

Thèse de doctorat présentée par
Julie Maurice

sous la co-direction de
M. Pascal Griset

professeur

et de

M^{me} Christine Nougaret

professeur

LE CHARBON ET L'ESCARBILLE : GENÈSE ET HISTOIRE DU STATUT DU PERSONNEL CHEMINOT, DE LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^E SIÈCLE À LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

TOME PREMIER

Jury

Mme Agnès D'Angio-Barros, directrice des archives, SNCF

M. le Pr. Christophe Bouneau, professeur, Université
Bordeaux-Montaigne

M. le Pr. Christian Chevandier, professeur, Université
Le Havre Normandie

M. le Pr. Andrea Giuntini, professeur, Université de Modane

M. le Pr. Pascal Griset, professeur, Sorbonne Université

Mme le Pr. Christine Nougaret, professeur, École nationale
des chartes

« Les chemins de fer sont dans le corps social
comme les veines et les artères,
comme les nerfs et les muscles,
qui font circuler le sang et la vie »
(extrait d'une lettre ouverte rédigée par l'abbé Jules Lemire,
à la suite de son vote en commission du travail
défavorable à l'interdiction du droit de grève pour les cheminots,
citée dans « Les cheminots et le droit de grève »,
La Gazette d'Armentières, 14 juin 1911)

« La goutte d'eau qui tombe du rocher [...] est un syndiqué,
cette goutte d'eau va dans le ruisseau qui est un réseau du syndicat,
le ruisseau dans le fleuve c'est le syndicat lui-même
qui se jette dans la mer et devient la Fédération ;
les vagues, les revendications ;
les rochers, les compagnies ;
les vagues peu à peu entament les rochers
puis un jour une tempête s'élève et le rocher s'écroule »
(discours prononcé par Eugène Guérard lors d'une réunion
du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer
organisée à la Bourse du Travail le 10 octobre 1903)

« L'histoire du groupement des employés de chemins de fer en association de lutte
serait à faire ; peut-être la tenterons-nous un jour ;
elle surprendrait bien des camarades et saperait bien des légendes... »
(« Prades », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} février 1900, p. 1)

À la mémoire du meilleur des pères, Jean-Pierre.

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont, en premier lieu, à Pascal Griset et à Christine Nougaret, pour avoir accepté de diriger ce travail de recherche. Je leur suis infiniment reconnaissante pour leur encadrement, leurs conseils avisés, ainsi que leurs relectures patientes et minutieuses, sans lesquels l'aboutissement de cette thèse n'aurait été possible.

Je souhaite également exprimer ma profonde gratitude à Agnès D'Angio-Barros, Christophe Bouneau, Christian Chevandier et Andrea Giuntini, qui m'ont fait l'honneur d'accepter de faire partie du jury devant lequel je défends ce travail.

Cette CIFRE n'aurait pu voir le jour sans le soutien de nombreuses personnes, équipes et institutions.

Je souhaite remercier Henri Zuber, conservateur général du patrimoine et ancien responsable du Service Archives et Documentation (SARDO) de SNCF, pour avoir, le premier, émis l'idée d'une CIFRE en histoire à la SNCF, et avoir monté ce projet. Le soutien de Pierre Messulam, ancien directeur de la Stratégie, de l'innovation, de la recherche et de la régulation de SNCF, a également été déterminant pour le faire aboutir.

Alors qu'aucun financement doctoral de ce genre n'avait encore jamais vu le jour à l'École nationale des chartes, l'équipe pédagogique a encouragé cette initiative. Je remercie particulièrement Christine Nougaret, Jérôme Belmon, ancien directeur des études, et Florence Clavaud, responsable pédagogique du Master « Technologies numériques appliquées à l'histoire », qui m'ont fait confiance, ainsi que les membres du centre Jean-Mabillon.

