



Grévistes du syndicat de Paris, réseau du Paris-Orléans, 1920

Processus historique relatif à la représentation du personnel et au droit syndical dans les Chemins de Fer

Edito
page 3

Dossier
Processus historique relatif à la représentation
du personnel et au droit syndical dans
les Chemins de Fer
page 4



Le «Grand Babin»
page 56

Morceaux choisis
page 57

CAHIER N° 54
3^E Trimestre 2015

Edito

Dossier : Processus historique relatif à la représentation du personnel et au droit syndical dans les Chemins de Fer » : Jany Moineau

1^{re} période : de l'arbitraire total au Statut de 1920

- 1- au commencement, était le patronat de droit divin
- 2- le monde cheminot à la fin du XIX^e siècle
 - 2-1 la hiérarchie des métiers
 - 2-2 l'évolution des salaires
 - 2-3 l'évaluation des compétences
 - 2-4 autoritarisme et obéissance
 - 2-5 les retraites et la couverture sociale
- 3- l'action, l'esquisse d'un dialogue et les premières avancées
 - 3-1 les arrêtés Baudin de 1899
 - 3-2 les comités du travail 1901
 - 3-3 les avancées dans la condition des cheminots 1907-1910
 - 3-4 1910 : un premier projet de statut
- 4- aux origines du statut de 1920
 - 4-1 le statut du réseau de l'Etat 1912
 - 4-2 la période de guerre : une pause dans les avancées
 - 4-3 1917-18 la reprise de la revendication syndicale d'un statut
 - 4-4 les grèves de 1919-1920
 - 4-5 le statut de 1920

2^e période: du statut de 1920 à la Convention collective de 1938

- 5- plusieurs Cies mais un seul Statut du personnel
 - 5-1 la convention de 1921
 - 5-2 vers la convention collective
 - 5-3 la SNCF et la convention collective de 1938

3^e période : de 1938 aux protocoles de 1948

- 6- les 10 premières années de la SNCF
 - 6-1 l'occupation allemande, le régime de Vichy et la SNCF
 - 6-2 le Conseil National de la Résistance.
 - 6-3 les Comités « spontanés » à la Libération
 - 6-4 l'Ordonnance du 22 février 1945
 - 6-5 les premiers temps de la Libération à la SNCF
 - 6-6 la loi du 16 mai 1946 sur les C.E. et le cas de la SNCF
 - 6-7 vers une nouvelle convention collective ; les protocoles de 1948

4^e période : du Statut de 1950 à 1982

- 7-1 vers le Statut de 1950
- 7-2 la Commission Mixte du Statut
- 7-3 les années de guerre froide
- 7-4 les acquis de la grève de mai-juin 1968
- 7-5 la représentation du personnel jusqu'en 1972
- 7-6 la réforme des régions SNCF en 1972 et les modifications à la représentation du personnel

- Bibliographie

- André Babin

- Morceaux choisis : collectif de l'ih

page 3

page 4

page 4

page 6

page 6

page 8

page 8

page 9

page 10

page 12

page 12

page 13

page 14

page 17

page 18

page 18

page 19

page 20

page 21

page 22

page 24

page 24

page 24

page 26

page 28

page 31

page 30

page 30

page 32

page 33

page 34

page 36

page 38

page 43

page 47

page 47

page 48

page 51

page 52

page 53

page 54

page 56

page 56

page 56

Rédaction :

IHS CGT Cheminots.

Conception :

PAO CGT fédération des cheminots

Impression :

Rivet

Photos couverture et pages intérieures : Archives et photothèque IHS CGT des cheminots ; Fonds CCE Cheminot, syndicat CGT des cheminots de Sotteville.

263, rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex - Tél. 01 55 82 84 40 - Fax 01 48 57 10 36 - ihs@cheminotcgt.fr

Les cahiers de l'Institut - ISSN : 2101-3721

C'est un nouveau document de référence que nous vous proposons aujourd'hui sur la représentation du personnel et le droit syndical puisqu'il en explore toute son élaboration au fil de l'histoire du chemin de fer, depuis sa création jusqu'en 1982

C'est en quelque sorte, un arbre généalogique du droit social que nous vous proposons de visiter et de dérouler étape par étape, comme notre rédacteur s'y est efforcé par une écriture claire et simple pour traiter de choses et d'évènements forcément complexes

Vous comprendrez ainsi sans doute mieux pourquoi il paraît à un moment où ces questions sont encore sous les feux de l'actualité sociale et syndicale, tant une nouvelle fois elles sont attaquées par la direction de l'entreprise, le patronat et le gouvernement, comme en témoignent les multiples agressions contre les militants syndicaux, le code du travail, les seuils sociaux, le dialogue social et les instances de représentation du personnel... et nous pourrions allonger la liste et la détailler.

Vous comprendrez mieux aussi que ces attaques ciblées sur le droit syndical visent avant tout et surtout les conditions sociales des cheminots et des salariés en général, en les privant de droits de défense de leurs acquis sociaux et de possibilités de conquêtes nouvelles. Ce sont également des lieux d'intervention et de contestation de la gestion patronale qui sont ainsi bafoués et détournés. C'est aussi un autre choix de syndicalisme que l'on veut nous imposer privilégiant celui de l'accompagnement des choix libéraux par un réformisme de compromission et de régression.

L'histoire ouvrière est jalonnée de conquêtes sociales qui n'auraient jamais vu le jour sans l'activité et les actions syndicales. En muselant l'activité syndicale, c'est le progrès social en général qui est visé.

La recherche historique réalisée et présentée au lecteur dans ce dossier nous donne l'occasion d'analyser le passé et nous permet de mieux réfléchir sur nos orientations syndicales actuelles et surtout à venir. Ce retour en arrière nous permet également de nous inscrire dans les débats d'idées d'aujourd'hui de façon bien plus efficace. Il peut nous aider à écrire de nouvelles pages de l'action syndicale.

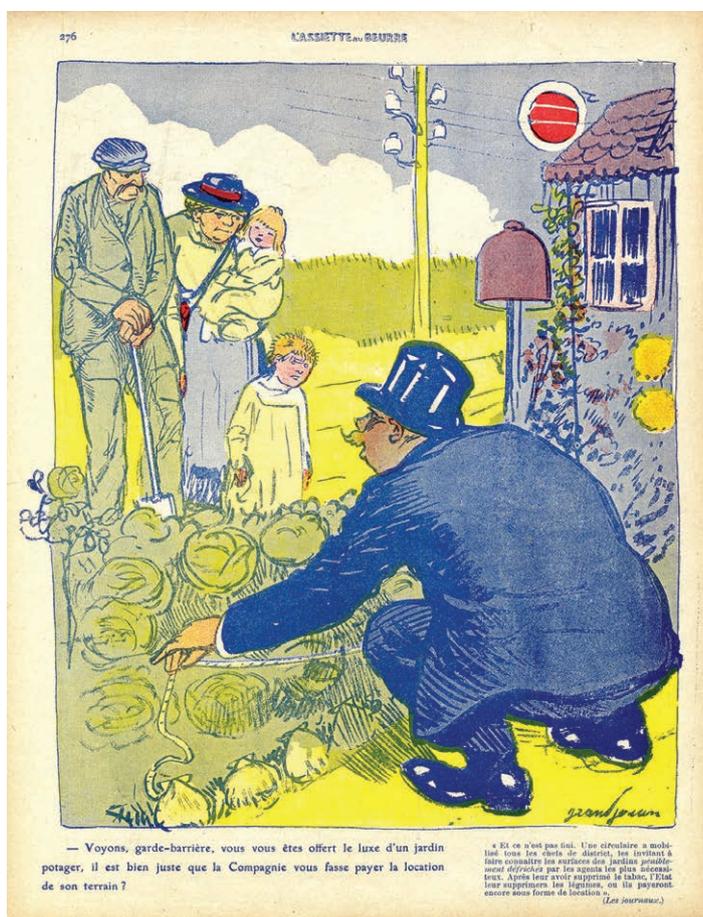
* pour la partie plus contemporaine nous vous conseillons de retrouver le cahier de l'institut N°49 qui traite de la Loi de Démocratisation du Secteur Public (DSP) et de la création de nouvelles institutions en 1986.

Patrick Chamaret - Président

Processus historique relatif au personnel et au droit syndical

1^{re} période : de l'arbitraire total au Statut de 1920

I - Au commencement, était le patronat de droit divin !



— Voyons, garde-barrière, vous vous êtes offert le luxe d'un jardin potager, il est bien juste que la Compagnie vous fasse payer la location de son terrain ?

« Et ce n'est pas fini. Une circulaire a mobilisé tous les chefs de district, les invitant à faire connaître les situations des jardins personnellement défrichés par les agents les plus nécessiteux. Après leur avoir supprimé le tabac, l'Etat leur supprimera les sigettes, ou les paiera encore sous forme de location. (Les journaux.)

L'Assiette au beurre, n°486,
23 juillet 1910, p.276.
Fonds cheminot
CCE SNCF

Le mouvement des cheminots ne fait point exception au développement du monde ouvrier au XIX^e siècle. Pour les cheminots comme pour les autres ouvriers de l'industrie, la condition ouvrière est le point de départ. Le métier de cheminot est pénible, comporte de grandes responsabilités et de rudes fatigues, de longues journées passées par tous les temps, beaucoup de nuits aussi. Tant qu'aucune réglementation de travail n'existe, le personnel est astreint à une durée de travail extrêmement variable mais toujours supérieure à 15 ou 16 heures. Sous le second Empire,

plusieurs catastrophes ferroviaires trouvent leurs causes dans l'excès de travail imposé aux agents, aiguilleurs, mécaniciens et chauffeurs notamment. Il faudra attendre 1864 pour que les aiguilleurs fassent l'objet d'une circulaire sur la durée du travail, la fixant à 12 heures maximum par jour et 1891¹ pour que les mécaniciens obtiennent une réglementation semblable. Une autre circulaire, du 6 novembre 1894, prescrit d'accorder un repos journalier ininterrompu d'au moins 8 heures aux chefs des stations pourvues de signaux, assurant seuls le service. Mais comme le corps des fonctionnaires de l'Etat chargés du contrôle et les cadres en place dans la hiérarchie des Compagnies viennent des mêmes grandes écoles, les contrôles sont presque toujours en faveur de celles-ci.²

Précisons ici que dans les chemins de fer, c'est au ministre des Travaux Publics qu'il appartient, en vertu de l'art. 68 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 « de déterminer, la Cie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il juge nécessaire à la sécurité de l'exploitation ». D'autre part, en vertu de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, un décret du 27 mars 1852 autorise l'Etat à requérir des Compagnies la révocation des agents. Pour ce qui est de la rémunération, elle est restée longtemps très insuffisante et il faudra attendre les années 1909-1910 pour que l'opinion publique, jusque-là restée indifférente, soit saisie de cette situation. Une campagne de réunions syndicales et d'affiches dessinées par **Grandjean**³ attire l'attention du public sur les salaires de « ces miséreux de la voie ferrée ».

1 Circulaire du 24 janvier 1891

2 voir in de Janzé- les Cies et leurs agents commissionnés, 1875. Le baron Charles Alfred de Janzé (1822-1892) fut à plusieurs reprises député des Cotes du Nord et auteur d'interventions et publications sur les cheminots.

3 Grandjean Jules : libertaire, révolutionnaire et antimilitariste, passionné par le dessin engagé. Il participe à l'activité de la CGT vers 1908-1910. Auteur de nombreuses affiches et de dessins publiés dans la Voix du Peuple

Antif à la représentation du cal dans les Chemins de Fer

Le mouvement des cheminots, durement réprimé à chaque moindre occasion de pétition ou de création de société de secours mutuel reste presque nul, au moins jusqu'après la loi du 25 mai 1864. Seules des sociétés coopératives se constituent, groupant une partie du personnel. La première forme de « syndicalisation » avant la lettre fut ces sociétés de secours mutuel visant à protéger ses membres contre l'arbitraire et l'adversité. La première initiative importante fut prise en 1871 par les mécaniciens et chauffeurs par leur pétition, s'adressant à l'Assemblée nationale et la création d'une « Union fraternelle de secours mutuels et de coopération ». Dans leur pétition, ils écrivaient « *il nous arrive fréquemment de travailler 40 heures sans repos et souvent 12 heures sans manger, endurant la pluie, le vent, le froid et la neige pour être le plus souvent très impoliment reçus par des chefs subalternes quand nous demandons le repos jugé nécessaire par les ingénieurs qui ont établi les roulements de marche* ». ⁴ Ainsi les premières tentatives des cheminots pour s'organiser et défendre leurs droits se heurtèrent à l'hostilité des Cies et à la jurisprudence de la Cour de Cassation. En 1885, au sujet d'un projet de loi qui devait finir par devenir la loi du 27 décembre 1890, **F. Aylies**, auteur d'un ouvrage sur les employés de chemins de fer, analysait ainsi les rapports des Cies de chemin de fer et de leur personnel :

- droit absolu des Cies en matière de traitement ou de salaire, d'avancement, de suppression d'emploi et de peines disciplinaires : amendes, descente de classe, révocations ;
- impossibilité pour les agents de produire efficacement leurs réclamations ;
- retenues obligatoires sur les traitements et salaires en vue de constituer le capital des caisses de retraite dont les règles sont définies et gérées exclusivement par les Cies en dehors de tout contrôle de membres du personnel⁵ ;

⁴ In de Janzé : « les serfs de la voie ferrée ».

⁵ La Compagnie du Midi et le réseau Etat, créé en 1878, ont soumis la gestion de leurs caisses de retraite à des commissions comportant des agents désignés par le Conseil d'Administration

- en cas de décès, congédiement ou révocation avant l'époque fixée pour pouvoir bénéficier de la retraite, pas de recours possible de la part de l'employé ou de ses héritiers contre l'administration des chemins de fer et perte des retenues subies sur son traitement. Il se trouva cependant quelques députés qui, ayant perçu le malaise grandissant dans la corporation, tentèrent à plusieurs reprises de faire évoluer le droit. Entre la pétition de 1871 qui fit grand bruit et beaucoup de révoqués et la loi citée plus haut, il s'était écoulé presque 20 ans et la loi votée consistait seulement à s'en remettre aux tribunaux leur laissant le soin de tenir compte des retenues opérées et des versements effectués par le patron en vue d'une pension de retraite pour fixer le montant des dommages et intérêts dû à l'agent congédié. Car jusqu'à cette date, l'agent congédié ou révoqué perdait tout ; il avait cotisé à fonds perdus ! La loi **Waldeck Rousseau** du 21 mars 1884 permit aux chambres syndicales d'exister légalement et de se développer. Au début, ce développement fut assez lent. En avril 1884, est créé le syndicat professionnel des employés de chemin de fer. En mars 1885, un syndicat général des mécaniciens est créé qui, en 1894, prendra le titre de « Fédération Générale Française Professionnelle des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer ». En 1905 une fédération nouvelle absorbera les groupements existants. Mais l'un et l'autre de ces groupements créés en 1884 et 1885 compteront peu à côté du syndicat créé en 1890. C'est seulement en août 1890 que fut fondée la **Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français**. Celle-ci allait assez rapidement devenir le groupement le plus important en nombre et le plus influent de toutes les associations de cheminots, et cela grâce à son dynamisme et à la valeur de ses militants, dont le meilleur fut sans conteste **Eugène Guérard**. Ce cheminot allait en devenir l'animateur pendant 18 ans : employé de la Cie du

Nord, révoqué pour avoir publié une brochure intitulée : « les chemins de fer devant l'opinion publique », il sut faire du syndicat faible dont il prit la direction, un organisme puis-

sant et actif dont les Cies durent tenir compte. La Chambre syndicale, devenue syndicat national en 1895, sera l'un des deux piliers, avec la Fédération du Livre, de la jeune CGT naissante ;

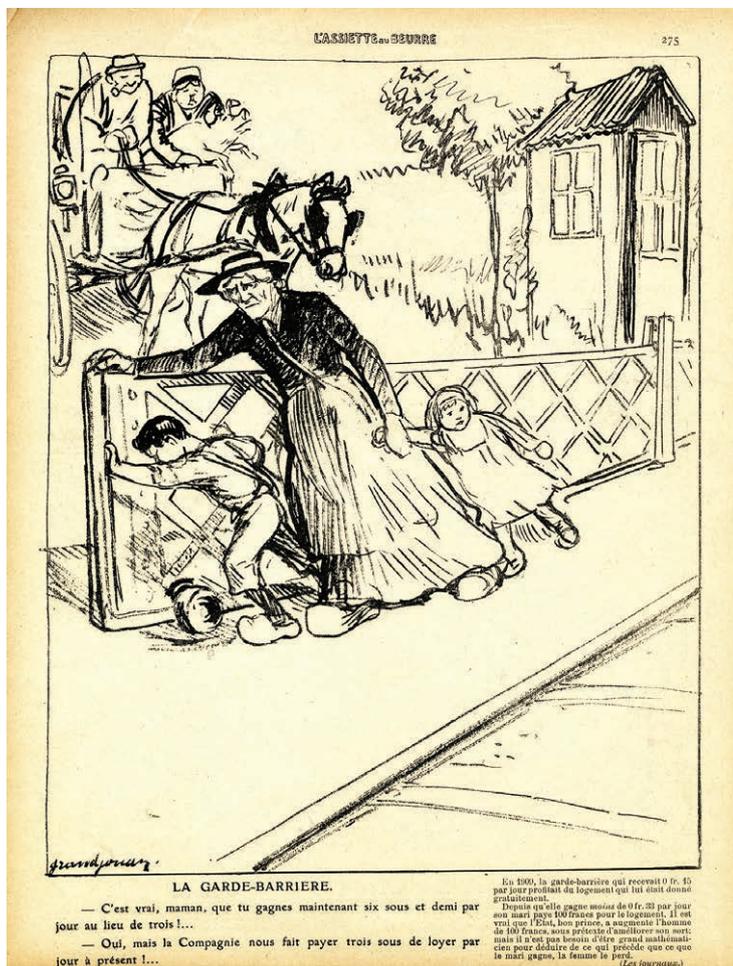
2- Le monde cheminot à la fin du XIX^e siècle

Dès l'origine des chemins de fer, les personnels, toutes catégories confondues, ont été soumis, nous venons de le voir, à un régime quasi-militaire de la part des compagnies privées, ce qui a sans aucun doute retardé l'organisation et l'expression collective des revendications de cette corporation alors naissante. C'était le règne de la soumission stricte aux chefs et aux ordres reçus. Le comportement attendu fait de discipline, d'obéissance s'accompagnait quelquefois de modestes récompenses mais très souvent de sanctions pécuniaires pour les motifs les plus variés. L'acceptation dans l'emploi était au bon vouloir de ces messieurs tout comme la mise à la porte était sans appel. De ce point de vue, toutes les compagnies mettaient leurs personnels au même régime. Le port de l'uniforme et sa réglemen-

tion dans les moindres détails renforçaient cette situation d'exception des cheminots dans le monde du travail. Avant d'aborder le processus lui-même de création des premières instances de représentation du personnel dans les diverses compagnies et de reconnaissance du droit syndical, fil conducteur de cette recherche, il convient en préambule de décrire aussi clairement que possible ce qu'était le monde cheminot de cette fin de XIX^e siècle et la politique des compagnies dans le domaine du personnel : hiérarchie, salaires, avancement, discipline, politique sociale. Plusieurs historiens ont déjà traité ce sujet, dont **François Caron**⁶, qui aborde ainsi cette problématique. Empruntons son descriptif :

6 François Caron : 1931-2014, historien, auteur notamment de l'Histoire des chemins de fer en France, chez Fayard

2-1 La hiérarchie des métiers



L'Assiette au beurre, n°486, 23 juillet 1910, p.275.
Fonds cheminot CCE SNCF

La masse des cheminots était répartie dans une série de « groupes » hiérarchisés. Chaque groupe était formé de plusieurs métiers, appartenant aux divers services et défini par un minimum et un maximum de salaire, au sein desquels on multiplia les classes correspondant à une échelle progressive. Cette organisation permettait de maîtriser la complexité professionnelle du chemin de fer. Elle ne remettait pas en cause le principe de base du système de rémunération, ainsi défini par **Albert Sartiaux**, dirigeant sur la Cie du Nord, dans un rapport de 1888 : « la rétribution n'est pas attachée à la fonction, mais à la personne », ce qui signifie que la fixation du salaire dépend uniquement du conseil [d'administration], qui décide sur rapport des ingénieurs. La hiérarchie des métiers et des fonctions ne concernait que les agents commissionnés⁷ qui représentaient 80% des effectifs en 1913, contre 72% en 1889. Elle dépendait de 2 facteurs : le niveau de qualification nécessaire à l'exercice du métier, la charge de responsabilité et d'autorité sur le personnel attachée à la fonction. A la Cie du Nord, on comptait 17 groupes, que l'on peut diviser en 2 grandes catégories :

- Les groupes 1 à 7 comprenaient l'ensemble de ceux que l'on peut qualifier de cadres.
- Les groupes 8 à 16 la masse des cheminots depuis les « petits cadres » jusqu'aux manœuvres.
- Au sommet de la hiérarchie, dans les groupes 1 et 2, on trouvait les dirigeants de la Cie, Ingénieurs en chef, chefs de service, inspecteurs principaux et ingénieurs.
- Les groupes 3 et 4 rassemblaient les cadres supérieurs : inspecteurs, chefs de section, d'atelier ou de dépôt.
- Les groupes 5 à 7 rassemblaient les cadres moyens, proche des réalités quotidiennes de l'exploitation ou détenteurs d'un savoir technique de haut niveau, dessinateurs, comptables, contremaîtres, sous-chefs de dépôt et chefs mécaniciens, chefs de gare, ...

Si dans les groupes 8 à 12, on trouve les mécaniciens de locomotives, les contremaîtres d'entretien, contrôleurs des services électriques, puis les comptables, caissiers dessinateurs, commis, chefs visiteurs, facteurs, garçons de bureau, chauffeurs, ce sont les groupes 14, 15 et 16 qui regroupent les niveaux de qualification jugés inférieurs, hommes d'équipe mais aussi la masse des employés, chefs

⁷ Le « commissionnement » est réservé au personnel exerçant des métiers typiquement cheminots nécessitant une formation spécifique. Appelés « employés » par opposition aux ouvriers des ateliers du matériel roulant, ces agents bénéficiaient d'un traitement mensuel, d'un grade déterminé dans un tableau des métiers, et d'une quasi garantie de l'emploi, ce qui leur donnait un « statut » proche de celui des fonctionnaires.

cantonniers, gardes sémaphores, cantonniers et les « dames employées ».

Une étude de la hiérarchie des salaires pratiqués sur le Nord en 1900 nous indique que les écarts étaient très faibles dans les catégories inférieures. Et c'est ainsi que les brigadiers de la voie étaient rejetés dans le Groupe 14, les chefs cantonniers dans le 15, au plus bas de la hiérarchie. Ainsi assimilés aux hommes d'équipe de l'Exploitation, ils avaient une position inférieure à celle des visiteurs et des surveillants du Service Electrique et bien au-dessous des chauffeurs de locomotives. C'est l'ensemble du service (VB) qui subissait une déqualification, peu à peu remise en cause par les difficultés de recrutement qui allèrent en s'accroissant.

Chaque groupe était divisé en classes, 4 en général, elles-mêmes divisées en échelons. Cette multiplication des classes et des échelons permettait aux Cies de limiter la satisfaction éventuelle des revendications, de contenir les hausses de salaire tout en donnant l'illusion d'une progression de carrière. En 1888, il s'agissait, selon les dirigeants du Nord, de « créer des classes qui donnent satisfaction à l'amour-propre comme à l'intérêt et imposent des bornes aux ambitions ». En 1891, le problème était de « conserver plus longtemps l'élite de nos agents ».

A cela s'ajoutait l'instauration de zones de salaires où les salaires variaient en fonction du coût de la vie et des primes qui correspondaient à des formes diverses de salaires à la tâche. Les zones de salaires firent leur apparition dès les années 1850 sur les réseaux Nord et Est, aux services de la Voie et de l'EX. Il existait 4 zones de salaires sur le Nord, dont les frontières furent constamment modifiées en fonction de l'évolution des prix. Ce qui était un moyen de limiter les hausses de salaire.

A la Traction, les traitements étaient uniformes, mais le système des indemnités de résidence, décroissantes depuis Paris vers la province, était le mode normal de différenciation. Il était pratiqué dans tous les services sur la plupart des réseaux. Dans les ateliers, où seuls les cadres étaient commissionnés, le salaire aux pièces était la règle générale.

Les commissionnés étaient payés au mois. Les primes, instaurées dès l'origine de l'exploitation, le furent pour « exciter les travailleurs à se distinguer », selon l'expression utilisée en 1885 par la Cie du Nord. Elles étaient particulièrement nombreuses et variées pour les mécaniciens et les chauffeurs sur l'ensemble des réseaux. Ces primes ne représentaient qu'une part négligeable du salaire dans les autres services mais à la Traction, elles pouvaient atteindre 25 à 40% du total et jusqu'à 60% sur le Nord et l'Est.

2-2 L'évolution des salaires.

F. Caron le note, « la revendication salariale apparut dès la fondation du syndicat national en 1891 et ne fut jamais abandonnée. Mais son rôle devint prépondérant à partir de 1908 : la campagne en faveur de l'augmentation des bas salaires occupa la première place dans le programme du syndicat. Elle fut l'une des revendications majeures des grévistes de 1910. Les hausses de salaires, entamées dès les années 1890, n'ont pourtant pas été négligeables [...] mais elles ont été le résultat d'une succession de mesures partielles, concernant telle ou telle catégorie d'agents, sans être globales. Les Cies, qui tentaient ainsi d'en limiter l'importance, ne sont parvenues qu'à entretenir les tensions à l'intérieur du monde des cheminots et à attiser les mécontentements. »

Aux difficultés de recrutement causées par cette politique de bas salaires venait s'ajouter la « vie chère », c'est-à-dire la hausse rapide des produits alimentaires. La stratégie de me-

sures partielles, au coup par coup, avait rencontré ses limites. Elle fut pour beaucoup dans le mouvement de grève de 1910. A l'intérieur du monde des mécaniciens, le salaire moyen s'accrut faiblement mais cela cachait un élargissement de l'éventail des salaires. La différenciation s'explique par trois sortes de motifs :

- 1^{er} les Cies ont créé à des dates variables dans le temps, une catégorie de mécanicien « hors classe » à haut salaire
- 2^e la différenciation du parc des locomotives. Les « gros messieurs », selon l'expression de certains syndicalistes, conduisaient les locomotives compound à haut rendement et assuraient les services voyageurs express et les trains complets de houille. C'est là qu'ils pouvaient se tailler de grosses primes.
- 3^e enfin, la spécialisation des roulements.

2-3 L'évaluation des compétences.

Première Année. — N° 1.	Paraît le lundi.	7 Mars 1898.
LA TRIBUNE DE LA VOIE FERRÉE		
Organe des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies		
ADMINISTRATION ET RÉDACTION PARIS, 9, cité Riverin, 9, PARIS	LE NUMÉRO 5 centimes.	PRIX DE L'ABONNEMENT Un an. Six mois. Paris et Département..... 3 fr. 1 fr. 50 Étranger..... 5 fr. 2 fr. 50

Première Tribune de la voie ferrée, 7 mars 1898

L'accès aux classes ou groupes supérieurs était toujours soumis au bon vouloir des chefs qui furent de tous temps, accusés d'arbitraire. Le syndicat national attaqua, dès l'origine, les Cies sur ce terrain.

Le journal syndical La Tribune de la voie ferrée⁸ est rempli de protestations véhémentes évoquant des injustices et des actes de favoritisme. Ainsi naquirent 2 revendications majeures : l'établissement de règles d'avancement, le contrôle des décisions par des représentants du personnel dans le cadre de commissions paritaires.

De fait, l'une des conditions de l'unité et de la cohérence de l'organisation des chemins de fer était la mise au point d'un bon système, accepté par tous, d'évaluation des compétences. La question comportait 3 aspects : celui de la formation des agents, celui des critères de choix, celui des

⁸ La Tribune de la Voie Ferrée : journal du syndicat national, ancêtre de notre actuelle Tribune des Cheminots.

procédures aboutissant à ces choix. Hostiles à la formation permanente, les dirigeants estimaient pour leur presque totalité que « l'instruction après l'admission devait s'obtenir par l'exécution du service lui-même sans recourir à des études étrangères ». Ainsi **G. Noblecourt**⁹, s'illustra dans cette diatribe obscurantiste: « nous devons chercher dans le personnel beaucoup plus l'esprit de discipline, de soumission, d'obéissance que des connaissances théoriques qui sont souvent ennemies de la discipline et qui inspirent aux jeunes gens une ambition démesurée et le mépris des chefs... c'est en faisant du chemin de fer qu'on apprend son métier ! ».

Il fallut bien pourtant que les Cies organisent, dans la plupart des services, une forme d'instruction permanente pour permettre aux employés dont les fonctions étaient en relation avec la sécurité d'être tenus au courant de l'évolution des règlements. Concernant les critères de choix, les Cies faisaient une distinction entre

⁹ G. Noblecourt : dirigeant de la Cie du Nord

les avancements sur les échelles de salaires et les avancements « comportant un changement d'attribution ». Elles admettaient une part d'ancienneté pour les échelles, quoiqu'avec des possibilités sans appel de « veto » mais pour le 2^e cas, « il fallait faire une part prépondérante au choix par une soigneuse sélection de ceux qui auraient montré les qualités maîtresses de bon sens, d'activité, de coup d'œil et de commandement ». La prise en compte de l'ancienneté aurait alors été « monstrueuse et inadmissible »¹⁰.

En fait, les Cies ne purent se passer d'un système de vérification des connaissances, au moins dans le domaine de la sécurité. Il fallait constamment que les agents de sécurité soient surveillés et s'assurer que leurs connaissances des règlements ne s'était pas affaiblie et avait été actualisée. De plus, des fiches justificatives, fournies à l'appui des notes d'aptitude proposées, étaient d'autant plus précises et détaillées que l'on montait dans la hiérarchie et dans la responsabilité vis-à-vis de la sécurité. Les critères étaient donc étroitement déterminés par la nature des missions du service des gares. Ces fiches supposaient un système de contrôle permanent des connaissances que les chefs de gare devaient assurer pour leurs propres employés et qu'ils subissaient eux-mêmes. Ils devaient « s'attacher à contrôler l'instruction du personnel sous leurs ordres » par des interrogations et en organisant des conférences « sur des points délicats ».

