.
- 26 mars 1981 : arrêt de travail sur quatre thèmes : le statut, les salaires, les libertés, le service public.

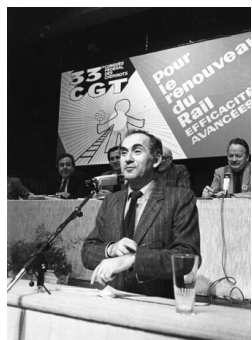
Le 10 mai 1981, François Mitterrand, candidat de la gauche unie est élu Président de la République. Les élections législatives de juin 1981 accentuent l'ampleur de la victoire de la gauche.

Durant toute cette période électorale, la fédération a montré clairement son engagement sur le terrain.

A l'issue de ces scrutins elle a sensibilisé les cheminots sur le fait qu'ils pouvaient désormais, certes, espérer mieux mais à condition de se montrer vigilants, de compter d'abord sur eux-mêmes et de continuer à se battre.

La revalorisation du métier, le devenir de l'entreprise vont se discuter avec un pouvoir politique nouveau, dans un climat meilleur mais il convient de faire preuve à la fois de confiance et de vigilance.

Charles Fiterman, ministre des transports.



33^e congrès fédéral,
Nanterre, 19-22 avril
1983

Le gouvernement Pierre Mauroy constitué le 23 juin 1981 comprend 4 ministres communistes, dont Charles Fiterman aux Transports. Un type nouveau de relations s'instaure. Dès le 15 juillet 1981 à l'occasion d'une première entrevue, les fédérations CGT des cheminots et des transports remettent au nouveau ministre 8 dossiers : salaires, emploi, durée et conditions de travail, droits et libertés, formation professionnelle, retraites, DOM-TOM, travailleurs immigrés.

L'intention de réparer les dégâts et de promouvoir pour l'entreprise une politique nouvelle est visible mais aussi la perception des obstacles à surmonter. Cependant, rapidement un signal positif est donné aux

cheminots avec l'application très favorable à la SNCF de la loi d'amnistie votée par la nouvelle Assemblée. Plus d'une centaine de militants poursuivis et condamnés pour leur action syndicale, en particulier lors des grèves de 1947, 1948, 1953 sont réintégrés et rétablis dans leurs droits sur la base d'une révision de leur carrière. Il s'agissait à la fois d'une juste réparation et aussi de la reconnaissance et de l'affirmation de l'importance du « fait syndical ». Ce fait pouvant devenir un élément moteur dans la discussion sur la réforme de la SNCF mise en chantier avec une conception nouvelle en décembre 1981.

Toutes les parties concernées sont associées dans des réunions tripartites pour préparer le texte de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), promulguée le 30 décembre 1982. C'est en vertu de cette loi que se définit la nouvelle charte de la SNCF sous forme d'un EPIC à partir du 1^{er} janvier 1983.

Illustration de Robert
Lavaill extraite de la
VO Cheminots, n°1886,
22 octobre 1980, p.3



Une juste appréciation de cette période (juillet 1981 – juillet 1984).

Il y a eu, il faut le reconnaître, dans un premier temps une survalorisation au plan politique de l'action de ce gouvernement. Ensuite, face aux espérances déçues, en particulier à partir de juin 1982 (blocage des salaires et politique de rigueur), il y a eu une sous-estimation de ce qui fut obtenu. En fait, la juste mesure se situe entre les deux.

Il faut d'abord être conscient que s'il n'y avait pas eu un changement de majorité politique en 1981, ce sont les orientations du rapport Guillaumat qui vraisemblablement auraient été appliquées à la SNCF et le risque était grand de voir l'entreprise nationale sinon privatisée pour le moins démantelée et vidée de son contenu de service public.

La LOTI et la création de l'EPIC sont donc les points positifs essentiels de cette période mais ce ne sont pas les seuls. Concernant la SNCF, de nombreuses revendications ont été satisfaites il faut citer :

- La création des CE et du CCE avec le transfert des activités sociales.
- L'application de la loi de démocratisation du secteur public
- La création, en mai 1983, des groupes d'expression et des conseils d'ateliers, autant d'outils nouveaux pour gagner le pari du renouveau du rail.
- La titularisation de plusieurs milliers de cheminots auxiliaires et contractuels, personnel majoritairement féminin.

Mais le gros point noir reste celui du pouvoir d'achat des salaires et des retraites. C'est ainsi que le texte de 1982 en vue d'un accord ne s'évadait pas vraiment des formules des années précédentes concernant la partie salariale ; ce qui avait amené la CGT à maintenir ses réserves sur cet aspect et à donner son accord sur les dispositions mises au crédit de l'action telles :

la réduction du temps de travail à 39 heures et le fait qu'il y aurait, au 31 décembre 1982, 4300 cheminots de plus qu'au 31 décembre 1981.

La bataille pour les salaires va donc continuer et s'intensifier même si elle n'a pas toujours atteint le niveau souhaitable. Elle était étayée par trois causes :

Le sous paiement général du métier de cheminot (le salaire moyen en 1982 n'excède pas 5500 francs net par mois).

L'inflation n'a pas été jugulée (16% par an selon l'indice CGT).

La rigueur, mot pudique pour l'austérité, qui se répercute sur l'existence quotidienne des cheminots actifs et retraités

Parallèlement on assiste à une volonté du gouvernement dès 1983 de ne pas pérenniser les engagements pris concernant les effectifs. Parmi les actions organisées à l'initiative de la Fédération CGT sur les salaires, retraites et sur les effectifs on peut citer :

Les deux jours de débats et d'explications à la base avec temps fort le 10 mai 1983 (décision du 33^e congrès fédéral tenu à Nanterre du 19 au 22 avril 1983 en présence, le 22, du ministre Charles Fiterman).

L'action du 4 au 9 novembre 1983.

Comme on le voit, durant ces trois années il y eut des luttes menées sur les aspects de la politique gouvernementale qui ne nous semblaient pas correspondre aux intérêts des cheminots. Il y en eut aussi pour appuyer des orientations positives et lever certains obstacles.

Ce fut particulièrement le cas pour faire aboutir la LOTI avant la date butoir du 31 décembre 1982, et pour vaincre l'obstruction du Sénat, les journées d'action des 27, 28, 29 octobre 1982 contraignant celui-ci à mettre la loi à son ordre du jour le 13 décembre 1982 !

Les actions furent-elles à la hauteur des enjeux ?

La CGT avait défini la situation comme « nouvelle, inédite et par bien des aspects contradictoire ». Contradictoire elle l'était en effet par le traitement qui était réservé aux différentes revendications des cheminots. Ces contradictions avaient inévitablement des répercussions sur la façon d'appréhender la situation, la mobilisation et la nécessité de l'action.

Dès le 10 mai 1981, la fédération rappelle qu'elle a joué son rôle dans la victoire aux élections présidentielles mais que « pour garantir l'espoir, concrétiser la volonté des cheminots pour le vrai changement, il faut renforcer la CGT, ce qui lui donnera plus de moyens dans la négociation. Faire preuve à la fois de confiance et de vigilance ».

Dans ce contexte plus favorable pour discuter de la revalorisation du métier et du devenir de l'entreprise, la CGT demeure pour les cheminots une arme de lutte et un atout déterminant.

Nous avons donc été confrontés à une situation où il fallait dans le même temps valoriser certaines orientations prises par le ministre des transports, la LOTI et ses retombées positives sur le nouveau statut de la SNCF et dénoncer les graves insuffisances dans d'autres domaines comme l'évolution des questions salariales.

La Tribune des cheminots invite à « *tenir les deux bouts de la chaîne* » en rappelant que la CGT doit être simultanément la « *CGT des grands dossiers pour faire un contrepoids positif aux insuffisances gouvernementales et, la CGT du quotidien pour la nécessaire intervention des cheminots à tous les niveaux de l'entreprise* »

Cela dit, le problème posé est celui de savoir si les interventions, les actions de masse, les campagnes d'explication ont été alors à la hauteur des intentions.

Le contexte politique était sujet à débat partout et tout particulièrement chez les cheminots où la tutelle de l'Etat était assumée par l'un des quatre ministres communistes.

Ces débats, dans la recherche des meilleures solutions, ont souvent été vifs y compris au niveau du Bureau fédéral.

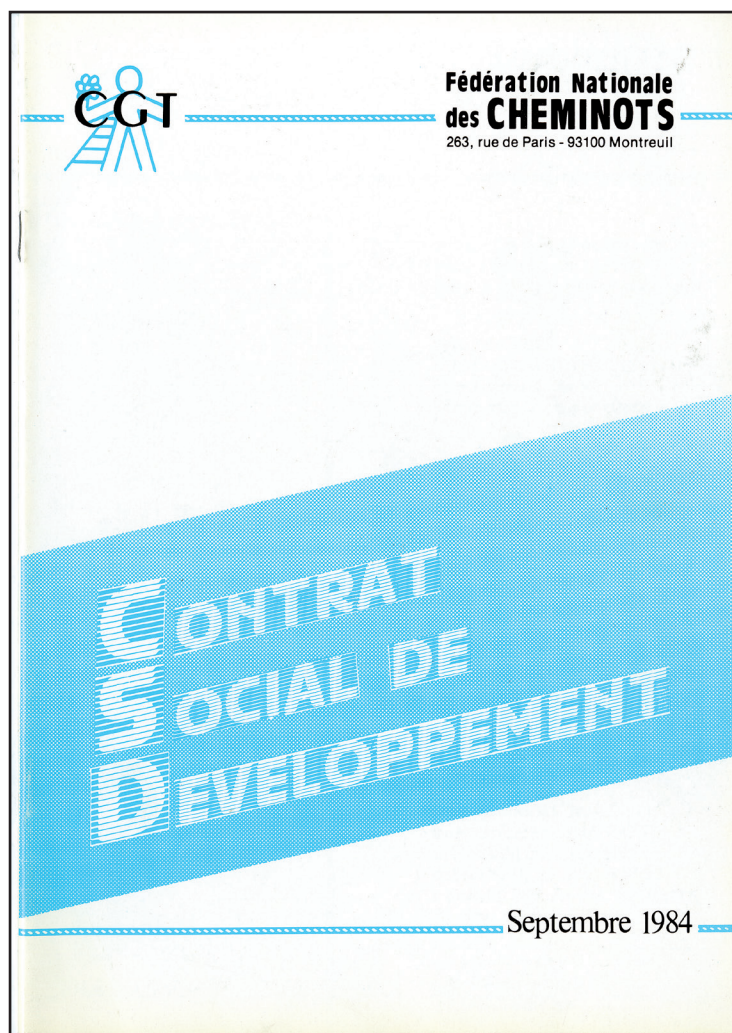
Par la suite et de façon un peu schématique on a eu tendance à réduire ces problèmes posés à l'époque à un choix entre l'action comme aide à la réalisation des changements, à la levée des blocages et la mise en sourdine des revendications pour ne pas « gêner le ministre ». En fait la situation était beaucoup plus complexe et la mobilisation ne fut pas toujours aisée.

Il reste que durant toute cette période, l'action des cheminots à l'initiative de la CGT a permis des avancées significatives dans des domaines qui engageaient durablement l'avenir.

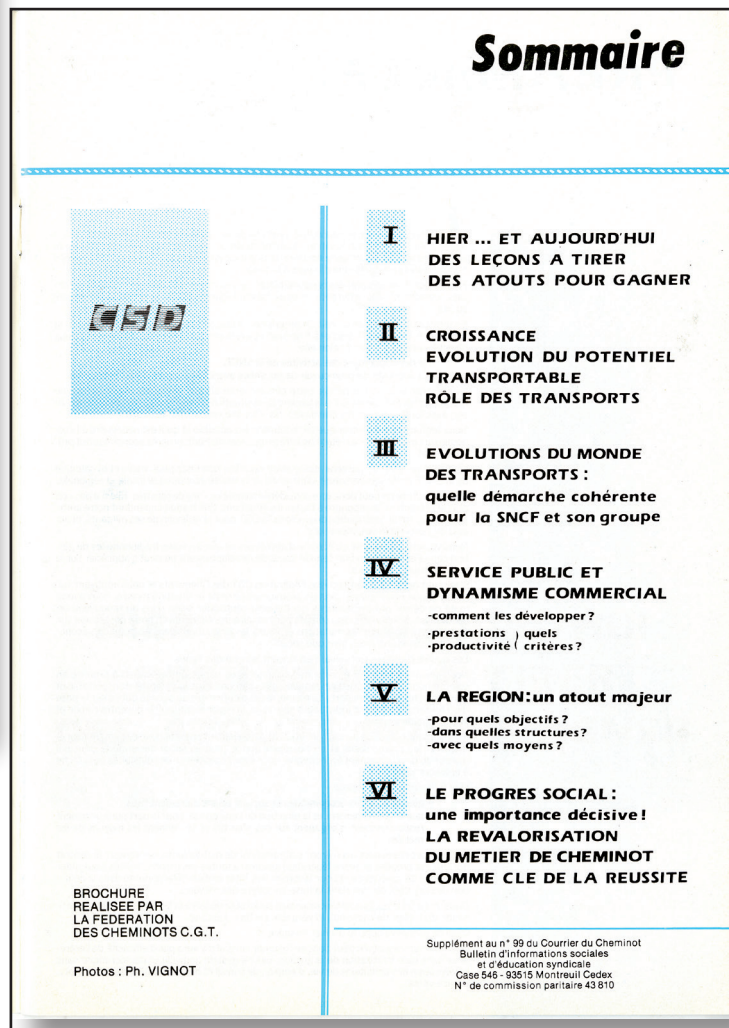
Dans le même temps, notre Fédération a su dégager une démarche novatrice et des propositions nouvelles comme en

témoigne en 1983 la proposition d'un « Contrat social de développement » reprise dans une brochure sortie en septembre 1984 (supplément au n°93 du « Courrier des cheminots »). Dans ce document, la démarche globale pouvait se résumer ainsi : Il n'y aura pas d'efficacité de l'entreprise sans démocratisation de la gestion, pas de gestion nouvelle et démocratique sans amélioration des conditions de vie, d'emploi, de travail et de qualification des cheminots. Et vice-versa.

Enfin, et ce n'est pas le moindre aspect, durant la période qui a entouré la création de l'EPIC SNCF l'activité fédérale et son positionnement dans les débats ont pu éviter les fractures et sauvegarder un outil syndical en état de marche pour les luttes à venir.



Couverture et sommaire du Contrat social de développement, supplément au Courrier du cheminot, n°99, 1984, 48 p.



AUTOUR DE MULTIPLÉS RÉFORMES

**Un dialogue social sans précédent
et des acquis indéniables**

Un contexte nouveau

La mise en place d'un gouvernement de gauche s'accompagnera d'une réelle volonté de concertation et de prise en compte des propositions des organisations syndicales. Toutes les instances de concertation ont été sollicitées : rencontres bilatérales, table ronde, commission du statut, commissions tripartites, conseil d'administration.

Le ministre s'impliquant d'ailleurs lui-même dans ces réunions avec la volonté de montrer clairement que le changement était en route.

Il s'agissait de donner à chaque fois une impulsion à de véritables négociations sur des sujets concernant à la fois l'avenir de l'entreprise, la politique des transports et les revendications des cheminots. En soulignant ce qui était entièrement nouveau en terme de volonté politique, que ces différents sujets ne s'opposaient pas entre eux mais au contraire étaient tous complémentaires et que cette conception serait finalement la clé de la réussite de la future SNCF.



Première couverture de La Tribune des cheminots après l'élection présidentielle de 1981, n°580, 4 juin 1981.