Ma sincère reconnaissance va à Agnès D'Angio-Barros, actuelle responsable du SARDO, qui, si elle n'a pas initié cette CIFRE, l'a soutenue pendant toute sa durée. Je la remercie pour sa confiance, la liberté qu'elle m'a accordée dans la gestion de mon temps, ainsi que ses encouragements, conseils et relectures. Je ne peux qu'avoir une pensée pour mes anciens collègues du SARDO, de Saint-Denis à Béziers, en passant par Villeneuve-Prairie. Je me permets de mentionner plus spécialement les experts-archives, ainsi que Camille Sansoit, Ludovic Guiral et l'équipe du Centre national des archives historiques de la SNCF, au Mans, qui m'ont accueillie, toujours dans des conditions optimales et très chaleureusement, des semaines entières et m'ont permis de dépouiller un nombre élevé de boîtes : qu'ils en soient grandement remerciés. Ma gratitude va, de manière plus générale, à SNCF pour m'avoir permis de mener ce travail dans de bonnes conditions grâce à son soutien matériel et financier, et plus particulièrement à l'équipe d'Innovation & Recherche pour le montage de la

CIFRE, l'accompagnement tout au long de ces trois années, et aux thésards de toutes disciplines, avec qui j'ai échangé avec plaisir lors du séminaire et des journées doctorales.

Ma reconnaissance va également au personnel des structures que j'ai fréquentées et où j'ai toujours été bien accueillie : les Archives nationales, les Archives nationales du monde du travail, les archives CFDT, le CEDIAS-Musée social. Je souhaite mentionner spécialement l'équipe de Rails & histoire et Marie-Noëlle Polino, son ancienne secrétaire générale, ainsi que Marie-Suzanne Vergeade, qui gère le fonds cheminot au Comité central du groupe public ferroviaire (CCGPF), et Caroline Chalier, archiviste à l'IHS-CGT des cheminots. Les échanges que j'ai pu avoir avec chacune d'elles ont été riches.

Je remercie les membres de Ferinter, réseau pluridisciplinaire actif dans les *railway studies*, dont les réflexions et les manifestations ont nourri ces travaux, et qui ont accompagné mes pas de jeune chercheuse. Je suis également reconnaissante envers ceux qui m'ont donné la possibilité de participer à des manifestations ou à des projets éditoriaux : Léonard Laborie, Laurence Prod'homme, Eric Lafon et Caroline Chalier.

Le temps long de cette thèse a été aussi celui du début d'une nouvelle vie professionnelle en avril 2017, en tant que gestionnaire de l'information numérique aux Archives municipales et communautaires d'Amiens. Je remercie mes collègues pour l'intérêt qu'ils ont porté à mes recherches et leurs encouragements à l'approche de la fin de la rédaction.

D'un point de vue plus personnel, ce travail n'aurait jamais vu le jour sans le soutien de mes proches : famille et belle-famille, amis. Même s'ils l'ont peut-être ignoré, leur présence et leur soutien ont été une bouffée d'air frais lorsque le travail se faisait pesant.

Je remercie mes amis pour leur patience et surtout de ne m'avoir jamais tenu rigueur de mon manque de disponibilité durant les (longues) années de rédaction : Baptiste, Simon, Maxime, Julienne, Julien, Claire, Mathieu, Mélissa, Mathieu, Loïc, Gaël, Florence, Aurore, Marie, Anne-Sophie, Aurélien, Nicolas, Stephan, Pauline, Fabinou, Romain, Jérôme, Hélène, Alexandre B., les Warriors. Pensée spéciale pour Alexandre L.

Les derniers, mais non les moindres... Mon éternelle reconnaissance va à ceux qui m'ont soutenue de la meilleure des façons, chacun à sa manière. Ils ont toujours plus cru en moi que je n'en suis capable et m'ont remotivée à chaque baisse de régime. Cette thèse est également la leur. Mille mercis à mes parents pour m'avoir laissé faire mes propres choix, et spécialement à ma relectrice en chef, ma mère. Merci aussi à Fabrice pour nous avoir accompagnés dans cette aventure. À Vincent, le meilleur des petits frères : outre ses services gracieux de juriste en droit social qui m'ont été très utiles pour un tel sujet, il est celui qui a le plus œuvré à ce

que je termine cette thèse. Je lui suis redevable plus qu'à quiconque. Et enfin à mon partenaire, Ambroise, qui ne s'est jamais départi de son calme alors que cette thèse a mis sa patience à l'épreuve durant ces années : merci d'avoir été à mes côtés, vivement la suite.