¹⁰ Propos d'Albert Sartiaux, dirigeant de la Cie du Nord

Pour obtenir le certificat d'aptitude à l'emploi de chef de gare, il fallait subir un examen très détaillé portant sur l'ensemble des règlements. L'autre partie concernait « les observations détaillées et très précises sur le service de l'employé dans les fonctions qu'il remplit effectivement » et « l'emploi qu'il peut être amené à remplir ». La promotion se faisait au vu des notes mais aussi dans certains cas elle était soumise à un examen professionnel sur le terrain. Les mécaniciens et chauffeurs étaient particulièrement suivis par leurs chefs. La pratique des réseaux dans le domaine de la sécurité montrait, s'il en était besoin, combien le rejet du concept de formation permanente affiché par les dirigeants était inadapté aux exigences du service. La procédure de notation était en 1900 en cours de formalisation. L'Ingénieur **Jourde**, du réseau de l'Ouest, indiquait dans son rapport sur les réseaux français que les tableaux d'avancement ont « l'avantage d'être très sérieux du point de vue du personnel qui est ainsi convaincu qu'il n'est pas sujet à des actes de favoritisme ». Mais il ne les recommandait que pour les catégories inférieures, en raison de leur masse. Ces tableaux étaient gérés par les ingénieurs en chef ou par des commissions réunissant les chefs de service. Ils étaient la règle presque générale sur le réseau de l'Etat. Dans beaucoup de réseaux, la promotion était encore laissée à l'appréciation de la hiérarchie mais la tendance allait cependant vers la généralisation de cette pratique.

2-4 Autoritarisme et obéissance

Les conceptions autoritaires étaient communes à l'ensemble des dirigeants. Les contraintes de sécurité et de régularité plaçaient au cœur du système la vertu d'obéissance et justifiaient selon les dirigeants l'adoption d'une réglementation disciplinaire dont les armes essentielles étaient les sanctions et les retenues sur salaires. A la fin des années 1880 cependant, une évolution se fit sentir tendant à renoncer progressivement aux amendes pour fautes de service commises par le personnel. **A. Sartiaux** avançait, dans une lettre du 19 avril 1892 à ses inspecteurs principaux et divisionnaires deux arguments ainsi conçus : « les bons agents punis d'amende pour une faute exceptionnelle s'en trouvent humiliés et découragés, les agents médiocres s'accoutument, au contraire, à la petite diminution de salaire qui résulte périodiquement des amendes encourues ». Mais la suppression des amendes n'entraînait pas celle des retenues sur solde pour réparation des dommages dus à des erreurs de service ni celle de

la réduction des primes. Elle ne signifiait pas non plus la suppression du système général des sanctions qui était généralement gradué de la manière suivante : réprimande inscrite au dossier, blâme, 1^{er}, 2^e puis dernier avertissement, suivi en cas de récidive, de déplacement, mise à pied, descente de grade puis révocation. **A. Sartiaux** précisait en 1904, que si 18 mois se passaient après le dernier avertissement sans aucune plainte, on remettait les compteurs à zéro. La mise à pied était une version camouflée de l'amende.

F. Caron indique dans son ouvrage que selon un sondage réalisé dans les dossiers de punitions des mécaniciens du réseau Nord entre 1880 et 1914, près de 60% des punitions furent prononcées pour fautes professionnelles (erreur de conduite, mauvaise maîtrise du foyer,...). Les autres fautes concernaient le comportement des agents : fautes de service, actes d'indiscipline et d'insubordination, indécence et ivresse.

Les actes d'indiscipline entraînaient toujours au moins la rétrogradation et fréquemment la révocation. Plus de la moitié des révocations étaient prononcées pour intempérance.

Le pouvoir des « petits chefs », tout autant que celui des chefs de service furent de plus en plus contestés sur les lieux de travail. Un syndicaliste considéré comme plutôt modéré, **Saint-Germain**, de Tarbes, constatait en 1907 lors du congrès du syndicat national : « *les compagnies sont*

intraitables sur les questions de discipline, de hiérarchie ; elles ne veulent pas laisser discuter l'autorité des chefs, ce qui est une source perpétuelle d'actes arbitraires. »

Le journal syndical « La Tribune de la Voie Ferrière » fut dès l'origine rempli de violentes attaques dénonçant les abus des petits chefs, tandis que le dialogue entre le syndicat et les dirigeants était inexistant ou, s'il avait lieu, dominé dans la plupart des cas par des relations de méfiance.

2-5 Les retraites et la couverture sociale



Réfectoire de la Compagnie du Paris Orléans Chevaleret, 1929

Ce qui pourrait paraître au lecteur hors du champ stricto-sensu de cette étude mérite cependant d'être mentionné. En effet c'est une dimension importante de la condition sociale des cheminots de cette époque ainsi que des revendications et ce volet revendicatif reviendra à l'ordre du jour à plusieurs reprises au XX^e siècle, notamment en 1945-46, lors de la loi sur les comités d'entreprise.

Ce n'est pas par philanthropie patronale que les compagnies de chemin de fer créèrent des régimes de retraite, mais tout simplement pour répondre aux besoins croissants de transports de

l'industrie. En effet, ces régimes avaient pour finalité de fixer à l'entreprise la main d'œuvre qualifiée indispensable à la production ferroviaire, d'assurer la sécurité des circulations en imposant une discipline quasi militaire, mais aussi d'obtenir une certaine paix sociale.

Si le premier régime de retraite a été créé dès 1850 par la compagnie de Paris à Rouen, c'est surtout après la loi du 25 juin 1850 instituant une Caisse de Retraite pour la Vieillesse qu'ils furent mis en place dans l'ensemble des compagnies de chemin de fer. Les premiers régimes fonc-

tionnant par capitalisation individuelle des cotisations à partir d'un livret ouvert à la CRV ne pouvaient éviter le "nomadisme salarial", d'où la création de régimes dits "à livret et à tantièmes"¹¹ ou tout simplement "à tantièmes" s'appuyant sur des caisses patronales.

A la fin du XIX^e siècle, il existait autant de régimes de retraite que de compagnies de chemin de fer, et donc des différences dans les cotisations et les prestations, d'où la revendication d'un régime unifié qui allait s'imposer en 1909.

Au plan médical, c'est au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, que l'intervention des "médecins de compagnie", limitée au départ à la sélection à l'embauche, puis au contrôle à l'aptitude aux fonctions de sécurité, va peu à peu s'élargir.

C'est ainsi que dès 1846, la Compagnie du Nord créé un service médical pour les visites d'embauche. Face aux nécessités de la gestion du personnel, les compagnies mettent en place progressivement (entre 1853 pour l'Est, en 1856 pour le Midi et 1865 pour le Paris-Orléans) des "caisses de prévoyance" et constituent un système de santé. Sous la pression des cheminots et de l'Etat, les prestations s'élargissent: visites, consultations, soins et médicaments gratuits, prise en charge des frais d'hospitalisation, vaccinations, indemnités maladie, indemnités de décès, création de sanatoriums..., mais elles ne sont attribuées qu'aux agents "commissionnés" à l'exception toutefois des réseaux Midi, Ouest et P-O où elles sont élargies à la famille. Et si leur financement est assuré par les compagnies, sur l'Est et le Midi une cotisation est prélevée sur les salaires...

La Compagnie du Midi met en place un Comité de 12 membres nommés par le CA et sans grand pouvoir au départ. En 1906 le Comité administre la CP et, les 6 représentants du personnel sont élus. Mais les compagnies ne s'en tiennent pas à la retraite et au service médical. Elles vont aussi mettre en place un sur-salaire familial pour les familles nombreuses et développer des "œuvres sociales".

¹¹ Les régimes dits "à tantièmes" sont des régimes dans lesquels les pensions de retraite résultent d'une fraction (1/50^e par exemple) du salaire de fin de carrière par année de cotisation. Aujourd'hui on les appelle des régimes "à annuités"

N'oublions pas que, pour des raisons techniques certains établissements (dépôts, triages...) étaient implantés très loin de toute agglomération importante, et que les cheminots travaillaient en horaires décalés et devaient assurer la maintenance 24 h sur 24.

Les compagnies ont donc construit à proximité des lieux de travail, des cités-logements pourvues de toutes les installations indispensables à la vie collective, y compris des bains-douches, des écoles, des terrains de sport, des salles des fêtes... et même des églises !

Tout était conçu pour que le cheminot reste enfermé dans un environnement qui le rende entièrement dépendant de l'entreprise.

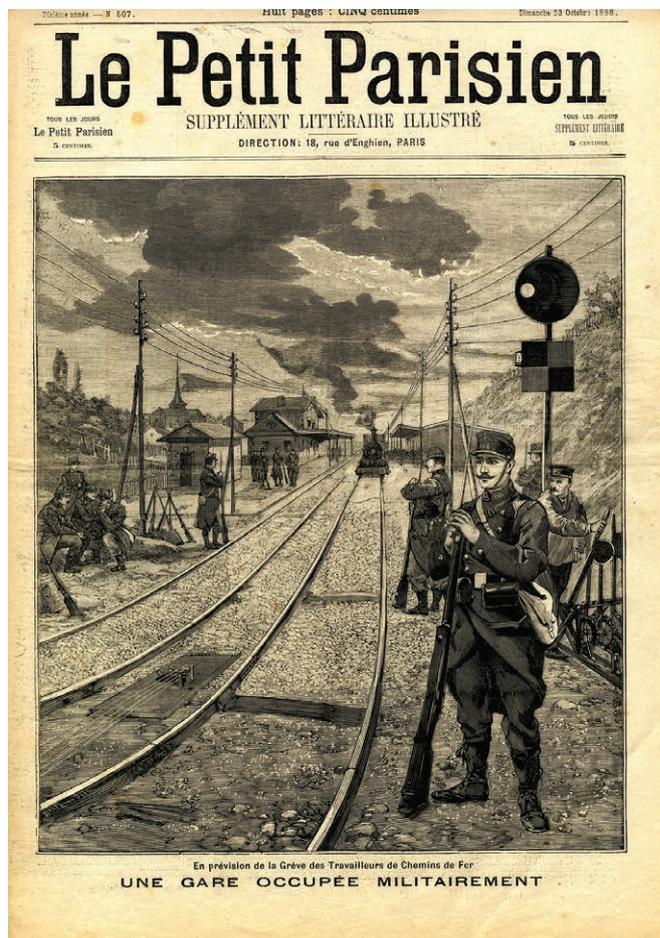
Les premières réalisations apparaissent dès 1857 avec la première cantine au Chevaleret, à Paris 13^e, cantine gérée par les sœurs de St Vincent de Paul ; en 1860, c'est le premier orphelinat et le patronage ; en 1861, des ateliers de lingerie, buanderie, repassage, couture et broderie sont créées pour donner du travail aux veuves sans pension ; en 1863, le tribunal valide la création d'économats pour le personnel des compagnies de chemin de fer ; en 1875, c'est une école de filles tenue par les religieuses ; en 1897, un Centre d'œuvres, avec écoles et soins à domicile, est créé à Laroche-Migennes et tenu par les sœurs de la Charité ; toujours en 1897, le P.O. met en place des consultations prénatales et de nourrissons, des visites à domicile, des colonies de vacances ; en 1911, création d'aides aux études pour les enfants de cheminots ; en 1914, ouverture du Centre social de Tours ; puis entre 1914 et 1918, le PLM ouvre un Centre d'œuvres aux Laumes¹² et regroupe sous le nom d'Economie Sociale diverses réalisations : dispensaires, ateliers d'apprentis, avances à court terme, prêts à la construction, allocations d'aide aux études... Mais c'est surtout après la première guerre mondiale que le Service Social va se structurer et se développer avec des personnels diplômés d'Etat.

Ainsi, en mettant en place des systèmes de retraite, de santé, d'œuvres sociales..., les compagnies de chemins de fer dérogent à la fois à la logique libérale dominante (épargne individuelle, charité et bienveillance) et au recours aux sociétés de secours mutuels.

¹² près de Dijon.

3- L'action, l'esquisse d'un dialogue et les premières avancées

3-1 Les arrêtés Baudin de 1899



Le Petit Parisien, n°507,
23 octobre 1898.
Fonds cheminot
CCE SNCF

Les propositions de loi, après 1890, ne sont généralement que l'écho des réclamations formulées par les différents syndicats, surtout par la Chambre syndicale. Les interpellations à la chambre des députés sont nombreuses et ne passent pas toutes inaperçues. En 1894, la Chambre syndicale est reçue au palais Bourbon par plus de 50 députés ayant signé le programme que le syndicat leur avait présenté en 1893. Ce groupe de députés, parmi lesquels **Berteaux, Jaurès, Raiberti, Castelin et Rabier**, décide alors de constituer un bureau auquel le syndicat transmettrait les textes qu'il avait établis. Du lobbying, dirions-nous aujourd'hui ! Ce travail auprès de parlementaires était souvent lent et quelquefois décevant car d'un projet de loi déposé au vote éventuel en passant par les interventions du Sénat, cela alimentait les polémiques sur la stratégie syndicale à mettre en œuvre. La grève « générale » de 1898 fut certes un échec mais elle fit cependant comprendre aux pouvoirs publics qu'il ne fallait pas rester dans l'expectative. Elle permit au ministre Baudin de

prendre plusieurs arrêtés portant réglementation du travail pour plusieurs catégories d'agents. L'arrêté du 4 novembre 1899 porte sur la réglementation du travail des mécaniciens et chauffeurs. Un autre, à cette même date sur le travail des agents de Trains, constitue la première réglementation du travail de ces agents. Un troisième, en date du 23 novembre, fixe les conditions de travail applicables à tous « les agents des gares, stations et haltes dont le service peut intéresser la sécurité des trains ou des manœuvres. » Ces trois arrêtés marquent une étape très importante dans la voie de la réglementation. Ils sont la consécration du principe de la journée de 10 heures pour les roulants et de 12 pour les sédentaires. Ils stipulent expressément que les dérogations accidentelles à la limite du travail des agents, devront faire l'objet d'un compte-rendu adressé mensuellement au service du contrôle. Ces arrêtés, pris en accord avec les Cies, amenèrent une certaine déception chez les cheminots. Le 11^e congrès du Syndicat National en mars 1900, se fit l'écho de leurs plaintes. Le syndicat estima que ces arrêtés ne remédiaient guère à l'ordre des choses existant ; il protesta surtout contre l'oubli qui était fait des poseurs de la Voie, des ouvriers des ateliers et des employés de bureau. Un arrêté du 10 octobre 1901 viendra étendre la réglementation aux agents de la voie. De 1899 à 1914, cette réglementation subit quelques retouches, par voie d'arrêtés¹³.

Les ouvriers des ateliers et des chantiers ainsi que les agents des bureaux restaient exclus de cette réglementation. Ils n'avaient pas, en effet, un régime de travail différent des autres ouvriers et employés de l'industrie. Cependant, la loi du 12 juin 1893 sur l'hygiène et la sécurité des travailleurs dans les établissements industriels, fut déclarée au début inapplicable aux chemins de fer, sans raison valable. Il fallut la loi du 11 juillet 1903, modifiant celle du 12 juin 1893, pour supprimer la difficulté. Des instructions du 20 janvier 1904 furent prises pour en assurer l'application. Elles établissaient la liste des Ateliers considérés comme des établissements industriels, et donc soumis au contrôle de l'Inspection du Travail.

13 : arrêtés des 20 mai 1902 et 9 mai 1906 pour les mécaniciens et chauffeurs, 6 mai 1906 pour les agents des trains.

3-2 Les comités du travail (1901)

Il fallait cependant assurer le respect des nouveaux arrêtés. Les Cies appliquaient, en effet, à leur guise, les différentes circulaires et la même attitude était à craindre vis-à-vis de ces arrêtés. Au début, le contrôle du travail n'était pas séparé du contrôle général des chemins de fer. En 1893 seulement, le ministre des Travaux Publics tenta de prendre des mesures efficaces sur la durée du travail et réorganisa ses services. Mais les problèmes de recrutement aidant, cette affaire traîna jusqu'au décret du 11 mars 1902 qui centralisa entre les mains d'une seule administration le contrôle de tous les réseaux, dirigée par un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Cependant les plaintes restèrent nombreuses, le contrôle demeurant peu efficace. L'atmosphère commença à changer en ce début de siècle. Deux réseaux, le Midi et l'Etat, créèrent en **1901**, les embryons d'une représentation professionnelle.

Sur le réseau du **Midi**, la Direction dut, sous la pression du gouvernement et à la suite d'une grève entamée en 1900, accepter que des délégués soient élus dans les commissions de la caisse des retraites et de la caisse de prévoyance de la compagnie. Avec 83 % des voix, le Syndicat national obtint tous les sièges !

De plus, les dirigeants prirent l'engagement de recevoir régulièrement les représentants des syndicats pour qu'ils leur fassent part de leurs revendications. Sur le **réseau de l'Etat**, le ministre des Travaux Publics, **Baudin**, créa par arrêté du 13 février 1901, des « *comités du travail* » dans chaque arrondissement des 3 services, dans lesquels siégeaient des agents et ouvriers élus et des fonctionnaires des différents services.

Leur mission était, à titre expérimental, de « *veiller à l'application de toutes les mesures légales et règlements concernant le personnel* ». Ils institutionnalisèrent de fait un dialogue officiel entre les chefs de service et les agents. Dans l'exposé des motifs, **Baudin** disait : « *Désormais, les agents du réseau seront appelés à nommer des délégués qui, dans des comités spéciaux, se rencontreront avec leurs supérieurs hiérarchiques, pour veiller à l'exécution des lois et règlements intéressant le travail. Je suis certain, au surplus, que l'esprit de discipline ne souffrira aucun affaiblissement ; il ne pourra que s'augmenter encore en devenant plus réfléchi, lorsque les agents, sans être mêlés à la conduite de l'exploitation, en verront de plus près toutes les difficultés et prendront davantage conscience de leurs droits.* »

Les ouvriers et employés de l'Etat élirent leurs représentants pour la première fois le 7 avril

1901. Le scrutin donna 18 sièges au Syndicat national (60 % des voix) sur 31 représentants. Trois autres listes : groupe Etat, amicale et indépendants totalisaient les 40 % restants. A l'usage, cependant, ces comités du travail ne donnèrent pas tous les résultats que les cheminots avaient espérés. Le rapport au 13ème congrès du syndicat national les critiqua assez vivement : « *le rôle des délégués ouvriers est insignifiant, ils servent de boîtes aux lettres pour transmettre les observations sur l'application de la réglementation au chef du contrôle* ». Concernant le conseil supérieur du travail, le congrès de la CGT vota, en 1901, le principe d'une participation conditionnée à l'évolution vers une structure paritaire où siègeraient uniquement patrons et ouvriers, modification refusée par le ministère. Le syndicat national vote pour la participation au conseil supérieur du travail, **Guérard** restant son candidat. Le principe de la généralisation de comités du Travail calqués sur ceux du réseau de l'Etat fut adopté à l'unanimité, leur fonctionnement ayant été amélioré et leurs attributions étendues (participation des représentants à la gestion de la caisse de retraite et de l'économat). Les Comités pourraient devenir « *de véritables conseils où viendraient se débattre tous les rapports entre le capital et le travail : leurs accords feraient loi* ».

Les protestations du syndicat seront entendues et dès **1903** les délégués obtinrent l'égalité dans la représentation, la rééligibilité ainsi que la participation à la gestion de l'Economat et de la Caisse des Retraites, comme sur le réseau du Midi. Au 15^e congrès du Syndicat National, du 12 au 15 mai **1904**, les délégués du réseau de l'Etat dénoncent le mauvais fonctionnement du paritarisme : « *ils manquent de moyens pour accomplir leur tâche. Avant que de défendre l'extension des comités à tous les réseaux, il faut se battre pour la facilitation du travail des délégués sans quoi leur rôle est illusoire et de nature à déconsidérer l'institution auprès du personnel* ».

Le congrès du PLM s'est déclaré hostile aux comités du travail, ses militants de tendance révolutionnaire affirmant qu'ils portaient ombrage au syndicat. Au 17^e congrès du syndicat national, du 5 au 8 Avril **1906**, **Raynaud**, vice-président du comité syndical du réseau du Midi rédige une adresse au ministre des Travaux Publics, **Louis Barthou**, réclamant la **généralisation des comités du travail** et l'élargissement de leurs compétences à « *toutes les questions concernant le contrat de travail : avancement, discipline, retraites, prévoyance* » et exige une représentation paritaire.

3-3 Les avancées dans la condition des cheminots (1907 – 1910)

L'influence des syndicats va sans cesse en croissant, surtout celle du syndicat national qui groupe les éléments les plus résolus parmi les cheminots. L'agitation qu'il crée, la propagande qu'il organise, ses incessantes démarches, soit auprès des pouvoirs publics, soit auprès du parlement par l'intermédiaire des membres du « groupe de défense parlementaire des cheminots » amènent les Cies à réaliser des réformes toujours plus importantes pour leur personnel. Mais c'est sur le réseau de l'Etat que cette amélioration de la condition des agents est la plus poussée. D'ailleurs, le syndicat national insiste toujours vigoureusement pour que le réseau de l'Etat soit à la tête de ce mouvement ; cela sert, en effet, sa propagande en faveur de la nationalisation intégrale du réseau français. Ainsi au congrès de 1901, le rapport du Conseil d'Administration du syndicat national fait-il ressortir tous les avantages obtenus au cours de l'année précédente, avantages de détail souvent, comme l'octroi de la carte de circulation permanente sur l'Etat et, également sur ce réseau la réglementation de l'avancement, mais qui contribuent cependant à améliorer la condition du cheminot. Par ailleurs, la réorganisation du Conseil supérieur du Travail permet aux cheminots de s'y faire entendre par la voix du syndicat national.

Le Conseil supérieur du Travail institué par décret du 22 janvier 1891, le Conseil supérieur du Travail avait tout de suite soulevé de vives critiques dans les milieux ouvriers en raison de sa composition : 50 de ses membres, patrons, ouvriers, économistes, étaient choisis par le ministre, les autres étaient désignés par leurs fonctions. Par un décret du 1^{er} septembre 1899, M. Millerand, ministre du commerce, réorganisa ce Conseil en établissant sur des bases plus démocratiques le recrutement de ses membres. Désormais les membres ouvriers étaient en nombre égal à celui des patrons et leur élection était confiée aux syndicats. Les syndicats de chemin de fer ayant un membre à élire, ce fut Guérard, du syndicat national, qui fut élu en 1900 (par 1991 voix contre 372 à Bouvet de l'Association amicale). En faisant également partie M. Metzger, Directeur du réseau Etat, qui sut se faire estimer de tout son personnel, et M. Heurteau, Directeur de la Cie du P.O. Guérard intervint dès son premier mandat pour changer la constitution de ce Conseil, mais sa proposition fut rejetée par le ministre du commerce. Guérard et d'autres délégués ouvriers démissionnèrent mais par décret du 14 mars 1903, le ministre modifia la composition du Conseil et Guérard, en juillet 1903, fut réélu. Saisi des questions relatives aux cheminots, le CST ne leur fut pas toujours favorable. Pourtant c'est autant grâce à lui qu'aux efforts du Syndicat national, que put être obtenue la réforme des conseils de Prud'hommes en 1907. Au sein du Conseil, une commission permanente fut élue. Guérard ainsi que M. Heurteau en faisaient partie : composée en nombre égal d'ouvriers et de patrons, elle se réunit périodiquement ; chargée de faire des enquêtes sur les conditions de travail elle préparait les rapports que le Conseil supérieur devait discuter dans sa session annuelle. M. Millerand, de nouveau ministre des Travaux Publics, devait par décret du 29 Décembre 1909, modifier la composition du comité de l'exploitation technique des chemins de fer, chargé d'examiner toutes les questions relatives aux commandes de matériel, à la recherche des causes d'accidents de chemin de fer et aux dispositifs de nature à les éviter. Dorénavant, ce Comité comprendrait 6 délégués choisis parmi le personnel supérieur des 6 grands réseaux et 6 agents, employés et ouvriers désignés autant que possible dans les différents services actifs de l'Exploitation, de la Voie et de la Traction.

Durant l'année 1907, de nouvelles améliorations furent obtenues. **Ce fut d'abord le vote de la loi du 27 mars 1907 qui étendait aux travailleurs des chemins de fer la compétence des conseils de Prud'hommes.** Une très vieille revendication des cheminots, reprise par le syndicat national était ainsi réalisée.

En cette même année, une autre revendication fut satisfaite, et cela presque contre la volonté des pouvoirs publics. **La loi du 13 juillet 1906, qui instituait le repos hebdomadaire,** stipulait dans son article 17 qu'elle n'était pas applicable aux chemins de fer. Cependant dans le courant de 1907, elle fut progressivement appliquée aux agents, bien qu'aucun texte légal ne soit intervenu dans ce sens ; il restait donc impossible à son personnel d'exiger son application. Mais en fait, il n'y eut que peu de difficultés à son sujet ; c'est dans le système qui est propre aux cheminots : roulements, grandes périodes de travail, donc repos entre 2 GPT, que la réponse sera trouvée¹⁴.

A noter, sur le même sujet, qu'à la suite d'une interpellation d'un député à la Chambre le 20 novembre 1908, **le ministre des Travaux Publics, par une circulaire de 1909, supprima le travail de nuit des femmes dans les chemins de fer. Mais l'importance toute particulière de cette année 1907 vient certainement de ce qu'elle a apporté pour la première fois, sur un réseau, une organisation générale et complète de la représentation du personnel.** Un ordre général n°468 du 12 juillet 1907 l'institua sur le réseau de l'Etat. Les agents étaient appelés à élire des représentants dans les commissions régionales et dans les commissions de classement. De plus, un conseil d'enquête, qui donnait son avis sur les mesures disciplinaires, fut instauré, comprenant également des représentants des ouvriers et des employés : l'ancêtre de nos conseils de discipline

Enfin, il était institué une délégation du personnel auprès de la Direction afin de « discuter avec le directeur, au moins deux fois par an de toutes les questions relatives aux intérêts naturels et professionnels, soit collectifs soit individuels, des agents et employés ».

Les premières élections à divers degrés furent quelque peu confuses, en raison de la complexité du système adopté et de la précipitation à laquelle on y a procédé.

Les délégués aux commissions régionales, au nombre de 260 comprenaient 165 syndiqués.

¹⁴ GPT : grande période de travail, calculée entre 2 Repos périodiques ; voir les cahiers de l'IHS n°3 de 1999, article de Pierre Lapeyre sur la durée du Travail dans les chemins de fer.

Commissions régionales

délégués du syndicat national :	84
du groupement syndical Etat :	37
de l'Association amicale :	29
de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs :	15
total des syndiqués élus :	165
délégués non syndiqués :	95
total des délégués :	260

Ces délégués ont été appelés ensuite à élire parmi eux des représentants aux commissions de classement. La délégation du personnel auprès de la Direction fut constituée de 16 membres, tous syndiqués. Comme lors des élections aux comités du travail en 1901 et 1904, aux commissions régionales en 1907, le syndicat national dut partager les sièges de représentants avec les autres organisations présentes sur le réseau (Groupe Etat, Association amicale, Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs).

Ces institutions avaient posé des limites à l'arbitraire. Elles esquissaient aussi une gestion paritaire sous contrôle du personnel qu'un fort courant syndical désira étendre aux autres réseaux.

Délégation du personnel Etat en 1907

syndicat national	10 élus
groupe syndical Etat :	3 élus
Association amicale :	3 élus

La condition du personnel s'avérait ainsi meilleure sous le régime de la gestion publique que sous celui de la gestion privée. Bientôt d'ailleurs, les cheminots du réseau de l'Etat devaient être dotés d'un statut.

En 1909, M. Millerand, ministre des Travaux Publics, après avoir consulté les Cies, étendit le système des Comités du Travail à tous les réseaux. Le 21^e congrès du syndicat national en 1910, protesta encore contre le rôle dévolu aux délégués ouvriers, et décide « de demander qu'une seule commission soit nommée sur chaque réseau pour discuter les questions intéressant le personnel, avancement, discipline, etc... avec le droit de solutionner les cas ».

Les comités du travail contribuent cependant à élargir l'audience syndicale. Les Compagnies refusent souvent de discuter avec ces délégués élus pour éviter de les légitimer. Les prérogatives patronales ont été ébranlées mais, sur un point essentiel, la réglementation de l'avancement et l'échelle des traitements, les compagnies n'ont pas cédé d'un pouce.

Début 1910, dans le journal la Tribune de la Voie Ferrée¹⁵, le comité du réseau Etat s'adresse à ses élus des commissions régionales en vue des élections à la Délégation du Personnel.

Il donne ainsi ses recommandations sur la façon dont doivent être choisis les 16 délégués du personnel : « Dans cette circonstance, deux considérations doivent selon nous, s'imposer à vos esprits : d'abord le choix de bons candidats et, ensuite la nécessité de constituer une délégation homogène s'appuyant sur une forte délégation syndicale, y puisant ses inspirations et y prenant, au besoin, son mot d'ordre. S'il était nécessaire en effet de présenter à vos suffrages des camarades intelligents, actifs et dévoués, très au courant des revendications du personnel, il nous était singulièrement facile de les trouver parmi les nombreux militants élus. Ceux-là qui sont depuis longtemps sur la brèche, les ouvriers de la première heure qui ont su imposer le syndicat à nos dirigeants, à l'époque où il fallait un certain courage pour agir, n'étaient-ils pas tout désignés pour porter le drapeau du syndicat ? En second lieu, nous disons qu'il est nécessaire que la délégation soit homogène et qu'elle s'appuie sur une forte organisation. Enfin, si nous croyons qu'il est nécessaire que la délégation ait des rapports étroits avec une forte organisation syndicale, c'est que, quels que soient les délégués, leur rôle est forcément limité. Avec tous les meilleurs arguments, ils peuvent essayer des échecs ; les questions les plus importantes, d'ailleurs, celles qui ont des répercussions budgétaires, ne peuvent être qu'étudiées par eux, avec la direction, d'une manière platonique ; l'action qui peut les faire aboutir sera nécessairement celle du syndicat. Ainsi où le rôle de la délégation finit, celui du syndicat commence et qui ne voit alors combien la collaboration des deux éléments peut être utile, efficace, féconde. ».