Les positions syndicales et ministérielles en 1981

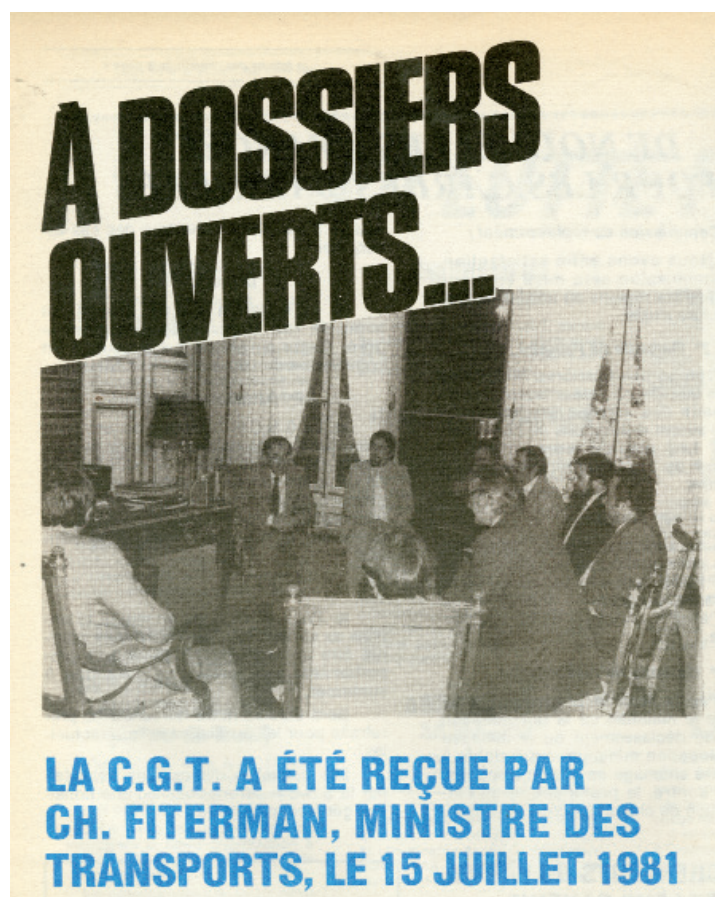
Pour bien faire comprendre l'état d'esprit de l'époque, nous nous reporterons à quelques-unes de ces grandes rencontres qui ont été déterminantes, en rappelant quel avait été leur contenu, comment elles avaient été mises en œuvre avec dès le début de réelles avancées puis avec le recentrage de 1983 des freins réels à la satisfaction des revendications, enfin pour certaines d'entre elles leur remise en cause.

Une des premières rencontres significatives fut celle de l'audience que nous accorda le Ministre des Transports le 15 juillet 1981 (compte rendu intégral dans

le 15 juillet 1981 (compte rendu intégral dans le Courrier du Cheminot n°86 d'août 1981). Nous avons rappelé en cette occasion nos positions sur la politique des transports et déposé 8 dossiers très étayés concernant nos

analyses et nos revendications en matière de :

- Droit syndical
- Conditions de travail
- Formation professionnelle
- Retraite
- Emploi
- Effectifs
- DOM-TOM et immigrés



La deuxième rencontre fut la réunion tripartite organisée dans le cadre de la Commission du Statut du 15 octobre 1981 en présence du Ministre des Transports.

Une première depuis la création de cette instance en 1950 qui se réunissait à l'époque en moyenne 40 fois par an !

Le ministre souligna l'intérêt d'une telle structure en indiquant que « par son existence elle était une illustration des progrès démocratiques qu'a connu notre pays au long des décennies au sein d'une entreprise publique comme organisme de concertation où sont représentées la Direction et toutes les organisations syndicales ». Aujourd'hui, cette instance est en sommeil et les progrès démocratiques aussi.

Dans son intervention Charles Fiterman aborda globalement deux grandes questions :

La nouvelle politique des transports avec l'idée centrale qui était de favoriser le recours accru au rail comme moyen de transport à la fois voyageurs et marchandises en mettant en exergue l'ensemble des orientations et décisions qu'il fallait prendre pour favoriser cette orientation.

La nécessité d'engager des négociations sur tous les sujets sociaux touchant les cheminots.

En soulignant encore en terme de volonté politique que ces deux grandes questions ne s'opposeraient pas entre elles mais au contraire étaient très complémentaires et que cette complémentarité serait finalement la clé de la réussite de la future SNCF. Une action que la CGT défendait depuis de nombreuses années.

En réponse au Ministre des Transports, Georges Lanoue, Secrétaire Général de la Fédération des Cheminots, fit au nom de la Fédération des Cheminots la déclaration que nous reproduisons ici intégralement : **c'est une référence intéressante sur notre positionnement à l'époque et sur les exigences prioritaires que nous portons pour les cheminots.**

« Monsieur le ministre,

Votre présence à cette 743^e séance de la Commission Mixte du Statut donne évidemment un caractère particulier à cette réunion.

C'est en effet, la première fois depuis sa création en 1950, comme l'a rappelé Monsieur le président Coudert, que le ministre de tutelle vient suivre les travaux de cette Commission Mixte tripartite.

Nous avons noté avec intérêt les possibilités d'ouverture que vous avez suggérées à l'entreprise et même s'il apparaît que ces possibilités ne couvrent pas la totalité de nos revendications, nous sommes persuadés que sur ces bases, des négociations sérieuses et fructueuses peuvent s'engager ou se poursuivre à tous les niveaux.

Vous avez Monsieur le ministre évoqué les réalités de l'entreprise. Il y a eu effectivement régression de la SNCF certes due pour une part, à l'influence conjoncturelle mais aussi régression voulue et organisée. Le plan Guillaumat que nous avons eu l'occasion de dénoncer en était l'illustration et nous avons apprécié hautement votre décision de jeter celui-ci au feu.

Vous avez également évoqué la situation financière, situation également voulue et organisée par les gouvernements précédents, avec la volonté de mettre la SNCF dans une position très difficile au moment de l'échéance 1982 et avec l'idée de déconsidérer les nationalisations.

Nous ne reviendrons pas longuement sur ces questions, nous avons eu déjà l'occasion de dire que nous considérons comme très positives les orientations gouvernementales que vous avez développées à diverses reprises concernant une nouvelle politique des transports.

La fédération CGT des cheminots a, à plusieurs reprises, exprimé son attachement à cette instance de concertation qu'est la Commission Mixte du Statut, elle a aussi parfois critiqué certaines décisions prises contre l'avis général des organisations syndicales, elle a, par ailleurs, souhaité, lors de la réunion du 4 juin 1981 que le changement voulu par les françaises et les français se traduise concrètement au niveau du fonctionnement de cette commission.

Nous pensons que votre présence ici est de nature à lui donner une nouvelle impulsion et une autre dimension, nous nous en félicitons.

La Commission Mixte du Statut a certes subi quelques évolutions depuis sa création, elle doit aujourd'hui s'adapter à la situation nouvelle. Nous ne demandons pas pour l'instant au moins, une modification importante de sa composition, de son mode de fonctionnement, de sa compétence, qui nécessiterait un décret ministériel, nous attendons pour cela de connaître l'incidence qu'aura par exemple, la création d'un Comité Central d'Entreprise à la SNCF sur les instances de concertation actuelles, mais nous voulons immédiatement quelques adaptations susceptibles de lui donner une plus grande efficacité.

Le principal défaut que nous avons à maintes reprises dénoncé par le passé, c'est le poids exagéré que représente la SNCF au sein de cette commission, ce qui a fait que certaines discussions ont été purement formelles.

Nous demandons que les organisations syndicales et la SNCF soient considérées à influence égale par l'autorité de tutelle.

A cette fin, nous proposons que les documents présentés à l'approbation du ministère soient accompagnés d'un compte rendu de négociation reflétant les positions de chacune des parties, de chacune des organisations syndicales et, précisant les points d'accord ou de désaccord.

Par ailleurs, le nombre de dossiers qui doivent être traités ici, leur urgence, leur importance, leur complexité, nécessitent le dégagement de moyens supplémentaires pour toutes les composantes de la Commission Mixte du Statut, afin de pouvoir se réunir plus souvent et plus longuement. La mise en place de groupes de travail sur certains dossiers n'étant à notre avis qu'un pis-aller.

- Une Commission Mixte du Statut à l'écoute des organisations syndicales porteuses des revendications des Cheminots,

- Une direction SNCF plus réceptive ouvrant de véritables négociations partout où apparaissent des conflits, sont deux éléments indispensables à l'instauration d'un climat plus serein dans l'entreprise.

Comme vous l'avez dit, Monsieur le ministre, il ne s'agit pas de remplacer certaines discriminations par d'autres, mais certains comportements doivent changer à tous les niveaux de la SNCF.

Les cheminots n'acceptent plus l'autoritarisme patronal : ils veulent se sentir libres, plus responsables et plus concernés par l'entreprise. Ils veulent que leurs conditions de travail s'améliorent, être intéressés à l'établissement des roulements au moment des changements de service et pour le moins, que ces roulements leur soient soumis quelque temps avant l'application pour qu'ils puissent exprimer leurs revendications et les négocier.

Ils n'acceptent plus la personnalisation de la prime de travail comme au service Matériel, les brimades comme aux ateliers de Bischheim, les attitudes et le comportement quasi militaire de certains dirigeants comme aux ateliers de Vauzelles.

Ils s'insurgent contre l'autoritarisme de la direction de l'Équipement quand elle impose par exemple sans concertation véritable de nouvelles méthodes d'entretien pour les lignes nouvelles ou qu'elle rejette toutes suggestions émanant des Cheminots et leurs organisations syndicales, comme ce fut le cas récemment au sujet de la fabrication de traverses en béton par les ateliers SNCF de Surdon.

Il semble bien, Monsieur le Ministre, que quelques responsables de l'entreprise n'ont pas été sensibles au souffle du changement, qu'ils refusent l'instauration de rapports plus humains au niveau de l'entreprise comme vous le préconisez dans votre intervention au Conseil d'administration de la SNCF le 3 septembre.

Nous dirons plus, certains se déclarent aujourd'hui ouvertement les adversaires du changement.

Nous ne pouvons tolérer de telles attitudes. Il est nécessaire que les cheminots et la structure syndicale à tous les niveaux, disposent rapidement de plus de moyens, de droits, de prérogatives et de libertés pour être les artisans et les garants du changement. Or, une des clés de la réussite du changement c'est le développement de la démocratie à tous les niveaux de l'entreprise et, particulièrement en bas, c'est-à-dire dans l'équipe, le bureau, la gare etc....

Cela suppose la transformation des rapports hiérarchiques de contraintes actuels dans l'entreprise en une hiérarchie de responsabilité.

C'est pourquoi la CGT préconise la reconnaissance du conseil d'atelier, ce qui nécessite un large développement de l'information et l'attribution de l'heure mensuelle d'information syndicale comme des éléments nécessaires à l'enrichissement des rapports dans l'entreprise et du travail lui-même.

Concernant le droit syndical proprement dit, la CGT veut une véritable reconnaissance et un élargissement de ce droit à tous les niveaux de la section syndicale à la fédération, ce qui nécessite que le statut des Cheminots soit totalement revu dans ce sens et même comme vous l'avez indiqué, que l'on regarde au-delà du statut et de son chapitre 1^{er} « Droit syndical et exercice des fonctions syndicales » soit entièrement (article par article) et immédiatement négocié. Par ailleurs, nous considérons qu'il serait injuste que l'organisation spécifique des Cadres et Agents de Maîtrise de la Fédération CGT des cheminots : l'UFCM (CGT) ne soit pas enfin reconnue en tant qu'organisation syndicale représentative des 2^e et 3^e collèges, alors que 36% du personnel du 2^e collège et 12% du personnel du 3^e collège ont voté ses candidats aux élections.

Nous avons sur tous ces points la volonté d'aboutir rapidement à des avancées importantes ; dans cet objectif la Fédération CGT des cheminots a remis au président de la Commission Mixte du Statut et à la direction de la SNCF un projet global de chapitre 1. Il ne se veut pas exhaustif, nous envisageons en effet de le compléter en cours de négociation par des avenants, notamment concernant les Maîtrises et les Cadres. Mais nous souhaitons que la direction de l'entreprise en tienne compte lors de la négociation en Commission Mixte du Statut.

Sans vouloir traiter ici de tous les problèmes actuels, nous voulons encore aborder deux autres grands dossiers :

Les salaires

Bien que ce sujet soit de la compétence de la table ronde, nous voudrions à nouveau attirer votre attention sur la spécificité des bas salaires à la SNCF. La lettre que notre Fédération a fait parvenir au Premier ministre, le dossier complet que nous vous avons remis lors de l'audience que vous nous avez accordée le 15 juillet 1981, nous dispensent d'un long développement, nous insistons simplement sur les 3 mesures d'urgence et de simple équité, que nous souhaitons voir appliquer :

-Le maintien du pouvoir d'achat pour tous les cheminots à statut

-Une mesure spécifique pour les bas salaires

-L'augmentation des retraites et pensions

Et nous demandons que des négociations s'ouvrent rapidement en vue de procéder à une remise en ordre de la rémunération et d'élaborer une nouvelle grille des salaires.

Conditions de travail et durée du travail

Ce dossier particulièrement sensible chez les Cheminots (les nombreuses luttes de la dernière période en témoignent) a aussi la qualité d'être fondamentalement créateur d'emplois. La Fédération CGT des Cheminots préconise les mesures suivantes :

- Une amélioration sensible des conditions de travail, ce qui passe à notre avis par une rediscussion complète de l'arrêté ministériel d'août 1979. Il serait en effet paradoxal dans une période où nous décidons l'amélioration des conditions de travail de conserver dans la réglementation du travail des remises en cause imposées dans les conditions que l'on sait par le Ministre des Transports de l'époque.
- Dans l'attente des conclusions de cette discussion, par l'amélioration de quelques articles (ceux que nous avons proposés lors de la Commission Mixte du Statut du 8 octobre).
- Une réduction sensible de la durée hebdomadaire du travail pour aller rapidement aux 35 heures.
- La Fédération CGT des cheminots demande l'application des 38 heures dès le 1^{er} janvier 1982 ce qui devrait se traduire le plus souvent par l'attribution de 115 repos annuels.
- La compensation de la pénibilité du travail de nuit, posté et décalé, sur la base de 1 heure = 1 h 20 de jour, soit 20 minutes de compensation pour chaque heure effectuée en totalité ou en partie entre 21 heures et 6 heures.
- La réduction de la durée journalière de travail à 6 heures pour certains travaux pénibles ou répétitifs.
- Les agents Maîtrise et Cadres doivent bénéficier pleinement de ces différentes mesures. Leur charge de travail doit être réduite en conséquence, ce qui doit se traduire par des effectifs supplémentaires ayant bénéficié d'une large formation.
- L'abrogation de la consigne limitant l'équipement des trains en personnel.

En outre, nous réaffirmons toute l'importance que nous attachons aux discussions qui vont s'ouvrir sur les dossiers suivants :

- La titularisation du personnel auxiliaire et contractuel, ce qui suppose entre autres dans l'immédiat l'arrêt de tous recours à ces emplois précaires.
- Le retour de travaux confiés à l'entreprise privée, notamment en matière de maintenance. Ce qui sous-entend d'annuler toutes décisions conduisant à accentuer ce recours au privé.

Il va donc de soi que nous attendons de ces discussions un examen complet des problèmes posés et des résultats significatifs prenant réellement en compte nos revendications.

Ces différentes mesures :

S'inscrivent parfaitement dans la grande bataille nationale pour l'emploi,

Répondent aux inspirations essentielles des Cheminots,

Créent les conditions de l'amélioration de la qualité du service offert et de la valorisation de l'image de marque de l'entreprise,

Renforcent la sécurité du personnel et des circulations,

Montrent le rôle pilote que doit jouer une grande entreprise publique comme la SNCF.

Voilà Monsieur le ministre, ce que la CGT pense sur ces différents dossiers ».

La troisième grande rencontre fut celle qui enclencha la réforme de la SNCF lorsque le Ministère des Transports convoqua le 19 décembre 1981 une réunion tripartite.

Charles Fiterman y développa les orientations désormais à mettre en œuvre pour préparer la future Loi sur les Transports Intérieurs (LOTI) et la nécessité d'y associer le ministère, la direction et les partenaires sociaux. A cette occasion, quatre groupes de travail furent créés :

1^{er} groupe : définition du service public et champ d'activité de la SNCF ;

2^e groupe : autonomie de gestion et rapports avec l'Etat ;

3^e groupe : décentralisation et régionalisation ;

4^e groupe : statut du personnel, droits des travailleurs et leur participation à la gestion.

Nous publions ici intégralement l'intervention du ministre.

Son contenu demeure encore aujourd'hui une référence intéressante sur la stratégie gouvernementale au début du septennat en matière de service public mais qui nous montre aussi avec le recul que si l'impulsion fut bien donnée, sa traduction concrète fut très fluctuante variant au gré des rapports de forces. Certaines options furent d'ailleurs complètement abandonnées.

