

L'histoire de la société cheminote du point de vue du témoin

An eyewitness history of the railway workers' community

Michel Gorand



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/972>

DOI : 10.4000/rhcf.972

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2008

Pagination : 229-233

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Michel Gorand, « L'histoire de la société cheminote du point de vue du témoin », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 39 | 2008, mis en ligne le 01 juin 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/972> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.972>

L'histoire de la société cheminote du point de vue du témoin



histoire de la société cheminote du point de vue du témoin me paraît un exercice difficile dans le temps qui m'est imparti. Le professeur Caron, Christian Chevandier et Georges Ribeill ont écrit des volumes sur les cheminots. Je vais donc essayer d'apporter un témoignage qui sera succinct, empirique et plutôt centré sur les métiers et sur les mobilités car il y a encore des recherches à poursuivre sur ces points.

Je suis entré à la SNCF en 1952 comme élève exploitation. J'avais 15 ans, la SNCF aussi.

La baisse constante du nombre de cheminots

En 1952, nous étions 415 000 cheminots, c'est-à-dire déjà 100 000 de moins qu'en 1938, année qui avait bénéficié de l'application des 40 heures décidées par le Front populaire et du recrutement massif qui s'en était suivi dans les chemins de fer.

Le nombre de cheminots baissera sans cesse, à une exception près et j'y reviendrai, pour atteindre 160 000 aujourd'hui en 2007. Depuis l'origine de la SNCF, les gains de productivité et la réduction des emplois ont marqué cette société cheminote, entraînant bien sûr évolution ou disparition de métiers mais aussi conflits sociaux nombreux et importants.

Chacun sait que les années qui ont suivi la Libération étaient une phase de reconstruction mais aussi d'évolution technique importante notamment grâce au développement de l'électrification des lignes (4 000 km en 1950 et 10 000 km au début des années 1980). Les efforts des cheminots ont alors été importants, de nombreux métiers ont évolué, d'autres ont été créés dans tous les services. Dans cette période du début des années 1950, les attaques contre le chemin de fer ont fleuri, je pense au rapport Pellenc, et aussi contre la société cheminote, je pense au décret Laniel sur les retraites qui entraîna le conflit long d'août 1953. La première rencontre de la commission « Histoire sociale des transports par fer » de l'AHICF de juin 1998 a traité des conflits sociaux et la *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 19 en a rendu compte. Je n'insiste donc pas.

À cette époque j'étais élève à Gerzat, petite gare voisine de Clermont-Ferrand, et le chef d'arrondissement de l'Exploitation s'appelait M. Beynet. Il devint directeur du Personnel de la SNCF et, 25 ans plus tard, dans le numéro d'août 1978 de la *Revue générale des chemins de fer*, il expliquera la politique de recrutement du personnel de la SNCF dans une période où les effectifs sont passés de 402 000, à la fin de 1953, à 261 000, à la fin de 1978. Les éléments existent sans doute pour mesurer dans la même période les conséquences sur l'évolution des métiers et sur les mobilités. Pour la politique de recrutement de 1978 à 2000, je pense qu'il convient d'envisager de nouveaux contacts avec les acteurs de cette période.

Si je parle de Gerzat, c'est pour faire une digression et souligner que dans les années 1950 un arrondissement comme celui de Clermont-Ferrand avait besoin d'un effectif dans les gares plus important l'été à cause de la desserte des stations thermales. En conséquence, il était proposé aux jeunes agents de se porter volontaires en dehors de cette période pour fournir des renforts à d'autres arrondissements : Modane, par exemple, recevait des renforts. Sera-t-il possible d'intégrer ce type de mobilités périodiques dans les recherches à venir ? Je ne suis pas certain qu'il en reste des traces.

Je voudrais aussi souligner que 1953 fut la dernière année où les élèves de l'Exploitation étaient rassemblés pour leur formation au niveau de l'ensemble de la région (les régions Sud-Est et Méditerranée n'en faisant qu'une de ce point de vue). Après cette date, la formation professionnelle des élèves exploitation se réalisa au niveau de chaque arrondissement. La dernière promotion régionale du Sud-Est – Méditerranée s'appelait la promotion « Mistral » et, pour la petite histoire, elle se réunit annuellement depuis 1989, c'est-à-dire depuis les premiers départs à la retraite de ces ex-élèves de 1952. Je ne saurais dire si des initiatives comparables existent chez les retraités mais je sais que des comités d'établissements des régions (aujourd'hui 23) organisent des activités en direction des retraités. Il est vrai qu'il y a eu peu de recherches sur les retraités.

Évolutions sociales d'après 1968

Pour abrégé mon propos, je passe volontiers du grand conflit de 1953 à celui de 1968 parce que ce dernier a ouvert, selon moi, une nouvelle évolution de la société cheminote et je vais insister sur quatre points.

1- Tout d'abord, et c'est sans doute l'évolution la plus conséquente, c'est après le conflit, en juillet 1968, qu'aboutit la signature de l'accord cadre de modernisation, en discussion depuis le début de l'année 1968. L'objectif de cet accord, signé par toutes les organisations syndicales, est de protéger les cheminots contre les conséquences sociales de la modernisation, par exemple la suppression de services entiers, la réduction massive de gardes-barrières, ou encore le transfert de services parisiens en province. On pourrait presque dire qu'il faut vingt ans à la SNCF pour reconnaître les conséquences sociales de la modernisation, mais on peut aussi souligner qu'un tel accord est demeuré valable pendant plus de vingt ans, moyennant quelques réactualisations périodiques des indemnités qu'il prévoyait. Gageons que l'observation et l'étude des applications de cet accord permettra d'en apprendre beaucoup sur les mobilités des cheminots, voire sur les évolutions ou disparitions de métiers.