15 La Tribune de la voie ferrée n° 598 du 16 janvier 1910

En **1909**, est enfin votée définitivement la loi sur les retraites des cheminots, dite "loi Barthou". Si la loi de décembre 1890 avait pour la première fois permis aux agents révoqués de réclamer le remboursement de leurs retenues pour la retraite dont bien souvent ils étaient dépossédés définitivement, elle prévoyait également une homologation des règlements de retraites des Cies ... qui n'a été réalisée qu'au début des années 1900 ! Les statuts de ces caisses, quoique souvent améliorés, restaient pourtant extrêmement différents et compliqués aussi leur unification par une loi fut-elle incessamment réclamée. Lors de son 4^e congrès en 1893, le Syndicat national avait adopté un programme revendicatif dans lequel figurait, outre la reprise par l'Etat des compagnies de chemin de fer, l'exigence d'une réglementation des retraites identique pour l'ensemble des compagnies avec des droits nettement améliorés. Si les compagnies ont totalement ignoré ces revendications, par contre, un groupe important de députés a accepté de les défendre. La proposition de loi élaborée en accord avec le Syndicat national et déposée en novembre 1897 par les députés **Berteaux, Rabier et Jaurès**, fut adoptée en décembre 1897 par la Chambre des députés et transmise au Sénat qui traîna les pieds... jusqu'en février 1901 avant de l'examiner ! Elle subit moult péripéties parlementaires suite à un véritable bras de fer entre la Chambre et le Sénat. Cela entraîna modifications, attermolements, rapports, défiguration du projet initial, réécriture de contre-projet, opposition du Sénat qui mit le sujet sous le coude. De son côté le syndicat national mena une campagne intensive pour l'adoption de la proposition **Berteaux**. En 1907, le projet étant toujours en instance au Sénat, le syndicat poursuivit sa campagne au moyen de pétitions par cartes postales dont près de 200.000 parvinrent au Sénat et au moyen de meetings. Finalement, après de multiples concessions, c'est un projet fortement amendé qui fut soumis au Sénat en juillet 1909.

Malgré les imperfections que représentait pour eux le nouveau projet du gouvernement, les cheminots ne demandèrent plus que son vote rapide. Le projet fut voté par les 2 chambres en juillet 1909. Cette loi du 21 juillet 1909 était bien loin du projet initial des députés **Berteaux, Rabier et Jaurès**. Pourtant si elle unifiait et améliorerait considérablement les conditions de retraite, elle n'avait cependant aucun effet rétroactif pour les cheminots déjà commissionnés et cette faute capitale ne devait pas être sans effet sur la préparation de la grève de 1910.

La loi du 28 décembre 1911 remédia à cette « lacune » en proclamant la rétroactivité.

L'accueil fait à cette loi sur les retraites par les cheminots fut assez froid. Elle avait été trop attendue. Pourtant les institutions de retraite des Cies, tout en demeurant propres à chacune d'elles, étaient établies désormais d'après un certain nombre de principes légaux uniformes et essentiels. En droit, les retraites des agents employés mais aussi ouvriers ne dépendaient ni de leurs versements ni de la gestion de la Caisse, mais uniquement des conditions d'âge, de salaire des 6 années les plus productives et de durée des

services. Ces conditions remplies, les pensions étaient garanties aux agents sous la seule responsabilité des Cies et sous le contrôle de l'Etat.

Opposées à la loi du 21 juillet 1909 et à la rétroactivité, les Cies présentèrent une requête devant le Conseil de Préfecture de la Seine visant à faire condamner l'Etat au remboursement des dépenses supplémentaires engendrées. Ce régime, dit « régime de 1911 » parce qu'appliqué au 1^{er} janvier 1911, subit quelques modifications après la guerre de 1914-18, en 1934 et en 1949, mais il reste toujours en vigueur dans ses principes essentiels, en 2015, malgré la réforme Sarkozy de 2007.

3-4 1910 : un premier projet de Statut



GRÈVE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Grève des cheminots, 1910

La grève d'octobre 1910 marqua le passage d'un système de gestion autoritaire des compagnies à un mode de relation fondé sur la reconnaissance du partenariat avec les représentants du personnel et les syndicats cheminots. Aristide Briand l'avait bien perçu en élaborant à la hâte un projet de statut pour tous les agents du chemin de fer. Son projet de loi, pas si honnête que cela, déposé opportunément le 22 décembre 1910 après la grève d'Octobre définissait les cheminots comme des « quasi-fonctionnaires », tout en leur interdisant corrélativement le droit de grève par l'institution d'une procédure de conciliation et d'arbitrage obligatoire auquel ils devaient se soumettre ! Ce projet rencontra l'hostilité du syndicat national (interdiction d'agir par la grève) et des Compagnies (l'existence même d'un statut du personnel).

Citons aussi la proposition de loi du député-maire de Lyon, **Victor Augagneur** en Novembre 1911 qui prévoyait « l'homologation des règlements concernant le personnel ».

C'était une façon d'unifier les règles applicables dans les différentes compagnies et de soumettre leurs règlements à l'approbation des députés. Les compagnies s'y déclarèrent hostiles, car le projet constituait selon elles une violation du contrat initial conclu avec l'Etat qui les rendait « responsables des faits et gestes de leurs agents ». Cette responsabilité ne pouvait être assumée si leur autorité était limitée. Elles refusaient donc que la puissance publique se mêle de la gestion de leurs personnels. Cela ne les empêchait pas d'avoir, mais selon leur pouvoir d'autorité et sans concertation, déjà publié de nombreux règlements, souvent différents d'un réseau à l'autre, qui codifiaient avec précision les pratiques de gestion du personnel.

En matière de statut, le décret du 22 janvier 1910 prévoit que le personnel de l'ancienne compagnie de l'Ouest, rachetée par l'Etat, jouisse des mêmes avantages et du même statut sur celui du réseau de l'Etat.

4-aux origines du statut de 1920

4-1 le Statut du réseau de l'Etat (1912) ... et de nouvelles revendications.

La loi du 13 Juillet 1911 organisant définitivement l'intégration du réseau de l'Ouest dans le réseau de l'Etat, donne au personnel 4 sièges au Conseil d'Administration. La représentation statutaire prévue, héritée en partie des comités du Travail, renforce le rôle et l'autorité des organisations syndicales du personnel : **le réseau de l'Etat confirme sa nature de « réseau social » par rapport aux grandes Compagnies privées.**

C'est par un arrêté des ministres des Travaux Publics et des Finances en date du 23 décembre 1911 que fut décidée l'élaboration d'un statut concernant le personnel du réseau Ouest-Etat et sa mise en application pour le 13 juillet 1912. Son directeur, **Albert Claveille**¹⁶, est chargé d'élaborer et de publier le statut du personnel.

La personnalité de ce dernier, marquée par ses origines sociales très modestes et son parcours professionnel, attestent en grande partie que grâce à sa marque politique, le réseau Etat fut ainsi l'élément précurseur en matière de statut des cheminots.

Ce statut devait fixer les règles générales applicables au recrutement, à l'avancement et à la discipline du personnel commissionné. Son élaboration fut lente et difficile ; communiqué seulement le 23 juin 1912 aux délégués du personnel, il souleva bien des critiques et il subit bien des retouches et améliorations. Pourtant, ce système apportait aux cheminots une première réalisation de leurs désirs. Ce statut sera publié sous forme de 3 arrêtés ministériels, le 30 Août 1912. Cette représentation du personnel et ce statut du réseau de l'Etat devaient servir d'exemples pour les réformes plus générales de 1919-1920.

¹⁶ Albert Claveille (1865-1921), d'origine sociale très modeste, certificat d'études en poche, devenu ingénieur, directeur du réseau Etat en 1911. Ministre des Travaux Publics dans les cabinets Poincaré puis Clémenceau de Septembre 1917 à Janvier 1920.

Le Statut « Etat » de 1912 distingue 3 catégories d'agents :

- le personnel *non-commissionné* (agents à l'essai ou n'ayant pas encore satisfait aux obligations du service militaire ou agents mineurs).
- le personnel *commissionné*¹⁷
- le personnel *classé ou encore appelé à service discontinu* : femmes employées aux billets, aux haltes, à la « salubrité » et à la garde des barrières. Le statut prévoit un système de contrôle des décisions par des commissions paritaires intégrant des représentants élus du personnel. Pour chaque service, est institué un *tableau d'avancement à l'ancienneté et au choix, complété d'un tableau de concours*. Un minimum d'avancement à l'ancienneté est assuré. Les propositions des chefs directs concernant notes, gratifications et inscription aux différents tableaux sont soumises à l'avis de *commissions régionales de représentants du personnel*, élus pour 3 ans dans chacun des 8 groupes professionnels dans lesquels est réparti le personnel d'exécution. Ces délégués régionaux élisent dans leur sein des représentants à une *commission de classement* ainsi qu'à une *commission de 16 délégués auprès du directeur*, représentants chargés de « l'examen de toutes les questions relatives aux intérêts matériels et moraux du personnel et notamment des ordres généraux intéressant la situation générale du personnel ». Cette dernière commission se réunit 4 fois l'an et son ordre du jour est arrêté par le directeur. Ces délégués représentent aussi le personnel à la *commission de réforme*.

¹⁷ C'est-à-dire titularisé.

Le ministre **Millerand** relance le projet Briand amendé. Les grandes compagnies campent sur leurs positions. Elles entendent rester maîtresses chez elles !

A son 24^e congrès (11 et 12 Avril 1913), le syndicat national lance une campagne pour l'instauration de délégations institutionnalisées du personnel, pour les 8 heures, pour des mesures de sécurité comme l'adoption du système d'attelage automatique **Boirault**.

L'année suivante, lors du 25^e congrès (24 et 25 Avril 1914), les délégations institutionnalisées du personnel sont violemment critiquées par les « révolutionnaires ». Mais une large majorité se prononce pour la création de délégués ouvriers à la sécurité et pour des élections professionnelles. Les arrêtés **Baudin** avaient marqué un grand progrès dans les conditions de travail, mais ils étaient mal appliqués. Dans son rapport au congrès,

18 Marcel Bidegaray (1875-1944), mécanicien sur l'ouest, succéda à Guérard à la tête du syndicat national en 1909.

Bidegaray¹⁸, secrétaire général du syndicat, déclare qu' « en 1909 le contrôle signalait 50.000 dérogations pour le personnel roulant; aujourd'hui, sans exagérer nous devons en compter plus de 100.000 de signalées et qui sont restées sans sanction contre les auteurs responsables et sans compter celles qui passent sans être signalées ».

Et **Bidegaray** termine ainsi son rapport, faisant le point de la situation des cheminots, quelques mois avant la déclaration de guerre : « les promesses faites en 1910 pour briser la grève n'ont pas été tenues ; nous sommes loin de la « thune » promise, la réglementation du travail est l'apanage du bon vouloir de nos dirigeants. Il n'y a plus de sécurité ni d'hygiène dans les dépôts, les gares et les ateliers ; toutes ces questions, jointes à la sécurité publique, doivent être pour nous le pivot de notre action syndicale avec toutes ses conséquences ». Mais le déclenchement de la guerre allait empêcher toute action syndicale particulière.

4-2 la période de guerre : une pause dans les avancées.



Gare de Châlons-sur-Marne, [1914-1918].
Collection numérique
D. Viguet

Le 31 Juillet 1914, jour même où la mobilisation était décrétée, les Cies de chemins de fer passaient sous la direction de l'autorité militaire. Les cheminots passèrent, eux, sous le contrôle de l'autorité militaire, soit qu'ils étaient mobilisés aux armées, ou aux sections de chemin de fer de campagne, soit qu'ils restaient tout simplement à leur poste (affectation spéciale), à la condition cependant qu'ils ne manifestent pas d'activité revendicative sinon, c'était le départ pour le front. Quant

à ceux restés dans les régions envahies, ils furent soumis aux lois de l'armée allemande d'occupation. La corporation compta peu de mobilisés, 26 000 environ, dans le service armé, l'effectif maximum étant utilisé aux transports militaires, à la production d'armement et au ravitaillement. Mais le contact était permanent avec les misères de la guerre : transport des troupes sur le front, des blessés dans l'autre sens, des permissionnaires, repli des populations civiles dès 1914 et dès la fin

des combats, rapatriement des 480 000 prisonniers au travers des régions dévastées.

Jusqu'en Février 1919 les cheminots travaillèrent sous la double contrainte de la discipline militaire et des sanctions des Cies. Les conditions de travail étaient infernales : le trafic était multiplié par 2,5 depuis 1914 et l'effectif cheminot réduit de 330 000 à 280 000. La tâche fut rendue encore plus difficile pour les cheminots des régions du Nord-Est par suite des destructions systématiques allemandes au cours de leur retraite en 1918 : ponts, viaducs, tunnels, gares, stations, postes électriques, 5600 km de voies détruites.

4-3 1917-1918 : la reprise de la revendication syndicale d'un Statut

Le congrès de fusion (Paris, 27 et 28 janvier 1917) se fait sur la base de l'union nationale. **Bidegaray** expose sa doctrine qui est aussi celle de **Jouhaux**²⁰ : la participation sans faille à l'effort de guerre qui doit avoir pour la classe ouvrière sa contrepartie, l'assurance de voir construire après la guerre une « démocratie économique » fondée sur la satisfaction de ses intérêts, qui se confondent avec les intérêts de la nation toute entière.

Parallèlement se profile la demande d'un statut uniforme pour l'ensemble des cheminots, calqué sur celui du réseau de l'Etat « modifié », généralisé à tous les réseaux, exigence étroitement liée à celle de l'unification nécessaire de l'exploitation des réseaux et de leur coordination avec les autres moyens de transport. Le 25 novembre 1917 les cheminots retraités²¹ créent une association (de type loi du 1er juillet 1901) appelée "Fédération des retraités des chemins de fer français et des colonies" (FRCF) qui se transformera en "Fédération générale des retraités des chemins de fer français et des colonies" (FGRCF) en septembre 1927. Dans le même temps, à la fin novembre 1917 et sous l'impulsion du chanoine Directeur de L'union catholique du personnel des chemins de fer, est créé le Syndicat professionnel des cheminots chrétiens. Cette organisation s'inspire de la doctrine sociale de l'Eglise, définie par le pape **Léon XIII** dans l'encyclique "rerum novarum" du 15 mai 1891, qui s'oppose à la lutte des classes et à la CGT et prône la collaboration de classes et la mise en place d'un système de participation et d'intéressement.²²

20 Léon Jouhaux, secrétaire général de la C.G.T. depuis 1909, participe activement à la politique de l'Union Sacrée.

21 A cette époque les organisations syndicales ne regroupaient que les actifs

22 "Historique des Cheminots de France" (Bibliothèque municipale de St Pierre des Corps)

Parmi les questions restées en suspens à la déclaration de guerre, celle qui concernait la recherche de l'unité syndicale, mettra un peu plus de temps à trouver sa conclusion heureuse. Ce sera l'unité du mouvement syndical par la fusion des organisations¹⁹, autour du noyau essentiel qu'était devenu au fil du temps le syndicat national et qui se transformera en « Fédération Nationale des Travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat ».

19 Autour du syndicat national, organisation la plus importante, se groupèrent la Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs, l'Association professionnelle des Agents de Train et deux associations générales du personnel de l'Etat et du PLM.

Des élections du personnel organisées en août 1917 par les compagnies, sans concertation, donnent une majorité d'élus à la Fédération. En 1918, des grèves éclatent ici ou là pour les salaires et les conditions de travail, grèves freinées par **Bidegaray** qui préconise la discussion avec l'Etat et les Cies. Après un meeting animé à la Bourse du travail le 10 janvier 1918, et pour reprendre la main, la direction fédérale contestée décide de porter la revendication salariale devant le ministre des Travaux publics mais se refuse à toute menace de grève. Le conseil Fédéral décide également d'engager une campagne pour l'application d'un statut uniforme du personnel sur tous les réseaux. De son côté le conseil des ministres du 29 janvier 1918 saisit le Parlement d'un projet de loi améliorant les indemnités des fonctionnaires et des cheminots : relais appréciable des positions de la direction fédérale d'autant que le 29 mars, le ministre **Claveille** s'engage, lui, sur un projet de statut uniforme et des modalités d'intéressement du personnel à la gestion des réseaux. Il est conscient que le particularisme des réseaux est nuisible à l'organisation des transports ferroviaires sur lesquels l'Etat a repris tous ses droits en cette période de guerre. Dans la perspective de la reconstruction et des nouveaux besoins de l'après-guerre, il impose une négociation tripartite (Etat, Cies, syndicats) en vue d'aboutir à un statut commun des agents des grands réseaux, inspiré du Statut qu'il avait mis en place sur le réseau de l'Etat. Cela ne se fait pas sans difficultés de la part des Cies.

Au 1^{er} congrès de la Fédération (28 au 30 Juin 1918)

La revendication d'un Statut unique, inspiré de celui du réseau de l'Etat, obtient un soutien général à l'exception de ceux, rares, qui jugent contradictoire ce statut et la position de classe et craignent que les délégués de réseau échappent au contrôle du syndicat. Les tenants du Statut augmentent leur influence: « nous considérons », disent-ils, que c'est le meilleur moyen de lutte au sein des grandes compagnies que d'arriver à pénétrer dans tous les rouages de l'administration pour nous y faire écouter et pour discuter de toutes les questions qui nous touchent ». Prenant acte des intentions annoncées du ministre des Transports, l'élaboration d'un statut à

laquelle la Fédération sera associée est votée à l'unanimité.

En août, le ministre **Claveille** invite tous les réseaux à remanier les règles suivies en matière de rémunération propres à chacun d'eux et à établir de nouvelles échelles communes.

A l'automne, la commission Fédérale du statut de la Fédération des Cheminots publie dans la Tribune²³ un projet de « Statut Etat » amendé, accompagné d'un barème de salaires croisant 14 groupes et 7 classes et assurant un salaire minimum de base. Désormais revendications d'un statut et d'une échelle uniques seront liées.

²³ La Tribune des cheminots du 15 octobre 1918.

4-4 les grandes grèves de 1919-1920



Grévistes du syndicat de Paris, réseau du Paris-Orléans, 1920

L'année 1919 est celle des grandes luttes ouvrières pour la journée de 8 heures et pour le relèvement des salaires. Elle est marquée par de grandes grèves à Paris et dans de nombreuses régions y compris dans les chemins de fer où beaucoup de mouvements partiels éclatent. L'embauche de nombreux personnels par les Cies va amener l'effectif total à 462 343 agents en Février 1920.

Sur le PLM, où l'effectif syndiqué passe de 18 631 en 1917 à 54 501 en 1919, la direction refuse de discuter du projet de statut du personnel élaboré par la Fédération.

L'Union PLM dirigée par **Lucien Midol**²⁴ décide d'une grève perlée le 25 Janvier 1919 de 1 minute pour les roulants et 1 heure pour les sédentaires. Le mot d'ordre est fortement suivi mais **Midol** est arrêté et emprisonné.

²⁴ Lucien Midol (1883-1979) ingénieur des Arts et Métiers, mécanicien au PLM, à l'époque secrétaire de l'Union PLM et originaire de la fédération des mécaniciens et chauffeurs. Il sera secrétaire général de la Fédération CGT-U des cheminots de 1924 à 1934.

Les dissensions sont fortes et bruyantes au sein de la jeune Fédération CGT où l'opposition révolutionnaire se développe et s'organise pour lutter contre le « réformisme », l'attentisme ambiant de la direction de la CGT.

Le 1^{er} mai 1919, les manifestations sont interdites par **Clemenceau**, président du Conseil, qui avait de l'expérience dans ce domaine ²⁵ !

Il fait voter les lois sur les conventions collectives, les 8 heures par jour le 23 avril 1919, sur l'enseignement professionnel le 23 juillet 1919 afin de désamorcer les mouvements sociaux. Sur fond de misère, de chômage, de difficultés de reconversion de l'activité industrielle, l'agitation sociale domine dans tout le pays. Il y a des grèves dans la plupart des corporations. En juin 1919, 8000 cheminots de l'Etat se mettent en grève pour soutenir un camarade frappé de sanction pour action syndicale.

²⁵ Ministre de l'Intérieur avant la guerre de 1914, il se faisait appeler « le premier flic de France » et avait interdit et réprimé grèves et manifestations ouvrières.

Dans les ateliers de Dijon, d'Arles, d'Oullins, de Périgueux, les grèves sur le tas se multiplient. Il règne cette année-là une effervescence sociale qui se poursuivra en 1920 et qu'on ne retrouvera ensuite qu'en 1934, mais avec une moindre intensité. Aux élections législatives de novembre 1919, c'est une forte majorité de droite qui l'emporte, on l'appellera la Chambre «bleue horizon».

Une première grève éclata dès janvier 1920 aux ateliers de Périgueux, sur le P.O., dans le but d'obtenir de pouvoir se laver avec des installations modernes, sur le temps du service et non après. Elle prit fin après s'être étendue à une quinzaine de centres et avoir obtenu une satisfaction partielle. Sur tous les réseaux, des mouvements partiels se succédèrent jusqu'en février où éclata alors à Villeneuve-St-Georges une grève qui s'élargira sur tout le PLM et au-delà, obligeant la Fédération à intervenir dans le mouvement en mettant en avant :

- la nationalisation ;
- l'échelle de traitement ;
- le statut du personnel ;
- la défense des cheminots sanctionnés.

Notons ici que parmi les motifs de mécontentement, les cheminots voyaient bien les Cies freiner

des quatre fers l'étude du statut ; la commission chargée de son élaboration et de la fixation des échelles de salaires n'en finissait pas de donner ses conclusions ; or le coût de la vie continuait à monter et les salaires restaient trop bas. Cette situation s'accompagnait sur le plan syndical de divergences fortes entre la majorité de la direction fédérale, peu encline à l'action, toujours dans la suite des choix de 1914 et le courant minoritaire, à forte influence anarchiste, qui prenait de l'ampleur dans les luttes. Au final, en mars, les Cies donnèrent satisfaction à peu près complète aux délégués de la Fédération, sauf sur la question des sanctions. Elles entendaient bien en terminer avec les syndiqués, meneurs du mouvement. La médiation du président du Conseil acceptée par les parties fit que l'accord signé le 1^{er} mars prévoyait qu'il n'y aurait pas de sanctions pour faits de grèves, que les échelles de salaires devaient être rapidement déterminées. En fait, elles le seront le 26 mars, en même temps que sortira le rapport de la commission **Tissier**²⁶, chargée d'élaborer le Statut tant attendu.

26 Théodore Tissier, haut fonctionnaire, mis en place par A.Claveille pour présider cette commission.

4-5 le statut de 1920

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

STATUT DU PERSONNEL

SOMMAIRE

LIVRE PREMIER
Personnel non commissionné

Titre	Pages
TITRE I. — Définition	3
TITRE II. — Recrutement	4
TITRE III. — Notes annuelles. — Gratifications	6
TITRE IV. — Mesures disciplinaires	7
TITRE V. — Mutations, congés, etc.	8
TITRE VI. — Dispositions diverses	9

LIVRE II
Personnel commissionné

TITRE I. — Congés, maladies, etc.	10
TITRE II. — Représentation du personnel	13
TITRE III. — Bonifications, gratifications, chevrons, avancements	19
TITRE IV. — Mesures disciplinaires	29
TITRE V. — Cessation des fonctions	33
TITRE VI. — Dispositions générales	34

LIVRE III
Personnel à service discontinu

35

Statut du personnel des chemins de fer de l'Etat, 1920.

Le 3^e congrès fédéral salle Japy à Paris du 22 au 25 Avril 1920 fut mouvementé, houleux.

Une nouvelle direction fédérale fut élue, issue du courant révolutionnaire ayant animé la grève de février: la principale décision fut le vote de la grève (par 174 130 voix contre 147 932) pour le 1^{er} mai 1920, soit 6 jours seulement après la fin du congrès !

Les mots d'ordre en étaient les suivants:

- 1- la nationalisation
- 2- la réintégration immédiate des révoqués à leurs postes
- 3- l'abandon des poursuites judiciaires
- 4- la reconnaissance du droit syndical. Ce vote s'explique par l'irritation des cheminots, voyant que l'accord de mars n'était pas respecté par les Cies. Les cheminots arrêtés furent certes relâchés mais des révocations furent prononcées en grand nombre par les Cies. A ce congrès fédéral d'avril 1920, le sujet du statut et des échelles - nous dirions aujourd'hui la grille des salaires - fit l'objet d'un rapport chronologique et détaillé des travaux de cette commission paritaire « des échelles

et du statut ». Malgré l'engagement qu'elles avaient pris de doter le personnel d'un statut établi sur le modèle de celui en vigueur sur le réseau de l'Etat, les Cies cherchèrent aussi longtemps qu'elles le purent, à faire valoir un statut souple qui leur aurait permis de continuer leurs organisations, variées d'une Cie à l'autre et d'appliquer dans leur diversité les règles différentes existant jusque-là. La délégation CGT s'y opposa fortement en déclarant qu'elle ne comprendrait pas que le statut nouveau fût la codification des réglementations actuelles des réseaux, mais qu'au contraire le statut devait être une réglementation nouvelle de laquelle les réseaux devaient tenir compte pour leur administration.

Il fallut donc revoir le « dictionnaire », les appellations des titres des différentes fonctions des réseaux, la terminologie des grades en dehors des fonctions et du classement des agents dans les échelles. Forte de l'appui de son conseil Fédéral, la délégation CGT se cala sur les principes minima suivants :

- Statut : réglementation unique, déterminée par un statut établi sur le modèle de celui du réseau Etat, sans qu'en aucun cas les avantages accordés au personnel puissent être diminués. Révision des nominations, créations d'emploi, mutations et augmentations effectuées depuis le 1^{er} mai 1919
- Echelles : classification du personnel en catégories et groupes, détermination des délais maxima et minima dans chaque échelon, changement de groupe et catégories et fixation du salaire de début
- Reconstitution de la carrière des agents sur les nouvelles bases et effet rétroactif des échelles à partir du 1^{er} janvier 1919.

L'augmentation constante du coût de la vie amena la fédération, en Octobre 1919 à exiger le minimum de salaire à 3800 F, l'indemnité de résidence à 1200 F pour Paris et à déterminer le taux de l'IR²⁷ dans chaque localité en prenant celle de Paris comme référence.

Les cheminots obtinrent ainsi et dans ces circonstances un statut du personnel comprenant 15 jours de congés payés, la sécurité de l'emploi, les délégués du personnel et au Comité du Travail, l'échelle de traitement fixant un traitement national de début à 3800 F par an à l'échelle I, deux indemnités, une de vie chère à 1080 Francs et celle de résidence à 1200 Francs pour Paris.

²⁷ IR : Indemnité de Résidence, élément du salaire, en complément du traitement, variable selon les zones d'emploi.

Ce statut établi par la commission paritaire fin Avril 1920, fut un des premiers contrats collectifs, avec celui des mineurs, admis par le patronat français. Il peut être considéré comme le résultat le plus appréciable de ces luttes ardentes.

La grève de mai 1920 dura presque un mois. Elle fut un échec complet car environ 15 000 révocations furent prononcées.

De nombreux ateliers de réparation furent fermés momentanément ou confiés au privé comme celui de Saint Pierre des Corps.

Il m'a paru nécessaire de relater ici le processus des grèves de 1920 et nécessairement de façon très résumée. Car comment parler de la naissance du 1^{er} statut unique du personnel des chemins de fer sans évoquer les circonstances historiques et les conditions économiques, sociales qui l'ont vu naître ? Ce statut est né dans la douleur mais il était dans le creuset des luttes syndicales de l'époque.

Fin 1920 c'est le reflux du mouvement ouvrier face à une bourgeoisie répressive. La Fédération nationale sortit affaiblie de cette lutte. Les Mécaniciens et Chauffeurs se séparèrent d'elle et reformèrent leur ancienne Fédération. A l'intérieur de la fédération, les uns et les autres se renvoyèrent les responsabilités.