La politique actuelle de la SNCF et du Gouvernement est évidemment aux antipodes des orientations retenues en 1981.

Introduction de Charles Fiterman – ministre d'Etat, ministre des Transports

A la commission tripartite du 19.12.1981

Samedi 19 décembre 1981

Je veux tout d'abord souligner le caractère exceptionnel de cette réunion. En effet, la Commission Tripartite qui existe depuis 1968 ne s'est, depuis cette date, réunie qu'à quelques reprises. Le fait même de la convoquer constitue, en soi, un évènement.

Vous le savez, la Convention de 1937 liant l'Etat et la SNCF expire à la fin de 1982. Il est superflu, je le pense, de souligner l'importance de cette échéance. Importance pour la SNCF et pour le Cheminots, bien sûr, mais aussi pour le pays tout entier qui a besoin d'un réseau de chemin de fer moderne, efficace, adapté aux besoins diversifiés des personnes et de l'économie.

Cette échéance de 1982 a suscité dans le passé beaucoup d'inquiétudes parmi les Cheminots. Aujourd'hui, l'avenir se présente différemment ; sur ma proposition, le Gouvernement a adapté une nouvelle politique des transports, une politique qui intègre les données de l'emploi, de l'énergie, du progrès social, de la qualité de la vie, de l'environnement. Une politique qui donne la priorité au développement des transports collectifs, qui recherche une efficacité plus grande dans le cadre du développement du service public. Une politique qui crée des conditions pour que la SNCF joue un rôle plus important dans la vie du pays.

Des premiers pas significatifs dans cette voie ont été accomplis, après discussion avec la SNCF, dans le cadre de la concertation nécessaire : maintien des investissements à un haut niveau ; relance des études concernant de nouveaux projets de TGV ; démarrage d'une nouvelle politique concernant les lignes régionales, politique qui devra se mettre en place dans le cadre de la régionalisation. Sur le plan financier, le Gouvernement a marqué sa volonté de s'engager dans un processus d'assainissement financier de la SNCF en prévoyant au collectif de 1981 une somme de un milliard de francs sous forme d'avance d'actionnaires. Dans le domaine social, un accord dont le Premier ministre a récemment déclaré qu'il est exemplaire, inverse la tendance passée dans ce domaine ; je pense en particulier aux résultats intéressants obtenus en faveur des bas salaires mais surtout au plan des conditions de travail, des effectifs qui vont connaître un accroissement. Un accroissement certes encore limité, mais qui témoigne de la confiance du Gouvernement dans l'avenir des chemins de fer.

Toutes ces orientations marquent le début d'une action qui doit s'inscrire dans la durée. J'ai tenu à les rappeler afin de montrer dans quel esprit le Gouvernement aborde les études concernant l'après 82.

En tant que ministre des Transports, il m'appartient de faire des propositions au Conseil des ministres, des propositions qui devront déboucher sur un projet de loi.

J'entends le faire après avoir pris l'avis de tous les intéressés et, évidemment, en premier lieu, celui de la SNCF – Conseil d'administration et direction – et du personnel. C'est le sens de cette première réunion que j'ai pris l'initiative de réunir aujourd'hui.

D'entrée, je tiens à affirmer l'enjeu des décisions qui doivent être préparées. Il s'agit de jeter les bases qui permettront le développement des chemins de fer dans les décennies qui viennent. Ce sont là des choix d'une très grande portée pour le pays. Il faut voir grand, il faut voir loin ; il faut être hardi et novateur.

Nous sommes certainement à un tournant de l'histoire des chemins de fer. D'immenses besoins économiques et sociaux restent à satisfaire dans ce pays. Il n'est pas possible de se résigner à une situation où plus de 20% des Français ne se déplacent jamais, où 40% d'entre eux n'ont pas pris le train dans les cinq dernières années, où les deux-tiers des jeunes de moins de quinze ans n'ont jamais pris le train. Il n'est pas possible de se résigner à entériner le fait qu'en dix ans la part du train dans les transports de marchandises passait de 50% à, à peine plus de 30%.

Il est indispensable que les chemins de fer se lancent dans une véritable politique de reconquête, dans le cadre d'un développement général de l'économie et des trafics. Les conditions existent aujourd'hui pour ce renouveau.

En effet, la question de l'indépendance énergétique de la France ne peut que prendre de l'importance dans l'avenir. Or, vous le savez, tout en fournissant des services d'une très haute qualité, le chemin de fer est le seul mode de transport qui ne dépende pas de l'énergie pétrolière.

Il est capable – le TGV en est la démonstration éclatante – d'avancées technologiques spectaculaires, aux retombées considérables sur l'industrie ferroviaire.

Dans le domaine de l'environnement, de la sécurité des personnes, ses avantages sont incontestables. Il répond à une aspiration générale, d'amélioration de la qualité de la vie. J'ajoute que le chemin de fer dans la perspective de la régionalisation, a un rendez-vous à ne pas manquer. Il peut jouer un grand rôle pour réactiver l'économie et la vie régionale.

Enfin, le développement des échanges internationaux doit constituer un champ nouveau de développement à condition que les obstacles à la coopération des réseaux soient progressivement levés.

Au fond, le chemin de fer a vocation de répondre à des besoins très diversifiés tant pour les transports de marchandises que pour les transports de personnes : transports régionaux, transports à grande vitesse, transports intervilles. Le train peut aussi trouver des axes de développement en poursuivant les recherches visant à enrichir le contenu du voyage. Le train peut devenir l'un des espaces de « convivialité » qu'a évoqué le Président de la République.

Il faut souligner que le choix politique consistant à donner un nouvel élan à la SNCF n'est pas un choix qui se fait contre les autres modes de transports : dans la perspective de relance de la croissance économique, ils ont tous un rôle à jouer. En outre, de nombreuses complémentarités entre les modes – je pense aux transports de marchandises, mais aussi aux transports de voyageurs –, doivent être développées.

Toutes ces considérations vont dans le sens d'un renouveau du chemin de fer, et, à cet égard, on peut noter dans l'opinion publique l'apparition d'un terrain favorable. Les initiatives nouvelles connaissent en effet un succès indéniable : c'est le cas du TGV qui mérite d'être souligné. Dans un autre domaine concernant les transports collectifs, celui des transports urbains, on constate, lorsque des initiatives sont prises dans des agglomérations de Province pour améliorer le réseau ou pour promouvoir une politique de tarification novatrice, une réaction positive du public se traduisant par un afflux de clientèle.

Ces constatations montrent qu'un changement est intervenu du point de vue des conditions générales. Il en est de même au plan international. A l'issue du Conseil des Ministres Européens des Transports, une résolution tout à fait nouvelle dans son esprit a pu être au point : à l'objectif jusqu'alors mis en avant de la nécessité d'équilibrer la gestion se substitue celui de donner au chemin de fer un rôle plus important. La décision a été prise, sur ma proposition et celle du ministre des Transports de RFA, de faire suivre rapidement cette résolution d'un programme de travail concret débouchant sur des mesures améliorant l'environnement international.

Ce renouveau cependant ne se fera pas de lui-même, il nécessite un effort important dans tous les domaines : amélioration du service, dynamisme commercial, rapports nouveaux avec le public.

Il faut avoir à l'esprit l'ensemble de ces données en réfléchissant à ce que sera la nouvelle SNCF. Cette réflexion doit également s'inscrire dans les perspectives retenues par le Gouvernement s'appuyant sur la volonté exprimée par le pays lui-même.

Pour être plus précis, la réflexion doit plus particulièrement s'orienter vers les axes suivants.

Il faut tout d'abord que le chemin de fer s'inscrive résolument dans une perspective de développement et de modernisation du service public. Sa vocation est de répondre à la diversité des besoins du pays en fonction de la rentabilité économique et sociale, rentabilité prenant en compte de nombreux paramètres, et pas seulement les aspects financiers à court terme.

Il faut en effet sortir du contexte dans lequel on a essayé, de manière tout à fait artificielle, d'enfermer la SNCF en lui demandant de se considérer comme une entreprise semblable aux autres et de faire face à la concurrence, dans le même temps où le service public, considéré comme une sorte de « part du pauvre », était par définition déficitaire.

C'est une conception qu'il faut définitivement abandonner. Il faut aller vers une vision globale du rôle du service public qui intègre l'ensemble des éléments visant à permettre à un outil comme la SNCF de jouer son rôle au service de la satisfaction des différents besoins et cela d'une manière dynamique. Cela implique d'établir de nouveaux rapports avec l'Etat, des rapports qui ne doivent pas seulement concerner les services déficitaires car cela constituerait une conception beaucoup trop restrictive et en outre très éloignée de la réalité. Il faut définir ce que doit être la SNCF en tant que service public

appartenant au secteur public, quelles doivent être ses structures... C'est l'objet de la réflexion qui a été entreprise.

Il ne s'agit pas seulement du Statut de l'entreprise. Il faut également préparer un nouveau contrat, car le contrat d'entreprise est arrivé à son terme. La réflexion doit donc aborder la question de la stratégie de développement de la SNCF s'appuyant sur une conception globale du service public. Il faut abandonner le cadre contraignant retenu précédemment dans lequel la SNCF devait se comporter comme une entreprise intégrée dans un système concurrentiel sans disposer des moyens de le faire et sans prendre en compte le caractère particulier du secteur des transports.

Cela conduisait l'entreprise à limiter ses ambitions en pratiquant une sorte de politique de créneaux présentée comme la seule susceptible d'assurer un certain équilibre. Il faut donc partir d'une nouvelle démarche, d'une vision plus large qui intègre à la fois les conditions nouvelles dans lesquelles se trouve le pays, qui permet d'envisager un autre développement, et cette nouvelle conception du service public, dynamique, efficace, que je viens d'évoquer. Bien entendu, il n'est pas question pour autant d'abandonner les notions de productivité, de rentabilité, mais il faut les aborder à partir de ces nouvelles conceptions et dans un contexte nouveau. Dans ces conditions, l'équilibre financier – si tant est que l'on puisse y parvenir – la rentabilité, ne doivent plus être des objectifs en eux-mêmes, selon une conception étroite qui conduit à une politique restrictive, mais au contraire, les produits d'une stratégie nouvelle de développement.

Telle est la question la plus fondamentale qui appelle donc un travail à la fois au plan du statut à définir et au plan du contrat à passer avec l'Etat, car je considère qu'il doit y avoir contrat. Aucune des réflexions qui viennent d'être formulées ne contredit la nécessité de rapports contractuels entre l'Etat et la SNCF qui définissent les objectifs de l'entreprise et qui lui assurent une certaine autonomie de gestion. C'est le moyen le plus efficace pour lui permettre de trouver sa place dans le cadre d'une concurrence qu'il faut maîtriser mais non supprimer, avec un dynamisme propre, une capacité d'initiative, d'imagination et sous la responsabilité de ceux qui ont pour tâche de la diriger.

Il est donc nécessaire de mener une réflexion sur la planification de la SNCF, sur de nouvelles règles de financement, sur l'établissement de rapports clairs avec l'Etat.

Cette conception qui vient d'être définie ne peut se construire qu'avec les personnels de l'entreprise. Il convient donc de réfléchir, sur les liaisons qu'il faut établir entre le développement et le progrès social, le progrès de la qualification des agents, leur formation, leur participation à la gestion de l'entreprise. C'est un domaine très important de notre réflexion, un domaine qui conditionne un renouveau de la SNCF. Il y a autour de cette table trois partenaires, le Gouvernement, la direction de l'entreprise et les syndicats. Chacun des partenaires doit aborder ces questions dans un esprit nouveau, nous avons tous à apprendre et à trouver des solutions à des problèmes difficiles. La gestion moderne de l'entreprise – le management, comme on dit – doit innover dans ce domaine en intégrant ces éléments fondamentaux que sont le rôle, la place et la participation des personnels.

Enfin, il est également nécessaire de se placer de manière offensive dans le cadre des impératifs de la régionalisation. Non pas qu'il soit envisagé de démanteler la SNCF, ni de la morceler. Mais nous allons sans doute nous orienter vers des transferts de compétences de l'Etat vers le niveau régional qui apparaît le mieux adapté s'agissant des transports ferroviaires. Cela signifie qu'il faudra passer des conventions entre la SNCF et les régions et, au-delà de ces conventions, établir de nouveaux rapports entre les autorités responsables au plan régional. Cela appelle des adaptations des structures SNCF, mais aussi des mentalités.

Telles sont les orientations qui sont susceptibles de conduire au développement des réflexions nécessaires pour préparer la réforme de la SNCF. Je souhaite que la réunion d'aujourd'hui constitue le départ d'une concertation qui va maintenant se développer étant entendu qu'il importe de laisser à chacun ses responsabilités propres et je pense en particulier à la direction et au Conseil d'administration de la SNCF.

La concertation générale qui s'engage est indispensable pour que le Gouvernement puisse aborder dans les meilleures conditions l'étude et la mise au point des projets que j'aurai à lui présenter.

Les négociations et leurs résultats - (1981-1985)

Maintenant, il convient de souligner l'étendue des négociations qui eurent lieu entre 1981 et 1985 à la suite de l'arrivée de la Gauche au pouvoir en mai 1981.

Chacun peut aujourd'hui mesurer que si l'impulsion fut bien donnée, si des avancées réelles ont été acquises dans maints domaines, force est de constater que nombre d'entre elles n'ont pas été finalisées ou ont été petit à petit abandonnées.

Les accords sociaux

La première grande négociation s'engagea sur une base différente de celle qui avait résidé aux accords salariaux dans le cadre de la politique contractuelle sur les années 70 à 80.

La notion d'accord social voit la première fois le jour. Elle englobe non seulement les salaires mais encore la durée du travail, les effectifs, le droit syndical, la sécurité au travail et quelques questions spécifiques telles que : la situation des personnels auxiliaires et contractuels, l'organisation de l'astreinte, les aménagements à apporter à la médecine de soins, la reprise des travaux confiés à l'industrie privée, le niveau et les conditions de participation aux frais de voyage vers leur pays d'origine pour les agents originaires des départements d'Outre-Mer.

Tous ces sujets à portée revendicative, abordés dans un accord social signé par la CGT sous certaines réserves, ont fait l'objet de négociations dans les années 81 à 83 et au-delà pour certains d'entre eux. Nous en faisons donc un bilan sommaire afin que chacun puisse se faire une idée de leur contenu et de leurs limites.

Ainsi concernant les accords sociaux pour les années 81/82/83, si l'on excepte la partie salariale pour laquelle nous avons affiché notre désaccord au motif que le pouvoir d'achat n'était pas maintenu à cause du mauvais indice de référence que représentait l'INSEE, il n'en demeurerait pas moins que les mécanismes d'une échelle mobile étaient maintenus et qu'ils furent supprimés après 1983. Ont été actés :

- L'augmentation des bas salaires et des basses retraites
- La réduction d'une heure de la durée du travail (de 40 à 39h) et engagement pour les 35h devenues effectives 15 ans plus tard !!

- L'arrêt de la compression des effectifs avec la création de 10000 emplois supplémentaires puis reprise des suppressions à partir de 1983.
- La modification de l'arrêté du 08 août 1979 pour prendre en compte la réduction du temps de travail avec des incidences sur la durée annuelle, le travail de nuit, les roulements dans les établissements.
- Les améliorations concernant le personnel contractuel et les auxiliaires et notamment celles facilitant leur accès au cadre permanent.
- Afin d'associer plus largement les représentants du personnel à une recherche constante d'amélioration dans le domaine de la sécurité au travail, la Commission du Statut sera consultée : pour la création d'une Commission mixte nationale d'hygiène et de sécurité pour l'élargissement du rôle et des attributions des délégués à la sécurité.
- La réouverture de six lignes d'intérêt régional.
- L'intégration des chemins de fer de Corse à la nouvelle SNCF.
- Le retour au sein de la SNCF des ateliers du matériel de St Pierre des Corps (Etablissements Cadoux) qui avaient été privatisés suite à la grève de 1920.

Les droits syndicaux

A partir de 1983, les organisations auront la faculté d'informer le personnel sur les lieux de travail. La CMS définira là aussi les conditions d'application.