ABRÉVIATIONS

Les abréviations sont classées par ordre alphabétique.

ADD – Archives départementales de la Dordogne
AHICF – Association pour l’histoire des chemins de fer
AN – Archives nationales
ANMT – Archives nationales du monde du travail
ANRT – Association nationale de la recherche et de la technologie
BIT – Bureau international du travail
CFDT – Confédération française démocratique du travail
CFTC – Confédération française des travailleurs chrétiens
CGPF – Confédération générale de la production française ; puis Confédération générale du patronat français (à partir du 4 août 1936)
CGT – Confédération générale du travail
CGTU – Confédération générale du travail unitaire
CIFRE – Convention industrielle de formation par la recherche
CIPF – Confédération de l’Intelligence et de la production française
CIT – Conférence internationale du travail
CMC – Classe moyenne des cheminots
CMS – Commission mixte du statut
CNAH – Centre national des archives historiques de la SNCF
CNE – Conseil National Économique
CNR – Conseil national de la résistance
CRV – Caisse de Retraites pour la Vieillesse
CSPF – Confédération des syndicats professionnels français
EPIC – Établissement public à caractère industriel et commercial
FGTE – Fédération générale des Transports et de l’Équipement
FSPCF – Fédération des syndicats professionnels des chemins de fer
GPF – Groupe public ferroviaire
GPRF – Gouvernement provisoire de la République française
IHS-CGT des cheminots – Institut d'histoire sociale de la Fédération CGT des cheminots
OIT – Organisation internationale du travail

PCF – Parti communiste français
PLM – [Compagnie des chemins de fer de] Paris à Lyon et à la Méditerranée
PO – [Compagnie des chemins de fer de] Paris-Orléans
PSF – Parti Social Français
RFF – Réseau Ferré de France
RGCF – *Revue générale des chemins de fer*
RHCF – *Revue d'histoire des chemins de fer*
SARDO – Service Archives & Documentation (de la SNCF)
SFIC – Section française de l'Internationale communiste
SFIO – Section française de l'Internationale ouvrière
SNCF – Société nationale des chemins de fer français
SPCF – Syndicat professionnel des cheminots de France
SPID – Syndicat du personnel d'inspection et de direction
SUD – Solidaires, unitaires, démocratiques (Union syndicale Solidaires)
UIMM – Union des industries métallurgiques et minières
UNDP – Union nationale de défense professionnelle des cheminots
UNSA – Union nationale des syndicats autonomes

SOMMAIRE

Remerciements	5
Abréviations.....	8
Sommaire.....	10
Introduction générale.....	11
Prolégomènes. Les premiers temps du chemin de fer	43
PREMIÈRE PARTIE. CONSTRUCTION DU RAPPORT DE FORCE (MILIEU DU XIX ^E S.-1918).....	48
Sous-partie I. La mainmise des compagnies sur les conditions d'emploi, de travail et de retraite de leurs agents (milieu du XIX ^e s.-années 1890).....	49
Sous-partie II. Des faveurs aux droits : premières confrontations, premiers résultats (années 1890-années 1910)	177
Sous-partie III. Le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État : vers une première codification (début du XX ^e s.-1918)	355
SECONDE PARTIE. D'UN CONFLIT MONDIAL À L'AUTRE : L'UNIFICATION ACHEVÉE ET EXPÉRIMENTÉE.....	491
Sous-partie I. Le statut commun du personnel de 1920 : la naissance des relations collectives entre les réseaux d'intérêt général et leur personnel (1919-première moitié de la décennie 1930).....	492
Sous-partie II. À l'épreuve du temps : d'un statut commun insatisfaisant à une convention collective (années 1920-1937).....	606
Sous-partie III. Création de la SNCF et lutte contre la régression sociale (1937-1939)	724
Épilogue. Seconde Guerre mondiale et après-guerre	869
Conclusion générale	879
Index des noms cités.....	891
Index chronologique des textes cités.....	903
Table des matières du tome premier	912