Les dissensions entre ceux que, par commodité on dénomme les réformistes et les révolutionnaires, ne firent qu'augmenter jusqu'à la scission de 1921 (**CGT Confédérée et CGT-Unitaire**)

Dans cette situation, 2 organisations syndicales tentèrent de s'implanter plus solidement :

- l'association de la classe moyenne des cheminots, regroupement de cadres jusque-là peu actif, prend fait et cause pour le gouvernement, se dénommera ensuite Fédération des Cadres.
- le syndicat professionnel juridiquement formé le 1^{er} mai 1918, en prolongement de l'Union catholique du chanoine **Reymann**, adhère à la CFTC en Octobre 1920

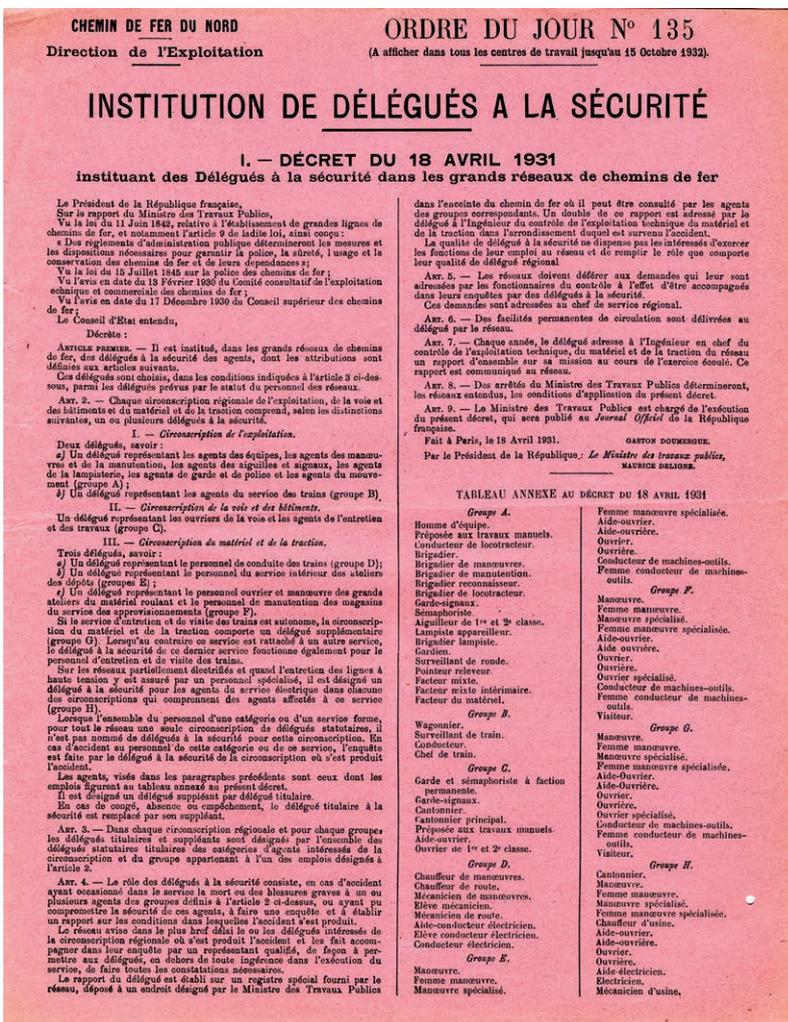
Très vite, profitant de la désunion syndicale le patronat réduisit la portée des mesures accordées en supprimant les primes de vie chère, notamment dans le textile **et les chemins de fer !**

2^e période: du Statut de 1920 à la Convention Collective de 1938

5- plusieurs Cies mais un seul Statut du personnel

Ainsi, au lendemain de la guerre de 1914-18, les cheminots des grands réseaux allaient être dotés d'un statut. Le fait est assez rare. Aucune autre des grandes corporations de métiers n'avait songé à doter son personnel de règles fixes, seules quelques administrations étaient entrées dans cette voie. Quelques conventions collectives furent bien établies mais elles n'eurent guère d'influence sous le régime de la loi du 25 mars 1919 et surtout elles n'avaient pas le caractère de généralité du statut des cheminots.

5-1 la Convention de 1921



cier, la convention supprimait le régime de garantie d'intérêt en imposant l'équilibre des dépenses par les recettes au moyen de tarifs qui devaient être identiques sur les réseaux. Elle créait un fonds commun qui devait être alimenté par l'excédent des recettes de chacun d'eux, une fois effectués les prélèvements nécessaires pour couvrir les dépenses d'exploitation et les charges effectives du capital social et des emprunts. Pour les cheminots, si à l'origine, le statut fut discuté comme une convention collective, la sanction des accords et des désaccords ayant été un arbitrage, il perdit ensuite tout caractère de convention collective, la Convention de 1921 ayant donné à Comité de Direction²⁸, structure de direction inter-Cies et seul interlocuteur face à l'Etat, tout pouvoir de délibération en matière de rémunération, retraites... Ainsi les réseaux furent amenés à prendre des décisions qui modifiaient le statut du personnel d'une façon unilatérale.

A l'intérieur de chaque réseau, le statut conférait aux agents le droit de se faire entendre périodiquement sur toutes les questions qui rentraient dans les attributions respectives des chefs de service régionaux, centraux et du Directeur.

Il réglementait la représentation élective pour 3 ans des agents commissionnés formant les personnels d'exécution (échelles 1 à 9) et de maîtrise (de 10 à 14) dans chacun des grands services EX, MT, VB, Administration Centrale), dans une représentation à 3 degrés (régional, central et Directeur).

Au-dessus des réseaux, la Convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre 1921, vint ajouter, sous la haute autorité du ministre des TP, la création d'un Conseil Supérieur des chemins de fer et du Comité de Direction, cité plus haut, organes de la coordination administrative.

28 Nom complet : Comité de direction des grands réseaux de chemin de fer

Ordre du jour de la Compagnie des Chemins du Nord à propos de l'institution des délégués à la sécurité, 1931- Archives saisies de la Fédération, des Unions et Syndicats des travailleurs des chemins de fer CGT, 2 F 107

Elle succéda aux conventions précédentes de 1883 qui contractualisaient les rapports entre l'Etat et les Compagnies. L'Etat prit en charge les déficits des Cies dus à la guerre mais elle créa une organisation commune à tous les réseaux, destinée à assurer la coordination des différents exploitations en concordance avec les intérêts généraux de la nation. Du point de vue finan-

Mais quelle était la participation réservée au personnel ?

L'article 6 de la loi approuvant la convention, dispose en faveur du personnel d'un droit important, celui d'être représenté au conseil supérieur. Le conseil supérieur comprenait 60 membres : 30 représentants des « *intérêts généraux de la nation* », les 18 membres du comité de direction et 12 représentants du personnel (6 représentants des « *classes moyennes* » et 6 du « *petit personnel*²⁹ »).

Le personnel ne fut que médiocrement enchanté de la part qui lui était faite. Il vit tout de suite dans le mode de représentation : 6 pour 40 à 50.000 agents des classes moyennes et 6 pour 400.000 agents d'exécution, une tentative pour diviser le personnel. Au lendemain des grèves de 1920 en effet des organisations des classes moyennes s'étaient créées en dehors de la Fédération Nationale des cheminots.

Au comité de Direction, malgré de vives discussions, la représentation du personnel ne fut pas admise. « *Certains députés auraient voulu que le personnel y fut représenté. Les Cies s'y sont refusées* », déclare le rapport de **M. Rabier** au Sénat. Les Cies firent ressortir que le Comité de Direction constituait « *une émanation des conseils d'administration des réseaux* ». Et comme, disaient-elles, le personnel était -déjà ! - représenté au conseil supérieur ainsi que dans chaque réseau par suite des droits que les agents tenaient du statut ... elles entendaient y rester entre elles !

²⁹ Terme fréquemment employé à l'époque pour désigner les agents d'exécution, de loin les plus nombreux.

Le statut des retraités et les lois sur les assurances sociales

Les retraites n'évoluant pas une fois liquidées, se posa donc la question de leur pouvoir d'achat suite à l'inflation consécutive à la guerre, ce qui amena la revendication d'une "péréquation" ou autrement dit une réactualisation par rapport aux salaires. Diverses mesures furent prises par les Compagnies et l'Etat concéda plusieurs péréquations ponctuelles entre 1920 et 1930. C'est la loi de finances 1922 qui ouvrit la voie à la création d'un "Statut des retraités" en indiquant que "les grands réseaux d'intérêt général présenteront, dans un délai d'un an à dater de la promulgation de la présente loi, à l'homologation du ministre des travaux publics un projet de Statut des Retraités"

Mais les Compagnies tergiversèrent et, face aux menaces législatives, elles concédèrent

seulement quelques mesures d'amélioration des retraites (allocations pour charge de famille étendue aux retraités en 1927, liquidation des pensions sur les 3 meilleures années au lieu des 6 meilleures en 1928, ouverture du droit à la retraite à 55 ans pour les administratifs, la pension différée à 55 ans pour tous ceux quittant l'entreprise avec 15 ans d'affiliation, la création d'un minimum de pension...).

Fin 1928, le Statut des retraités vit enfin le jour et il fut homologué le 25 février 1929. Non seulement il contenait les mesures prises au cours des années précédentes, mais aussi de nouvelles concessions : majoration pour les parents d'au moins 3 enfants, minimum de pension de réforme...

Par ailleurs, le Statut des retraités prévoyait :

- la réorganisation des commissions de réforme et l'élargissement de leurs attributions conformément à la loi du 5 avril 1928;
- la création d'une commission des retraites dans chaque compagnie comprenant des représentants du personnel.

Si les lois du 5 avril 1928 et du 30 avril 1930 (assurances sociales) n'eurent que peu d'effets sur les retraites, il n'en fut pas de même pour la couverture maladie. L'article 49 qui classait la couverture sociale des cheminots en "régime spécial", prévoyait une coordination pour les agents changeant de régime et surtout l'obligation pour les compagnies de "couvrir contre l'ensemble des risques prévus par la loi sans que les prestations de même nature déjà accordées auxdits salariés puissent être réduits ou supprimés". Le décret d'application du 30 juin 1931 était si restrictif qu'il fut contesté par les Fédérations de cheminots et annulé par décision du Conseil d'Etat le 19 février 1937... pour fausse application de la loi !

En effet, si pour le risque maladie, tous les réseaux avaient une couverture pour les agents, il n'en était pas de même pour les familles (conjointes et enfants), contrairement à ce que prévoyait la loi. Le Conseil d'Etat imposa donc aux Cies une équivalence risque par risque et non globale.

les délégués à la sécurité :

Un décret gouvernemental du 18 avril 1931 institua sur les grands réseaux des « délégués à la sécurité des agents ». Ces délégués étaient élus par les délégués titulaires et suppléants statutaires des circonscriptions régionales et parmi eux. Chaque circonscription régionale en élisait 2 à l'EX (1 EX et 1 Trains), 1 à VB, 3 à MT (1 agents de conduite, 1 Service intérieur et ateliers des

dépôts, 1 grand atelier) et autant de suppléants. Le décret fixait comme suit leurs attributions : « en cas d'accident ayant occasionné dans le service la mort ou des blessures graves à un ou plusieurs agents ou ayant pu compromettre la sécurité de ces agents, faire une enquête et un rapport sur les conditions dans lesquelles l'accident s'était produit. » Il prévoyait aussi que le délégué à la sécurité rédige un rapport annuel de ses enquêtes au niveau du Directeur. L'arrêté ministériel du 11 juillet 32 fut établi, les réseaux entendus sur ce sujet. Cette délégation concernait l'essentiel des agents d'exécution mais pas tous, certains grades de l'EX³⁰, par exemple en étaient exclus, de même que les sous-chefs de gare. Aucun rôle préventif, les enquêtes se faisaient en présence d'un représentant du service. De plus, le rapport devait être rédigé dès la fin de l'enquête sur place ou au plus tard le lendemain, sur un registre spécial tenu par le réseau. La convocation du délégué en vue d'enquête tenait à l'appréciation du service sur le caractère de gravité des blessures. Un nouveau décret fut publié, dans la même veine, le 24 mai 1935. Les Fédérations syndicales étaient rigoureusement tenues à l'écart de ces évolutions statutaires et réglementaires.

30 :EX : abréviation du service Exploitation (personnel des gares)

Les décrets lois du 19 avril 1934

La crise américaine de 1929 n'épargna pas la France et les compagnies ferroviaires, et ce d'autant plus que dans le même temps le transport routier se développait dans un environnement concurrentiel particulièrement favorable. Le fonds commun institué par la convention de 1921, en déficit dès 1930, poussa les compagnies à solliciter l'Etat, notamment pour alléger leurs charges de retraites. Doumergue, très libéral président du Conseil, prit par décret de nombreuses mesures d'économies, et répondit à la demande des Cies par les décrets-lois du 19 avril 1934. Outre l'amorce d'une coordination des transports terrestres, ces décrets-lois se traduisaient par une baisse autoritaire des salaires et des pensions ³¹, par des mesures de mises à la retraite par anticipation, volontaires ou d'office et par des modifications pour les nouveaux embauchés. De plus ils changeaient la nature de la gestion financière des caisses de retraites qui passa d'un système de capitalisation collective à un système mixte de répartition et de capitalisation, ce qui permit aux compagnies de réduire de moitié leurs contributions aux caisses de retraite... et surtout de ne pas verser les dotations dues au titre de la capitalisation !

L'opposition des cheminots à ces décrets-lois conduisit à la loi du 9 avril 1935 instituant une commission "chargée de donner son avis sur les modifications qu'il pourrait y avoir lieu d'apporter aux décrets des 19 avril et 30 octobre 1934 portant réforme des retraites des agents des grands réseaux de chemin de fer". Elle comprenait 6 syndicalistes. C'est finalement la loi de finances du 31 décembre 1936 qui mit fin aux mesures des décrets-lois... Toutefois, le régime mixte de répartition et de capitalisation demeura...

5-2 vers la Convention collective



Pierre Semard.

C'est seulement à la veille de la nouvelle guerre, que devait aboutir la transformation du Statut du personnel en une Convention Collective. Cette réforme importante était réclamée avec force, car le contenu du statut du personnel et les nombreux ordres de service et circulaires qui le modifièrent depuis 1920, avaient soulevé les réclamations et les protestations unanimes des agents. D'autre part, avec la victoire du Front Populaire aux élections de 1936, le rapport des forces entre les Réseaux et le personnel s'était modifié à l'avantage de ce dernier.

Il est intéressant ici d'emprunter largement quelques extraits du texte rédigé par **Pierre Semard**³² en 1939, qui retrace les péripéties de cette réforme et le rapport de forces politique général qui permit cette convention mais qui en limita aussi fortement les effets attendus. Evoquant la conclusion toute fraîche des accords Matignon, il poursuit : « de notre côté, une délégation fédérale était officiellement reçue par le Comité de Direction et s'entretenait avec celui-ci des revendications à réaliser rapidement. Nous réclamions alors :

- les 21 jours de congés payés ;
- la semaine de 40 heures ;
- l'augmentation des traitements et retraites ;
- l'amélioration et l'unification des facilités de circulation,
- l'élaboration d'une convention collective,
- la réintégration des révoqués.

Le Comité de Direction nous fit remarquer, non sans malice, qu'à part les 21 jours et les permis, les autres décisions demandaient une décision gouvernementale et parlementaire. Que même pour les 21 jours qu'il se déclarait décidé à nous accorder, il ne pouvait le faire qu'avec l'accord du gouvernement. En effet, par la convention de 1921, nous nous trouvions dans cette situation qu'aussi bien pour les traitements que pour les conditions de travail, la décision à intervenir devait avoir l'agrément des pouvoirs publics. De sorte que si une occupation des chemins de fer avait été faite, celle-ci se trouvait dirigée non contre les capitalistes et dirigeants des chemins de fer, mais contre le gouvernement de Front Populaire. C'était une situation extrêmement délicate et le gouvernement, qui redoutait cette éventualité, reçut une délégation de la Fédération. L'entrevue eut lieu au domicile de Léon Blum. (...) Après discussion, il fut décidé que le gouvernement interviendrait auprès du comité de Direction des chemins de fer pour l'octroi immédiat des 21 jours de congés et que les cheminots bénéficieraient des 40 heures et des conventions collectives, comme tous les travailleurs. »

Un projet établi par la Fédération Nationale fut envoyé au comité de direction des réseaux le 23 octobre 1936 et les discussions s'engagèrent fin décembre ; la nouvelle loi du 24 juin 1936 (JO.RF 26 juin 1936) sur les conventions collectives donnait plus de force à cette demande. Comme toujours, les discussions furent extrêmement difficiles. Des difficultés surgirent dès les premières réunions, les réseaux voulant examiner seulement certains principes fixés dans les accords Matignon et dans la loi.

³² Pierre Semard (1887-1942). Nous citons ici de larges extraits de son Histoire de la Fédération des cheminots écrite en 1934, complétée en 1939 et rééditée par l'IHS dans un Cahier spécial n°17 publié au 3^e trimestre 2002. Pour sa biographie, nous renvoyons simplement le lecteur aux cahiers de l'IHS n°44 2^e trim. 2012.

Pierre Semard en situe les raisons: « ...la bourgeoisie, remise de l'émotion que lui avait causée l'occupation des entreprises(...) commençait à respirer avec la reprise générale du travail. Elle allait vite se ressaisir et s'organiser pour résister d'abord aux revendications en cours et les attaquer ensuite(...) au Comité de Direction, on employait la tactique de gagner du temps en faisant traîner les discussions. Comme il nous était difficile de mener de front les diverses revendications, nous avons décidé de commencer par les Facilités de circulation, le relèvement des salaires et les 40 heures et d'aborder ensuite la grosse question de la Convention Collective qui allait transformer le statut du personnel. »

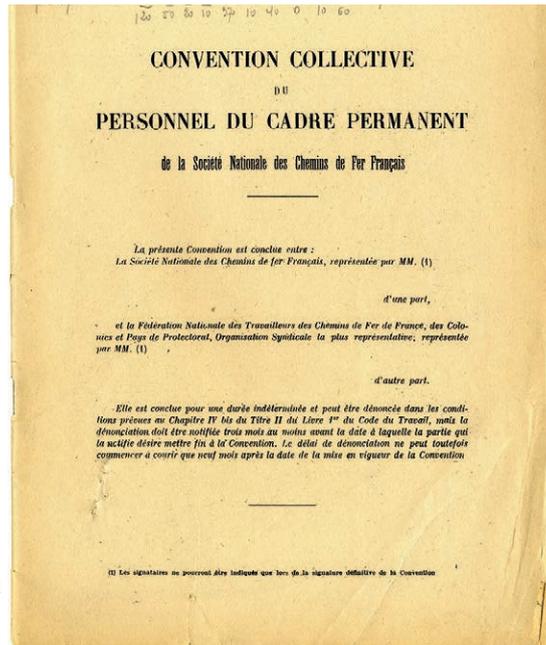
Il fait remarquer que si le gouvernement avait fait adopter la loi des 40 heures et les congés payés, la loi sur les conventions collectives, ce qui constituait un progrès considérable, ce dernier manquait sérieusement d'énergie face aux capitalistes qui multipliaient les difficultés financières et le poussèrent à la dévaluation de la monnaie et ... à la démission quelques mois plus tard.

« Le Comité de Direction se refusait d'introduire les conditions de rémunération dans la Convention et demandait qu'elles ne figurent qu'en annexe, se réservant ainsi la possibilité d'une diminution des traitements et indemnités diverses à sa fantaisie sans accord préalable de l'organisation syndicale. Ce différend capital entraîna la rupture des pourparlers et notre demande d'arbitrage du Ministre des TP » Celui-ci, par arrêté du 28 juin 1937, décidait la création d'une « commission de conciliation ». Pierre Semard souligne :

« Comme au même moment (1^{er} semestre 1937) se trouvait posée la question de la réorganisation des chemins de fer, l'élaboration de notre Convention allait subir un retard de 6 mois car nous ne voyions pas l'utilité de poursuivre la discussion avec le Comité de Direction. Notre Fédération fixa à ce moment-là sa position à l'égard de la réorganisation des chemins de fer(...) Nous intervenîmes auprès du Ministre des TP pour lui faire connaître notre conception de la réorganisation et nos propositions. (...) malgré nos interventions pressantes, nous n'obtinmes que 4 représentants au CA de la SNCF.

Très peu de résultats étaient donc obtenus quand la SNCF fut officiellement créée. Les discussions reprurent le 25 octobre 1937, mais à ce moment-là encore la représentation patronale avait peu changé. Ce n'est que par la suite, que les représentants de l'ancien comité de direction firent place à ceux de la SNCF. Mais étaient-ils si différents sur le fond ?

5-3 la SNCF et la convention collective de 1938



Convention collective du cadre permanent de la SNCF, 1938

Par le décret du 31 Août 1937, la SNCF fut substituée aux anciennes Compagnies privées à compter du 1^{er} janvier 1938. La Fédération Nationale, « organisation la plus représentative », fut seule admise à ce moment-là à avoir des représentants au **Conseil d'Administration de la Société Nationale**. Le conseil fédéral désigna les 4 représentants du personnel : **Jarrigion**³³ et **Semard**, tous deux secrétaires généraux, **Liaud**, **Jacquet** de la fédération des Cadres³⁴, ainsi que des délégués au « conseil supérieur des transports », qu'un autre décret du 31 août 1937 créait en même temps, dans une nouvelle tentative de coordination des transports par fer, route et eau.

Au sujet de la participation de la CGT au C.A., **Pierre Semard** évoque d'abord les difficultés internes à la Fédération : « (...) parmi les 4 membres désignés, les conceptions étaient bien différentes sur les conditions de notre participation. J'avais insisté pour que nous nous conduisions comme les mandataires des cheminots, les représentants de la Fédération ; bientôt des incidents de séance allaient révéler que mes collègues se considéraient comme des collaborateurs attachés à leur fonction d'administrateurs, beaucoup plus qu'à celle de dirigeants de la Fédération (...) disons que notre participation fut active et rehaussa le prestige de notre fédération. Sur toutes les discussions importantes : réorganisation des chemins de fer, coordination rail-route, problème de l'électricité, statuts et cahiers des charges, projets de budget, etc. nous fîmes des interventions soigneusement préparées et soumîmes des propositions. Nul doute qu'il y avait là un intérêt pour notre organisation syndicale. ».

33 Jean Jarrigion, (1879-1968) secrétaire général avec Pierre Semard en 1935, venait de la CGT confédérée ainsi que Roger Liaud.

34 La Fédération des Cadres avait rejoint la Fédération nationale à cette époque.

Concernant la **Convention Collective**, les pourparlers demeurèrent difficiles et longs ; la question des conditions de rémunération arrêta longtemps les discussions, la SNCF ne voulant pas leur donner de caractère contractuel. Elle ne s'y décida que le 20 janvier 1938, mais avec une réserve : « les parties reconnaissent que, à moins d'un commun accord, la rémunération des agents de chemin de fer ne pourra être modifiée qu'en relation avec les variations de la rémunération des fonctionnaires de l'Etat ». L'accord se fit en premier sur les chapitres du Droit syndical et de la représentation du personnel qui entrèrent en vigueur le 1^{er} avril 1938. Dans l'ouvrage collectif « cheminots et militants », dictionnaire biographique du mouvement ouvrier, **G. Ribeill** résume ainsi la situation : « Bien que les cheminots bénéficiaient d'avantages acquis antérieurs à ceux que vont consacrer les lois sociales du Front Populaire, c'est dans l'élan des grandes réformes du droit du travail que la SNCF, dut transformer le statut de 1920, formellement imposé unilatéralement en une convention collective, donc négociée, en application de la loi du 23 juin 1936. Organisation la plus représentative, seule la CGT participa à son élaboration, conclue par son adoption par le CA SNCF du 20 août 1938 et mise en vigueur à compter du 1^{er} septembre 1938. » La CFTC y adhéra le 7 avril 1938, suivie par les autres organisations existantes.

G. Ribeill analyse ainsi la convention³⁵ : « tout en s'inspirant des acquis du Statut de 1920, la convention en constituera une version plus étoffée. Elle reconnaissait ainsi la liberté syndicale. Si elle consacrait en droit une situation de fait, surtout elle facilitait l'activité syndicale : des délégations de la Fédération CGT étaient accréditées auprès du Directeur Général pour défendre les intérêts des agents, tout comme l'étaient les représentants de ses Unions Régionales auprès des Directeurs de l'Exploitation des régions. Les congés accordés pour l'accomplissement des fonctions syndicales, déjà institués par le Statut de 1920, bénéficièrent d'un nouveau régime plus favorable. Les permanents, mis en disponibilité à raison d'un agent pour 10.000 adhérents, virent maintenus leurs droits à avancement et à retraite, eurent des facilités de congés (avec ou sans solde) pour cause de congrès ou de réunions, et conservaient tous les avantages sociaux réservés aux agents en service. L'affichage syndical par un agent désigné et en des emplacements prévus était autorisé. ».

35 In « cheminots et militants. Collection le Maitron. Editions de l'Atelier. 2003.

La convention collective transforma la représentation à 3 degrés prévue par le statut de 1920 en 4 degrés : délégués auprès des chefs d'arron-

dissement, auprès des chefs des grands services des régions, du directeur de l'Exploitation de la Région et auprès du Directeur Général. Les délégués étaient élus pour 4 ans. A noter ici, qu'en 1939, sous la pression du SPID³⁶, le principe d'une représentation spécifique des agents des échelles 15 à 18 (cadres) fut admis. Mais pour les autres points, il fallut recourir à l'arbitrage du ministre des Travaux Publics, et enfin, en juillet 1938, la Convention Collective était signée et se substituait au Statut du personnel à partir du 1^{er} Septembre 1938.

Le congrès Fédéral se tint en juillet 1938 alors que l'offensive patronale se développait et commençait à faire échec aux lois sociales de 1936, notamment par la violation des conventions collectives.

Pierre Semard le souligne : « *notre Convention collective n'était pas encore arrivée à son terme et nous sentions la résistance augmenter chaque jour.* » En août 1938 paraît un premier décret qui apporte certaines modifications à la loi de 40 heures. Alors, peu après, les dirigeants de la SNCF soumettent au Ministre un projet dit « *d'aménagement* » des 40 heures. Dès lors, poursuit **Pierre Semard**, « *la politique réactionnaire du gouvernement va s'affirmer par une série de dispositions, prises, disait-on, dans l'intérêt de la défense nationale et du redressement économique du pays. A la Fédération, nous avons tout de même réalisé l'essentiel de la convention collective et les signatures avaient été échangées au bas du document après une dernière entrevue avec le Ministre des Travaux Publics. Nous obtenions une importante amélioration pour les révoqués : le rétablissement de la carrière pour le droit entier à pension. Nous obtenions également que soit examiné l'établissement de la carte de circulation valable pour tous les réseaux. Ce sera la fin des réalisations et bientôt il nous faudra défendre celles qui étaient acquises.* ».

La Convention collective ne comportait que des principes généraux. Les détails d'application devaient être discutés et fixés contractuellement après la signature de la Convention.

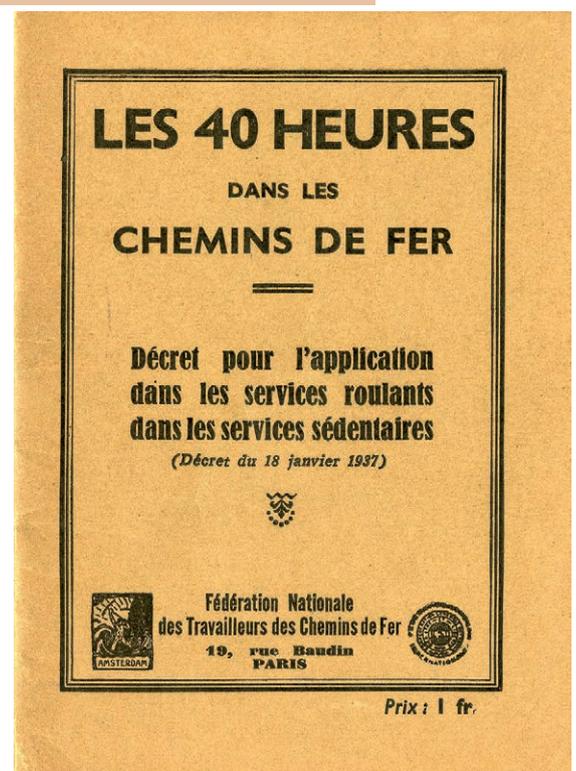
36 SPID : Syndicat des personnels d'Inspection et de Direction, ancêtre de la CGC créée en 1944

Concernant les Caisses de Prévoyance et de Retraites : L'article 39 de la Convention de 1937 stipula que :

- pour les retraites, la SNCF se substitue aux droits et obligations des compagnies à compter du 1^{er} janvier 1938. Les caisses sont fusionnées pour former la Caisse de Retraites SNCF, autonome financièrement mais pas juridiquement (de l'entreprise, NDLR). Aucune modification ne fut apportée au règlement de retraites unifié de 1909. Toutefois, un Comité de gérance fut institué, composé, outre le président, de 8 représentants SNCF et de 8 représentants du personnel dont 2 pour les retraités. La nouvelle Caisse de retraites prit en charge, à l'époque, 403 736 cotisants et 242 765 pensionnés dont 84 324 titulaires de pensions de réversion.
- les agents de l'Est, du PO et du Midi restent affiliés à leurs caisses respectives. En effet, elles servaient des prestations aux ayants droit, ce qui n'était pas le cas sur les autres réseaux. Ce que ne prévoyait pas la Convention de 1937 le fut par un décret du 6 août 1938 donnant des droits à tous les ayants droit de la nouvelle SNCF. Ce décret permit la création d'une caisse de soins aux familles par décision du C.A. de la SNCF du 18 janvier 1939. Cette caisse fut alors administrée par un Conseil d'Administration paritaire de 20 membres dont 10 ont été élus le 4 octobre 1938 par les actifs³⁷, la CGT obtenant 85 % des voix. Ce CA a été dissous par le régime de Vichy par décret du 19 août 1940...

37 A cette époque pas de représentants des retraités, ceux-ci n'étant pas encore affiliés à la CP

Les 40 heures dans les chemins de fer. Décret pour l'application dans les services roulants dans les services sédentaires (décret du 18/01/1937).
Collection des brochures, 1 D 17



Le 12 novembre 1938 parurent les décrets **Paul Reynaud**³⁸ qui mirent fin aux lois sociales de 36. Le décret spécial 40 heures fut en fait abrogé, les 5x8 supprimés, les congés diminués à moins de 15 jours, les facilités de circulation drastiquement réduites.

En réponse aux décrets **Reynaud**, la grève inter-professionnelle du 30 Novembre 1938, dont la tendance ex-confédérée de la CGT ne fit rien pour qu'elle réussisse, fut un échec et suivie d'une forte répression, notamment chez les cheminots, avec plus de 5000 agents sanctionnés.

Les deux secrétaires généraux, **Jarrigion et Semard**, furent poursuivis en justice pour les instructions qu'ils avaient données en vue de la grève et qui furent considérées comme une infraction à la loi de 1849 sur les chemins de fer. Ils furent par ailleurs révoqués du Conseil d'Administration.

« Nous rencontrions, écrivait **P. Semard**, une résistance

38 : Paul Reynaud, à l'époque ministre du gouvernement Daladier.

qu'il nous était maintenant impossible de surmonter. Nos 40 heures allaient officiellement recevoir le coup de grâce par les décrets Reynaud d'avril 1939 qui portaient la semaine à 45 heures dans les administrations publiques et appliquée dès le mois de mai dans les chemins de fer ».

La déclaration de guerre survint en Septembre 1939 avant que tous les points de la Convention Collective ne fussent réglés. De plus, la SNCF se vit autorisée dès Octobre 1939 à suspendre pendant la durée des hostilités, l'application de certaines dispositions. Ainsi, à dater du 1^{er} janvier 1940, les mandats des délégués du personnel furent suspendus.