Droit d'expression des salariés dans l'entreprise.

Les lois Auroux (1) ont profondément modifié le code du travail. Celle du 4 août 1982 relative aux libertés des travailleurs dans l'entreprise institue un droit d'expression direct et collectif des salariés sur le contenu et l'organisation de leur travail ainsi que sur la définition et la mise en œuvre d'actions destinées à l'amélioration des conditions de travail dans l'entreprise. Cette loi fut adaptée une première fois par un protocole d'accord signé par toutes les OS à la SNCF le 27 mai 1983. Elle fut complétée par la mise en place de conseils d'ateliers et de bureaux suite à l'adoption de la loi sur la démocratisation du secteur public le 26 juillet 1983, puis, par un nouveau protocole d'accord signé par toutes les OS le 08 mars 1985.

Note du CNPF concernant l'application des lois Auroux, très éclairante quant à l'enthousiasme du Patronat sur la manière de les appliquer.

Les recommandations du CNPF – L'application des lois Auroux

Les « lois Auroux » font ou feront l'objet de commentaires juridiques et pratiques dans les conditions habituelles, notamment par le canal des publications des organisations professionnelles et interprofessionnelles.

Il est indispensable, en effet, que les entreprises connaissent avec précision, d'une part, l'étendue de leurs obligations, car il faut éviter qu'elles s'exposent à des difficultés, voire à des sanctions, et, d'autre part, les limites de ces obligations, car elles ne doivent pas céder aux pressions qui ne manqueront pas de s'exercer en vue d'une application extensive des textes en cause.

La nature du sujet, son ampleur, l'importance de l'enjeu rendent nécessaire que l'application de ces lois fasse également l'objet d'un certain nombre de recommandations d'un caractère plus général. C'est à cette préoccupation que répond le présent document.

Les « lois Auroux » risquent de compromettre gravement l'efficacité des entreprises au détriment de ceux qui y travaillent et de la communauté nationale toute entière.

La protestation contre ces lois doit donc être permanente, et il faut veiller dans leur application à ne pas en accroître les dangers.

Le problème qui se pose à nous est de concilier notre opposition doctrinale avec notre volonté de réalisme et de civisme dans l'application des dites lois.

Nous n'entendons pas désobéir à ces lois, même si nous en demandons l'abrogation, mais nous ne voulons pas nous rallier, d'une manière ou d'une autre, à une doctrine erronée de l'entreprise reposant sur une vue faussée et archaïque de celle-ci.

Les « lois Auroux » limitent le dialogue social au seul face à face entre la direction de l'entreprise et les syndicats, et, en réalité, donnent des droits nouveaux aux syndicats beaucoup plus qu'aux salariés. C'est bien ce qu'aux états généraux de Villepinte nous avons dénoncé en demandant aux pouvoirs publics de renoncer à l'extension forcée du pouvoir syndical dans l'entreprise.

Ce n'est pas contre la présence du syndicat que nous luttons, mais contre le monopole du syndicat et contre les excès du syndicalisme. L'exemple de la Grande-Bretagne nous montre jusqu'où ceux-ci peuvent conduire, y compris jusqu'à un rejet du syndicalisme.

Citoyens disciplinés, nous respecterons la loi, mais nous l'appliquerons dans son interprétation la plus stricte possible, puisque nous sommes en désaccord avec la philosophie qui la sous-tend.

Dans cet esprit, il conviendra également d'écarter tout ce qui tendrait à donner aux « lois Auroux » un caractère irréversible.

De même que les débats au Conseil économique et social ont montré que nous n'étions pas isolés, puisque trois syndicats sur cinq ont pris la même position que nous sur deux des mesures les plus importantes des « lois Auroux », l'attitude du Sénat, qui a manifesté son hostilité fondamentale en opposant la question préalable, contribue à éviter de donner à ces lois un caractère irréversible et facilitera leur remise en cause ultérieure.

Cette irréversibilité serait néanmoins acquise si l'on acceptait d'insérer dans les conventions collectives professionnelles ou dans les accords d'entreprise les dispositions contenues dans ces lois. Il faudra donc s'opposer catégoriquement aux demandes syndicales qui seront présentées dans ce sens.

Mais notre combat ne doit pas être pris pour un combat d'arrière-garde, et la meilleure réponse aux « lois Auroux » sera de poursuivre des politiques d'innovation sociale correspondant aux aspirations des salariés, comme aux possibilités des entreprises.

Il faut, en particulier, accentuer le mouvement amorcé vers un dialogue permanent dans l'entreprise, lequel, des réunions d'échanges aux cercles de qualité en passant par les ERACT ou les équipes autonomes, s'efforce depuis maintenant plus de dix ans de donner à chaque salarié plus de responsabilités et d'initiatives dans sa vie de travail.

Les « lois Auroux » sont une fausse piste ; nous avons d'autres pistes et plutôt que d'aboutir à un contrôle paralysant, nous entendons renforcer une coopération dynamique.

La mise en place de nouveaux droits syndicaux entre 1982 et 1985 furent réalisés en plusieurs étapes. Pour l'essentiel cela serait :

- La mise à disposition pour fonction syndicale dans les organismes syndicaux composés uniquement de travailleurs des

chemins de fer, d'un certain nombre de permanents déterminés à partir d'une proportionnalité découlant de la représentation syndicale.

- Le droit à la promotion est garanti au regard de l'avancement moyen de la filière d'origine, les nominations se faisant hors cadre autorisé.

- Des congés de fonctionnement pour les OS sont créés pour permettre d'assister aux réunions prévues par le statut. Des « chèques congés » sont attribués avec solde et sont proportionnels aux suffrages exprimés recueillis par les OS lors de consultations électorales.
- Sur demande des organisations les plus représentatives adhérentes à une Confédération, certains agents peuvent être mis à disposition pour exercer des fonctions syndicales dans des organismes partiellement composés de travailleurs des chemins de fer.
- Des locaux seront équipés et mis à disposition des OS au plan local et régional.
- Dans chaque établissement, des panneaux permettront d'afficher librement les informations syndicales.

D'autres sujets ont donné lieu à d'importantes négociations, cela fut le cas sur :

- La réintégration des révoqués lors des grèves de 1947, 1948 et 1953
- La réintégration dans l'entreprise des ateliers Cadoux sur la région de Tours à St Pierre des Corps qui avaient été privatisés en 1920 par mesure de rétorsion pour leur participation à la grève de 1920
- La formation professionnelle
- La réforme des filières qui finira par s'enliser indéfiniment
- L'amélioration des droits pour le fonctionnement des Conseils Prud'homaux
- Le retour à la SNCF de travaux confiés à l'industrie privée : pas moins de 21 sujets furent retenus mais là encore les résultats ne furent pas à la hauteur des ambitions.



Fédération Nationale des CHEMINOTS

263, rue de Paris - 93100 Montreuil

Botreau Pierre, section syndicale CGT des cheminots de l'Établissement de maintenance du matériel (EIMM) de Saint-Pierre-des-Corps, Histoire de l'atelier de réparation du matériel ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps. [1993], ICL, 18 p.

**CONTRAT
SOCIAL DE**

LOI D'ORIENTATION

DES TRANSPORTS

Le 28 juillet 1982, le Conseil des Ministres a adopté un projet de loi d'orientation des transports intérieurs. Un texte composé d'un exposé des motifs qui explicite les objectifs de la loi et montre la cohérence du projet de loi qui se structure en 3 parties :

Le titre I (de l'article 1 à 17) concerne les dispositions générales applicables aux différents modes de transports :

Chapitre 1^{er} « le droit au transport et des principes généraux applicables aux transports intérieurs.

Chapitre 2 « des conditions sociales et de la sécurité »

Chapitre 3 « des infrastructures, équipements, matériels et technologies »

Chapitre 4 « des institutions »

Le titre II concerne les dispositions particulières aux différents modes de transports :

Chapitre I pour le transport ferroviaire (Article 18 à 26)

Chapitre 2 pour les transports urbains de personnes

Chapitre 3 pour les transports non urbains de personnes

Chapitre 4 pour le transport routier

Chapitre 5 pour le transport fluvial

Chapitre 6 pour le transport aérien

Le titre III précise les dispositions diverses

Le contenu du texte (extraits)

Le texte présenté ambitionne de dessiner une nouvelle politique structurée autour du texte de loi soumis au Parlement. Une dizaine d'idées fortes sont ainsi reprises comme objectifs et attirent notre attention :

Concurrence et complémentarité

L'exposé des motifs affirme d'entrée « En ce qui concerne les transporteurs, leur juste rémunération constitue un objectif prioritaire qui doit permettre notamment par des mesures tarifaires et des clauses contractuelles adaptées, d'assainir les bases de la concurrence intra et intermodales. »

« La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie et de sécurité. Elle tient compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien des infrastructures, équipements et matériels de transports et des coûts sociaux, monétaires et non monétaires supportés par les usagers et les tiers »

Avec l'article 3, cette politique « établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transports et entre les entreprises, en harmonisant leurs conditions d'exploitation et favorise leur complémentarité, leur coopération, notamment par le développement rationnel des transports combinés »

Droit aux transports et libre choix des usagers

Dans l'exposé des motifs est autorisé « l'exercice d'une liberté fondamentale : celle qui doit conférer à chaque usager de se déplacer librement, dans des conditions raisonnables d'accès et de qualité, de prix pour lui-même et de coût pour la collectivité. Inséparable du principe de libre choix de l'usager, ce droit au transport, doit être effectif, prendre en compte la croissance et la diversification des besoins de transport sur tout le territoire et pour l'ensemble des usagers. Cela suppose que soit favorisée et développée l'utilisation des moyens de transport ouverts au public, adaptés à la demande. »

« Le libre choix de l'usager est tout aussi fondamental pour le transport de marchandises, puisque qu'il doit permettre à chacun de confier l'acheminement de ses biens à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. »

« L'application de ce principe exige qu'aucun mode ne soit éliminé ou pénalisé au profit d'autres modes et qu'aucune répartition autoritaire ou arbitraire ne soit effectuée entre les modes ou les entreprises »

(Article 2) « Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation. »

PRESENTATION DES CONTRATS INTÉRIEURS

Contrats, qualifications et responsabilités.

Article 8 « Le fonctionnement harmonieux du transport public de marchandises suppose quant à lui que soit clarifié le rôle des différents intervenants. A cette fin, des contrats précis doivent être établis, faisant l'objet de mises à jour régulières et de compléments de nature à rééquilibrer les relations entre l'expéditeur, le commissionnaire, l'affréteur, le mandataire, le destinataire ou tout autre donneur d'ordre. Ainsi, les obligations respectives de chacun seront-elles mieux précisées, notamment par le biais de contrats types, applicables à défaut de convention particulière »

« I - L'exercice des professions de transporteur public de marchandises, de déménageur, de loueur de véhicules industriels destinés au transport, de commissionnaire de transport et d'auxiliaire de transport peut être subordonné selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi qu'à l'inscription à un registre tenu par les autorités de l'Etat. »

Sécurité et coresponsabilité

Article 9 « Les opérations de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le compte propre de l'entreprise qui les assure, ne doivent en aucun cas être conduites dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité. La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

« Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport, dans les contrats relatifs au déménagement et dans les contrats de travail, toute clause de rémunération principale ou accessoire de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés ».

« Les dispositions du code du travail relatives aux conditions et à la durée du travail s'appliquent aux salariés chargés de la conduite ou du pilotage et aux personnels qui leur sont assimilés »

Article 10 « En ce qui concerne les agents non salariés, la durée du temps consacré à la conduite ou au pilotage et aux opérations annexes et les temps de repos font l'objet de dispositions particulières tenant compte des exigences de la sécurité ».

(Article 11) « Le temps de travail des agents salariés chargés de la conduite ou du pilotage et des personnels qui leur sont assimilés comprend le temps consacré à la conduite ainsi que,

dans des conditions fixées par décret, le temps pendant lequel ils sont à la disposition de l'employeur. »

« Il est créé, dans chaque département, une commission consultative chargée de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage dans le secteur des transports et relevant d'un établissement situé sur le territoire du département ».

« Elle est composée paritairement de représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés et présidée par un inspecteur du travail ».

Planification, décentralisation

Exposé des motifs : « Il s'agit de mettre en œuvre une politique globale du système de transports, fondée sur la planification, la décentralisation et la participation ».

« Les principaux outils de cette planification décentralisée, démocratique et contractuelle sont les schémas de développement des transports et les contrats de développement. Les schémas doivent permettre une meilleure organisation des transports urbains comme des transports en zone rurale ; ils s'inscriront dans le cadre des orientations nationales et locales d'aménagement du territoire et devront être compatibles avec les différents documents définissant ces orientations. Des contrats de développement passés entre l'état et les collectivités territoriales permettront de concilier la réalisation des objectifs de la politique nationale des transports avec les principes de décentralisation. »

« La participation de tous les intéressés, travailleurs du secteur, entreprises, professions, élus, usagers, consommateurs, à l'élaboration et à la mise en œuvre des décisions les concernant constitue également un souci majeur, ce qui suppose que soient démocratisées les instances compétentes pour l'organisation des transports, qu'elles soient décentralisées ou centralisées ».

Article 14 « Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. »

Article 7 « Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect. »

(Exposé des motifs) « C'est la raison pour laquelle des dispositions sont prévues qui permettent d'assurer la mise en œuvre d'un système ferroviaire adapté aux besoins de notre temps. Après une période où les pouvoirs publics ont poussé au déclin du rail, il s'agit aujourd'hui de favoriser sa renaissance »

« Ce mode de transport est, en effet, loin d'avoir développé toutes ses possibilités et ses avantages qui sont particulièrement sensibles en matière de sécurité, d'économie, d'environnement et d'aménagement du territoire »

(Article 18) « Il est créé, à compter du 1^{er} janvier 1983, un établissement public industriel et commercial qui prend le nom de « Société Nationale des Chemins de fer français ». Cet établissement a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national ».

Affirmation du groupe

Article 18 « Cet établissement est habilité à exercer toutes activités qui se rattachent directement ou indirectement à cette mission. Il peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaires »

(Exposé des motifs) « Une clarification et une simplification des divers éléments de ce groupe sont nécessaires, sans pour autant étendre son intervention à des secteurs d'activités qui ne seraient pas directement liés au chemin de fer. »

Affirmation du statut et création des comités d'entreprise

Exposé des motifs « Le statut des cheminots est conservé, à la fois dans son contenu et dans ses procédures d'élaboration. Il va de soi qu'il peut comporter des dispositions spécifiques plus favorables aux travailleurs de l'établissement que celles des lois et règlements en vigueur et qu'il ne saurait déroger aux dispositions d'ordre public de ces textes. »

« La présente loi, notamment en tant qu'elle substitue un établissement public à caractère Industriel et commercial à la société anonyme « Société nationale des chemins de fer français », ne porte pas atteinte aux dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles régissant les situations des personnels de la société et de ses filiales ».

(Article 23) « Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont applicables de plein droit. Toutefois, en tant que de besoin, des décrets en Conseil d'État peuvent fixer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise, aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer et à l'organisation du groupe qu'elle constitue avec ses filiales. »

Décentralisation et régionalisation

Exposé des motifs « Des mesures sont prises pour décentraliser la gestion de l'établissement en tenant compte des lois relatives à la décentralisation et à la démocratisation du secteur public : sont ainsi créées, auprès des directions régionales de l'établissement, des commissions consultatives lui permettant d'intégrer au mieux les dimensions régionales des diverses ac-

tions engagées et d'ouvrir un dialogue fructueux avec les collectivités territoriales. La loi sur les transferts de compétence prévoit, de son côté, la possibilité pour les régions d'inscrire des lignes secondaires dans leur plan de transport et de passer des conventions avec la SNCF pour leur exploitation ainsi que l'obligation de consulter les collectivités territoriales sur l'organisation des services qui les intéressent. »

Article 22 « A la demande des collectivités régionales intéressées, une commission consultative peut être instituée auprès de chaque direction régionale de l'établissement public. Un décret en Conseil d'État précise la composition de cette commission et ses attributions. Il détermine les règles de son organisation et de son fonctionnement. Elle est consultée notamment sur les conséquences des activités de l'établissement sur la vie économique et sociale de la région et peut faire toutes suggestions sur l'exercice et le développement de ces activités. »

Autonomie de gestion, planification, concours de l'Etat

Article 24 à mettre en œuvre pour les atteindre. « - I. - La Société nationale des chemins de fer français est dotée de l'autonomie de gestion. Un cahier des charges approuvé par décret en Conseil d'État, l'établissement public entendu, fixe ses droits et obligations, les modalités de son fonctionnement, les règles d'harmonisation des conditions d'exploitation prévues à l'article 3, la définition de son équilibre d'exploitation et les conditions d'exécution du service public. Un contrat de plan passé entre l'État et la Société nationale des chemins de fer français dans les conditions de la loi n° 82- 653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification détermine les objectifs assignés à l'entreprise et au groupe dans le cadre de la planification nationale et les moyens »

Article 24 « II. - L'État apporte son concours financier au fonctionnement et au développement de la Société nationale des chemins de fer français en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la nation, du rôle qui lui est assigné dans la mise en œuvre du droit au transport et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie ».