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Un travail de recherche au regard d'une actualité sociale brûlante

« Comme la plupart des salariés en France, ils travaillent 35 heures par semaine, mais ils ont 60 jours de congé ou de RTT par an et partent à la retraite à 55 ans en moyenne » : c'est ainsi que sont présentées les dispositions relatives au « statut bien particulier » des agents SNCF, lors de l'édition du journal télévisé de TF1 de 13 heures, présentée par le journaliste Jean-Pierre Pernaut, le 8 mars 2016.



Illustration n°1 – Capture d'écran du JT de TF1 de 13 heures du 8 mars 2016.

Ce récapitulatif des prétendues conditions de travail des agents est réalisé à l'occasion du préavis national de grève déposé par les quatre organisations syndicales les plus représentatives (CGT, UNSA ferroviaire, SUD-Rail et CFDT) pour la journée du lendemain¹. Ce reportage a suscité une certaine agitation chez les cheminots, qui ne disposent en réalité pas d'un tel nombre de jours de congés. Ils s'en émeuvent auprès de la chaîne et déclenchent une pétition². La médiatrice de l'information leur répond le lendemain sur la page Facebook de TF1 :

¹ Disponible en ligne : <<http://www.wat.tv/embedframe/633234chuPP3r12971062>> [consulté le 8 décembre 2016].

² Disponible en ligne : <https://www.change.org/p/jean-pierre-pernaut-doit-faire-des-excuses-publiques-aux-cheminots?recruiter=false&utm_source=share_petition&utm_medium=copylink> [consulté le 8 décembre 2016]. Elle a recueilli, à sa fermeture le 11 mars 2016, 77 228 signatures.

« Toutes les informations diffusées sont pourtant exactes. Elles avaient, bien sûr, été vérifiées par le journaliste chargé de ce reportage, et, elles sont confirmées par la SNCF notamment en ce qui concerne les congés et les RTT, le total de 60 jours annoncé à l'antenne correspond à la réalité. Ce chiffre n'a cependant pas été détaillé comme il aurait, peut-être, dû l'être. 60 jours, c'est-à-dire, en moyenne, 28 jours de congés, 10 de jours fériés et 22 de RTT. Votre "colère" méritait d'être entendue mais elle ne se justifiait pas »³.

L'opérateur ferroviaire historique réagit par un communiqué de presse, dans lequel il fait le point sur la répartition des repos, jours fériés et congés⁴. Le 10 mars, Jean-Pierre Pernaut, après avoir confirmé à l'antenne le chiffre de 60 la veille⁵, revient finalement sur ses comptes et fait un *mea culpa* lapidaire, reconnaissant que l'octroi de jours fériés et de RTT n'est pas propre aux agents de la SNCF, qui bénéficient dès lors de 28 véritables congés annuels⁶. Il omet en outre de préciser que le nombre de 22 RTT ne concerne que les roulants et qu'il s'agit d'un nombre qui peut varier de 10 à 28⁷. Ce même 8 mars à l'occasion d'une interview du secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots Gilbert Garrel, la chaîne d'informations en continu BFM TV annonce, quant à elle, « près de 164 jours de congés »⁸ !

Ce quasi bras-de-fer entre la rédaction de la chaîne et les agents SNCF ainsi que les multiples informations contradictoires sont symptomatiques de la mythologie, voire des fantasmes, qui entourent le statut des cheminots et confinent parfois au ridicule. Le mythe d'une prime de charbon, qui serait toujours octroyée, a, par exemple, la vie dure. Pourtant celle-ci est supprimée en 1961.

³ Disponible en ligne : <<https://www.facebook.com/TF1leJT/posts/243142166025768>> [consulté le 8 décembre 2016].

⁴ « 60 congés pour les cheminots ? », 8 mars 2016 ; disponible en ligne : <<https://www.sncf.com/sncv1/fr/content/brevepressereponse-conges-cheminots09032016>> [consulté le 24 août 2018].