2- C'est également le constat des négociations de juin 1968, article 14, qui prévoit des réunions tripartites ministère des Transports - direction de la SNCF - syndicats pour, je cite, « consulter sur la politique des transports poursuivie par le Gouvernement et débattre des moyens d'assurer l'avenir à long terme de la Société Nationale » ; il en sera bien ainsi à partir du projet de contrat programme 1969-1973 dont l'objectif essentiel est le retour à l'équilibre financier (je rappelle au passage que ce dossier est longuement traité dans

la *Revue d'histoire des chemins de fer hors série* n° 4 de l'AHICF parue en février 1996). Lors de la préparation de ce contrat État-SNCF, les fédérations syndicales représentant l'ensemble des cheminots déclarent en commun le 11 février 1969, je cite, « qu'elles ne peuvent être d'accord avec l'orientation libérale dans laquelle s'inscrit cette réforme de la SNCF... », opinion qui sera réitérée régulièrement, ce désaccord entraînant des conflits sociaux périodiques et unitaires lors de la préparation des contrats État-SNCF ; je pense notamment à la grève du 7 mars 1979, suivie par plus de 61 % des cheminots. Pourquoi de telles réactions de la société cheminote contre les orientations libérales ? Parce qu'à chaque fois il y a, de fait, réduction d'activités et plus ou moins de suppression de cheminots, de gares, de kilomètres de lignes et aussi qu'il y a forcément des conséquences sur l'évolution des métiers et sur la mobilité.

3- La réforme de la SNCF et sa régionalisation plus de trente ans après la création de la SNCF. C'est en effet une réforme importante de la structure professionnelle de terrain puisque ce niveau régional nouveau entraîne la suppression des arrondissements EX (exploitation) – VB (voie et bâtiments) – MT (matériel et traction) puis la disparition progressive de ce qui est appelé le Réseau, espace hérité des anciennes compagnies PLM, PO, Nord, etc. Cette réforme va entraîner une réorganisation, que je qualifie d'importante, de la société cheminote, de sa représentation syndicale, qui mériterait, j'en suis convaincu, d'être analysée quarante ans plus tard, et pas seulement sous l'angle de la mobilité des cheminots.

4- La réforme du système de rémunération prévue dans l'art. 2 du constat de juin 1968 sera négociée jusqu'à 1970. La fin des discussions en juillet 1970 ne rencontrera pas l'accord de tous les syndicats mais surtout cette réforme entraînera dans les années suivantes, notamment en 1972-1976, de nombreuses actions pour la « requalification » de certains grades et métiers. Mais en 1970 la mutation sociale la plus importante est sans doute la nouvelle formule adoptée pour cadrer et prévoir les augmentations de salaires et pensions de la société cheminote : la présence de M. Delors au cabinet du Premier ministre expliquant cela. À partir de cette période, il y a discussion entre direction et syndicats pour l'augmentation des salaires et pensions mais aussi pour l'évolution du temps de travail. Un accord est éventuellement signé ou non. Il est signé par tous les syndicats en décembre 1970 pour l'année 1971, accord qui officialise le retour aux 42 heures hebdomadaires, et il est signé à nouveau par tous les syndicats en décembre 1981, ce dernier officialisant les 39 heures et la création de plus de 4 000 emplois, ce qui est un cas unique dans l'histoire de la

SNCF, habituée à la baisse des effectifs. Mais cet accord et la mise en place des comités d'établissement vont entraîner quelques temps plus tard la création au Sénat d'une commission de contrôle de la gestion SNCF qui souligne dans son rapport du 21 mai 1985 « le coût des mesures sociales » et demande entre autres le respect d'un impératif qui est, je cite, « la poursuite du mouvement de compression des effectifs » ; cette tendance était de nouveau à l'ordre du jour depuis 1983, le nombre de cheminots passant de 248 000 en 1984 à 175 000 en 2000.

Je termine mon témoignage avec le TGV. En effet, après quelques années de responsabilités syndicales, j'ai passé mes cinq dernières années de cheminot actif au Service de la gestion commerciale du TGV Sud-Est qui comprenait une centaine de rames. (Je fais une digression sur un point d'actualité : en 1992, j'ai presque 40 ans de service à la SNCF mais seulement 37 années prises en compte pour la retraite car les années d'élève avant 18 ans ne comptent pas pour une retraite de cheminot.)

L'arrivée du TGV à la SNCF dans les années 1980 a également entraîné une évolution de nombreux métiers, ainsi qu'un développement important du trafic. En 2000, vingt ans après sa mise en service il y avait déjà 350 rames TGV et quelle progression en voyageurs ! Mesurée en milliards de voyageurs-kilomètres qui est la mesure de référence au chemin de fer, on est ainsi passé de 22 milliards de VK en 1938 à 70 milliards en 2000 dont 35 milliards en TGV. Les gains de productivité sont immenses ! Avec le TGV, c'est une nouvelle SNCF...