Article 20 « ..l'établissement public exerce tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'il acquiert ; il peut notamment accorder des autorisations d'occupation, consentir des baux, fixer et encaisser à son profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Il peut procéder à tous travaux de construction ou de démolition. Il assume toutes les obligations du propriétaire. Il agit et défend en justice en lieu et place de l'Etat. »

conseil d'administration

Article 21 « Le conseil d'administration de l'établissement est composé de dix-huit membres dont :

- sept représentants de l'Etat ;

- cinq membres choisis en raison de leur compétence, dont au moins un représentant des usagers et nommés par décret ;
- six membres, dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200.

Le président du conseil d'administration est nommé parmi les membres du conseil, sur proposition de celui-ci, par décret en conseil des ministres.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les statuts de l'établissement et détermine les modalités de nomination ou d'élection des membres du conseil d'administration. »

En conclusion

Une grande avancée

Promotion d'une notion moderne du service public.

Mise en avant de la notion de coût et d'efficacité sociale prenant le pas sur la seule rentabilité financière.

Assainissement des réglementations et des pratiques dans le monde des transports conjointement avec les garanties sur les conditions sociales et la structure des rémunérations.

Confiance dans l'avenir de l'outil ferroviaire et volonté politique d'y contribuer.

Premier pas significatif dans la démocratisation de la gestion de la SNCF et de son groupe.

malgré des points faibles à 3 niveaux

Organisation du marché des transports :

La position de la CGT sur la modernisation et le rôle accru des bureaux régionaux de fret n'a pas été retenue, de même que l'idée de la limitation du volume de la sous-traitance.

Cette proposition avait fait l'objet d'une vive réaction de l'ensemble du patronat (chargeurs, commissionnaires et transporteurs). Nous soutenions que ce type de mesures est nécessaire pour rendre transparent le marché des transports, éviter les gaspillages, combattre la tendance à la surexploitation, réaliser des gains de productivité importants par une amélioration de l'organisation.

Redevance d'usage des infrastructures :

Si le principe en est évoqué dans le projet de loi (article 15), il n'y a pas de premières avancées concrètes dans ce domaine (réforme de la taxe à l'essieu par exemple pour les gros porteurs routiers.)

Il aurait été souhaitable d'aller plus loin dans la « programmation » de l'amélioration des conditions sociales en les liant

notamment aux progrès de productivité obtenus par la réduction du temps de travail et la formation qualifiante.

Des questions importantes seront approfondies dans le cadre d'une concertation relative aux décrets d'application :

- la notion de temps de travail pour les conducteurs routiers.
- les instances paritaires de contrôle du respect des réglementations du travail et de sécurité.
- le cahier des charges de la nouvelle SNCF.

Au cours de la procédure législative, les cheminots s'inviteront dans le débat et dans la procédure elle-même par des pressions multiples et appropriées dans le cadre des journées d'action des 27, 28, 29 Octobre pour rappeler leurs exigences et leurs revendications.

Discutée les 12/13/14/15 Octobre, La loi sera votée en première lecture, selon la procédure dite « de déclaration d'urgence » à l'Assemblée Nationale. Au cours du débat ayant précédé ce vote, plusieurs amendements suggérés par la fédération ont été adoptés. L'Union Interfédérale CGT des Transports déclara lors d'une audition en commission parlementaire de production et d'échanges « *accorder une grande importance à cette loi qui prend en compte des revendications essentielles que nous développons depuis longtemps sur le service public et le droit au transport ; le lien étroit entre conditions sociales et sécurité, la nécessité d'assainir le marché du transport, la reconnaissance de la contribution essentielle de la SNCF à la vie économique et sociale.* »

Au Sénat, les groupes parlementaires de l'opposition gouvernementale en profitaient eux pour jouer d'atmoïements quant à l'inscription de cette loi d'orientation à l'ordre du jour des travaux. D'une part, tout retard dans l'adoption entraînait un vide juridique dangereux. D'autre part les groupes UDF et RPR suggéraient une remise en cause des modalités et du régime particulier des retraites des cheminots.

Finalement les débats sénatoriaux auront lieu à la mi-décembre 1982 à partir d'un texte nettement modifié par la droite. Un nouveau passage à l'Assemblée se déroulera le 18 décembre et rectifiera celui-ci dans le sens initial avec adoption et **la loi sera publiée au journal officiel le 31 décembre 1982, après un passage au Conseil Constitutionnel la veille.**

Elle entrera en application le 1^{er} janvier 1983 pour que s'enclenche la concertation sur le processus réglementaire et les négociations internes aux différents secteurs afin d'en concrétiser les orientations.

Elle sera par la suite modifiée 38 fois (1986 ; 1990 ; 1991 ; 1996 ; 1997 ; 1998 ; 1999 ; 2000 ; 2002 ; 2003 ; 2004 ; 2005 ; 2006 ; 2007 ; 2009 ; 2010) au gré des politiques gouvernementales, par lois ou par ordonnances, sans qu'il soit jamais possible de la remettre en cause fondamentalement jusqu'à aujourd'hui

LE CAHIER DES ET LE CONT

Si la LOTI constitue le point d'arrivée d'un processus, elle est point de départ d'un dispositif destiné à inscrire le service public ferroviaire dans l'application du droit au transport et dans une certaine harmonisation intermodale, au moins dans les volontés affichées. C'est à partir de la matrice de la LOTI que vont se définir et s'articuler les relations entre la SNCF et l'Etat avec le cahier des charges qui se positionne en termes d'objectifs et de principes, le plan d'entreprise qui exprime de façon plus ou moins claire les projections de la direction de la SNCF le contrat de plan qui doit traduire, dans le concret, les engagements réciproques de l'Etat et de l'entreprise. Que porte le cahier des charges et quelles sont les préoccupations et positions des uns et des autres dans un contexte où le nouveau statut de l'entreprise porte l'exigence d'un renouveau de sa stratégie et des moyens ? Exigence qui commence à se heurter au tournant gouvernemental de la rigueur. Nous sommes en mai 1983.

Le cahier des charges

Il est dans l'élan d'une politique des transports novatrices, fruit d'une volonté et de revendications portées dans les luttes d'avant mai 81.

Dans sa présentation devant le Conseil d'administration, le ministre souligne *qu'il s'agit d'un document de caractère fondamental, conçu pour une action sur le long terme et doit, de ce fait, faire appel à une vision d'une tout autre ampleur que la simple prise en compte des éléments conjoncturels, même si ceux-ci ne peuvent être ignorés.* Pour donner du poids à sa présentation, le ministre le montre

comme le résultat d'une concertation dans le cadre gouvernemental, fruit d'une élaboration avec le concours des différents ministères concernés et d'arbitrages. Il prend soin aussi de souligner qu'une concertation plus large s'est tenue, que le débat a été élargi aux différents partenaires concernés comme au sein du Parlement. Manière d'affirmer que si le C.A était entendu, l'essentiel avait été arrêté.

Dans la présentation ainsi faite, le Ministre pointe trois questions essentielles traitées par le cahier des charges.

Le premier volet aborde le principe et les conditions du service public ferroviaire

Il précise clairement que l'EPIC a pour objet de gérer, d'aménager, de développer (*chacun de ces mots ayant naturellement son importance, souligne le ministre*) le réseau ferré national et d'exploiter les services ferroviaires sur ce réseau, selon les principes du service public.

La mission de la SNCF est donc à comprendre dans son acception la plus large : le but recherché est d'inciter l'EPIC à développer une action dynamique et globale, en cohérence avec la LOTI, de manière nouvelle.

Action dynamique dans le domaine du transport des voyageurs, la SNCF devant avoir un rôle dans la mise en œuvre du droit au transport.

Sont ainsi définies à ce titre 1, les catégories de services, services de transports, mais aussi services annexes ou complémentaires, qui doivent être assurés pour répondre aux besoins des usagers, ou qui participent à la promotion du transport ferroviaire. Est également précisée la responsabilité de la SNCF dans l'information des usagers eux-mêmes, mais aussi, au plan de la collectivité pour une utilisation rationnelle des différents moyens de transport.

Action dynamique également dans le domaine du transport des marchandises

Là aussi sont précisées les tâches qui incombent à la SNCF et qui, outre le transport ferroviaire au sens strict, comportent les prestations complémentaires qui sont bien souvent nécessaires pour rendre un service de qualité. Dans ce secteur, il s'agit de prendre pleinement en compte une situation où l'évolution des processus de production conduit à accorder une importance beaucoup plus grande à la logistique et à la chaîne de transport dans son ensemble avec les équipements, les services annexes, l'information que cela peut impliquer.

C'est ainsi que l'article 23 du cahier des charges indique qu'il appartient à la SNCF de participer au développement des transports combinés. La SNCF reconnue comme élément essentiel du système de transport intérieur et donc de *l'unité et de la solidarité nationale* se doit de contribuer, par son activité, au développement des régions, des départements, des communes et à l'aménagement équilibré du territoire national dans les limites précisées par le cahier des charges.

CHARGES RAT DE PLAN

L'action dynamique engage aussi à un effort de recherche, de **développement de l'innovation** dans la technologie ferroviaire mais également dans le domaine économique et social.

Les missions assignées à la SNCF comprennent aussi les **coopérations** avec les compagnies ferroviaires étrangères notamment en Europe. S'y ajoutent les liaisons importantes avec l'industrie ferroviaire.

Le cahier des charges reprend la **notion de groupe** constitué par la SNCF et ses filiales pour préciser que les entreprises du groupe doivent concourir à la réalisation des missions dévolues à la SNCF. Il est souligné que la mise en œuvre de ces orientations se fait dans le cadre de l'autonomie de gestion de l'entreprise.

Autonomie de gestion fondée de droit par la LOTI et précisée par le cahier des charges.

Il appartient à l'Etat de définir les missions, les grands objectifs en fonction des orientations générales de la politique des transports.

En conséquence, le cahier des charges précise qu'il appartient à la SNCF de définir la consistance de ses services, d'assurer la pleine responsabilité et l'efficacité de sa gestion en prenant en compte les concours de l'Etat liés aux missions de l'entreprise.

Autonomie de gestion qui s'exerce aussi en matière tarifaire.

Le cahier des charges pose, en principe, la liberté tarifaire dans le transport des marchandises. Ces prix doivent concourir à la réalisation de l'équilibre global de l'exploitation de l'Etablissement. S'agissant des voyageurs, c'est la LOTI qui fixe le cadre : « *la politique tarifaire est définie par l'autorité compétente pour obtenir l'utilisation la meilleure au plan économique et social du système de transport correspondant* ». En application de ce principe le cahier des charges définit des modalités d'application qui aboutissent à la détermination de prix fixés en application d'un tarif de base et d'un ensemble de tarifs comportant des modulations par rapport à ce tarif de base. Ces tarifs doivent être prévus par le Contrat de Plan. Le cahier des charges prévoit des procédures souples pour toute innovation tarifaire à caractère promotionnel.

Le deuxième volet fondamental du cahier des charges est celui qui organise les relations contractuelles et financières entre l'Etat et l'EPIC.

Définir des principes de manière rigoureuse et en cohérence avec les principes généraux de la nouvelle politique des transports, c'est ce qu'exprime le Ministre.

Premier principe : tendre à l'harmonisation des conditions d'exploitation des différents modes.

Cette harmonisation suppose, en premier lieu, que l'Etat contribue au compte retraites de la SNCF pour que celle-ci ne supporte pas les conséquences d'une évolution démographique largement défavorable. Le cahier des charges précise donc des principes d'harmonisation : l'Etablissement public ne supporte que les charges de droit commun, majorées pour tenir compte des avantages particuliers du régime des retraites des cheminots. L'harmonisation des conditions d'exploitation entraîne également une participation de l'Etat au financement des charges d'infrastructures, cette contribution ne devant plus se limiter au trafic marchandises mais s'étendre au transport des voyageurs sous forme d'une contribution forfaitaire à fixer par le Contrat de Plan.

Deuxième grand principe devant intervenir dans la détermination des contributions financières de l'Etat : la prise en compte de la contribution du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la Nation et son rôle dans la mise en œuvre du droit au transport.

Troisième principe retenu à propos des contributions de l'Etat : la contribution à l'amélioration du potentiel ferroviaire national. Il s'agit de participer au financement de certains investissements d'intérêt national. L'article 36 du cahier des charges précise donc que le type de participation de l'Etat consiste en des dotations en capital. Les contributions de l'Etat n'ont rien à voir avec une subvention d'équilibre pour épouser un déficit. Il s'agit de contributions ayant des motifs spécifiques explicités par la loi et le cahier des charges. Ces contributions devront être programmées par les contrats de plan et correspondre à des devoirs précis vis-à-vis du service ferroviaire. Il est précisé que ces mécanismes correspondent à un fonctionnement normal de l'entreprise, ils permettraient de stabiliser le déficit mais pas l'assainissement de la situation de l'entreprise. C'est pourquoi il faut enrayer la mécanique infernale de l'endettement. L'article 38 du cahier des charges prévoit un concours exceptionnel pour une période transitoire qui devra être suffisant pour permettre un réel et durable assainissement. L'article 29 prévoit le contenu du contrat de plan : déterminer, pour la durée du plan les objectifs assignés à l'Entreprise et chiffrer les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. L'article 39 prévoit un ajustement des programmes et des dépenses au regard de l'évolution réelle des paramètres et l'écart éventuel avec l'évolution prévisionnelle.

Le troisième volet important du cahier des charges traite des relations entre la SNCF et les Collectivités territoriales.

Lorsqu'une Région veut prendre la responsabilité des services assurés sur une liaison, elle inscrit cette liaison à son plan régional de transport et passe une convention avec la SNCF pour l'exploitation de ces services. Plus largement des services d'intérêt régional, des services sous l'autorité organisatrice de l'Etat mais qui sont des services qui ne peuvent être classés dans les services nationaux, les services « omnibus » non encore conventionnés nécessitent un dispositif de financement de ces services et de participation financière de l'Etat, articles 33 et 36 du cahier des charges. Il s'agit d'équilibrer financièrement les services ainsi visés.

Le ministre, dans sa présentation, cite les titres 4 et 5 du cahier des charges. Le titre 4 est relatif aux dispositions financières et comptables, définit la nature des prévisions budgétaires et analytiques que doit établir chaque année la SNCF etc.... Le titre 5 spécifie les modalités de gestion du réseau ferré national et des équipements qui lui sont liés.

Après avoir explicité que le Pays avait besoin d'une SNCF dynamique, se modernisant, développant ses activités, le ministre indique : « *Il existe une autre stratégie qui consiste à rechercher les équilibres financiers vers le bas, en réduisant pas à pas les moyens de l'Entreprise pour l'adapter passivement à des données prises comme immuables, en préparant, du même coup, la base de nouveaux reculs, en descendant ainsi une à une les marches du déclin* ».

Vision qui pourrait être qualifiée de prophétique si ce n'est qu'à la même date, une révision budgétaire de la SNCF va se traduire par une suppression de 1500 emplois.

C'est donc déjà un constat. On retrouve dans les débats au sein du Conseil d'administration qui débouche sur un **avis positif et unanime sur le cahier des charges**, les positions des uns et des autres, non dénuées d'arrière-pensées.