Les points non réglés avant la guerre le furent au cours des années suivantes, durant l'occupation, mais de manière unilatérale par le régime de Vichy. Ils furent portés à la connaissance de tout le personnel au moyen des « **ordres généraux** » de la SNCF.

3^e période : de 1938 aux protocoles de 1948

6- les 10 premières années de la SNCF

6-1 L'occupation allemande, le régime de Vichy et la SNCF

La guerre d'abord, l'occupation allemande ensuite et les pleins pouvoirs accordés au maréchal Pétain le 10 juillet 1940, imposèrent momentanément le silence aux anciennes revendications³⁹. Les conditions de l'armistice de juin 1940 placèrent la SNCF dans une situation d'exception à tous égards. En application de l'article 13 de la convention d'armistice, les chemins de fer de la zone occupée, soit les deux tiers du réseau de la SNCF, et le « personnel spécialisé nécessaire » sont mis à la disposition de l'occupant, qui fixe les priorités. Il en sera de même pour les routes et voies navigables. En juillet 1940, le Colonel commandant de la WVD⁴⁰ adresse une lettre au directeur général de la SNCF rappelant, entre autres, que : « (...) *tous les fonctionnaires, agents et ouvriers de la S.N.C.F. sont soumis aux lois de guerre allemandes. Les lois de guerre allemandes sont très dures, elles prévoient presque dans tous les cas la peine de mort ou des travaux forcés à perpétuité.* » L'annexion brutale de l'Alsace-Lorraine au III^e Reich, le Nord-Pas de Calais transformé en zone interdite puis l'occupation totale du pays fin 1942 étendent encore la portée de ce régime d'exception.

Le régime de Vichy qui voulait établir un ordre corporatif dans la société ne pouvait pour cela se passer d'y introduire des salarié-e-s. D'où l'idée de donner à la **Charte du Travail (Loi du 4 Octobre 1941)** une apparence de réorganisation sociale avec l'apparition de « comités sociaux d'entreprise ».

³⁹ Les écrits du général Weygand, ministre de la défense du gouvernement Pétain en juillet 1940 sont on ne peut plus clairs sur l'orientation politique du gouvernement : « La lutte des classes a divisé le pays, empêché tout travail profitable, permis toutes les surenchères de la démagogie. Le relèvement de la France par le travail ne peut être réalisé sans l'institution d'un régime social fondé sur la confiance entre ouvriers et patrons. C'est ce régime social qu'il faut instituer (...). La vague de matérialisme qui a submergé la France, l'esprit de jouissance et de facilité sont la cause profonde de nos faiblesses et de nos abandons. » De plus cet écrit s'en prend aux indigènes de l'armée française et aux « naturalisations massives » avant de préciser que « la famille doit être remise à l'ordre du jour »...

⁴⁰ WVD : « Wehrmachtverkehrsdirection » ou Direction des Transports de l'armée allemande. Branche de la Wehrmacht chargée de contrôler l'exploitation des chemins de fer des pays occupés.

Le but de la Charte était en fait de détruire la puissance des syndicats ouvriers. Certes, les Confédérations CGT et CFTC avaient été dissoutes en 1940. Mais les syndicats locaux subsistaient. Les vider de leurs adhérents ne fut pas difficile : la charte supprima la liberté syndicale, fractionna les syndicats en petites organisations par catégories professionnelles ; les bureaux syndicaux furent désignés par voie d'autorité et soumis au contrôle des comités sociaux nationaux professionnels. Les adhérents, comme c'était prévisible, désertèrent en masse ces syndicats devenus de simples organes consultatifs sans moyens de pression. Cette partie négative de la Charte devait être compensée, dans l'esprit des fonctionnaires de Vichy, par l'institution des comités sociaux d'entreprise. Mais ce fut un échec car ces comités, seulement consultatifs, voyaient leurs compétences limitées aux questions sociales. En outre la Charte était muette sur leur mode de désignation, si bien que les employeurs composèrent eux-mêmes à leur guise les comités avec lesquels ils étaient appelés à discuter. Quant aux Comités sociaux nationaux, destinés à avoir des attributions plus étendues, ils ne furent jamais constitués. Alors que le gouvernement de Vichy avait dissous les confédérations ouvrières, à la SNCF, le « dialogue social » fut maintenu mais réduit aux rencontres périodiques de la Direction Générale avec les représentants des 3 fédérations légales ex-CGT, CFTC et SPID regroupés depuis septembre 1940 dans un « Comité d'Organisation syndicale d'expression unitaire ». Un règlement du personnel, non discuté, fut édité en octobre 1942.

La Charte du Travail contraignit les syndicats à une refonte de leurs structures et de leur fonctionnement, en promouvant en particulier les syndicats de branche uniques et obligatoires. De 1941 à 1943, les projets de charte des cheminots seront nombreux avant d'aboutir à un texte définitif du 24 février 1943 fixant le « statut social du personnel de la SNCF ». Mais les oppositions croissantes, pour des raisons diverses, au sein des fédérations légales ne permirent pas de fixer les modalités de sa mise en œuvre concrète.

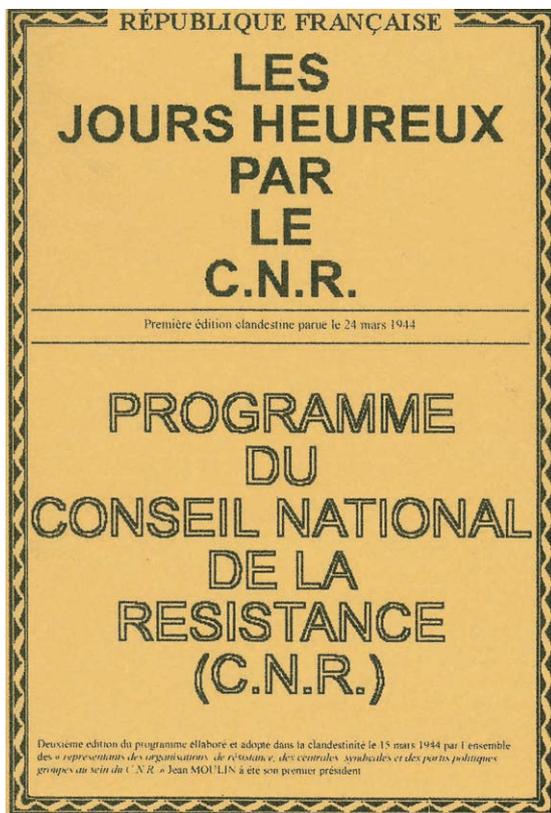
Fin 1943, la charte fut officiellement enterrée.⁴¹ Au plan social, toute une série de lois vont modifier le Code la famille (15 février 1941), créer l'allocation de salaire unique (29 mars 1941), le Commissariat général à la famille (7 septembre 1941) et l'Institut national d'action sanitaire et sociale, organisme chargé de l'action médico-sociale (18 novembre 1941). Par la loi du 14 mars 1941, le régime de Vichy va créer une "allocation aux vieux travailleurs salarié-e-s" (AVTS) financée en pillant les réserves du régime des retraites et précipitant ainsi le passage de la capitalisation à la répartition.

41 Source : G.Ribeill, in Le Maitron, dictionnaire biographique du mouvement ouvrier

Pour ce qui est des cheminots, la remise en cause de l'âge de départ en retraite est à l'ordre du jour. **Berthelot**, ex dirigeant de la SNCF et devenu secrétaire d'Etat aux Communications déclare que *"le départ à la retraite à l'âge normal grève lourdement le budget des charges sociales de la SNCF et (...) retire de la production nombre d'agents qui seraient encore en état de travailler"*.⁴²

42 Mais si l'âge de départ n'est pas modifié, 8 000 cheminots seront privés d'un tel départ ! Enfin, rappelons que le décret du 15 novembre 1943 a permis l'affiliation des cheminots retraités et veuves à la Caisse de prévoyance et ce à compter du 1^{er} avril 1944.

6-2 Le Conseil National de la Résistance



Programme du Conseil National de la Résistance, réédition, 2004. Collection des brochures, 2 D 30

Tandis que la Charte du Travail provoquait le désintéressement puis l'hostilité du monde du travail, les Français de la Résistance qui ont créé le 27 mai 1943 le Conseil National de la Résistance (CNR) présidé par **Jean Moulin**, discutaient dans la clandestinité d'un programme économique de rénovation à appliquer en France à la libération du territoire. Le 15 mars 1944, le CNR adoptait un programme d'action baptisé « **les jours heureux** ». Bien qu'il n'y eût que 2 syndicalistes dans cet organisme dont **Louis Saillant** pour la CGT,

ce programme reflétait la part prépondérante prise dans la Résistance par la classe ouvrière. Il réclamait ainsi, sur la participation des ouvriers à la direction de l'économie et sur le plan social, « *la reconstitution dans ses libertés traditionnelles d'un syndicalisme doté de larges pouvoirs dans l'organisation de la vie économique* ». Mais la participation à l'organisation et à la direction de l'économie impliquait-elle un pouvoir de gestion ? Les formules générales du programme du CNR appelaient des précisions. Des précisions qui vinrent d'une structure émanant du CNR, le Comité Général d'Etudes, qui élaborait un rapport sur la politique économique d'après-guerre, publié clandestinement en décembre 1943. Composé de quelques économistes, le CGE ne comprenait aucun syndicaliste et s'il n'envisageait pas de remettre la gestion des entreprises à des comités ouvriers, il préconisait cependant 2 mesures qui inspirèrent le législateur en 1945 et 1946 : - la constitution au sein de chaque établissement, d'un comité d'entreprise de caractère tripartite (employeur, techniciens, ouvriers), les ouvriers et techniciens étant nommés par les syndicats, comité destiné à contrôler l'application de la législation sociale, à aider au perfectionnement des méthodes de travail et du matériel, à l'élaboration des mesures d'hygiène et de sécurité, à l'organisation des loisirs, etc. Dans la perspective d'une réussite de l'institution, le rapport envisageait l'information des délégués, par l'employeur, de la marche des affaires, des projets, des résultats. - d'autre part, dans les entreprises type Sociétés anonymes, l'entrée au Conseil d'Administration d'un ou plusieurs représentants du personnel. Le programme du CNR prévoyait également "un plan complet de Sécurité sociale visant à assurer à tous les citoyens des moyens d'existence dans tous les cas où

ils seront incapables de se les procurer par le travail, avec gestion appartenant aux représentants des intéressés et de l'Etat". Ces réformes souhaitées par la Résistance intérieure eurent un écho immédiat dans l'œuvre législative de la France Libre comme le montre l'exemple des comités mixtes à la production mais aussi la création de la sécurité sociale. Quelques mois avant la libération du territoire, le CFLN⁴³ mit en vigueur une formule originale de comité à participation ouvrière.

43 Comité Français de Libération Nationale créé le 3 juin 1943 à Alger par De Gaulle et Giraud qui deviendra, le 3 juin 1944, le Gouvernement provisoire de la République française (GPRF)

Le décret du 22 mai 44 portait création de comités mixtes à la production dans les établissements techniques de l'Air et d'un comité supérieur au commissariat (ministère) à l'Air. Les membres ouvriers étaient élus par le personnel sur des listes syndicales. Contrairement au premier projet présenté par Fernand Grenier⁴⁴, commissaire à l'Air, la majorité gouvernementale du CFLN limita ces CMP à un rôle consultatif. Leur rôle consistait à proposer toute suggestion visant à améliorer le rendement de l'établissement par la modification de l'organisation de l'établissement.

44 Fernand Grenier, député communiste, représentant du PCF auprès du Gal de Gaulle à Londres et commissaire à l'Air dans ce gouvernement provisoire de la France Libre.

6-3 Les Comités « spontanés » à la Libération



Cahier de l'IHS, Le plan vert par Guy Thibaut, n°23, 3^e trimestre, 2004

En Août 44⁴⁵, dès la libération du territoire, de multiples initiatives surgirent dans les entreprises, sous l'impulsion des Comités Départementaux de Libération, initiatives allant souvent de pair avec l'extension de l'insurrection.

45 Très active dans la Résistance, la corporation cheminote a multiplié les sabotages et, lors du débarquement allié en Normandie, elle a participé activement au "plan vert" visant à entraver l'acheminement des renforts militaires allemands. Le 10 Août 1944, le Comité central de grève des cheminots lance la grève insurrectionnelle contre l'occupant à l'appel de la fédération CGT clandestine. Le 13 août, dans un appel au peuple de Paris, le Comité parisien de libération "salue les cheminots qui sont entrés les premiers dans la lutte" et invite les autres corporations à faire de même, ce qui va permettre à l'ensemble de la classe ouvrière de prendre part aux combats pour la libération de Paris aux côtés de la résistance parisienne dirigée par le colonel FFI Henri Rol-Tanguy, par ailleurs ancien secrétaire du syndicat CGT des travailleurs de la métallurgie. Cette grève est commémorée chaque année le 10 Août, à l'Arc de Triomphe..

Divers Comités d'entreprise se constituèrent rapidement, à la fois pour défendre les installations industrielles contre les sabotages (des nazis et des collabos, cette fois-ci), pour hâter le relèvement économique et pour accroître l'effort de guerre dans les industries touchant à la défense nationale. Leur activité allait souvent de pair avec celle des comités d'épuration qui écartèrent de nombreux cadres et patrons de leurs établissements pour cause de collaboration. Ce qui inquiéta les milieux patronaux.⁴⁶ Le gouvernement provisoire qui venait de s'installer à Paris, présidé par le général de Gaulle n'approuva pas cette orientation. Tout en affirmant sa volonté de faire respecter les libertés syndicales, il craignait un glissement vers la dépossession des chefs d'entreprise. C'est pourquoi, dès le 29 Septembre 1944, le conseil des ministres publia un communiqué où l'on pouvait lire : « le gouvernement a décidé de rappeler qu'aucune autorité ni aucun organisme n'a qualité pour modifier, en dehors des prescriptions de la loi, les fondements du régime des entreprises. Il a approuvé le principe de la création par ordonnance de comités mixtes à la production qui, dans les grandes entreprises, seraient obligatoirement appelés à associer, par leurs avis, la classe ouvrière à la gestion. » Il y avait là un avertissement. Toutefois, par un rappel implicite au programme du CNR, le communiqué gouvernemental promettait une ordonnance sur les comités mixtes à la production, selon la terminologie employée dans les établissements aéronautiques. Encore était-il précisé que cela ne devait se faire que dans les grandes entreprises et seulement pour émettre des avis. Ce rappel à l'ordre passa cependant inaperçu dans la période et jusqu'à la fin 1944, les comités patriotiques et comités de gestion, loin de disparaître, se multiplièrent. A la SNCF, des Comités Mixtes furent créés dès Novembre 1944 sur initiative du gouvernement pour y « créer un véritable

esprit de collaboration, de nature à développer dans le travail les sentiments de zèle et d'émulation de tous ». L'urgente nécessité de la remise en marche normale des chemins de fer y poussait. Dans tous les établissements de plus de 300 agents, ces organes consultatifs avaient pour but de faire participer le personnel à l'étude des projets et programmes en matière technique, à l'amélioration du rendement et à la gestion des institutions sociales. Au

tout début, la guerre et la libération du territoire n'étant pas terminées, les représentants du personnel furent désignés par les syndicats.

46 Pour autant, bon nombre de dirigeants SNCF ont collaboré avec zèle avec l'occupant nazi, mais ils ne seront que peu sanctionnés ! Le directeur général Le Besnerais, accusé par les cheminots d'être l'auteur d'une circulaire demandant aux chefs de service d'établir une liste des employés considérés suspects par les nazis et les hommes de Vichy, liste qui a permis l'arrestation et la déportation de nombreux cheminots, sera simplement révoqué... avec le bénéfice d'une pension normale avec 5 ans de bonification ! Scandaleux pour la Fédération CGT qui avait déposé de multiples plaintes...

6-4 Puis, l'ordonnance du 22 février 1945

M. Parodi, ministre du Travail, prépara en Octobre 1944 un avant-projet en procédant à de fréquentes consultations « aussi bien du côté patronal que du côté ouvrier ». S'il n'y avait pas de difficultés à trouver des interlocuteurs ouvriers, les 2 centrales CGT et CFTC s'étaient reconstituées dès avant la Libération, il n'en fut pas de même côté patrons. La CGPF⁴⁷, ancêtre du Medef d'aujourd'hui, assez touchée par la collaboration et l'épuration n'avait pas survécu à la guerre. Le gouvernement dut désigner des patrons en créant lui-même une commission de représentation à cet effet. Le ministre déposa son projet ... le 21 novembre et demanda la procédure d'urgence, ce qui limitait le temps de réflexion de l'assemblée alors que le gouvernement avait pu préparer son texte plusieurs semaines durant. Le patronat, qui n'avait pas pris part, et pour cause, à l'élaboration du programme du CNR, était hostile à toute idée de contrôle ouvrier sur la gestion des entreprises, particulièrement sur l'assistance des délégués par un expert-comptable, disposition que d'ailleurs **P. Mendès-France**, ministre de l'économie, sensible aux arguments des patrons, supprima de l'avant-projet. Les syndicats ouvriers furent, quant à eux, déçus. Ils attendaient des pouvoirs de gestion et ne trouvaient dans l'avant-projet que des attributions essentiellement consultatives, leur rappelant en arrière-bouche le goût fade des comités sociaux de la défunte Charte du Travail. Aussi, la commission du Travail de l'Assemblée consultative, présidée par **Ambroise Croizat**, secrétaire général de la Fédération CGT des métaux, modifia-t-elle profondément l'avant-projet, essayant de redonner de l'efficacité à ce qui lui paraissait comme une réforme trop timide, en ajoutant pour cela la plupart des attributions économiques et des moyens d'action qui font aujourd'hui l'originalité de l'institution.

Le rapporteur de la commission, **Albert Gazier**, alors secrétaire de la CGT, déposa le 5 décembre 1944 un rapport, adopté en commission, proposant un nouveau texte qui, sans instituer aucune mainmise ouvrière sur la direction des usines, comportait néanmoins l'élargissement du droit de contrôle des comités d'entreprise. Une semaine plus tard, l'assemblée consultative adopta à l'unanimité, après deux jours de débat, le texte de la commission. La représentation nationale de l'époque avait donc, sous couleur de modifications, rejeté en fait le projet gouvernemental. Le ministre qui avait demandé la discussion en urgence parce qu'il fallait « aller vite, fort et loin » n'alla ni vite ni fort ni loin. L'ordonnance gouvernementale se fit attendre. Ce retard, volontaire à n'en point douter, fut mis à profit par le gouvernement pour faire machine arrière. Passant outre à l'avis unanime de l'Assemblée, il revint essentiellement à son projet initial. C'est ainsi que naquit l'ordonnance du 22 février 1945. Lacune symbolique, l'ordonnance publiée au J.O., dans ses Visas, ne comportait aucune référence à l'avis de l'Assemblée consultative provisoire ! L'ordonnance du 22 février 1945 fut accueillie par de vives critiques. D'abord en raison des procédés employés vis-à-vis de l'assemblée unanime. Ensuite pour des raisons de fond car toutes les modifications importantes qui, aux yeux des centrales syndicales, donnaient de la valeur à ce timide projet avaient été supprimées. Le CCN de la CGT la trouva insuffisante. C'est, dit-il, « un exemple d'une politique qui ne repose pas assez sur les organisations représentatives de l'opinion française. Trop d'intérêts privés pèsent encore sur l'Etat. ». Ce mécontentement des centrales syndicales provoqua même des incidents avec le président du gouvernement provisoire. Le 2 mars, au moment où **Albert Gazier**, au nom de la CGT monta à la tribune pour critiquer l'ordonnance et poser la question des salaires, le **géné-**

47 CGPF : Confédération Générale du Patronat Français

ral de **Gaulle** quitta alors la salle des séances. Pour les syndicats, le texte voté par l'Assemblée resta en fait le document essentiel contenant l'expression du pays et dont les conclusions devaient être reprises à la première occasion. Le texte promulgué leur parut provisoire et déjà ils songeaient à sa modification. « *Les faits vont plus vite que les lois, déclara A. Gazier. Les délégués montreront (...) qu'on ne pourra pas leur refuser longtemps de nouveaux droits* ». ⁴⁸Dès l'ordonnance du 22 février 1945, la question se posa de savoir si la SNCF avait intérêt à intégrer le cadre de cette nouvelle institution. Plusieurs éléments venant de forces et d'intérêts différents, pour ne pas dire divergents, firent que le droit commun ne fut pas

appliqué dans l'entreprise. Comparativement à d'autres entreprises, les cheminots héritaient d'une situation sociale remarquable. Ensuite, face à un patronat très réticent, y compris les dirigeants de la SNCF, et sur fond de reconstruction économique l'État voulut rester prudent et s'agissant du secteur public, invita le législateur à pratiquer une adaptation de la loi au cas par cas, en faisant le moins de vagues possible. La responsabilité revint au Conseil d'État de mettre en place, par décret d'application, des C.E. dans les entreprises publiques et c'est ainsi qu'à la SNCF, nous eûmes des Comités Mixtes.

48 In Le Peuple, du 3 mars 1945.

Création de la Sécurité sociale et maintien des régimes spéciaux

Selon l'historien **Michel Etiévent**⁴⁹ dont nous citons ici quelques extraits, **Ambroise Croizat**⁵⁰, "libéré en février 1943 du bagne d'Alger suite au débarquement anglo-américain en Afrique, est aussitôt nommé par la CGT clandestine à l'Assemblée consultative du Comité Français de Libération Nationale dirigé par le **Général De Gaulle** dès juin 1943. C'est sur les bancs de cette assemblée à Alger, en lien clandestin avec le CNR de France, que vont mûrir les grandes innovations sociales de la Libération. A la tête d'un groupe de parlementaires, de résistants, de syndicalistes dont **Georges Buisson et Henri Raynaud, Ambroise Croizat**, président de la commission du travail, ébauche alors ce qui va devenir le plan français de sécurité sociale. (...)

Fin septembre 1944, avec l'aide des services du ministère de la santé dirigé par le communiste **François Billoux**, le contenu est fixé. Reste à lui donner la mouture de la loi. C'est la plume de **Pierre Laroque**, fonctionnaire, futur directeur général de la Sécurité sociale, qui va transformer les apports de chacun en une ordonnance qui paraîtra le 4 octobre 1945. Elle sera adoptée par l'Assemblée le 31 août 1945 à la majorité par 190 voix contre 1 et 84 abstentions des députés MRP et CFTC et de quelques radicaux.

49 *Dans son livre "La sécurité sociale – l'histoire d'une des plus belles conquêtes de la dignité racontée à tous"

50 Ambroise Croizat (1901-1951), secrétaire de la fédération CGT de la métallurgie et député communiste de Paris en 1936, a été enfermé à la prison de la Santé le 7 octobre 1939, puis déporté au bagne de Maison Carrée à Alger.

L'ordonnance n'avait fait qu'énoncer les principes. Il restait à bâtir l'édifice. Ce sera, là encore, l'œuvre principale de **Ambroise Croizat**. Nommé par le **Général De Gaulle**, ministre du travail et de sécurité sociale dès le 13 novembre 1945 (...), le bâtisseur de la Sécurité sociale, au fil de ses deux années de son ministères de 1945 à 1947, dirige la construction d'un des plans de protection sociale les plus enviés du monde. Deux ans d'un chantier immense, rendu possible par le vaste élan de solidarité qui suit la Libération. Tout est en effet réuni pour changer. Un projet politique centré sur l'humain, des hommes issus du mouvement ouvrier pour l'incarner et un rapport de force qui va donner les clés : un patronat sali par la collaboration, une classe ouvrière grandie par son engagement dans la résistance, une CGT à cinq millions d'adhérents, un parti communiste à vingt-sept pour cent des voix (159 députés communistes et 139 députés socialistes).” Après les ordonnances des 4 et 19 octobre 1945, le ministre **Ambroise Croizat** fait adopter toute une série de lois (22 mai 1946, 22 août 1946, 13 septembre 1946, 24 octobre 1946, 30 octobre 1946...) qui mettent en place la Sécurité sociale. Deux dossiers sont à régler : les régimes spéciaux et la situation des cadres.⁵¹

51 Si le régime des salarié-e-s agricoles a été maintenu définitivement à la MSA par l'ordonnance du 4 octobre 1945, il reste à régler le cas des non-salarié-e-s qui refusent d'intégrer le régime général "géré par les rouges" et qui obtiendront la création de régimes particuliers autonomes en 1948 pour les commerçants, artisans et professions libérales et en 1952 pour les exploitants agricoles.

1- Pour ce qui est des régimes spéciaux existants, il n'est pas possible de les intégrer au régime général en raison du niveau des prestations fournies, un niveau largement supérieur aux possibilités d'une économie exsangue au lendemain de la guerre, d'où la décision de les maintenir "provisoirement"⁵² en attente d'une amélioration de la situation. Certains de ces régimes sont spéciaux pour l'ensemble des risques sociaux maladie, ATMP, retraite et même famille (mines, SNCF, RAPT, marins, militaires), d'autres sont spéciaux en matière de retraite mais rattaché au régime général pour le risque maladie (fonctionnaires, IEG...).

52 Article 17 du chapitre IV du titre II de l'ordonnance du 4 octobre 1945, article 29 de la loi du 22 mai 1946 et articles 61 et 62 du décret du 8 juin 1946

2- Pour ce qui est des cadres, du fait de la suppression du plafond d'assujettissement (imposé par la loi de 1930 sur les assurances sociales) ils sont intégrés au régime général, mais l'existence d'un plafond de cotisations et donc de prestations, posait problème pour la partie de rémunération excédant ce plafond. Des négociations aboutissent à un accord du 14 mars 1947 instituant un statut de cadre et transformant "en complémentaire" des régimes de prévoyance institués après 1930, avec création de la retraite complémentaire AGIRC. Pour ce qui est de la gestion des caisses, on notera une prédominance des représentants des salarié-e-s (3/4 dans les caisses primaires, 1/3 dans les caisses régionales et dans la caisse nationale)... à l'exception des caisses d'allocations familiales dont la séparation a été obtenue par le MRP et la CFTC ! Enfin, il est à noter que le patronat qui dénonçait en juillet 1945 "le caractère totalitaire d'un projet absolument contraire aux idées de liberté" a accueilli la sécurité sociale "avec résignation" selon le **général de Gaulle**⁵³, mais depuis il n'a qu'un objectif : effacer 1945 comme l'a si bien écrit en 2007 **Denis Kessler**, ex n°2 du Medef !

53 In «Mémoires de guerre-le salut 1944-1946»

6-5 Les premiers temps de la Libération à la SNCF



18^e congrès fédéral,
5-7 août 1945, Paris,
Palais de la Mutualité

L'étude des documents de congrès de l'immédiat après-guerre permet de retrouver l'état d'esprit syndical de l'époque, les questions qui préoccupent alors les cheminots ainsi que la façon dont les aborda la Fédération CGT. La fédéra-

tion tient son premier congrès national les 5, 6 et 7 août 1945 à Paris, salle de la Mutualité. Ce congrès, le premier depuis 1938, est celui d'une Fédération qui voit son autorité renforcée par son rôle actif pendant l'occupation, tournée vers

l'avenir, qui retrousses ses manches pour assurer la base matérielle du renouveau économique et social et dans le même temps, qui revendique tous azimuts pour les droits des cheminots.

Relevons ici quelques extraits du rapport d'activité soumis aux délégués :

« Réglementation du travail. Nous avons insisté également dès la libération pour qu'on applique une réglementation du travail provisoire, basée sur la journée de 8 heures, en attendant sa discussion dans les commissions ministérielles avec la présence de notre Fédération et des dirigeants de la SNCF. Dès le début de cette discussion, nous avons déclaré que nous ne refusions pas qu'on fasse effectuer des heures supplémentaires dans les principaux services intéressant la reconstruction des chemins de fer et la réparation du matériel (locomotives, wagons et voitures), mais nous avons insisté pour que dans la réglementation future, il soit inclus un texte garantissant la semaine de 40 heures. Cette grande revendication a été obtenue en 1937 et il ne peut être question de la remettre en cause. Seulement son application est subordonnée à la reprise économique, c'est-à-dire dès que nous serons en présence d'une situation un peu plus normale que celle que nous avions à la libération et même à ce jour(...)



Raymond Tournemaine à la tribune lors du 19^e Congrès fédéral tenu du 2 au 5 juillet 1947.

Comités mixtes du travail. Nous avons entamé des discussions dès la libération pour l'institution des Comités Mixtes du travail dans les CF et la désignation des délégués choisis par les organisations syndicales. Les comités mixtes ont été appliqués avant la parution de l'ordonnance gouvernementale. Nous

avons maintenant des comités mixtes dans tous les services sur la base des centres comprenant au moins 300 cheminots avec 4 délégués ; pour la Voie, il y a des comités d'arrondissement. Cette revendication a une importance primordiale et il faut qu'elle aboutisse à des résultats pratiques. (...) les délégués au Comité mixte doivent discuter avec les dirigeants techniques de la SNCF et apporter des propositions concrètes pour la transformation des méthodes de travail. (...) En un mot, nous prenons une certaine part de responsabilité dans la gestion des chemins de fer : nous y introduisons les initiatives du personnel exécutant. Ces comités mixtes à la base sont le prolongement de la représentation de la Fédération au sein du CA de la SNCF. » Le rapport note qu'un certain nombre de militants confondent un peu leur rôle avec celui des délégués du personnel : il ne faut ni chevauchement ni opposition avec la DP. Il note encore qu'il ne faut pas que les délégués du comité mixte remplacent la maîtrise

dans son rôle. Le secrétaire général, **Raymond Tournemaine**⁵⁴, attire, à ce propos, l'attention des délégués dans son discours au congrès :

« dans le choix de ces délégués, une condition essentielle, ne désigner que les camarades qui connaissent parfaitement leur métier, qui sont des professionnels irréprochables. 2^e condition : que ce soient des camarades qui aient une large vue des conceptions sociales et syndicales, qui aient la confiance de leurs camarades. Le choix des hommes est important : ils discutent avec les dirigeants de la SNCF. Il ne faut pas que les hommes aillent discuter de questions qui ne sont pas de leur ressort. Le but, c'est l'organisation du travail, le meilleur fonctionnement du service, la meilleure utilisation du personnel et d'obtenir, quand cela est possible, un meilleur outillage. En un mot, nous pénétrons dans la discussion du grand service public qu'est le chemin de fer pour y apporter les propositions de nos camarades de base afin que ce service public ait un meilleur rendement, soit plus souple au niveau commercial, moins bureaucratique, en augmentant la production et, si possible, en diminuant l'effort physique de nos camarades ouvriers. Beaucoup penseront que les droits des Comités Mixtes sont limités. C'est exact : ils ne sont que consultatifs. Mais c'est par l'expérience et notre persévérance que nous amplifierons les droits des Comités Mixtes. Comprenez camarades que nous entrons dans une place forte, et quand nous entrons quelque part, nous avons l'habitude de nous y accrocher, d'élargir un peu plus la place et de ne plus en sortir (applaudissements). » Le sujet était neuf et jugé primordial tant pour réussir le relèvement du pays que pour permettre à la classe ouvrière d'intervenir concrètement dans le fonctionnement du chemin de fer.