- Du côté de la direction de l'entreprise, par la voix de son président, c'est sans surprise qu'elle souligne ses attentes sur les contributions de l'Etat et appuie, à égalité, sur l'autonomie de gestion dans un cadre concurrentiel. Sans qu'à aucun moment elle s'inscrive dans la stratégie dynamique que peut induire le cahier des charges. Il est tout aussi intéressant de noter que le directeur du budget de l'Etat s'élève avec vigueur contre

toute proposition d'amendement qui conduirait à des contributions automatiques de l'Etat. De même, il émet d'expresses réserves sur une définition trop formalisée de la contribution aux charges de retraites.

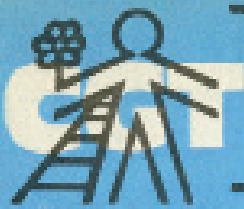
- Pour les chargeurs, le souci premier est celui de pouvoir négocier les tarifs dans les meilleures conditions.
- Il est piquant de relever, pour la petite histoire, que le représentant des cadres (FMC et plus tard cofondateur de l'UNSA) regrette l'absence d'une mesure d'intéressement, sous forme de prime, pour le personnel d'encadrement.
- La CGT, a exprimé sa satisfaction de voir que les lignes directrices retenues pour le cahier des charges sont directement tirées des grands principes de la LOTI et relevé les points principaux : - rôle primordial du service public des transports - mise en œuvre du droit au transport - élaboration et mise en œuvre de la politique des transports ferroviaires dans le cadre d'une planification décentralisée - normalisation plus équitable des charges de retraites supportées par la SNCF - extension de la contribution aux charges d'infrastructures - octroi de concours publics pour le financement des grands travaux.

Les élus CGT soulignent le caractère offensif du texte. Ils indiquent qu'il fallait que l'entreprise cesse de considérer le cahier des charges comme un bouclier protecteur, qu'elle s'empare résolument des possibilités nouvelles, qu'elle s'inscrive dans une démarche planificatrice et fasse en sorte que le contrat de plan soit un atout pour le développement.

L'embellie des avancées se terminait avec ce cahier des charges dont le cadre aurait dû changer une réalité régressive au bénéfice d'un renouveau du ferroviaire, axe d'une nouvelle politique des transports répondant aux besoins de développement.

Les fruits n'ont pas tenu les promesses des fleurs avec la suite des événements.

Ce même jour du 10 mai 1983, où était accepté un cahier des charges qui actait un renversement de tendance étaient décidés une révision budgétaire de l'entreprise et le retour aux vieilles recettes avec de nouveau une suppression d'emplois.



N° 623 - MAI 1985
NOUVELLE SÉRIE - Prix : 0,40 F
ACTIFS

La Tribune des Cheminots

Organe de la Fédération Nationale des Travailleurs Cadres et Techniciens des Chemins de Fer Français

RENFORCEMENT

**GRAND RENDEZ-VOUS
NATIONAL
LES 21 ET 22 MAI**

LUTTES



DOSSIER SPÉCIAL

CONTRAT DE PLAN

Pages 11, 12, 13 et 14

Couverture de La Tribune des cheminots n°623, mai 1985.

Le contrat de plan

L'espoir subsistait et nourrissait un combat pour des concrétisations nouvelles dans le contrat de plan à venir.

La « Tribune des cheminots » du 8 juillet 1983 faisait le bilan des premières avancées

Dans un premier article on relève : « Sans attendre, le gouvernement a pris un certain nombre de décisions qui visent à assainir la situation léguée par la droite. Ce sont : l'arrêt de la compression des effectifs ; l'arrêt de la fermeture de lignes et la réouverture de certains tronçons ; l'attribution de deux milliards de francs de dotation en capital soit 133 fois plus que l'apport des gouvernements de droite ; l'augmentation des investissements, +20% depuis 1981 ; l'accord pour le lancement du TGV atlantique ; l'engagement d'apurer la situation financière de l'entreprise. Toutes ces dispositions sont d'incontestables progrès. Même si elles ne recouvrent pas toutes les propositions de la CGT, il y a bien là les marques incontestables d'une volonté de changer de cap »

Et quelques pages plus loin, dans un autre article titré « Plan d'entreprise-Contrat de plan : il faut les deux », le propos se confirme et se complète :

« La loi d'orientation donne les moyens du développement des chemins de fer en France, le cahier des charges renforce cette orientation. (Il faut) un grand projet de développement qui peut être la base d'un large engagement de l'ensemble des cheminots et qui sera l'axe majeur pour développer une véritable autonomie de gestion.

L'article rappelle les quatre orientations proposées par la Fédération au 33^e congrès fédéral pour l'élaboration du plan d'entreprise qu'on peut résumer ainsi : développement et diversification de l'offre ferroviaire, décentralisation-régionalisation, critères de gestion nouveaux, rapports sociaux nouveaux. Plan d'entreprise qui devait selon la CGT servir de base au contrat de plan.

C'est aussi tout ce que portait le contrat social de développement élaboré par la CGT. Après le départ des ministres communistes et donc de celui des transports, le nouveau gouvernement et la direction de l'entreprise ont refusé le débat constructif. Et c'est au terme d'une parodie de concertation, d'abord devant le CCE le 23 avril puis au Conseil d'administration le 26 avril 1985, qu'un contrat de plan est littéralement imposé. Contrat au contenu négatif et dangereux quasi exclusivement axé sur un règlement de la situation financière en 1989.

Devant le CCE, le 23 avril 1985

Le contrat de plan 1985/1989 est présenté par la Direction de la SNCF sans aucune concertation ni information préalable, pas plus de l'entreprise que du ministère des transports. Ce qui conduit Georges Lanoue au nom de la CGT à dire :

« Si vous vouliez la cohésion et l'adhésion aux objectifs fondamentaux du contrat, il fallait procéder autrement, en respectant la vocation et le champ d'intervention des organisations syndicales représentatives.

Force est de relever que la procédure que vous avez adoptée n'a abouti qu'à un document de peu d'ampleur, sans véritable souffle et considérant la politique sociale comme une simple parenthèse devant donner lieu, ultérieurement, à un calendrier d'études.

(...) L'absence de concertation, une réduction des effectifs au-delà de 5000 par an, des perspectives d'attaques sur la réglementation, le sens des données chiffrées, la non-fiabilité des engagements pris par l'Etat sont autant de raisons d'inquiétude et de refus pour les cheminots.

D'où il s'ensuit que la Fédération CGT des cheminots, en conscience de ses responsabilités et avec le souci de défendre les intérêts du personnel ne peut dire que non à ce contrat.

La délibération des élus du CCE à l'appui d'un avis négatif sur ce contrat de plan souligne entre autre :

« De l'endettement à l'emploi, en passant par des remises en cause du statut, tout se conjugue pour réduire les activités de la SNCF et mutiler le service public. C'est la cure d'austérité programmée qui, menée à son terme, renforcera la crise et portera un coup aux perspectives de développement de l'entreprise. Pour le CCE c'est non aux réductions massives d'emplois, à la flexibilité-régression, à l'accentuation de la détérioration des conditions de travail, c'est non à l'aggravation sans solution de l'endettement, c'est non aux perspectives de désengagement de l'Etat à terme, c'est non à l'adhésion d'un contrat où tout est dit, tout est bouclé sans tenir compte et sans demander l'avis des cheminots »

Au Conseil d'administration

Le 26 avril 1985, les représentants CGT conclurent ainsi leurs interventions :

« Il ne s'agit pas d'un véritable contrat, le poids des deux parties s'avérant par trop inégal. Il s'agit en fait d'un texte d'orientation et d'exécution de missions fixées à l'entreprise par les pouvoirs publics, dans le but d'alléger, quoi qu'il arrive, les finances de l'Etat. Il y a donc bien rupture avec les grandes orientations tracées dans la période 81/83. En refusant de se donner les moyens, en misant sur la récession, les pouvoirs publics et la direction de l'entreprise vont renouer avec les pratiques anciennes qui ont conduit la SNCF dans la situation que l'on sait. Ce contrat de plan est mauvais pour les cheminots, mauvais pour l'entreprise, mauvais pour la collectivité nationale.

(...) Il ne peut y avoir de compromis de notre part sur un texte qui emmène inexorablement la SNCF sur la voie du déclin et qui risque, à terme, de conduire à son éclatement. (...) Les administrateurs CGT ne donneront pas leur autorisation à la signature de ce contrat de plan.

Ce contrat et les décisions qui l'ont accompagné s'avèreront meurtriers pour l'emploi et néfastes pour les activités.

C'est cette même stratégie qui n'avait apporté aucun remède, bien au contraire, à l'endettement et à la spirale du déclin, qui a porté un nouveau contrat de plan 1990-1995 aux mêmes résultats.

Le rejet de cet autre contrat de plan en 1995 par le mouvement social a enterré la planification dont la pratique dévoyée a condamné, au moins pour l'instant, l'idée de relations contractuelles positives entre les pouvoirs publics et l'Entreprise.

LA LOI DE DÉMOCRATISATION DU SECTEUR PUBLIC (D.S.P)

Dans les années précédant 1981, les nationalisations avaient fait l'objet d'âpres débats au sein de la gauche avant comme après la signature du programme commun de la gauche en 1972 (PCF, PS et MRG). La grande question en débat portait durant ces années-là sur la nécessité de l'appropriation publique par la Nation du capital privé, afin d'assurer la maîtrise de son développement économique et social au profit de l'intérêt général.

François Mitterrand sera élu le 10 Mai 1981 après qu'eurent capoté en 1977 des discussions entre les partis de gauche sur la réactualisation du programme commun de gouvernement. Cette désunion marqua profondément l'ampleur et les limites des changements ultérieurs

La loi de nationalisation du 11 Février 1982

Elle constitue une référence pour l'acte matériel d'appropriation mais également – notamment dans son exposé des motifs – pour fixer les objectifs et les finalités. Mais ces nationalisations n'ont pas changé la nature capitaliste de l'économie. Un peu bousculé par l'accélération historique de 1981 qui lui ôtait des moyens d'action, le capital s'est vite ressaisi et peu à peu, a cherché, non sans succès, à réinvestir les lieux de pouvoir dont il avait craint de perdre provisoirement et partiellement le contrôle : principalement l'Etat et les entreprises nationalisées.

Principaux groupes ou entreprises :

Charbonnages de France
Elf-Aquitaine
EDF-GDF
CEA
Sacilor
Usinor
CDF-Chimie
Pechiney

Rhône-Poulenc
CGE
Thomson
Bull
Renault
SNIAS
SNECMA
RATP

SNCF
Air-France
UAP
AGF
Crédit Lyonnais
Société Générale
CIC
BNP

(Liste citée dans les cahiers économiques de la Confédération)

C'est que le secteur public ainsi étoffé, avec les anciennes et les nouvelles entreprises nationalisées donnait les moyens d'agir efficacement sur l'ensemble de l'économie afin de faire face à la crise capitaliste.

Les nationalisations se présentaient comme un levier pour « redresser l'économie et faire entrer la démocratie dans l'entreprise »

C'est de cette loi, qui aborde quelques aspects de la nouvelle gestion envisagée, que viendra le projet de Loi relatif à la démocratisation du secteur public.

Il a été élaboré en application de l'article 51 de la loi de Nationalisation en vertu duquel « une loi, relative à l'organisation et à la démocratisation du secteur public ... déterminera l'exercice des nouvelles responsabilités des travailleurs dans l'ensemble des entreprises du secteur public, notamment au niveau de l'atelier, des fonctions syndicales, des comités d'entreprise ... et des conseils d'administration. »

Ce projet de loi qui mettra quelque 18 mois pour aboutir et plus encore pour trouver un début de mise en œuvre souvent difficile dans les entreprises, concernait environ 1.700.000 salariés répartis dans quelques 2000 entreprises.

En effet, entraient dans le champ d'application de cette loi :

- les établissements publics industriels et commerciaux dont le personnel est soumis à un régime de droit privé ;
- les entreprises et les sociétés nationales
- les sociétés d'économie mixte et les sociétés anonymes dont l'Etat détient directement plus de la moitié du capital
- les sociétés à forme mutuelle nationalisées
- les filiales des établissements ou sociétés énumérés ci-dessus dès qu'elles atteignaient un seuil de 200 salariés
- les sociétés dont plus de la moitié du capital est détenu conjointement par l'Etat, ses établissements publics ou les sociétés ci-dessus, dites « co-détenues » lorsqu'elles ont employé habituellement au moins 200 salariés au cours des 2 dernières années.

Cette loi préparée avec l'écoute positive des Confédérations syndicales, particulièrement les propositions concrètes avancées par la CGT, se proposait de faire siéger des représentants élus des salariés au sein des conseils d'administration des entreprises du secteur public. Dans le même temps, elle tendait à compléter, dans ce secteur, certaines dispositions des Lois Auroux, notamment en matière de droit d'expression des salariés.

Cette loi va porter sur des droits nouveaux des salariés : droit d'expression directe, droits syndicaux, droit des comités d'entreprise et amener, pour ces entreprises un régime dérogatoire améliorant les dispositions de droit commun des lois Auroux, entrées dans le code du travail.

En effet, la loi DSP ira plus loin. Elle déterminera le personnel intéressé : salariés et encadrement, la notion d'unité de travail, la périodicité et la durée minimale des réunions, le contenu « dans tous les domaines intéressant la vie de l'atelier ou du bureau », l'association obligatoire de l'encadrement à l'organisation des réunions et aux suites à leur donner. Enfin il était précisé que l'activité des Conseils d'atelier ou de bureaux fait l'objet d'un rapport annuel du chef d'entreprise au comité d'entreprise. Ces dispositions

prenaient largement en compte les conceptions avancées par la CGT.

Les droits syndicaux sont pour l'essentiel régis par le Code du travail. Là aussi la Loi DSP élargit l'exercice du droit syndical. Elle imposait à l'employeur d'ouvrir des négociations sur les sujets suivants : temps dont disposent les salariés pour les réunions syndicales sans perte de salaire ; possibilité d'obtenir la suspension du contrat de travail avec garantie de réintégration pour exercer les fonctions de permanent syndical ; collecte des cotisations ; autorisations d'absence pour des réunions syndicales statutaires.

Les Comités d'entreprise, également régis par le Code du travail verront, dans ces entreprises publiques, leurs compétences étendues de manière appréciable (approbation du plan de formation du personnel devant également comporter un plan d'action pour l'accueil d'élèves et de stagiaires, connaissance de l'activité des conseils d'atelier,...)

Les dispositions spécifiques viendront pour l'essentiel de l'entrée d'administrateurs, représentants élus des salariés au sein des Conseils d'administration.

Les CA des entreprises publiques, étaient jusqu'alors juridiquement soumis aux dispositions du droit commun contenues dans une loi de 1966. Il s'en suivait, comme dans le secteur privé, des pratiques d'une grande routine. On a pu parler de chambres d'enregistrement, les présidents directeurs généraux ayant reçu en fait ou en droit délégation à peu près totale des pouvoirs. Certes, la présence précédemment d'administrateurs CGT désignés dans certaines entreprises publiques (EDF, SNCF *) avait contribué à modifier un peu le cours des choses mais la règle générale demeurait.

* à noter qu'à la SNCF, les administrateurs salariés CGT, désignés par l'organisation et nommés par décret comme le voulaient les dispositions légales de l'époque, furent exclus de cette instance en 1948 par le gouvernement et ne furent réintégrés dans leurs droits qu'en 1972. 1968 était aussi passé par là.

A cet égard, l'article 7 de la Loi de démocratisation est très important puisqu'il stipule le rôle du Conseil d'administration :

« Aucune décision relative aux grandes orientations stratégiques, économiques, financières ou technologiques de l'entreprise, notamment sur le contrat de plan, ne peut intervenir sans que le conseil d'administration ou de surveillance, selon le cas, en ait préalablement délibéré. »

La loi de démocratisation a permis l'entrée de représentants élus salariés dans les CA de plus de 600 entreprises nationalisées correspondant à environ 2 170 000 salariés.

Selon le cas, le CA est à représentation bipartite (Etat ou actionnaires + salariés) ou tripartite (Etat, salariés et personnalités choisies). Les administrateurs salariés sont élus au scrutin proportionnel sur listes présentées par les organisations syndicales et pour un mandat de 5 ans.