Un jeune secrétaire fédéral, **Robert Hernio**⁵⁵, enfoncera le clou le dernier jour du congrès en insistant à son tour, sur l'importance des diverses instances de représentation du personnel : « La Délégation du personnel : Nous avons également obtenu que la délégation du personnel soit remise en fonction dans les conditions prévues par la Convention Collective [de 1938, NDLR]. Toutes les catégories sont maintenant représentées à tous les degrés de la hiérarchie. Nos délégués ont été désignés par les syndicats et ratifiés dans les assemblées de secteurs, parce qu'il était impossible de recourir aux élections dès la libération en raison de la situation. D'autre part, nous sommes en discussion avec la SNCF pour transformer la délégation à la sécurité, afin que les délégués n'enregistrent pas seulement les accidents, mais fassent de la sécurité préventive. Nous avons donné notre accord à la SNCF pour que, dès le retour des prisonniers, on recourt aux élections générales. Il en est de même pour la désignation des délégués aux Comités Mixtes du travail. »

54 Raymond Tournemaine, compagnon de Pierre Semard avant-guerre, emprisonné, évadé, prit une part importante à la préparation de la grève insurrectionnelle des cheminots en août 44, secrétaire général de la fédération de 1944 à 1953.

55 Robert Hernio, cheminot et résistant, il succédera à Raymond Tournemaine en 1953

Le rapport note au passage, « qu'ainsi nous éviterons les discussions byzantines avec certaines organisations qui prétendent obtenir une représentation dans toutes les catégories, même dans les centres où elles n'ont pas d'organisation effective. » « La Convention collective . Nous voulons donner ici quelques informations sur le retour à l'application de la Convention collective qui, disons-le, a besoin de modifications dans certains règlements intérieurs : ceux-ci ont été interprétés unilatéralement. Profitant de la période de guerre, la direction de la SNCF a modifié et interprété les textes selon sa mentalité rétrograde ». Ce propos vise les règlements du Personnel, faisant normalement application de la Convention collective de 1938 et décidés unilatéralement par la SNCF pendant l'occupation.

« La Fédération doit reprendre toute cette convention, en modifier le contenu parce que quelques textes sont depuis longtemps dépassés et ne correspondent plus à la situation présente. En un mot, il faut améliorer le contenu de la Convention collective et plus particulièrement procéder à la refonte complète du règlement du personnel. »

A noter ici le cas épineux de l'Alsace-Lorraine, évoqué à ce congrès. « En 1939 il y avait une sous-direction à Strasbourg et en 1944, la Fédération insista, sans succès tant auprès de la SNCF, du ministre des TP, que de l'assemblée consultative et du chef du gouvernement provisoire (C.de Gaulle) pour la création d'une 6^e région. Nos camarades d'A-L seraient désireux d'avoir une délégation du personnel dans les mêmes conditions que les autres régions : 1^{er}, 2^e et 3^e degré »

6-6 Enfin, la loi du 16 mai 1946 sur les comités d'entreprise et le cas de la SNCF



1^{er} mai 1946 : Les cheminots confrontés à la reconstruction exigent des comités mixtes au service de la production et de la modernisation. Fonds Paris Ouest Rive droite.

Après l'élection de l'Assemblée Constituante en Octobre 1945 et la démission du **général de Gaulle** en janvier 1946, la question fut reprise sous forme d'une proposition de loi, déposée par **Albert Gazier** dès décembre 1945. Jointe au projet de loi gouvernemental visant l'article 3 de l'Ordonnance, la proposition de loi fut adoptée à l'unanimité par l'Assemblée et devint la Loi 46-1065 du 16 mai 1946 « tendant à la modification de l'Ordonnance du 22 février 1945 instituant des Comités d'entreprise ». Cette loi reprit dans l'ensemble toutes les dispositions votées par l'Assemblée provisoire et écartées par le précédent gouvernement. Aux vives critiques du patronat succédait cette fois la satisfaction des centrales syndicales. En effet la loi de 1946 doubla le nombre d'entreprises assujetties (19000 entreprises avaient plus de 50 salarié-e-s alors que 9000 seulement en avaient plus de 100), accorda une compétence obligatoire sur l'organisation et la marche générale de

l'entreprise, un droit d'information obligatoire, l'assistance d'un expert-comptable, fournit aux membres élus un crédit d'heures mensuel doublé (20 heures) pour exercer leurs fonctions. Le Patronat ne s'y trompa pas : la loi du 16 mai 1946, dit-il, loin de se borner à compléter l'ordonnance de 1945, « en a renversé l'esprit ». Ce cadre légal, qui institua un compromis entre les attributions consultatives sur le plan économique et celles de gestion directe des activités sociales, reste encore de nos jours le fondement même de nos comités d'entreprises. Concernant la SNCF, une simple décision ministérielle prise par **Jules Moch**, alors ministre (SFIO) des Travaux Publics, en date du 18 juin 1946, institua au sein de l'entreprise des Comités Mixtes d'Etablissement chargés de « faire participer le personnel à l'établissement des projets et programmes et d'améliorer le rendement des services et les conditions d'exploitation du chemin de fer ».

A première vue, les Comités mixtes allaient plus loin que les textes de référence en matière de négociations professionnelles. Mais s'agissant du social, ces comités mixtes étaient en deçà du droit commun car la Direction conservait la gestion pleine et entière de ces activités. Reprochant à la Direction le caractère trop patronal de sa politique sociale les syndicats obtinrent donc un droit de regard dans ce domaine par le biais de structures nouvelles, les comités des activités sociales : au niveau central un comité de gestion et de contrôle des activités sociales, démultiplié en comités régionaux et locaux, les CRAS et CLAS⁵⁶. Les modalités de représentation (nombre de titulaires et suppléants) et d'élection (mode de scrutin, découpage des collègues) se précisèrent progressivement pour aboutir à une organisation stable au milieu des années 50. Il apparaît, à la lecture des sources disponibles, que le mouvement syndical fut mis devant le fait accompli de cette mise en œuvre de la loi par le gouvernement sans qu'il fût possible d'en discuter le bien-fondé. **1937** avait marqué un tournant social fort dans l'entreprise. **1946** ne se plaça que dans la continuité du mouvement précédent, confirmant la fermeté de l'**Etat-patron**, reprenant à son compte le paternalisme des anciennes compagnies dans le domaine social. Notons, pour la petite histoire, que la création de la CCAS des électriciens-gaziers, dans une industrie naissante et fraîchement nationalisée, fit aussi l'objet d'une décision ministérielle (**Marcel Paul**, ministre communiste de la production industrielle) dans les jours qui suivirent. Mais elle était d'un contenu fort différent, notamment quant au mode de financement des activités sociales, basé sur le chiffre d'affaire et non sur la masse salariale et parce que les représentants du personnel avaient la gestion en mains. **Au congrès fédéral de Juillet 1947**, le rapport d'activité fit notamment le point sur 2 courtes années d'expérimentation des comités mixtes, dont la direction fédérale estima alors qu'ils avaient beaucoup œuvré pour gagner la bataille de la production : « De la période de « l'hésitation » nous sommes passés à celle des réalisations, malgré de multiples difficultés créées par certains dirigeants peu enclins à l'introduction de représentants ouvriers dans la gestion de notre industrie.

D'autre part nos camarades siégeant dans ces Comités mixtes ne détenaient aucun pouvoir légal du fait que, malgré la loi Croizat du 16 mai 46 sur les CE et de nombreuses interventions de notre Fédération auprès des pouvoirs publics, il fallut attendre le 1^{er} juillet 46 pour voir enfin ces organismes reconnus officiellement par l'Avis Général P8a.

⁵⁶ Comité Régionaux des Activités Sociales et Comités Locaux des Activités Sociales

Lors des élections de septembre (1946 NDLR) notre Fédération se voyait octroyer pour 964 comités d'établissement existant à la SNCF, 5018 délégués titulaires et 3505 délégués suppléants alors que les syndicats chrétiens n'obtenaient que 57 titulaires et 44 suppléants. (...) Tous les délégués présentés par notre Fédération pour siéger dans les comités régionaux et centraux (V, EX, M et T) furent élus. Il faut rappeler que durant toute la période où nos comités n'étaient pas officialisés, grâce à l'autorité de notre Fédération, nous avions des comités dans les établissements groupant 300 agents, auxiliaires compris, des comités d'information régionaux et centraux auprès des chefs des différents services. Depuis les élections de septembre, conformément au texte de la P8a, il existe :

- 1^{er} des comités d'établissements lorsque l'effectif de l'établissement atteint 150 agents au lieu de 300 dans le passé*
- 2^e des comités collectifs représentant les établissements de moins de 150 agents,*
- 3^e des comités de section Voie quel que soit l'effectif de la Section V*
- 4^e des comités régionaux et centraux auprès de chaque chef de service : V, EX, M et T. (...) Nous ne saurions trop recommander l'élaboration d'ordres du jour clairs, comportant un nombre limité de questions et bien étudiées. Trop souvent, nos camarades acceptent sans sourciller des réponses négatives aux questions posées, alors qu'elles sont réalisables. Il faut qu'ils acquièrent, par l'étude minutieuse des questions posées, l'autorité indispensable pour leur aboutissement. »*

Le cas des Activités sociales gérées par la SNCF

Concernant les activités sociales, **Tournemaine** rappelle aux congressistes que « dans le passé, les activités sociales appartenaient au domaine privé des réseaux. Il en fut de même au début du fonctionnement de la SNCF. Se cantonnant dans un paternalisme intransigeant, on acceptait à peine quelques doléances, quelques suggestions, mais on opposa toujours un refus catégorique aux demandes de contrôle ou de participation à la gestion faites par les organisations syndicales. Quel chemin parcouru depuis cette époque ! Nous sommes maintenant entrés dans la voie de la gestion des activités sociales par les comités mixtes. » Se voulant pédagogue, il déroule le fil des événements : « pour apprécier les résultats acquis, il est bon de rappeler que nous n'avions aucun contrôle dans les différentes branches des activités sociales qui constituaient l'apanage de la Direction de la SNCF par l'entremise de certains éléments particulièrement choisis par elle. La tâche était difficile et délicate.

Difficile parce que nous rencontrions une très grande opposition de la majorité des dirigeants de la SNCF et délicate parce que nous ne possédions pas tous les éléments du problème. Grâce à la puissance de notre organisation syndicale, nous obtinons tout d'abord une commission centrale et paritaire des œuvres sociales qui permet à nos délégués y

siégeant d'acquérir des connaissances nouvelles et aussi de changer quelque peu le climat existant.

Ces délégués, après de multiples discussions obtenaient la création de commissions spécialisées permettant, d'une part, l'examen plus rationnel des questions et d'autre part, l'instruction des nouveaux cadres afin d'avancer plus rapidement et plus sérieusement vers l'objectif défini par notre Fédération : la gestion des Activités sociales. Nous avons donc, jusqu'en juillet 46, à titre consultatif, une Commission Centrale d'œuvres Sociales et une commission régionale sur chacune des régions, des commissions spécialisées centrales et régionales pour l'apprentissage, les sports et loisirs et le logement.

Après les élections des Comités mixtes et des Activités sociales, où tous les délégués présentés par la Fédération furent élus, les commissions centrales et régionales des œuvres sociales prirent leur vrai caractère et se transformèrent en Comités de Gestion des Activités sociales. Aux commissions spécialisées citées plus haut s'ajoutent, à partir de cette date, celles de l'Assistance sociale, de l'éducation à la jeunesse, du Ravitaillement, de l'Hygiène et de la Salubrité.

De plus la caisse de Prévoyance et la Caisse des Retraites sont soumises au contrôle des Activités sociales. Nos délégués siégeant dans les différentes commissions spécialisées centrales, doivent étudier tous les problèmes concernant leur spécialité, apporter au Comité Central toutes les suggestions utiles et appliquer toutes les décisions prises par le Comité Central.

Les commissions régionales réalisent le même travail sur le plan régional.

Afin de contrôler parfaitement toutes les activités sociales de la SNCF, la Fédération a fait admettre par la Direction que la composition du comité central soit ainsi conçue : 1 représentant du personnel d'exécution par Union de région, auquel s'ajoutent 3 représentants des Cadres. il en est de même dans les commissions centrales spécialisées. Notre Fédération comprenant parfaitement que toute discussion, tout plan de travail établi dans les comités centraux et régionaux seraient vains si, dans nos localités (syndicats) lieux des réalisations, il n'existait aucun organisme ayant trait aux activités sociales. Nos camarades siégeant au comité central, après de multiples interventions ont fait adopter le principe de la Fédération : constitution de comités locaux d'activités sociales. Les comités locaux sont d'une extrême importance car c'est là seulement que sont mises en application les décisions prises dans les divers organismes que nous venons de citer plus haut. Les différentes branches énumérées ci-dessous sont contrôlées ou gérées par les cheminots à travers les comités locaux d'activités sociales :

Apprentissage

Logement: construction des cités, réquisition et répartition des logements, confort dans les logements ; Hygiène et salubrité : confort et hygiène dans tous les établissements (ateliers, gares, dépôts, dortoirs, etc) ;

sports et loisirs : UAICF, USCF, ATC⁵⁷

57 Union Artistique et Intellectuelle des Cheminots Français ; Union Sportive des cheminots Français ; Association Touristique des Cheminots.

Education de la Jeunesse : moniteurs, colonies de vacances, bibliothèques, préparation militaire, terrains de jeux de sport, etc.

Ravitaillement : Economat, cantines-coopératives.

Assistance sociale

Les activités sociales à la SNCF seront le reflet des comités locaux (...). Aussi il faut, comme le réclame la Fédération et à l'image de la Fédération, constituer dans tous les syndicats et secteurs des commissions de jeunes, en leur donnant des responsabilités compatibles avec leur âge et leur enthousiasme. Il faut aussi, comme cela existe à la Fédération, constituer des commissions de femmes, en leur donnant des tâches compatibles avec l'amour qu'elles ont pour l'enfance. Tout ceci sous le contrôle de l'organisation syndicale. » Le sujet devait être d'importance pour que

Robert Hernio à son tour remette le couvert en fin de congrès ; l'art de la pédagogie c'est de savoir se répéter ! Car après avoir développé sur l'aspect intervention dans la gestion économique, la 2^e partie de son rapport qui concerne directement les activités sociales a pour nous aujourd'hui valeur informative. Il devait tenir lieu de feuille de route pour les militants d'alors : «... beaucoup de camarades, il faut l'avouer, étaient sceptiques et doutaient du rôle important que nous devions et pouvions jouer dans ce domaine... les AS qui constituent une des branches du mouvement syndical présent, ne sont que timidement dans nos mains... il y a deux ans, nous commençons seulement à pénétrer dans le domaine des œuvres sociales... jamais nous n'avons pu y pénétrer... en effet ce domaine des activités sociales était l'apanage et la propriété privée de certain chefs de la SNCF d'alors.

(...) aussi il y a deux ans, parallèlement à l'action menée par notre Fédération sur d'autres terrains et forts de l'ordonnance du 22 février 1945 dans laquelle était inséré le texte suivant : « les comités d'entreprise assument en outre la gestion des institutions sociales », nous instituons le premier organisme de direction des œuvres sociales qui se dénommait « Comité Central des œuvres sociales ». Je rappelle qu'à l'époque nos comités mixtes n'étaient que provisoires et que, par conséquent, le comité central des œuvres sociales, lui-même provisoire, ne détenait que des pouvoirs très limités. Je rappelle aussi que les camarades connaissaient le problème des AS, mais que, par contre, les œuvres sociales avaient un caractère paternaliste aigu. Dans cette situation, quelle fut notre ligne de conduite ? Tout d'abord, connaître la structure SNCF des œuvres sociales ; puis, pénétrer dans tous leurs compartiments ; ensuite, en changer l'atmosphère et les démocratiser. (...) avons-nous atteint nos objectifs ? oui, dans une large mesure puisque nos camarades siégeant dans les divers organismes des AS ont acquis les connaissances désirables et ont réussi, après de multiples discussions, à pénétrer dans tous les compartiments, créant des commissions paritaires et spécialisées, tant sur le plan central que régional et local... oui, enfin, puisque maintenant dans de nom-

breux centres, il est créé des comités locaux d'AS, qui devront être multipliés, ce qui permettra de transformer le travail administratif au sein des commissions en action de masse. Nos comités locaux, si nos camarades le comprennent et le veulent, doivent jouer un rôle très important dans le développement des AS de la SNCF. »

Le rapporteur fait le point :



Robert Hernio au 24^e congrès fédéral des 9-12 septembre 1958.

« Quelles sont les structures existantes ? Quels sont les compartiments qui existent et dans lesquels nous travaillons ? Quels sont nos pouvoirs ? Actuellement à la SNCF, il existe un Comité Central de Gestion des activités sociales, auquel s'ajoutent sur le plan central, 7 commissions spécialisées. Dans

nos centres, grands, moyens et petits, il existe un comité local et des commissions spécialisées correspondant aux activités sociales existant dans la localité, susceptibles de se développer. Quels sont leurs pouvoirs ? les commissions spécialisées s'occupent, compartiment par compartiment, du logement, de l'hygiène et de la sécurité, du ravitaille-

ment, de l'assistance sociale, de l'éducation de la jeunesse, des sports et loisirs, de l'apprentissage. Elles étudient et apportent au comité de gestion des AS le fruit de leurs études, des suggestions heureuses afin que ce Comité réalise un travail constructif tout en gagnant le maximum de temps. Les comités de gestion des AS, comportant des responsables de chacune des commissions et 3 camarades des cadres, prennent en considération les suggestions étudiées par ces différentes commissions d'une part, étudient le budget des AS d'autre part, budget que nous voulons autonome, de même que sa répartition sur les différentes régions qui, elles-mêmes doivent le répartir entre les différents centres d'activités sociales ». R.Hernio développe ensuite ce qui a été fait depuis 2 ans dans les différents compartiments : logement, hygiène et salubrité, ravitaillement (économats, cantines), assistance sociale (secteur où la CGT a eu de grandes difficultés pour s'y faire admettre), etc. Le rapporteur conclut en insistant sur la nécessité de former de nouveaux cadres syndicaux en créant et développant partout des commissions de jeunes, de femmes dans les syndicats, secteurs, Unions.

Si aucun intervenant au congrès ne s'exprima à la tribune sur ce sujet⁵⁸, ces deux interventions des dirigeants de la Fédération semblent résonner comme un appel à la mise en œuvre sans timidité.

58 Se reporter au compte-rendu sténographique du congrès

Comités d'entreprise ou comités mixtes ? Pourquoi et comment ?

Avec le recul du temps et l'analyse des événements qui suivirent, voyons bien que cette posture syndicale faite de revendications, d'intervention dans la gestion mais sans la gestion directe par les élus du personnel durera, en fait, jusqu'en 1984. Il faudra en effet attendre la création de l'EPIC-SNCF en 1983, les profondes modifications structurelles qui l'ont accompagnée ainsi que les avancées revendicatives significatives que permettait la situation politique du moment pour que cette question de la loi sur les comités d'entreprise vienne à l'ordre du jour à la SNCF. Même durant les grandes luttes de mai et juin 68 où les cheminots ont tenu toute leur place et alors que nombre de revendications qualitatives ont pu aboutir, la question des CE et de la gestion des Activités Sociales n'a pas été posée. Ce qui pourrait apparaître aujourd'hui, concernant l'immédiat après-guerre, comme une certaine frilosité, trouve son origine dans l'histoire du mouvement syndical à la SNCF et dans les « pratiques sociales » des anciennes compagnies. Pour expliquer cela, on peut retenir 3 éléments, sans doute essentiels :

- d'abord la période : l'Ordonnance de 1945

et la loi de 1946, peu de temps après la Libération, la puissance de la CGT en adhérents, son rôle indéniable dans la Résistance, sa participation à la création du CNR et à la rédaction de son programme, incitent sans doute les dirigeants d'alors à penser que les cheminots peuvent, par un régime spécifique, obtenir plus et mieux que ce que prévoit la loi. Cette idée est d'ailleurs étayée par des déclarations gouvernementales laissant entendre que les entreprises nationales comme la SNCF, ont été exclues du champ d'application de la loi parce qu'on envisage pour elles quelque chose où les salarié-e-s pourraient intervenir d'une façon plus efficace, tout cela en liaison avec la présence de représentants syndicaux dans les conseils d'administration.

- ensuite, un certain antagonisme entre Statut et droit commun, du moins vécu comme tel. Jusqu'en 1983, la légitime défense du statut face aux attaques dont il a d'ailleurs toujours été l'objet, a amené la CGT à une certaine méfiance vis-à-vis de ce qui, de près ou de loin, pouvait être assimilé à l'application du droit commun.

Un des aspects positifs de cette période de création de l'EPIC a donc été de démontrer la possibilité de bénéficier de ce que le droit commun, pouvait apporter de positif sans rien céder sur la défense intransigeante du Statut.

- enfin, le poids des traditions et des pratiques paternalistes qui étaient la règle dans la plupart des compagnies et qui ont perduré après la création de la SNCF. C'était le domaine réservé, la chasse gardée des Directions à tous les niveaux. Ainsi, elles conservaient le contrôle sur tous les aspects sociaux de la vie des cheminots. Il s'agissait d'un système en

beaucoup de points semblable à celui mis en place pour les mineurs, dans les Houillères. On a longtemps utilisé le terme d'« œuvres sociales » et cela correspondait à une réalité. Jusque dans les années 60, sur le Sud-Ouest (ex-réseau P.O.), des activités sociales ou médicales étaient encore gérées par des religieuses ! Les directions des compagnies, puis de la SNCF ont de tous temps opposé une résistance farouche à toute intervention des cheminots dans la gestion des A.S. Cela se vérifiera encore lors du transfert des A.S. en 1985 aux C.E. et au C.C.E. récemment créés.

Les élections de 1948 au CA de la Caisse de Prévoyance

Avec la loi du 30 octobre 1946 le ministre **Ambroise Croizat** substitue l'élection à la proportionnelle à la désignation des administrateurs prévue par l'ordonnance du 4 octobre 1945. Les organisations syndicales n'ont pas le monopole de la représentation, ce qui permet non seulement à la Mutualité, mais aussi à des listes CGT dissidentes⁵⁹ de présenter des candidats. Au régime général, l'élection a eu lieu le 24 mars 1947 et la CGT obtient 59,27 % contre 26,35 % à la CFTC, 9,17 % à la Mutualité et 5,20 % aux listes diverses.

Pour les régimes spéciaux, l'article 21 de la loi de 1946 précisait :

“Les administrateurs des organismes de sécurité sociale relevant des régimes spéciaux prévus à l'article 17 de l'ordonnance du 4 octobre 1945 sont désignés par voie d'élection à la représentation proportionnelle suivant les modalités définies pour chacun de ces régimes par les décrets visés audit article.”

Mais, l'éviction des ministres communistes⁶⁰ du gouvernement et la recomposition syndicale en cours⁶¹ ont permis au nouveau gouvernement et à la direction SNCF de traîner des pieds, si bien que le décret organisant les élections n'a été signé que le 28 avril 1948... après la scission organisée par la tendance FO et financée par les américains ! Nul doute que ce ne soit pas un hasard...

59 Dans certains départements se sont présentées contre les listes officielles de la CGT, des listes CGT de la tendance “force ouvrière” regroupée autour de Léon Jouhaux qui organisa la scission le 19 décembre 1947 (chez les cheminots, la minorité regroupée autour de Rail syndicaliste constitue la Fédération CGT-FO dès le début 1948).

60 Les ministres communistes, accusés de soutenir la grève chez Renault et d'être opposés au plan Marshall ont été exclus du gouvernement dirigé par le socialiste Ramadier (décret du 4 mai 1947)

61 Le 12 décembre 1947, une minorité d'ADC quitte la CGT et fonde la FGAAC ; la tendance force ouvrière quitte la CGT et fonde la CGT-FO ; le 16 janvier 1948 l'Union nationale des cadres CGT décide de revenir à l'autonomie et de créer la FAC devenue plus tard FMC puis aujourd'hui l'UNSA

L'article 1 de ce décret fixait la composition du CA de la CP comportant un président désigné par la SNCF et 16 membres titulaires et 16 suppléants, dont : 8 titulaires et suppléants représentant la SNCF ; 6 titulaires et suppléants représentant le personnel en activité ; 2 titulaires et 2 suppléants représentant les retraités. L'article 2 du décret prévoit que les représentants des actifs et des retraités soient élus à la proportionnelle au plus fort reste.

L'article 11 prévoit que “un arrêté du Ministre des Travaux publics et des Transports fixera la date des élections des représentants du personnel en retraite. Les dispositions du présent décret sont immédiatement applicables au personnel en activité.”

L'élection des représentants des cheminots actifs qui a eu lieu le 29 juin 1948 (et il n'y en a plus jamais eu d'autre !) a placé la CGT largement en tête avec 58,29 % des voix et 4 élus et ce malgré la scission de FO qui arrive en 3^e position avec 17,10 % (1 élu). La CFTC obtient 17,55 % et 1 élu et la FMC 7,06 % et pas d'élu. Tous ceux qui espéraient en finir avec une CGT majoritaire à la SNCF en ont été pour leurs frais !

Est-ce pour cela que l'arrêté du Ministre des transports prévu pour les retraités n'est jamais paru... et que l'élection des administrateurs retraités n'a jamais eu lieu malgré les multiples interventions de la Fédération CGT ! Prenant prétexte du coût qu'engendrerait l'élection chez les retraités, la direction SNCF a estimé que seule la Fédération générale des retraités (FGRCF) était représentative dans cette catégorie. En conséquence de quoi, et avec l'accord du gouvernement, elle a décidé unilatéralement que les 2 représentants des retraités seraient désignés par la seule FGRCF ! Il en a été de même pour le

Comité de gérance de la Caisse des retraites. Et cette exclusivité de représentation des retraités va perdurer jusqu'à l'élection de 2008 obtenue par la CGT lors du changement de statut juridique des Caisses de Prévoyance et de Retraites au 30 juin 2007 (décret du 7 mai 2007).⁶²

62 Ce changement de statut juridique qui résulte du changement des normes comptables européennes et n'a donc rien à voir avec la réforme Sarkozy de l'automne 2007, a créé un seul CA pour les 2 caisses avec élection tous les 5 ans des 2 représentants des retraités (la représentation des actifs résulte du résultat des élections aux CE). Lors des élections de 2008 et 2013, la CGT est arrivée largement en tête avec 10 points d'avance sur la FGRCF (2^e organisation), ce qui explique sans doute pourquoi cette organisation (soutenue par SUD Rail) s'est opposée au changement de statut par un recours en Conseil d'Etat

6-7 Vers une nouvelle convention collective les protocoles de 1948

A la libération, tout l'héritage institutionnel de Vichy fut effacé d'un trait, et l'on revint à l'esprit contractuel des lois sociales et de la convention collective d'avant-guerre. L'unification des échelles ouvriers et des femmes avec les échelles générales, demandée par la CGT, ne fut obtenue qu'en 1946, en conformité pour ce qui concerne les femmes, avec le préambule de la récente Constitution, garantissant « à la femme, dans tous les domaines, des droits égaux à ceux de l'homme ». La loi du 23 juin 1936 sur les conventions collectives ayant été abrogée par celle du 23 décembre 1946, il fut décidé d'établir une nouvelle convention. Sous l'égide du ministre des Travaux Publics, la discussion commença entre la SNCF et les organisations syndicales, chaque chapitre sur lequel un accord était obtenu étant mis en vigueur, sans attendre l'achèvement de la convention, sous la forme de protocoles. (...) **R. Tournemaine** fait le point sur la convention collective à la tribune du congrès de Juillet 1947⁶³:

« Nous sommes entrés dans la discussion de la convention collective. Une commission gouvernementale siège où sont représentés ministère des TP, SNCF, et Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens. La discussion a déjà commencé et 2 séances se sont tenues. Nous n'en sommes, bien entendu, qu'au début, mais déjà nous sommes dans le vif du sujet.

Le droit syndical : le livre I de la convention collective est en discussion pour l'application de notre droit syndical : la représentation syndicale, la distribution de la littérature, la perception de nos cotisations syndicales et les réunions syndicales à l'intérieur des locaux de la SNCF ; ce n'est pas simple ; il y a encore beaucoup d'obstacles à surmonter. La discussion ne se présente pas dans les mêmes conditions que dans le passé. Nous sommes obligés de tenir compte des modifications survenues au titre du ministère du travail. La nouvelle convention collective que nous discutons ne se limite pas entre 2 parties : SNCF et Fédération, mais les pouvoirs publics participent, eux aussi, à la discussion.