A la SNCF, devenue Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) à compter du 1er janvier 1983, cette élection a lieu le 17 février 1983, en avant première sur le vote de la loi, en application d'un décret ministériel du 5 janvier reprenant le contenu de la future loi.

La CGT y obtint 3 sièges (furent élus Pierre Vincent, Lucien Lecanu et Jean-Louis Huerta) sur les 5 revenant aux représentants des salariés.

Ce que cela a changé, Pierre VINCENT, administrateur désigné en 79, puis élu en 83, l'exprimait ainsi dans une interview à la VO début 1984 : « Avec l'élection directe par les cheminots, la légitimité s'agrandit d'autant ». Il précisait ensuite : « Nous voulons tenir toute notre place au CA, à la mesure de notre représentativité, mais nous tenons également à rester ce que nous sommes : des militants engagés, dont l'appartenance à la CGT est pleinement assumée et revendiquée, des militants CGT efficaces parce qu'ils connaissent bien leur domaine mais aussi parce qu'ils sont sensibles aux besoins des cheminots. »

Sur les questions de la gestion, il résumait ainsi la question principale : « Gérer pour quoi faire et en faveur de qui ? Nous voulons réconcilier efficacité économique et efficacité sociale et tourner le dos à une gestion qui ne sait opérer qu'en termes de réduction d'effectifs. C'est un travail de longue haleine qui nécessite, pour réussir, que notre action soit relayée et soutenue par le plus grand nombre possible de cheminots. D'où, à mon sens, la nécessité d'avoir des administrateurs CGT bien au fait de l'activité, des propositions de l'organisation syndicale. »

La mise en application de la loi DSP dans les entreprises nationalisées n'eut rien de spontané. Au contraire elle donna lieu à des résistances très importantes et diverses : selon la nature et la taille de l'entreprise, selon le rapport de forces syndicales, selon la conviction avec laquelle ces questions ont été portées par les travailleurs et leurs syndicats, selon qu'il s'agissait du droit syndical ou de celui des travailleurs eux-mêmes, etc.

Votée en Juin 1983, la loi donnait 6 mois aux entreprises pour négocier sa mise en œuvre. Mais déjà nous étions à une période où le tournant de la « rigueur », décidé dès juin 1982, prenait son essor.

La phase politique et juridique avait abouti aux lois de nationalisation et de démocratisation du secteur public dans laquelle le mouvement syndical s'était fortement impliqué, quoique diversement, CFTC et CGC notamment, ne s'y montrant guère favorables.

Mais le débat sur le secteur public changea vite de nature et porta d'emblée sur le terrain de la stratégie des groupes nationalisés et des options politiques gouvernementales.

A travers l'exécution des contrats de plan, des déclarations des dirigeants de ces entreprises, de la démarche générale touchant à la structure même des groupes, il apparut qu'entre la concep-

tion d'une gestion voulant répondre à l'intérêt général et une gestion donnant la primauté à la rentabilité financière immédiate, c'est cette dernière qui l'emportait partout.

Ce fut aussi et très vite le cas à la SNCF.

La crédibilité de la nationalisation comme élément de progrès social et économique en prenait un coup, malgré les indiscutables avancées résultant des luttes passées dans le secteur nationalisé préexistant.

La CGT exprima fort, dans et hors ses rangs, la conscience du danger économique de n'avoir plus les moyens d'engager par des actes concrets une démarche pour sortir de la crise et du danger politique de cette crise au moyen du secteur public lui-même.

C'est le constat amer que fit Gérard Alezard, secrétaire confédéral devant quelques 300 administrateurs salariés CGT du secteur public en Octobre 1984 :

« Globalement, qu'il s'agisse du nouveau secteur ou de l'ancien, les nationalisations ne sont pas installées sur de bons rails.

Sur le plan économique, social et démocratique, elles ne sont pas l'instrument d'innovation et de développement qu'avaient annoncé les lois de février 82 et juillet 83.

Les travailleurs sont déçus, mécontents, la crédibilité de la nationalisation risque même d'être entamée.

Les dangers sont réels, pour l'emploi, pour le pouvoir d'achat, pour l'industrie, pour l'économie du pays. Non seulement les potentialités des nationalisations ne sont pas utilisées dans le sens attendu par les Français, non seulement elles ne sont pas le fer de lance de la nouvelle politique espérée en 81, mais des risques existent, réels, de dévoiement ; voire de mise en cause durable de ces potentialités.

...

Les groupes publics devaient jouer un rôle déterminant dans la mise en œuvre d'une grande politique industrielle au sein de laquelle l'investissement public devait être un facteur décisif de développement et de reconquête du marché intérieur. Il s'agissait selon les termes officiels de répondre à un besoin, de fixer une finalité, de réaliser un projet.

le besoin : restituer à la Nation des biens qui doivent servir l'intérêt général

la finalité : constituer le fer de lance d'une grande politique industrielle, créatrice d'emplois

le projet : instaurer dans l'entreprise une « nouvelle citoyenneté ».

Un constat qui suscite aujourd'hui encore un double questionnement :

Comment remettre sur le chantier la question de l'appropriation publique et de l'intérêt général ? Et celle de l'appropriation sociale et de la citoyenneté dans les entreprises ?

LA CRÉATION INSTIT

Malgré le vote de la LOTI le 30 décembre 1982 et la création de l'EPIC le 1^{er} janvier 1983 qui en prévoyait la mise en place, celle-ci s'éternisa jusqu'au 1^{er} janvier 1986.

Rappel du principe de la LOTI sur les CE et CCE

Au terme de l'article 23 de cette loi, la création de l'EPIC ne portait pas atteinte aux dispositions législatives réglementaires ou contractuelles régissant la situation des personnels de la société. Par contre, elle entraînait de plein droit l'application des règles de droit commun relatives à divers organismes notamment les comités d'entreprises.

A cet égard, la loi du 28 octobre 1982 précisait il est vrai que « *tant que de besoin, des décrets en Conseil d'Etat pourraient fixer les adaptations aux structures spécifiques de l'entreprise et aux nécessités du service public qu'elle a pour mission d'assurer* ».

Mais cette disposition n'a pas été suivie : selon le procès-verbal d'une réunion tripartite en date du 14 septembre 1983, il est apparu aux pouvoirs publics que ni les structures propres de la SNCF, ni ses dimensions, ni sa répartition sur l'ensemble du territoire n'appelaient de recours à un décret d'adaptation et qu'il était possible de mettre en place une structure satisfaisante conforme au droit commun reconnaissant la spécificité de l'entreprise et tenant compte de la loi de démocratisation du secteur public.

Les négociations pouvaient donc s'engager par le biais de la Commission du statut.

Dès lors, deux natures de problèmes se posèrent et furent l'objet d'affrontements entre la direction et les partenaires sociaux, ceux-ci étant aussi divisés sur les objectifs.

La première grande question touchait à l'implantation des CE

La deuxième à la définition des activités transférables

Enfin, deux questions de moindre nature mais tout aussi délicates vinrent s'ajouter au débat :

Les principes d'évaluation de la subvention (pour la gestion des activités sociales d'une part et pour assurer le rôle économique des CE/CCE et de leurs élus d'autre part)

Le transfert du personnel des activités sociales

Il a fallu plus de 2 ans pour régler l'ensemble de ces questions.

Il ne s'agit pas dans le cadre de cet article d'aller dans les détails de toutes les arguties politiques, économiques, techniques ou juridiques mises en avant pour freiner voire abandonner la mise en place de ces institutions mais d'en résumer les principales étapes.

Sur l'implantation des CE

Dès avril 1982, la CGT faisait les propositions suivantes :

Création de comités d'établissement en lieu et place des CMIE – CMCE – SMTR existants (719 établissements)

Mise en place de comités d'entreprises régionaux, d'un comité central d'entreprise et d'un comité central de groupe.

Naturellement, la direction s'opposa d'entrée à toutes ces propositions, rejointe par FO, la FMC, la CFTC, la FGAAC. La multiplication de réelles instances démocratiques à tous les échelons décisifs de l'entreprise leur était insupportable. Pour la direction qui ne pouvait tolérer aucune ingérence dans sa gestion de l'entreprise et pour les OS précitées en raison de leur peu de représentativité à l'échelon des établissements.

De longues négociations s'engagèrent donc à l'échelon de l'entreprise et du ministère pour trouver une solution pour permettre la mise en place au 1^{er} janvier 1984 après les élections professionnelles (CE+DP) de la fin de l'année 1983.

Finalement après l'arbitrage du ministre, la décision du directeur du Travail tomba le 24 novembre 1983 avec la création de 327 CE (8 à l'échelon des Directions Centrales, 1 pour l'« Armement Naval », 1 pour le Sernam, 25 au niveau des régions, 292 dans les établissements où les regroupements d'établissements fonctionnels (le critère du nombre d'agents servant à définir les regroupements).

DE NOUVELLES UTIONS

A partir du 1^{er} janvier 1984, les CE et le CCE furent donc mis en place et leurs prérogatives se limitèrent à leur rôle dans le domaine économique en attente de l'issue d'une négociation sur le transfert de la gestion des activités sociales et culturelles. La décision du Directeur de la Main d'œuvre fut **immédiatement contestée par FO** qui déposa un recours auprès du Conseil d'Etat.

Celui-ci rendit sa décision le 07 juin 1985 qui annula la création des 327 CE.

La principale justification étant que les chefs d'établissements fonctionnels ne disposaient pas de toutes les prérogatives d'une direction d'entreprise même décentralisée ; de surcroît les activités sociales demeuraient par essence des activités multifonctionnelles.

Constatant une nouvelle fois le blocage, la CGT fit les propositions suivantes, à l'occasion d'une rencontre entre organisations syndicales et direction le 25 juin 1985. Nos propositions s'appuyaient sur :

- **la création de comités d'établissements multifonctionnels** liés à une réforme préalable des structures de l'entreprise de manière à mieux appréhender les évolutions en cours et à améliorer ainsi l'efficacité de l'entreprise tant du point de vue économique, que social et financier.

Cela impliquait une réelle inscription de l'entreprise dans le processus de régionalisation et de décentralisation en cours à partir de deux axes principaux :

- **La redéfinition du rôle des directions** fonctionnelles et l'amélioration des relations entre différentes fonctions ;

La détermination des différents niveaux de gestion.

Nous proposons trois niveaux de gestion en phase avec les échelons décideurs : un au niveau national, un au niveau régional, un au niveau local.

Pour ce qui concerne le niveau local, nos propositions visaient à substituer aux établissements fonctionnels d'alors des établissements SNCF multifonctionnels regroupant l'ensemble des fonctions nécessaires aux activités de la SNCF sur un territoire déterminé.

Pour le découpage de ces futurs établissements, nous proposons de tenir compte des divers paramètres internes et externes à l'entreprise, notre souci étant d'adapter au mieux l'entreprise SNCF à l'activité locale et régionale dans leur diversité ; c'est-à-dire : le bassin d'emploi, le département ou partie de département, la localité ou partie de la localité, le centre ferroviaire.

Cette conception impliquait la création de 181 CE : 25 comités régionaux, 8 comités dans les organismes de la Direction de l'entreprise, 140 comités locaux

Le 27 juin, l'intersyndicale, regroupant cette fois la CGT, la CFDT, la FMC, la FGAAC, reprenait ces propositions et s'adressait au secrétaire d'Etat aux Transports pour lui soumettre et lui exprimer leur souhait d'aboutir à un accord unanime imposé par le cadre législatif du code du travail.

CGC, CFTC, FO et le syndicat des FS (fonctionnaires supérieurs) appuyés par la Direction, refusaient l'accord et maintenaient leur position à savoir 25 CE.

La CGT élaborait alors des propositions visant à intégrer à la négociation des CE celles de structures complémentaires telles que des structures multifonctionnelles décentralisées jusqu'à l'échelon local,

l'élargissement des CHSCT avec l'obtention de moyens supérieurs et le transfert rapide des activités sociales dans les plus brefs délais.

Sur ces bases nous obtenions la signature d'un accord unanime signé le 19 juillet 1985.

Son contenu était le suivant :

- **Création de 35 comités d'établissements** (25 en région + 10 dans les organismes centraux).

- **Nouvelles dispositions concernant le comité central.**

Les représentants du personnel sont au nombre de 37 titulaires et 13 suppléants. Ils sont proposés par les OS en fonction des critères suivants :

Pour les représentants titulaires : 34 sièges sont répartis entre les OS reprises à l'article 2 du chapitre 1 du statut ayant au moins un élu titulaire dans les comités d'établissements à la proportionnelle, étant précisé qu'un siège au moins est attribué à chacune des OS. Il était en outre attribué 3 sièges à l'organisation syndicale ayant obtenu le plus grand nombre de suffrages tous collèges confondus lors des élections des CE.

Pour les représentants suppléants : les sièges de suppléants sont répartis entre OS selon le nombre de sièges titulaires attribués à chacune d'elles, soit pour 1 à 5 sièges de titulaires : 1 suppléant ;

6 à 15 sièges de titulaires : 2 suppléants ; au-delà de 15 sièges : 6 suppléants.

Un représentant titulaire et un représentant suppléant au moins doivent appartenir au collège cadres.

- **Création de commissions locales**

Il sera constitué au niveau local des **commissions regroupant les divers établissements implantés dans une même zone territoriale**.

Lors de leurs réunions périodiques, elles recevront les informations sur l'évolution de l'activité économique et commerciale dans les établissements de leur ressort en particulier en ce qui concerne les programmes d'investissements et les prévisions, les modifications de la desserte ferroviaire dans le cadre du plan transport, l'évolution globale de l'emploi dans les établissements concernés.

Elles sont composées de représentants de toutes les OS reprises à l'article 2 du chapitre 1 du Statut. Le nombre de sièges attribués entre les OS est effectué selon le système de la proportionnelle à partir des résultats électoraux obtenus pour chacune d'elles dans les établissements relevant de la Commission locale lors de l'élection du CE.

Ces sièges varient de 6 sièges à 12 en fonction des effectifs s'étalant de 400 à plus de 5000 agents. Les CML seront installées sur le périmètre des circonscriptions d'exploitation soit **entre 110 et 130 CML**.

- **Augmentation du nombre de Comités d'Hygiène et de Sécurité.**

Un CHSCT est constitué dans chaque établissement dont l'effectif est supérieur à 300 agents. Le **nombre de CHSCT passe ainsi de 330 à 400**.

La désignation des membres est effectuée par un collège composé des délégués titulaires du personnel des établissements concernés et d'un mandataire par organisation syndicale porteur d'un nombre de voix variant de 5 à 7 selon le nombre d'agents, + 1 voix par tranche de 1000 à partir de 1000 agents.

La répartition des voix des mandataires est effectuée au regard des résultats du CE dont relève le CHSCT, des dispositions spécifiques sont prévues pour le personnel Maîtrises et Cadres.

- **Dispositions diverses.**

Quelques dispositions diverses accompagnent le texte : les discussions concernant les modalités de transfert des AS seront reprises en vue d'un transfert le 1^{er} janvier 1986 ; les CML seront mis en place en même temps que les CE ; des moyens supplémentaires seront accordés pour faciliter le fonctionnement des CE.

En dehors de l'accord, furent aussi créées fin 1985 les Commissions Professionnelles Centrales dans chacune des grandes fonctions (transport et commercial, matériel, équipement et services communs). Ces Commissions au sens défini par la Commission du Statut sont des organismes de concertation et d'informations au sein desquels peuvent être examinées des questions d'ordre professionnel et technique concernant la fonction.

Autres conséquences issues de la loi de démocratisation du secteur public du 26 juillet 1983 :

- **La mise en place, fin 1983 après les élections, de délégués du personnel au sens du droit**, (4719 délégués furent élus dans les 719 établissements). Ils eurent aussi dans leurs attributions pour répondre à la spécificité de l'entreprise la prise en charge des diverses commissions de notations.

Environ 1900 membres furent élus au sein des **nouveaux CHSCT** implantés dans 340 sites qui ont remplacé les délégués à la sécurité.

- **Création d'un Conseil d'Administration** de 18 membres, comprenant 6 élus du personnel, 7 représentants de l'Etat dont le Président et 5 personnalités qualifiées désignées par le Ministère.

Transfert des activités sociales

Sur la définition des activités transférables : la CGT demandait simplement l'application du code du travail, dans ses articles R/43-2-2,432-3,432-4 qui prévoyaient le transfert des activités suivantes :

- Les institutions sociales de prévoyance/institutions de retraites, société de secours mutuels.
- Les activités sociales et culturelles tendant à l'amélioration des conditions de bien-être telles que les cantines, les coopératives de consommation, les logements, les jardins ouvriers, les crèches, les colonies de vacances.
- Les activités sociales et culturelles ayant pour objet l'utilisation des loisirs et l'organisation sportive.
- Les institutions d'ordre professionnel ou éducatif attachées à l'entreprise ou dépendant d'elle, telles que les centres d'apprentissage et de formation professionnelle, les cercles d'études, les cours de culture générale et d'enseignement ménager.
- Les services sociaux chargés de veiller au bien-être du travailleur dans l'entreprise, de faciliter son adaptation au travail et de collaborer avec le service médical de l'entreprise.
- Le service médical de l'entreprise.

Pour autant, deux inflexions prévues par la loi modulaient ces définitions générales sur 2 points :

La loi prévoit que le CE assure directement la gestion de toutes les activités sociales à l'exception de celles qui ont la personnalité civile, des centres d'apprentissage, du service médical de l'entreprise géré directement par l'employeur

Concernant les activités qui ne sont pas énoncées par la loi, comme relevant expressément de la gestion soit du comité d'entreprise, soit de l'entreprise elle-même, le critère à prendre en compte selon la doctrine et la jurisprudence est leur caractère obligatoire ou facultatif pour l'employeur. Les activités sociales dont le caractère est facultatif pour l'employeur relevant de la gestion du comité.

La direction de l'entreprise s'engouffre dans cette brèche pour rendre obligatoire ce qui pourrait être facultatif à savoir le service social, l'économie sociale et familiale, les centres d'orientations professionnelles, les maisons d'accueil pour enfants etc...

Il est évident que de tels écarts d'appréciation qui existaient aussi entre OS ne pourraient permettre de déboucher sur un accord et les multiples réunions de la commission du Statut qui eurent lieu au cours de l'année 1983 et au début de 1984, confirmèrent ce constat.

Aussi la direction d'entreprise et les OS ont-elles souhaité qu'une commission d'experts soit préalablement chargée d'une mission d'étude et de propositions sur les conditions de transfert aux CE de la gestion des activités sociales et culturelles.

Cette commission fut créée le 28 mars 1984, elle fut présidée par Monsieur Pirot, conseiller, maître à la Cour des Comptes. Sa mission comportait « notamment » l'examen des points suivants :

- L'inventaire de l'ensemble des activités sociales et culturelles existantes à la SNCF, et la détermination de celles dont le transfert est de droit au CE et de celles dont le transfert ne l'est pas.
- La détermination de la part correspondante des moyens affectés à ces activités et éventuellement leur répartition entre Comités d'établissements et Comité central d'entreprise.
- La définition des conditions dans lesquelles quitus sera donné à l'entreprise pour sa gestion financière des activités transférées tant pour les exercices antérieurs que pour la partie de l'exercice 1984 pendant laquelle elle continuera à gérer ces activités
- La définition des règles à observer pour la mise à disposition du patrimoine.

La note ministérielle du 28 mars indiquait en outre que « le mandat ne porte pas sur les modalités de gestion que les CE seront amenés à choisir, ni sur la répartition des œuvres entre les CE et le CCE, cependant, les futurs gestionnaires apprécieraient les recommandations que vous seriez à même de *faire à la suite de l'étude que vous entreprendrez* ». Elle concluait au surplus que, *s'il ne résultait pas du mandat que les parties attendent une sentence arbitrale, elle tiendrait le plus grand compte des conclusions de votre rapport pour élaborer leur accord.*

La Commission d'experts a remis son rapport définitif le 13 février 1985 au ministre de tutelle Jean Auroux, successeur de Charles Fiterman. Il a donc fallu près d'un an entre la mise en place de la commission et le dépôt de ce rapport, alors que les CE sont mis en place depuis le 1^{er} janvier 1984, soit 15 mois sur un mandat électoral de 24 mois et toujours privés de la gestion des activités sociales ; lesquelles ne seraient d'ailleurs transférées qu'au 1^{er} janvier 1986 ! Avec bien des péripéties ; toutes nos propositions furent rejetées y compris celles qui consistaient à transférer les activités sociales qui ne souffraient aucune contestation avant la conclusion de la commission Pirot.

Des discussions byzantines s'engageaient sur le budget transférable et le chiffrage de chaque activité fera l'objet après débats notamment lorsqu'il fut question d'apprécier la part qui était prise sur le budget des activités sociales et celle qui dépend des établissements. L'appréciation de la vétusté des installations et donc des investissements nécessaires à réaliser pour leur modernisation nous furent là aussi contestés et justifèrent dans le temps des interventions spécifiques.

Même l'acheminement par les « Plis » SNCF de notre courrier nous fut contesté !

Il fallut attendre le 28 novembre 1985 pour qu'un accord unanime soit réalisé pour le personnel employé aux services sociaux sous la gestion SNCF et en service à la date du transfert des activités sociales.

Il est clair que la SNCF ne digérait pas la création des CE et CCE et encore moins le transfert des activités sociales. Les conclusions de la commission Pirot lui facilitèrent d'ailleurs la tâche **puisque aucun des points litigieux sur les activités transférables ne fut tranché en notre faveur.**

Malgré toutes ces embûches, avec l'appui des Cheminots et notre volonté de travailler dans l'unité, nous avons su déjouer pas mal de chausse-trappes et même si le transfert du 1^{er} janvier 1986 ne s'est pas effectué dans les meilleures conditions possibles, avec le recul, on peut mesurer aujourd'hui le chemin parcouru.



P

DISTRIBUTION

ESAF

PARIS, le 4 novembre 1983

AVIS GENERAL AU PERSONNEL

ELECTION DES DELEGUES DU PERSONNEL ET DES REPRESENTANTS DU PERSONNEL DANS LES COMITES D'ETABLISSEMENT

La SNCF étant devenue, en application de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, un établissement public industriel et commercial, est soumise de plein droit aux dispositions du Code du Travail pour ce qui concerne les institutions de représentation du personnel, délégués du personnel et comités d'établissement notamment.

Les élections nécessaires à la mise en place de ces institutions seront organisées selon le calendrier ci-après :

	1er tour	2e tour
— Affichage du présent avis général et communication des effectifs aux organisations syndicales au plus tard le	Jeudi 10 novembre 1983	
— Réception des déclarations de candidatures au plus tard le	Vendredi 25 novembre 1983	Jeudi 29 décembre 1983
— Affichage des listes électorales au plus tard le	Vendredi 25 novembre 1983	Lundi 2 janvier 1984
— Affichage des relevés de candidatures au plus tard le	Lundi 5 décembre 1983	Jeudi 5 janvier 1984
— Envoi du matériel de vote aux agents votant par correspondance au plus tard le	Lundi 5 décembre 1983	Jeudi 5 janvier 1984
— Clôture des listes électorales le	Mardi 13 décembre 1983	Vendredi 6 janvier 1984
— Remise à chaque électeur ne votant pas par correspondance des bulletins de vote au plus tard le	Mercredi 14 décembre 1983	Jeudi 9 janvier 1984
— JOUR DE L'ELECTION LE	Jeudi 15 décembre 1983	Mardi 10 janvier 1984
Clôture des bureaux de vote et début des opérations de dépouillement le jour de l'élection à :	17 heures	17 heures

Le Directeur Général,
P. GENTIL

CONCLUSION

Vous avez ainsi compilé dans ce cahier tout un ensemble de textes qui vous permettent de mieux appréhender et connaître cette réforme de 1983 qui donna naissance à la nouvelle SNCF, sous son statut d'EPIC et qui ouvrit des droits nouveaux pour les cheminots donnant satisfaction à des revendications maintes fois défendues. Les rédacteurs qui ont été pour l'essentiel des acteurs de ce moment-là, dans les responsabilités qui étaient les leurs au plus haut niveau de la Fédération et en première ligne des actions et des négociations, revivent sans détour et sans fard cette période. Ni pour se justifier, ni pour se glorifier mais comme acteurs qui peuvent ainsi témoigner, tout en y incluant, 30 années après, le recul sur les faits.

Dès les premières lignes, apparaît une interpellation qui nous met dans l'actualité et le futur à la fois
« Si l'on veut connaître ce qu'il advient d'un Service public concédé au secteur privé, il est utile d'examiner l'histoire du réseau national des chemins de fer français durant ses cent premières années, avant qu'en 1937 n'intervienne la «nationalisation». »

Les différentes réformes ferroviaires, qu'elles soient de concessions ou structurelles ont toujours été au centre d'enjeux et de choix politiques au niveau le plus élevé de l'Etat et du gouvernement ; de rapport de forces politiques dans lesquels le poids des positionnements, d'abord du syndicat national puis de la fédération CGT des cheminots, le niveau de ses propositions à partir de 1917, ont pesé sur ces réformes tout en montrant leurs insuffisances, y compris lors de la nationalisation de 1937 en société d'économie mixte par actions. Pierre Semard, son secrétaire général, déclarera en 1938 *« Nous n'avons pas eu d'illusions à la création de la SNCF. La nationalisation reste à réaliser. »*

Ce sera donc là une des lignes directrices de l'activité et des luttes de la fédération CGT des cheminots. Un combat ardent et aussi répressif. Faut-il rappeler que les représentants CGT seront révoqués du conseil d'administration, coupables en 1948 d'avoir appelé les cheminots à la solidarité avec les mineurs en grève, refusant de transporter le charbon d'importation.

Le même directeur de l'époque, Louis Armand, prit prétexte en 1950 de la publication par la fédération CGT d'une affiche mettant les voyageurs en garde contre le manque de sécurité qu'entraînerait la suppression du deuxième agent sur les machines, pour rompre toutes relations entre la direction de l'entreprise et la fédération, et ce jusqu'en 1968.

En 1978, le libéralisme porté au sommet de l'Etat, étudie alors un remodelage profond et des abandons d'activités de la Société Nationale au travers du rapport Guillaumat.

La Fédération ancrera son activité pour dénoncer cette vision, auprès des cheminots et au plus près des usagers car le risque était grand de voir l'entreprise nationale sinon privatisée pour le moins démantelée et vidée de son contenu de service public. C'est ainsi qu'un rapport de force se crée, s'ancre et nourrit la dimension unitaire indispensable pour rassembler le plus largement.

La SNCF et le Conseil d'administration unanime s'adresseront même au ministre des Transports pour exprimer leurs craintes et désaccords.

Sans un changement de majorité politique en 1981, ce sont les orientations du rapport Guillaumat qui auraient vraisemblablement été appliquées à la SNCF.

Or prenant le contrepied de cette stratégie, la loi d'orientation des transports intérieurs promouvait alors une conception moderne du service public, mettant en avant la notion de coût et d'efficacité sociale prenant le pas sur la seule rentabilité financière, autour de la création de l'EPIC SNCF pour le transport ferroviaire.

La nouvelle politique des transports dont l'idée centrale était de favoriser le recours accru au rail comme moyen de transport à la fois voyageurs et marchandises, mettant en exergue l'ensemble des orientations et décisions, reconnaissait également la nécessité d'engager des négociations sur tous les sujets sociaux touchant les cheminots.

De nombreux chantiers ont été ouverts, la création des CE et du CCE avec le transfert des activités sociales, l'application de la loi de démocratisation du secteur public, la création des groupes d'expression et des conseils d'ateliers, autant d'outils nouveaux pour gagner le pari du renouveau du rail. Citons aussi la réouverture de six lignes d'intérêt régional, la titularisation de plusieurs milliers de cheminots auxiliaires et contractuels, personnel majoritairement féminin etc.

L'action des cheminots à l'initiative de la CGT a permis des avancées significatives dans des domaines qui engageaient durablement l'avenir.

Ce contexte ne sera pas toujours sans difficulté pour trouver l'équilibre entre indépendance syndicale vis-à-vis du politique, et la nécessaire neutralité du positionnement syndical face à un gouvernement de gauche, de surcroît avec un ministre des transports communiste. Elle saura se construire pour l'intervention des cheminots pour peser sur le sens et le contenu de la réforme comme sur les avancées sociales.

C'était un renversement de tendance qui sera remis en cause dès 1983 quand une révision budgétaire s'attaquera de nouveau aux effectifs de cheminots, et qui s'accentuera encore avec un goût de revanche quand la droite revient au gouvernement en mars 1986 dans le cadre de la cohabitation.

Les actions furent-elles à la hauteur des enjeux ?

La CGT avait défini la situation comme « *nouvelle, inédite et par bien des aspects contradictoire* ». Contradictoire elle l'était en effet par le traitement qui était réservé aux différentes revendications des cheminots. Ces contradictions avaient inévitablement des répercussions sur la façon d'appréhender la situation, la mobilisation et la nécessité de l'action.

Dès le 10 mai 1981, la Fédération ayant joué son rôle dans la victoire aux élections présidentielles affirmait que « *pour garantir l'espoir, concrétiser la volonté des cheminots pour le vrai changement, il faut renforcer la CGT, ce qui lui donnera plus de moyens dans la négociation. Faire preuve à la fois de confiance et de vigilance* ».

Dans ce contexte plus favorable pour discuter de la revalorisation du métier et du devenir de l'entreprise, la CGT a su demeurer pour les cheminots une arme de lutte et un atout déterminant.

Nous avons donc été confrontés à une situation où il fallait dans le même temps valoriser certaines orientations prises par le Ministre des transports, la LOTI par exemple et ses retombées positives sur le nouveau statut de la SNCF et dénoncer les graves insuffisances dans d'autres domaines comme l'évolution des questions salariales et des conditions de travail.

La « Tribune des cheminots » invitait à « *tenir les deux bouts de la chaîne* » en rappelant que la CGT doit être simultanément la « *CGT des grands dossiers pour faire un contrepoids positif aux insuffisances gouvernementales et, la CGT du quotidien pour la nécessaire intervention des cheminots à tous les niveaux de l'entreprise* »

Cela dit, le problème posé est celui de savoir si les interventions, les actions de masse, les campagnes d'explication ont été alors à la hauteur des intentions.

Le contexte politique était sujet à débats partout et tout particulièrement chez les cheminots où la tutelle de l'Etat était assumée par l'un des quatre ministres communistes.

Ces débats, dans la recherche des meilleures solutions, ont souvent été vifs y compris au niveau du bureau fédéral.

Par la suite et de façon un peu schématique on a eu tendance à réduire ces problèmes posés à l'époque à un choix entre l'action comme aide à la réalisation des changements, à la levée des blocages et la mise en sourdine des revendications pour ne pas « gêner le ministre ».

En fait la situation était beaucoup plus complexe et la mobilisation ne fut pas toujours aisée.

Il reste que durant toute cette période, l'action des cheminots à l'initiative de la CGT a permis des avancées significatives dans des domaines qui engageaient durablement l'avenir.

Dans le même temps, notre Fédération a su dégager une démarche novatrice et des propositions modernes comme en témoigne en 1983 la proposition d'un « **Contrat social de développement** » reprise dans une brochure sortie en septembre 1984 (supplément au n°93 du « Courrier des cheminots »).

Dans ce document, la démarche globale pouvait se résumer ainsi : *Il n'y aura pas d'efficacité de l'entreprise sans démocratisation de la gestion, pas de gestion nouvelle et démocratique sans amélioration des conditions de vie, d'emploi, de travail et de qualification des cheminots. Et vice-versa.*

Enfin, et ce n'est pas le moindre aspect, durant toute cette période qui a entouré la création de l'EPIC SNCF, l'activité fédérale et son positionnement dans les débats ont pu éviter les fractures et sauvegarder un outil syndical en état de marche pour les luttes à venir.

Que l'expérience engrangée en 1983, aujourd'hui rappelée dans ce document, puisse servir pour en comprendre les fils conducteurs, discerner les objectifs, nous aider à mener cette nouvelle bataille pour sauvegarder et développer le service public.

En 2013 à nouveau, la Fédération CGT est force de proposition pour aller dans ce sens.

RÉFORME DU SYSTÈME FERROVIAIRE



**LA CGT PROPOSE LA VOIE
DU SERVICE PUBLIC SNCF
@cgtcheminots**