D'autre part, cette convention doit être soumise, d'après la loi, à la Commission supérieure des conventions collectives, car son contenu doit être en harmonie avec les autres conventions collectives. Cette convention sera applicable à tous les cheminots et n'entrera en vigueur que lorsque la commission supérieure des conventions collectives aura donné en dernier ressort son avis. Ces formes juridiques ralentissent et ne nous conviennent pas beaucoup; mais, dans l'état actuel de la législation, il est difficile de ne pas en tenir compte. Il reste bien entendu qu'au cours des discussions, nous ferons en sorte d'arracher le maximum d'avantages qui sont nécessaires pour le bon fonctionnement du chemin de fer et aux revendications concrètes que nous devons apporter aux cheminots. » A ce congrès⁶⁴, **R. Hernio**, y présente un rapport oral intitulé « sur les activités sociales » dont je livre ici les points essentiels. Le rapporteur cite dans les points positifs, « la reconnaissance officielle des comités d'entreprise dans notre corporation, réglementés par un véritable statut des CE, par la SNCF ». Il se félicite des résultats aux élections aux 886 « comités d'entreprise existant à la SNCF » Il signale au passage que « le pouvoir que nous donne ce statut est inscrit dans la P8a » Il cite le texte même: « les comités mixtes d'établissement ont essentiellement pour attributions : l'étude des questions de production, à savoir l'organisation du travail, du rendement, de la qualité du travail, l'amélioration des œuvres, le problème des travaux, l'utilisation de la main d'œuvre et du matériel, les modalités locales du calcul et de l'attribution des primes, l'entretien des outils, l'étude des suggestions, les mesures de prévention contre les accidents du travail et l'institution de récompenses qui semblent méritées ... Quant aux Comités régionaux, ils ont pour mission de coordonner l'action des comités d'établissement, d'examiner les questions d'ensemble qui sont de la compétence du chef de service ... » **R. Hernio** déclare que les cheminots ont gagné la bataille de la production malgré les difficultés matérielles de tous ordres ainsi que celles liées à certains dirigeants au comportement rétrograde, par leur travail, la conscience de leur rôle dans le relèvement du pays, grâce aussi à une compréhension toujours croissante entre le personnel d'exécution et les cadres et maîtrise.

63 Page 4 du compte-rendu sténographique du congrès de 1947

64 Pages 47 à 54 du compte-rendu sténographique du congrès

Il cite les erreurs fréquemment rencontrées mais qui ont diminué en marchant : la substitution du Comité Mixte à la Délégation du personnel, la confusion dans les responsabilités : celle du Comité Mixte et celle des cadres et enfin le comportement tendant à y prendre des positions personnelles sans en avoir discuté avec les ouvriers et dans son syndicat. **R. Hernio** souligne combien l'expérience acquise a pu être utile pendant la grève, celle de juin 1947, où les grévistes ont su faire rouler les trains de denrées périssables indispensables au ravitaillement de la population, dans un climat serein et fraternel avec les cadres. Il rappelle que la Fédération exige plus de pouvoirs encore pour les Comités Mixtes, et développe les points en cause: le contrôle du recrutement, du congédiement et de la mise en retraite, le contrôle efficace, en collaboration avec le médecin, de l'hygiène et de la sécurité. Nous voulons, dit-il, « une consultation obligatoire sur les questions intéressant l'organisation, la gestion et la marche générale de l'établissement. Nous voulons pour nos Comités régionaux – c'est une véritable hantise – le contrôle de l'utilisation du budget, le contrôle des programmes de travaux, des marchés et des contrats ». Le rapporteur justifie cette exigence pour deux sortes de motifs :

1^{er} parce que « les cheminots qui ont à cœur la bonne marche du chemin de fer veulent connaître ce qui est indispensable à cette bonne marche. »

2^e « parce qu'actuellement – nous sommes en 1947 NDLR- on augmente le prix de la vie, diminuant ainsi le pouvoir d'achat des travailleurs, sous le fallacieux prétexte de l'augmentation des salaires. Nous prétendons que cette politique est fautive et que l'on peut à la fois augmenter les salaires et stabiliser le coût de la vie, à condition d'avoir le courage de s'attaquer aux marges bénéficiaires toujours exagérées de ceux qui exploitent la classe ouvrière ».

Il met le doigt sur les marchés que les industriels passent avec la SNCF et insiste pour dire qu'avec la loi (de 1946), « nos camarades dans les Comités Mixtes centraux, régionaux doivent et peuvent étudier et intervenir sur les marchés et contrats dont les coefficients d'augmentation par rapport à 1938 sont « supérieurs à 800 ». Il balaie les arguties prétendument techniques invoquées par des chefs de service. « La loi est là, nous demandons son application. Nous ne demandons pas davantage. Nous ne demandons que cela. »

Le rapporteur stigmatise à l'aide d'exemples concrets, « les surcoûts facturés dont les trusts de l'industrie privée se gavent. » Il termine en disant : « la Fédération doit poursuivre la lutte pour faire accorder à nos délégués des comités d'entreprise plus de pouvoirs pour lutter contre la hausse des prix, c'est-à-dire en ce qui concerne

les cheminots, pour lutter contre les coefficients exagérés. » L'utilisation en banalité des termes comités mixtes et comités d'entreprise signifie-t-il chez l'orateur une similitude, une équivalence estimée entre les deux appellations ?

Les protocoles de 1948

Au congrès de Juin 1949, ce chantier occupe une large place dans les rapports aux congressistes.

R. Tournemaine fait le point:

« Les discussions ayant trait à l'élaboration d'une nouvelle convention se sont poursuivies depuis le congrès de 1947. Elles ont abouti à la signature de plusieurs protocoles, lesquels ont ensuite été soumis à la ratification du ministre des TP. La raison qui a motivé notre accord pour discuter et signer la convention sous forme de protocoles est la suivante: les 2 parties contractantes peuvent arrêter certains accords, les mettre en application, sans être obligées d'attendre que toute la Convention collective et les chapitres annexes soient terminés. »

- Droit syndical

le 1^{er} protocole élaboré fut consacré au droit syndical et signé le 3 juin 1948, 6 mois après les grèves.

« Bien que le §2 de l'article 1, stipule « qu'aucun inconvénient d'aucune sorte ne saurait résulter pour les agents ou pour un candidat de ses croyances confessionnelles, de sa race ni du fait qu'il est ou non affilié à une organisation syndicale ou à un parti politique de son choix, non plus que des fonctions qu'il peut y exercer », force nous est de constater que de nombreux cheminots sont encore sanctionnés pour action syndicale ; Cela signifie qu'il ne suffit pas seulement qu'un protocole soit bien fait, qu'il contienne toutes les garanties, qu'il soit signé par les 2 parties contractantes et ratifié par le ministre, il faut surtout avoir la force et la volonté de lutter pour le faire appliquer et respecter. Le droit syndical est maintenant reconnu par la Constitution républicaine et, pour notre corporation, réglé par un protocole, mais il n'en reste pas moins que son application dépend toujours de la puissance de notre organisation syndicale. (...) Il ne faut pas en conclure que ce protocole n'a aucune utilité. Il reste une arme entre nos mains. Il oblige la Direction de la SNCF à tous les échelons, du chef d'établissement au DG, à recevoir les représentants de nos organisations syndicales, à répondre aux questions écrites, en un mot à rechercher une solution aux différends qui opposent les cheminots à leurs chefs hiérarchiques ».

- Le droit aux congés syndicaux

Ce protocole détermine également le droit aux congés syndicaux avec solde pour les délégués représentant les syndicats aux congrès d'Unions et de Fédération et accorde le temps nécessaire aux cheminots ayant des responsabilités

dans les organisations syndicales afin d'assurer leur bon fonctionnement

- Affichage et littérature syndicale

En outre, le droit à l'affichage des convocations et communications syndicales, à la distribution des journaux et périodiques syndicaux ne peut maintenant être contesté.

- (...) Perception des cotisations

Elle est maintenant autorisée officiellement dans tous les établissements.

Nous insistons auprès des receveurs ... pour qu'ils utilisent cette possibilité principalement les jours de paye...

- Réunions syndicales

Les réunions d'information professionnelle aux cheminots sont autorisées dans les salles des fêtes ou autres locaux de la SNCF non accessibles au public, en dehors des heures normales d'utilisation de ces locaux... C'est la possibilité pour nos délégués du personnel, des comités mixtes, nos sections techniques, nos syndicats, d'organiser, dans les meilleurs conditions, des réunions d'information des Unions ou de la Fédération, permettant ainsi qu'elles soient suivies par tous les cheminots.

- (...) Représentation du personnel

2^e protocole signé le 1^{er} Juillet 1948

Il modifie quelque peu la délégation du personnel, tant dans le nombre de ses représentants que de ses catégories, tenant compte que depuis la libération, une nouvelle forme de représentation a été instituée : celle des Comités Mixtes.

Les DP sont maintenant élus pour 2 ans. Sont électeurs les agents âgés de 18 ans accomplis et éligibles, ceux qui ont 21 ans révolus.

Les délégués au 1^{er} degré siégeront tous les 6 mois. Un regroupement de certaines catégories a été effectué et le mode de scrutin se fait maintenant à la proportionnelle.

(...) Les DP malgré le caractère limité de leurs attributions sauront faire en sorte qu'à tous les degrés de la hiérarchie, les revendications des cheminots leur incombant soient défendues car leur unique souci réside toujours dans la défense des intérêts de leurs mandants. »

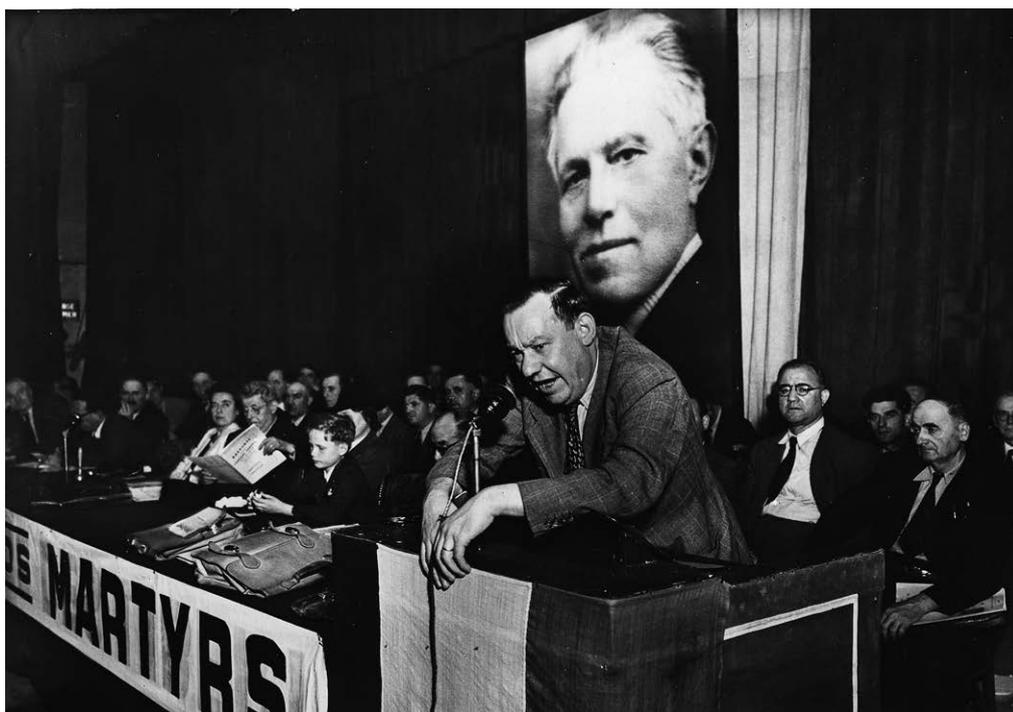
- Les congés

Ils font l'objet du protocole 23 Décembre 1948. Le rapport relate le processus y ayant conduit. La revendication CGT est de 24 jours pour tous les cheminots de base avec maintien des 28 jours pour les agents en bénéficiant. Pour la SNCF: 24 jours ouvrables échelles 1 à 9. 26 jours échelles 10 à 14. 28 jours échelles 15 à 19. 16 jours agents à service discontinu.

La CGT signera mais avec des réserves.

Conditions de recrutement

les désaccords sont profonds en juin 1949. D'autres chapitres restaient en chantier à cette date : maladie, blessures, invalidité. « La CGT entend que la question des salaires et traitements soit incluse dans la convention collective. »



Raymond Tournemaine au 18^e congrès fédéral des 5-7 août 1945.

Les documents du congrès de 1949 évoquent naturellement la **Représentation du personnel au Conseil d'Administration de la SNCF**.

En 1938, le CA était de 33 membres dont 4 représentants du personnel, nommés par le ministre des Travaux Publics, choisis sur une liste de 8 agents, présentée par la CGT, la plus représentative. Ce furent ainsi **Roger Liaud, Jean Jarrigion, Pierre Semard et Albert Jacquet**, ce dernier pour les cadres. **Semard et Jacquet** furent démis par décret du 10-12-1938 « en raison de leur signature d'un tract appelant à la grève du 30 Novembre 1938 ». Ils furent remplacés en mars 1939 par **Ouradou et Winberg**. Celui-ci, démissionnaire, fut remplacé par **Badinot** en Décembre 1939. Au 1er Décembre 1940, la composition du CA changea pour tenir compte de la loi sur les Sociétés anonymes; il passa à 12 membres dont un seul représentant du personnel: **Liaud**. A la Libération, le CA passa à 20 membres (10 pour l'Etat, 5 pour les anciennes compagnies, 5 pour le personnel (4 CGT et 1 CFTC) Des 4 CGT : **Tournemaine, Crapier, Ouradou et Redon, Ouradou** passa à FO, nouvellement créée en 1948 par scission dans la CGT et **Redon** passa à la FAC (cadres autonomes). A noter que le siège CFTC passera plus tard, en 1964, à la CFDT. La CGT perdit ses 2 sièges d'administrateurs : **Tournemaine et Crapier** par Décret du 29 Octobre 1948. Le gouvernement les suspendit de leurs fonctions pour, au titre de la CGT, avoir appelé les cheminots à soutenir les mineurs en grève en stoppant les trains de charbon étranger. Le document du Congrès de 1949 relate ainsi cet épisode :

« Face à la résistance des représentants du gouvernement pour donner satisfaction aux revendications ouvrières, les administrateurs CGT ne se contentèrent pas d'intervenir au sein des CA mais dénoncèrent cette attitude au pays et rendirent publics certains marchés ou combinaisons financières qui se traitaient à l'avantage des classes possédantes et bien entendu, au détriment du personnel. Les représentants de la CGT ont nettement pris position en soutenant les ouvriers en lutte pour l'aboutissement de leurs revendications. Le gouvernement actuel, soutenu par les dirigeants des grandes administrations, sous prétexte d'un mouvement revendicatif tel celui des mineurs, prit des décrets révoquant les administrateurs de la CGT. »

Les attendus de l'arrêté signifiant cette mesure indiquaient « qu'il y avait incompatibilité entre les fonctions d'administrateur de la SNCF et celles de dirigeants syndicaux. Le gouvernement actuel n'a jamais pris de telles mesures contre les administrateurs bourgeois qui cependant font réaliser de scandaleux bénéfices aux entreprises privées par l'imposition de marchés trop coûteux. Or à la tête de ces entreprises se retrouvent les mêmes administrateurs. Où se situe donc l'incompatibilité ? (...) Contrairement aux méthodes actuelles, les représentants du personnel devront être désignés démocratiquement, voire par consultation des ouvriers, desquels ils détiendront leur mandat, et non pas soumis aux décisions des ministres. »

Cette conclusion tant souhaitée verra son aboutissement avec le nouvel EPIC en 1983. Quant à la « punition » infligée à la CGT par le ministre **Christian Pineau**, en la privant de sa voix au chapitre, et à laquelle le Directeur **Louis Armand** ne fut pas étranger, elle dura 24 ans, jusqu'au 2 avril 1972, où la CGT retrouvera ses deux sièges qu'occupèrent au début **Charles Massabiaux et Guy Thibaut**.

4^e période : du Statut de 1950 à 1982

7-1 Vers le Statut dit « de 1950 »

Nous avons vu successivement, qu'au régime de contrat individuel régi par les seules compagnies, s'est d'abord substitué, s'inspirant du régime spécial appliqué par l'Etat aux agents de son réseau dès 1912, un statut élargi par l'Etat à tous les cheminots des grands réseaux. Puis, lors de la création de la SNCF, par le décret-loi du 31 août 1937, les cheminots obtenaient d'être dotés d'une convention collective librement discutée entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales, le ministre ayant considéré que la loi du 21 Juin 1936 s'appliquait. Après la guerre, la création des Comités Mixtes et la mise à l'étude d'une nouvelle Convention collective, dans le cadre de la loi de 1946, donnait un nouvel essor aux relations collectives. Même si cette loi maintenait le dirigisme en matière de salaires puisque les décrets **Parodi** de remise en ordre des salaires - fixés autoritairement par l'Etat depuis la guerre - étaient maintenus. Les grèves de juin et fin 1947 et la scission syndicale au sein de la CGT devaient interrompre les réunions de la commission chargée d'élaborer la nouvelle convention collective. Elle ne reprit ses travaux que le 22 avril 1948 et les interrompit le 14 décembre 1949. Ils aboutirent cependant à la signature de 6 protocoles d'Accord :

- Commission de réforme 21 avril 1948
- Conseil de discipline 27 avril 1948
- Droit syndical le 3 juin 1948 ;
- Représentation du personnel le 1^{er} Juillet 1948
- Economat 7 Juillet 1948
- Congés le 23 décembre 1948.

Le chantier de la nouvelle convention n'était pas encore achevé qu'une nouvelle loi du 11 Février 1950 mettait un terme à son élaboration.

La Loi du 11 février 1950 rendit aux entreprises privées l'entière liberté de discuter avec leurs salarié-e-s les conditions de travail et les salaires, le mécanisme autoritaire des arrêtés Parodi étant cette fois-ci abandonné. Mais cette loi excluait de son champ d'application les entreprises à Statut dont la SNCF et la RATP qui étaient reprises dans la liste de ces entreprises, liste établie par un premier décret, daté du 1^{er} Juin 1950. Un deuxième décret du 1^{er} Juin 1950 stipulait que les salariés des chemins de fer seraient régis par un Statut des Relations collectives, établi par une

Commission Mixte, tandis que leurs salaires seraient fixés par le Conseil d'Administration avec l'agrément du ministre des Travaux Publics et de celui des Finances !

Sur l'insistance des syndicats et à la suite de la grève du 19 mars 1951, largement suivie, le gouvernement autorisa la SNCF à reprendre les discussions avec les syndicats pour l'élaboration de la nouvelle Convention collective qui s'appellera désormais Statut des Relations collectives entre la SNCF et son personnel.

Qu'y avait-il de changé ?

Sous l'égide de la loi de 1946, la commission (Direction et syndicats) élabore, le ministre arbitre mais il n'homologue pas.

Sous l'égide la loi de 1950, la Commission mixte, composée de représentants de l'Etat, de la Direction et des syndicats, doit s'efforcer d'aboutir à un texte approuvé par tous. Le ministre approuve mais en cas de désaccord, il lui est loisible de prendre les décisions finales. Ce qui va distinguer, juridiquement parlant, le Statut de la Convention collective, c'est que la Convention collective est un accord librement conclu mais pouvant être dénoncé par l'une des parties alors que le Statut est une institution de droit public octroyée par l'Etat qui peut en modifier le contenu, à son gré. Quant au champ des discussions, le domaine des salaires était écarté, nous l'avons vu. Les syndicats marquèrent leur vive désapprobation sur ce sujet dès la première réunion de la C.M.S. Cette réaction pouvait se comprendre d'autant plus facilement que dans le secteur privé, il n'y avait plus de domaine réservé. Cette prise de position de la puissance publique portait indéniablement la marque de **l'Etat-patron** qui entendait ainsi conserver la maîtrise des salaires dans son secteur. C'était le cas aussi des conditions de travail, régies par le décret-loi pris le 3 octobre 1940, sous le gouvernement de Vichy, qui avait retiré les cheminots du droit commun et avait déterminé pour la première fois le principe d'une durée annuelle du travail. Le texte en sera transcrit dans le règlement P 4⁶⁵, devenu ensuite PS 4, et maintenant connu des jeunes générations sous l'intitulé RH 077⁶⁶.

65 P4 : règlement du personnel n°4. Les règlements de la classe P puis plus tard, PS (personnel et affaires sociales) étaient numérotés de 1 (Droit syndical) à 25 (personnel contractuel). La représentation du personnel faisait l'objet du R.P.S 8

66 Voir à ce sujet l'étude de Pierre Lapeyre parue dans les cahiers de l'IHS en juin 1999.

7-2 le cas de la Commission Mixte du Statut

L'histoire de la Commission Mixte du Statut et de son fonctionnement est entièrement liée à deux données essentielles :

- d'une part la particularité de l'entreprise publique avec l'intervention de trois acteurs : l'Etat, la Direction de l'entreprise et les organisations syndicales ;
- d'autre part, la nécessité d'organiser le dialogue social entre ces trois acteurs en fonction des rapports de force existant entre eux. L'idée constante des pouvoirs publics et de la direction fut donc d'en limiter le champ d'application à un minimum de sujets et d'en exclure à priori les salaires et les conditions de travail. C'est évidemment en fonction des faits, du vécu que nous pouvons nous forger cette analyse, après plus de 60 ans d'existence de la C.M.S.

Plusieurs périodes caractérisent l'évolution de la C.M.S.

- 1- après le décret du 1^{er} juin 1950**, il fallut attendre le 15 novembre 1951 et après la grève du 19 mars 1951 pour que les travaux commencent véritablement. Ce fut la période de lancement.
- 2- la période 1952 à 1955** est consacrée à l'examen de certains chapitres du Statut sur lesquels la CMS va se focaliser d'autant plus que malgré les protestations syndicales, tout ce qui concerne la rémunération du personnel reste du ressort d'une commission interministérielle. Des résultats cependant puisque le Ministre approuve en 1954 les chapitres relatifs au recrutement, au déroulement de carrière, au changement de résidence, aux mesures disciplinaires et en septembre 1955 celui relatif aux cessations de fonction. 179 séances eurent lieu pendant ces quatre années, en moyenne une vingtaine par an.
- 3- la période de rupture, de janvier 1956 à avril 1957**, où les conditions de travail et les rémunérations ne font l'objet d'aucun examen malgré les protestations de l'ensemble des syndicats. La situation se dégrade, les conflits se multiplient. La C.M.S. ne tiendra que 7 séances en 15 mois : 3 pour réaffirmer qu'elle n'est pas habilitée à discuter des échelles de rémunération et 4 pour préparer les élections professionnelles. Les 17 et 18 avril 1957, une grève a lieu, largement suivie. Elle entraîne la création d'un groupe de travail par le Président du Conseil.

4- la période de 1957 à 1962 : la relance.

Le groupe de travail mis en place par **Guy Mollet** arrive très vite à s'entendre sur les compétences de la C.M.S. Elles sont étendues à ce qui touche à la durée du travail et aux salaires. Concession importante alors que le décret du 1^{er} janvier 1950 n'est pas abrogé. Le vote d'une loi réglementant la grève dans les services publics (Loi 26 Juillet 1957) fait l'objet d'un protocole d'accord signé en CMS fin septembre 57. Durant 6 ans, la CMS va être le lieu de convergence de toutes les revendications. Cela est d'autant plus significatif du fait que la SNCF avait rompu depuis le 10 novembre 1950 toutes relations avec la Fédération CGT, de très loin la plus représentative à qui il ne restait que ce lieu de face à face pour s'exprimer.⁶⁷ La question des salaires était au centre de la querelle. Ils étaient à la SNCF comme à EDF-GDF, en retard de 11% sur ceux du secteur industriel constatés en 1957 par l'arbitrage **Ribeyre**. Une réforme du système de rémunération fut mis à l'étude en 1960 afin, d'une part de remettre en ordre et simplifier le système en vigueur et d'autre part, de rattraper ce retard en plusieurs étapes. 124 séances de la C.M.S. se sont tenues pendant cette période, en moyenne 20 par an.

5- la période de 1963 à 1967 consacre la deuxième rupture.

La question de l'augmentation des salaires est au centre de l'affrontement. En 5 ans, la C.M.S. se réunira 45 fois, soit en moyenne 9 fois par an. Les événements qui vont suivre : la grève déclenchée dans le secteur des mines en mars 1963 ayant pour cause le refus des Charbonnages d'accepter la hausse de 11% tant réclamée, l'ordre de réquisition décidé par le président de la République, mis en échec par les mineurs, conduisirent à l'extension de la grève à tout le secteur public. Le gouvernement dut en rabattre et accepter les 11% et accorder comme chez Renault la 4^e semaine de congés payés. Dans la foulée, le parlement vota le 31 juillet 1963 la loi sur l'exercice du droit de grève dans le secteur public.

⁶⁷ Le 10 Novembre 1950, prenant prétexte de tracts et d'affiches CGT contenant des affirmations selon lesquelles la sécurité n'était plus vraiment assurée sur les trains à traction électrique conduits par un agent seul, le ministre décida de ne plus recevoir les représentants de la Fédération et invitait la Direction SNCF à faire de même. Des instructions furent données de ne plus accepter les représentants syndicaux CGT aux Comités Mixtes et dans les Comités d'Activités Sociales. La Fédération ne cessa de multiplier ses interventions auprès des ministres successifs et des parlementaires. Cette situation discriminatoire qui réduisait drastiquement ses moyens de fonctionnement, amena la CGT à faire appel financièrement à ses adhérents. Si, en 1956 elle considéra que l'audience qui lui fut accordée le 8 mars par le ministre des TP portait infirmation de ces mesures- elle fut d'ailleurs reçue par la suite par d'autres ministres et des membres des cabinets- à contrario, la SNCF maintint son application des directives de 1950. Il faudra attendre les grèves de mai-juin 1968 pour que la Direction change d'avis.

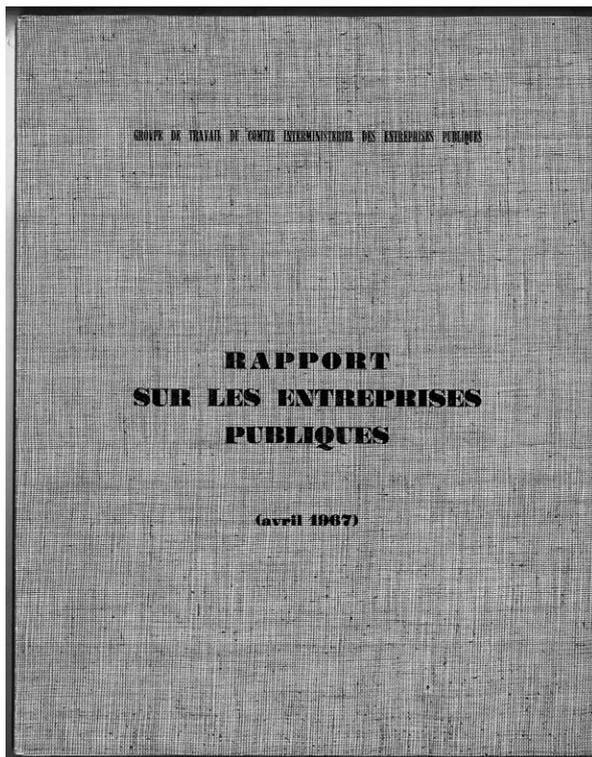
Le 31 Août 1963, les prix sont bloqués, le 12 Septembre naît le plan de stabilisation qui déclenchera une longue période d'austérité, débouchant sur de nombreux conflits mais aussi sur des concessions en matière de salaires et sur la 4^e semaine de congé.

Le 4 Octobre de cette même année, **M. Pompidou**, premier Ministre, charge **M. Toutée**, président de la commission des finances du Conseil d'Etat, d'étudier les conditions dans lesquelles pouvaient être améliorées les procédures de discussions salariales et de conciliation dans les grandes entreprises publiques. Dans son rapport du 28 décembre 1963, **M. Toutée** propose qu'au niveau de chaque entreprise soit constituée une cellule d'étude des salaires, composée paritairement et indique une méthode et des modalités pour fixer les salaires. Le gouvernement adopte, pour l'essentiel, les propositions du rapporteur, à savoir que l'Etat fixait pour chaque entreprise publique, dans le cadre de l'évolution du plan, la masse salariale globale qui lui était attribuée. A l'intérieur de cette masse, l'entreprise procède à la détermination des salaires selon des modalités qui pourront être nuancées. Durant les 3 années du fonctionnement des procédures **Toutée**, la CMS ne se réunira que 9 fois, afin de répartir la masse salariale. Dès juin 66, après la demande unanime d'abandon de ces procédures par les fédérations, la CMS se recentra sur l'examen du statut. Finalement, dès Juin 1966, les fédérations syndicales

unanimes demandaient la suppression de ces procédures. Dès lors, la C.M.S. se recentra sur l'examen du Statut. Devant ce nouvel échec, le gouvernement commanda un nouveau rapport en avril 1966 à un groupe de travail du comité interministériel des entreprises publiques, présidé par **M. Nora**. Son rapport, remis au 1er ministre en avril 1967 soulignait les résultats ambigus de ces entreprises. Et il soulignait à titre d'exemple le cas de la SNCF qui « *en dépit d'améliorations techniques constantes, d'importantes réformes de structures et d'une diminution importante de ses effectifs, pèse aujourd'hui plus lourdement que jamais sur le budget de l'Etat* ». Il concluait ainsi « *Elle a besoin d'une forte cure de libéralisation et de réhabilitation du profit en vue d'encourager l'innovation et la modernisation* ».

Néanmoins ce rapport fut à l'origine du processus dit « de la Table ronde » en C.M.S. : En effet, le 18 janvier 1968, lors de la 282^e séance, le DG **Roger Guibert** fit un large exposé des mesures corrélatives à envisager en faveur du personnel à l'occasion de la modernisation projetée de l'entreprise. 22 séances de la CMS furent consacrées à ces problèmes, qui aboutirent à la signature le 11 Juillet d'un important **accord-Cadre « sur les prolongements sociaux de la modernisation »** ayant pour but de garantir les intérêts matériels, moraux et professionnels des cheminots. **Toutes les Fédérations signèrent cet accord.**

6- de 1968 à 1981 : « l'âge d'or » de la concertation. Les événements de mai-juin 1968, par leur ampleur et leurs conclusions ont entraîné quasi obligatoirement dans les sphères gouvernementales et patronales de nouvelles réflexions sur l'urgente nécessité de créer de nouveaux rapports sociaux dans l'entreprise par le biais de négociations véritablement institutionnalisées entre « partenaires » sociaux. D'où le lancement de la fameuse politique contractuelle. Elle fut mise en place sous le gouvernement de **J. Chaban-Delmas**, conseillé par **J. Delors**, dans les méandres de son projet de « nouvelle société ». Son objectif principal visait à intégrer les syndicats et plus largement, l'ensemble des salarié-e-s aux finalités de l'entreprise. D'où l'idée du contrat. Un contrat dépasse celui d'un accord et a fortiori celui d'un constat ou d'un relevé de conclusions. Ces quatre notions recouvrent toute la palette des possibilités énumérées ici dans un ordre de moins en moins contraignant et par voie de conséquence débouchant sur des options idéologiques et politiques très différentes. Dans les faits, cette politique contractuelle évolua au gré des rapports de force. Les



Couverture du rapport Nora, avril 1967.

contradictions qu'elle soulevait permettent de constater, avec le recul nécessaire, qu'elle fut à la fois un frein et un support au développement des luttes sociales. Au final, l'objectif central d'intégration ayant globalement échoué, et l'action de la C.G.T. y fut pour beaucoup, elle a fini par présenter plus d'inconvénients que d'avantages pour le gouvernement et la Direction, d'où son abandon au milieu des années 80, lorsque fut initiée la politique de recentrage menée successivement par la Gauche et par la Droite. Nous ne reviendrons pas ici sur l'analyse de ces 13 ans de politique contractuelle, mais il est cependant intéressant ici de souligner que, dans le même temps où s'est institutionnalisée la pratique des tables rondes consacrées aux salaires et débouchant sur des signatures ou des non-signatures de « contrats », s'est aussi accentué le rôle de la C.M.S. où Etat, Direction et Syndicats y constatent leurs accords ou leurs désaccords. Pas moins de 470 séances ont eu lieu dans cette période soit 33 par an ! Tous les chapitres du Statut y furent discutés auxquels il faut rajouter les applications pratiques des décisions de tables rondes mais aussi et encore les conditions de travail en 1979.

7- période de nouvel élan avec l'arrivée de la Gauche en 1981 jusqu'en 1984. 104 séances ont été nécessaires dont 42 pour la seule année 1982, pour concrétiser dans le Statut l'ensemble des réformes qui furent décidées alors et ont permis de réviser et d'amender favorablement la quasi-totalité des chapitres du Statut.

8- la lente agonie de cette institution. A partir de 1984 et la mise en œuvre du recentrage, et malgré les grandes grèves de 1987 et 1995 qui mirent le gouvernement et la Direction en échec sur plusieurs dossiers brûlants, ceux-ci

décidèrent de mettre la C.M.S. en sommeil. Car non seulement il n'y avait plus rien à négocier mais aussi parce cette dernière n'avait jamais joué à leur goût son rôle de chambre d'enregistrement et d'intégration des syndicats, rôle auquel ils avaient imaginé la cantonner. Elle était plutôt devenue au fil du temps une chambre d'écho des revendications des cheminots et de leurs organisations syndicales. Un chiffre atteste de cette stratégie ; entre 1993 et 2013, on dénombre seulement 36 séances, à peine 2 séances par an !

Partant d'un constat sur un peu plus de 60 ans d'histoire de cette C.M.S, il est permis de vérifier que la concertation est un concept qui s'est imposé à la Direction et aux pouvoirs publics mais qu'elle n'est jamais vraiment désirée ni acceptée. La concertation trouve ses limites lorsque sous la pression des cheminots la Direction est obligée, dans la durée, d'engager un véritable processus de négociations, avec les concessions qui s'y attachent. Elle trouve ses limites aussi quand les rendez-vous hebdomadaires deviennent un lieu de rencontres intersyndicales porteuses à différents niveaux des revendications des cheminots. Un lieu où se forge parfois l'unité syndicale. Enfin, un lieu où la C.G.T. y joue de tous temps, un rôle prépondérant. La concertation trouve ses limites aussi lorsque la présence de l'Etat, même à son corps défendant, conforte la réalité du service public. Il demeure la contradiction entre la tutelle publique bien réelle et l'autonomie de gestion tant vantée par ailleurs. Autant de raisons qui devraient conduire les organisations syndicales à réclamer à nouveau, dans le contexte d'aujourd'hui, un véritable fonctionnement de cette institution.

7-3 Les années de guerre froide



Délégation de cheminots de la région Ouest devant la direction de la SNCF protestant contre les sanctions, 6 octobre 1953.

Il suffit de consulter les écrits syndicaux des années 50 et 60 pour mesurer les difficultés de l'action syndicale et la sévérité de la répression. Les grèves de 1947, 1948 et 1950 virent de nombreux cas de révocation, de rétrogradations et déplacements par mesure disciplinaire. Les sanctions pour faits de grève étaient une pratique courante. Durant cette période, profitant de la mise à l'écart de la CGT, le régime de retraites des cheminots fit l'objet de multiples attaques et de plusieurs projets de lois visant notamment à remettre en cause l'âge de départ⁶⁸

Un an après, le **gouvernement Laniel** n'entend pas payer la facture d'une politique des transports favorable au tout routier et remet en cause l'âge de départ des cheminots par le décret-loi du 9 août 1953. La puissance de la grève fut telle que malgré les manœuvres de FO et de la CFTC visant à isoler la CGT, le gouvernement fut contraint de reculer.

N'étant pas à une contradiction près, il prit peu après 2 décrets qui permettaient :

- d'une part la mise à la retraite d'office⁶⁹ par la SNCF des agents remplissant la double condition d'âge et de services exigée pour avoir une pension d'ancienneté et l'obligation de partir à 55 ans pour les ADC et à 60 ans pour les autres cheminots (décret du 9 janvier 1954) ;

⁶⁸ Finalement "la réforme" se limita à un avenant du 10 juillet 1952 à l'article 19 quater de la Convention du 31 août 1937 : "Les charges de retraites afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1^{er} janvier 1949 et non remplacés à l'effectif seront prises en charge par l'Etat à partir du 1^{er} janvier 1952 dans les conditions qui seront déterminées par un règlement d'administration publique".

- d'autre part, de réduire les effectifs par des "départs volontaires"⁷⁰, avant l'âge et moyennant indemnisation, des agents en excédent (décret du 12 novembre 1954)

Concernant la gestion des Activités sociales, la Direction ne tarda pas à revenir, pour peu qu'elle les avait vraiment changées, à des pratiques autoritaires et paternalistes. En Décembre 1953, le congrès de la CGT dénonce ainsi ces pratiques : *« Tout a été mis en œuvre par la Direction pour empêcher les délégués élus dans les Comités d'Activités Sociales de jouer leur rôle. La périodicité des réunions a été raccourcie, le temps alloué à l'exercice du mandat diminué, les facilités pour visiter les établissements diminuées. Les propositions que nous avons faites pour l'établissement du budget 1953 des A.S. ont été repoussées. Et pourtant elles étaient modestes et correspondaient aux désirs des cheminots(...) Les œuvres sociales constituent à la SNCF une véritable chasse gardée »*. Le document estime que *« la lutte doit être menée pour que ce compartiment important soit, demain, géré uniquement par les délégués élus des cheminots. »* En 1955, une décision ministérielle sera prise, modifiant à la baisse les prérogatives des CLAS, CRAS et CCAS et diminuera le nombre des CLAS, structures de proximité. En 1956, le congrès estime que rien n'a changé en la matière. *« La direction générale a continuellement cherché à entraver l'action des représentants élus au CCAS ; elle a poursuivi sa tactique d'étouffement des questions sociales, tout d'abord en ne retenant qu'une infime partie des questions posées par nos délégués, refusant ensuite de les discuter en séance et bien entendu de les faire figurer aux procès-verbaux »*. Le congrès critique *« le refus de réunir des commissions spécialisées ou seulement une fois l'an pour donner un avis sur les décisions déjà prises par les dirigeants »*.

Le droit de grève : la Constitution de 1946 l'a reconnu dans son préambule. Celle de 1958 le reprendra mot pour mot. Cependant, à la SNCF comme dans d'autres branches du secteur public, les gouvernements n'auront de cesse, à défaut de pouvoir légiférer, d'agir de diverses manières, en usant et abusant de leurs responsabilités dans le but d'en interdire la pratique. Cette époque verra la profusion de circulaires gouvernementales, préfectorales, administratives, à chaque mouvement, dans le but d'intimider, d'émousser la combativité, de réduire la participation à la grève.

⁶⁹ Il s'agit des "retraites couperets" qui seront supprimées lors de la réforme des retraites de 2007-2008

⁷⁰ Ce décret sera réutilisé à partir de 1987.

Les arguments, déjà à cette époque, évoquaient la continuité du service public. Les ordonnances gaulloises de 1959 portant sur l'organisation de la défense nationale prévoyaient la réquisition possible des personnels. La loi du 31 Juillet 1963, déjà citée plus haut, obligea au dépôt d'un préavis de 5 jours. La plate-forme revendicative de la CGT ne pouvait que s'alourdir avec pareille politique et en dit long sur le climat de l'époque. En 1965, sous le chapitre « droit syndical et droit de grève », on y lit :

- réintégration des représentants CGT au C.A. de la SNCF ;
- annulation de toutes les mesures discriminatoires prises à l'encontre de la CGT ;
- annulation des sanctions prises contre les cheminots pour action, syndicale ou sociale, réintégration et amnistie administrative des révoqués ;
- attribution de pouvoirs réels pour les délégués des Comités Mixtes particulièrement en ce qui

concerne les effectifs, les conditions de travail, l'hygiène et la salubrité, la formation professionnelle, etc.

- extension des droits des délégués à la sécurité et institution d'une commission nationale de sécurité avec la représentation des organisations syndicales ;
- reconnaissance de la section syndicale au niveau de chaque établissement ;
- octroi de temps aux syndiqués pour participation aux assemblées syndicales une fois par mois pendant les heures de service ;
- libre disposition des locaux SNCF pour la tenue des réunions syndicales ;
- attribution de congés supplémentaire avec solde pour participer aux stages d'éducation syndicale. Toutes revendications que nous retrouverons au cœur du conflit de mai-juin 1968.

7-4 Les acquis de la grève de mai-juin 1968 en matière de droit syndical



Manifestation, 13 mai 1968.

La grève de mai et juin 1968 fit l'objet d'un « procès-verbal de négociations entre le gouvernement et les Fédérations de cheminots ». Parmi les nombreuses mesures adoptées, on trouve pour ce qui nous intéresse ici :

Droit syndical : jusqu'à cette date, le droit syndical était reconnu et appliqué à la SNCF par le

protocole du 4 Juin 1948. S'il pouvait être considéré comme un exemple par de nombreuses corporations, il s'agissait d'un protocole sans garantie contractuelle ou statutaire. Ce qui avait permis aux pouvoirs publics et à la SNCF de rompre leurs relations à tous les échelons avec la Fédération CGT en 1950, suite à sa position

prise sur la conduite des trains à agent seul. **Cette rupture s'était accompagnée de la suppression de la rémunération des militants permanents et conduisait au paradoxe suivant : la CGT majoritaire aux élections devait payer ses permanents avec les cotisations syndicales et une fédération ayant moins de 10% des voix avait 21 permanents rémunérés ! Le rétablissement des relations et le paiement des permanents ne fut effectif qu'après la grève de mai-juin 1968.** La Fédération basa ses revendications sur une attribution de moyens, proportionnelle aux résultats

obtenus aux élections professionnelles, ce qui n'était pas du goût des organisations minoritaires ni même de la SNCF qui entendait limiter le volume global de ces moyens en temps. **La compétence de la CMS** en matière de conditions de travail, l'extension des pouvoirs des Comités Mixtes, la reconnaissance du syndicat dans l'entreprise, la protection des délégués syndicaux et leur libre circulation dans l'entreprise. Toutes choses qui amenèrent leur examen en C.M.S. durant le 1er semestre 1969 et firent l'objet d'un nouveau chapitre I du Statut.

7-5 La représentation du personnel jusqu'en 1972

Le système de représentation du personnel découlant du protocole du 1^{er} juillet 1948, et tel qu'il fonctionna jusqu'en 1972, était structuré autour de 2 principales instances électives, les délégués du personnel et les comités mixtes. En règle générale les élections avaient lieu vers la mi-mars, tous les 2 ans de 1949 à 1969, puis tous les 3 ans après la réforme des structures.

Les délégués du personnel :

Ils étaient élus par l'ensemble des agents, auxiliaires et apprentis inclus, dès lors qu'ils avaient atteint l'âge de 18 ans et comptaient au moins 6 mois de service. Les cheminots étaient répartis en 3 collèges : exécution : des échelles 1 à 9, T1 à T4 chez les agents de conduite ; maîtrise : échelles 10 à 14 et cadres des échelles 15 à 19. Ces délégués étaient institués sur 4 degrés de représentation :

- au 1^{er}, auprès du chef d'arrondissement (EX, MT ou VB selon le métier)
- au 2^e degré, auprès du chef de service régional
- au 3^e degré, auprès du directeur de région
- au 4^e degré, auprès du directeur général de la SNCF.

Les agents d'exécution étaient représentés par catégories au 1^{er} degré auprès du chef d'arrondissement, par groupes au 2^e et 3^e degré. Les agents de maîtrise et les cadres étaient représentés par groupes aux 2^e et 3^e degrés. Seuls les délégués au 1^{er} degré et une partie des délégués au 2^e degré étaient élus au suffrage direct. Les délégués aux 2^e et 4^e degré étaient élus par les délégués des degrés inférieurs. Les délégués siégeaient en réunions semestrielles face aux niveaux correspondants de la hiérarchie pour discuter des questions intéressant les agents de leur catégorie ou groupe. En réunion annuelle, les délégués au 1^{er} et 2^e degré examinaient la notation « mérite »

en vue de la Prime de fin d'année et des bonifications d'ancienneté et la notation « aptitude » en vue de l'avancement en grade.

Les Comités Mixtes jusqu'en 1972 :

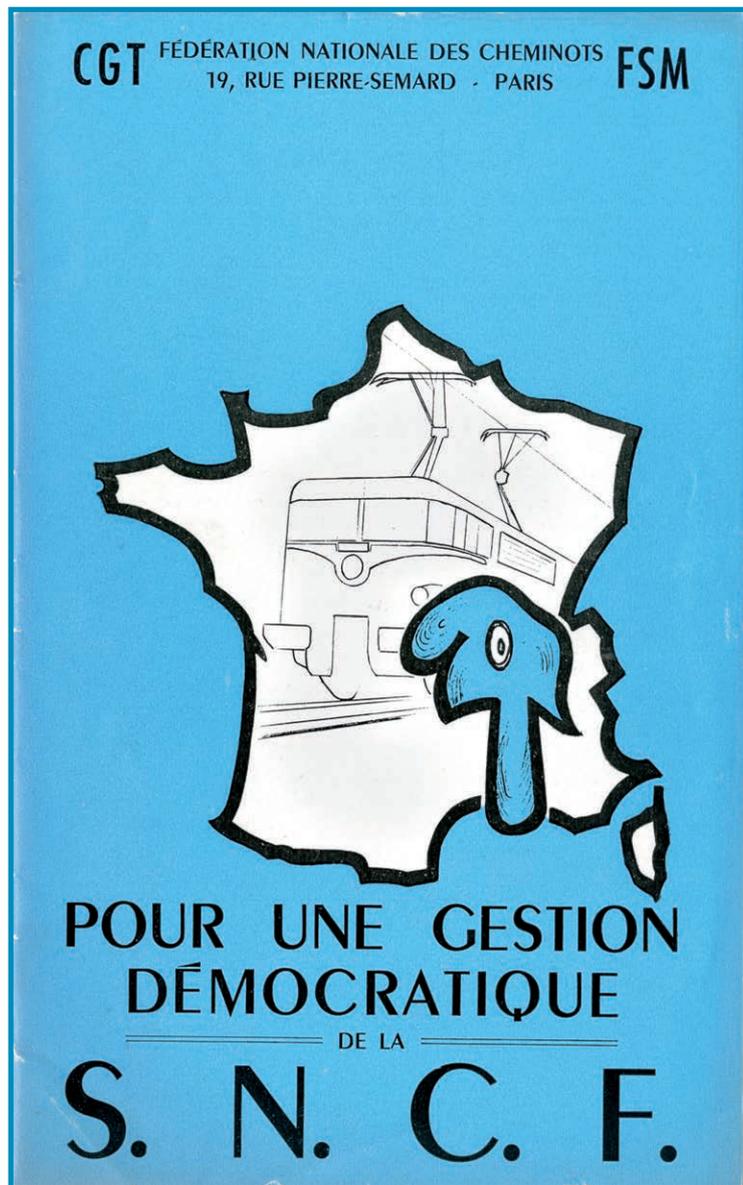
Représentants de la direction, représentants élus du personnel et représentants désignés des organisations syndicales - sauf ceux de la CGT exclus jusqu'en 1968 - se retrouvaient dans plusieurs types de comités :

- les Comités Mixtes d'Etablissement, cumulant les attributions techniques et sociales ;
- Comités Mixtes Professionnels, siégeant auprès des chefs de service régionaux et de certains directeurs centraux (EX, MT et VB) ;
- Comités Régionaux et Comité Central des activités Sociales, siégeant respectivement auprès des Directeurs de région et du Directeur général ;
- Comités locaux des Activités sociales, inégalement présents sur le terrain.

Autres délégations existantes :

- les Délégués du personnel élisaient les représentants dans les Comités du Travail, lesquels examinaient les Tableaux de service, les roulements ainsi que les dérogations à la réglementation du travail.
- les représentants du personnel au conseil de discipline et à la commission de réforme étaient désignés parmi les délégués du personnel.
- dans le domaine de la sécurité, les délégués locaux à la sécurité étaient élus par le personnel d'exécution, chargés des enquêtes sur les accidents du travail et les accidents graves d'exploitation. Ces délégués élisaient des délégués techniques régionaux qui siégeaient auprès des comités mixtes régionaux.
- le personnel était aussi représenté à la Caisse de Prévoyance et à la Caisse des Retraites

7-6 La réforme des régions SNCF en 1971 et 1972 et la représentation du personnel



Fédération CGT des cheminots, Pour une gestion démocratique de la SNCF, 1965, Emcé, Montreuil-sous-Bois. Collection des brochures, 1 D 21.

Rappelons qu'à sa création en 1938, la SNCF avait conservé la structure hiérarchique des anciens réseaux, devenus Régions : Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est. En 1947, il fut créé une Région supplémentaire, la Région Méditerranée. Chacune de ces Régions était dirigée par un Directeur qui supervisait 3 chefs de service (EX, MT et VB). Coiffant les Régions, la Direction Générale était assistée par plusieurs services centraux fonctionnels qui seront transformés plus tard en Directions Centrales : Mouvement, Matériel, Installations Fixes, Personnel, Services Commerciaux, Financiers, Messagerie et Transports Routiers transformé en 1970 en SERNAM. La création de la SNCF contribua ainsi à ren-

forcer la hiérarchie en rajoutant un étage supplémentaire de commandement. Cette structure souffrait à l'évidence sur le terrain du poids du centralisme et du cloisonnement entre établissements opérationnels. Sur le plan organisationnel, la réforme entreprise en 1971 (pour les régions Est, Sud-Est et Méditerranée) et en 1972 pour les autres régions, consista à alléger voire assécher les 5 régions devenues Réseaux, de l'essentiel de leurs compétences, le territoire national étant alors découpé en 25 nouvelles régions. Sans se superposer à l'identique aux régions économiques, elles tendaient à s'en rapprocher. Dans chaque région, 6 divisions fonctionnelles (Transport, Commercial, Equipement, Matériel, Personnel, Contrôle de gestion-Comptabilité) se répartissaient les missions de pilotage et de coordination des établissements placés sous la houlette d'un Directeur régional, assisté d'un adjoint qui lui s'occupait notamment de présider le CRAS. Cette réforme a été perçue de façon critique par la Fédération CGT. Le Rapport du B.F. au congrès de novembre 1970 le précise ainsi :

« La réforme de la SNCF a été décidée par le gouvernement en Octobre 1969. Cette réforme qui tend à assurer une plus large autonomie de gestion de l'entreprise nationale, découle des recommandations du rapport Nora et des orientations préconisées par les autorités du Marché Commun. Le but poursuivi est d'adapter, mieux que par le passé, la gestion de la SNCF aux besoins des monopoles en sacrifiant les activités non rentables pour les capitalistes, bien que nécessaires à la collectivité, en accélérant les transferts de travaux et de chantiers à l'industrie privée, de favoriser une politique tarifaire avantageuse pour les gros usagers, de poursuivre la compression des effectifs. Bien que partisans d'une autonomie de gestion de la SNCF, nous avons refusé d'apporter notre caution à la réforme décidée, en déclarant que seule la responsabilité de l'Etat et de la Direction de l'entreprise était engagée. Effectuées dans un cadre économique et politique caractérisé par la domination du capital financier, de telles réformes sont en effet grosses de dangers pour les cheminots comme pour les petits usagers du rail. » La fédération avait d'ailleurs planché sur le sujet dès 1965, et publié un « **projet de réforme démocratique de la SNCF** » basé sur les notions de service public. La grille des salaires, constituée des fameuses échelles 1 à 19 avec 2 indices, avait vécu, suite aux acquis de la grève de mai-juin 1968. Elle était remplacée en 1972 par une nouvelle, organisée en 9 niveaux de qualification comportant chacun 4 indices de rémuné-

ration (4 niveaux de 3 indices pour les ADC)⁷¹. Les filières-métier avaient elles aussi été profondément modifiées et les grades repositionnés sur cette nouvelle grille.

La réforme des structures de 1972 modifia donc la représentation du personnel.

Les délégués du personnel étaient dorénavant de 4 catégories selon leurs attributions :

- délégués indiciels, élus au suffrage direct, chargés de représenter leurs mandants dans les commissions de notation pour l'avancement en indice et d'intervenir pour toute question d'ordre local et individuel ;
- délégués catégoriels, élus au suffrage direct, siégeant dans les commissions de notation pour l'avancement en grade
- les délégués de groupe, intervenant à un niveau supérieur sur les questions relevant de leurs métiers et en instance d'appel des commissions de notation
- délégués auprès du directeur général (les anciens délégués au 4^e degré). Ainsi, mais cela ne constituait pas en soi une nouveauté, les circonscriptions de notation étaient généralement au niveau de l'établissement pour les agents d'exécution, au niveau de la région pour les maîtrises (indice de rémunération), au niveau du réseau pour les maîtrises et les cadres (avancement en grade). Ceci pour des raisons de volume de population, d'harmonisation dans les déroulements de carrière et de mobilité des personnels. Chaque agent votait donc directement pour ses délégués indiciels, catégoriels et ses représentants au Comité Mixte.

Les Comités Mixtes étaient refondus ainsi :

- des Comités Mixtes Individuels d'Etablissement dans les établissements de plus de 150 agents ;
- des Comités Mixtes collectifs d'Etablissement qui regroupaient entre eux les agents d'établissements à faible effectif comme les Sections Equipement, les personnels des Directions Régionales ou des Directions Centrales ;
- des Comités Mixtes Professionnels dans chaque nouvelle Région (CMPR) pour tous les agents et dans chaque grande Direction fonctionnelle Centrale (CMP-T et C, V, Matériel, Service des Messageries et de Transports Routiers devenu SERNAM en 1970).

⁷¹ Un niveau de qualification supplémentaire E4 (avec 2 indices) a été créé en 1974 et en 1976, une modification de la charnière E/M porta ce niveau à 4 indices. Pour les ADC, en juillet 1976 il y a eu création d'une qualification supplémentaire : le niveau T5 avec 3 indices). Enfin le niveau 5 fut créé, accessible dans toutes les filières, par examen professionnel. Ce qui porta à 10 niveaux de qualification.

La représentation du personnel dans les Comités Régionaux des Activités Sociales (CRAS) et au CCAS découlait des voix obtenues aux élections des comités mixtes. Il en était de même dans la représentation dans les CMP régionaux et fonctionnels ainsi que dans les Comités du Travail du personnel sédentaire et du personnel roulant (ADCetASCT), situés au niveau de chaque Région.

C'est cette situation qui sera amenée à être profondément bouleversée à partir de 1983, lorsque à l'ancienne SNCF héritée des décrets de 1937, arrivée au terme de son existence, il lui sera substitué en guise de nouveau départ, par la LOTI, **l'Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) SNCF**.

**Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982
d'orientation des transports intérieurs**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,
L'Assemblée nationale a adopté,
Le Conseil constitutionnel a déclaré conforme à la Constitution,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE 1er

**Dispositions générales applicables
au différents modes de transport**

CHAPITRE 1er

*Du droit au transport et des principes généraux
applicables aux transports intérieurs*

Art. 1er. (Modifié par loi n° 99-533 du 25 juin 1999, article 39) - Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

Ces besoins sont satisfaits, dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre, par la mise en oeuvre des dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Art. 2. - La mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite.

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

7

Loi d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI », 30 décembre 1982

Bibliographie et sources utilisées

- François Caron Histoire des chemins de fer en France Fayard 2005
- Joseph Jacquet (CGT) Les cheminots dans l'histoire sociale de la France Editions Sociales 1967
- Elie Fruit Les syndicats dans les chemins de fer en France (1890-1910) Les Editions Ouvrières 1976
- Cheminots et militants – Collection Jean Maitron Les Editions de l'Atelier 2003
- Guy Chaumel Histoire des cheminots et de leurs syndicats Librairie Marcel Rivière 1948
- Pierre Semard Histoire de la Fédération CGT des cheminots 1934 +1939 (brochure rééditée par les Cahiers de l'IHS n° 17 du 3^e trimestre 2002)
- Maurice Cohen Le Droit des Comités d'entreprise
- Jean Gacon Batailles du Rail Messidor 1986
- AHICF Revue d'histoire des chemins de fer : La CMS de la SNCF 1951-1968
- IHS Fédération CGT Cheminots : archives de la Fédération CGT
- La Tribune de la Voie ferrée –publication du syndicat national
- La Tribune des cheminots –publication de la Fédération CGT des cheminots
- Le Courier du Cheminot –publication interne de la Fédération CGT des cheminots
- Comptes-rendus de plusieurs congrès de la Fédération CGT des cheminots : 1920- 1938 – 1945 – 1947 – 1949 – 1953 – 1956 – 1965 - 1970
- IHS Fédération CGT Cheminots (ouvrage) : Les cheminots on s'en fait toute une histoire 1823-1918, édité en 2009
- IHS Fédération CGT des cheminots : les Cahiers (revue trimestrielle)
- Serge Wolikow : Pierre Semard – Editions le Cherche Midi 2007



« LE GRAND BABIN »

Vous avez été plusieurs à nous dire combien vous aviez apprécié le contenu de notre cahier précédent, consacré essentiellement à deux militants, Suzanne Bureau et André Babin, qui ont marqué leur époque, leur entourage, leur organisation syndicale Cgt et leur corporation.

André a pu tenir entre ses doigts la publication de son parcours tout juste sortie de l'imprimerie, le temps de dire au revoir à ses camarades, à sa famille. Il s'en est allé.

A tous ses proches, nous adressons nos sincères et fraternelles condoléances.

Morceaux choisis

« En 1878, Jean-Pierre Bloyé fut nommé contrôleur de route à la gare des voyageurs de Saint-Nazaire : il fut cet homme qui part de jour et de nuit avec son sac et ses nourritures et qui réveille les voyageurs endormis dans l'odeur noire de leurs wagons. Saint-Nazaire n'est pas loin de Pontchâteau : Antoine revenait passer son adolescence dans le pays où il était né. Au collège de la ville, où sa bourse avait été transférée, il eut des camarades promis à des destinées plus brillantes que la sienne, des destinées qu'il suivit plus tard sur le bulletin de l'association des Anciens Élèves, sur les journaux : il y avait parmi eux Aristide Briand, le fils du cafetier, et Antoine se dit longtemps qu'il pourrait avoir recours à lui, lui demander des services : il ne le fit jamais, c'était simplement un de ses appuis presque magiques que les hommes obscurs gardent en réserve...

(...) Au moment où Antoine Bloyé naît sur la bordure de sa Brière pacifique qui somnole, il y a en France cent cinquante mille usines de toutes les puissances ; quinze cent mille ouvriers de fabrique, cinq cent mille chevaux-vapeur sont mis au service de l'industrie : il faut des hommes habiles à manier ces masses de manœuvre, des maréchaux des logis capables de faire travailler cette cavalerie abstraite. Les conseils d'administration réclament des cadres

(...) Antoine Bloyé entra à la Compagnie d'Orléans : tout son passé, toute son histoire l'inclinaient vers les belles courbes des voies ferrées. (...) Ajusteur au dépôt de Tours, il fit connaissance avec les rotondes noires aux verrières fumeuses et rompues, les ateliers de chaudronnerie où s'allongent les carcasses des locomotives, les marchands de vin-restaurants et les premières filles de sa vie

(...) Au bout de son congé (le service militaire-NDLR), Antoine regagna l'Orléans ; au dépôt de Paris, il fut élève machiniste, puis machiniste. Cette vie dura... Le dépôt des gares d'Austerlitz et Orléans-Ceinture formaient un petit monde turbulent au sein du XIIIème arrondissement. L'arrondissement même était une ville parmi les villes de Paris

(...) Antoine pensait alors avec beaucoup de netteté à la misère de son quartier, aux regards pourchassés des femmes, à la douleur des maisons noires de la rue Jeanne-d'Arc où des cabinets débordaient, étiraient de marche en marche d'escalier un perpétuel courant de puanteur. Il y avait en lui une colère sans éclats, une de ces colères qui font partie des battements du cœur ; Antoine unissait les pavés du XIII^e et les mesures de Saint-Nazaire où les métallurgistes vivaient : c'était une colère qui était là, contre les choses qu'on ne peut pas accepter, elle l'habiterait peut-être toute sa vie ».

Extraits de « Antoine Bloyé » roman de Paul Nizan – Éditions Bernard Grasset ; Les Cahiers Rouges