⁵ Cédric Mathiot, « Face à la colère des cheminots, Pernaut rétropédale », 10 mars 2016 ; disponible en ligne : <http://www.liberation.fr/desintox/2016/03/10/face-a-la-colere-des-cheminots-pernaut-retropedale_1438771> [consulté le 8 décembre 2016].

⁶ Disponible en ligne : <<http://www.wat.tv/embedframe/764978chuPP3r12971615>> [consulté le 8 décembre 2016].

⁷ Les agents des sièges des directions centrales et régionales bénéficient de 10 RTT, les agents en établissements de 18 et ceux de nuit ou en 3x8 de 28.

⁸ Disponible en ligne : <<http://www.bfmtv.com/mediaplayer/video/sncf-quand-il-ne-peut-pas-y-avoir-de-negociations-la-greve-est-la-voie-de-recours-des-cheminots-pour-se-faire-entendre-gilbert-garrel-771564.html#>>> [consulté le 8 décembre 2016].



Certains mythes ont la vie dure !

*Illustration n°2 – Illustration de la mythologie qui entoure le statut des cheminots, par Nâwak, publiée le 25 février 2018
(source : <<https://nawak-illustrations.fr/2018/02/25/les-cheminots-et-la-prime-de-charbon/>>)*

Des rumeurs d'une prime pour absence de prime circulent également. Cette mythification des conditions de travail des agents s'explique par une réelle ignorance de l'histoire du statut des agents SNCF.

Tout le temps qu'a duré cette recherche, d'octobre 2013 à l'automne 2018, de tels exemples pourraient être multipliés, d'autant qu'il a été traversé de nombreuses périodes de tensions sociales au sein de la SNCF.

Ce travail de recherche a vu le jour à l'issue d'un parcours universitaire mêlant recherche en histoire et formation professionnelle en archivistique, spécialisée dans le domaine du numérique. En 2012 et 2013, deux stages au sein du Service ARchives et DOcumentation (SARDO) de la SNCF, dans le cadre du master « Technologies numériques appliquées à l'histoire » suivi à l'École nationale des chartes, sont l'occasion d'une familiarisation avec les archives de cette entreprise. Alors que je suis chargée de classer des textes réglementaires de l'entreprise, l'idée d'une Convention industrielle de formation par la recherche (CIFRE)⁹ voit

⁹ Dans le cadre d'une CIFRE, une entreprise qui emploie un doctorant pour réaliser un travail de recherche, en collaboration avec un laboratoire, reçoit une subvention de l'Association nationale de la recherche et de la technologie (ANRT). En plus de son directeur de thèse universitaire, le doctorant est encadré par un responsable scientifique en

le jour, portée par Henri Zuber, responsable du SARDO, et Pierre Messulam, alors directeur de la Stratégie de l'Innovation et de la Recherche, et de la Régulation. Plusieurs axes de recherche m'ont été proposés par la SNCF ; l'accord s'est fait rapidement sur le sujet de l'histoire du statut du personnel de l'entreprise.

Cette CIFRE a pris la forme d'un contrat à durée déterminée de trois ans à la SNCF, qui a couru du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2017. Rattachée au SARDO, j'ai poursuivi une activité d'archiviste, bien que l'essentiel de mon temps ait été consacré à mon travail de recherche. J'ai ainsi pu bénéficier de conditions de travail confortables, notamment des avantages attachés à la condition cheminote (facilités de circulation).

Le contexte de ce travail de recherche est essentiel pour en comprendre le sens. À la suite de pressions européennes et gouvernementales françaises en 2003, le marché du fret ferroviaire est ouvert à la concurrence en juin 2005. Deux ans plus tard, la négociation d'une convention collective de branche à destination des personnels des entreprises du fret concernées débute. En 2008, un accord de branche relatif au temps de travail est sur le point d'être conclu. Mais après cinq ans de discussions, le président de la SNCF Guillaume Pepy remet en question ces travaux en juin 2012, arguant de la nécessité d'un « cadre social harmonisé », c'est-à-dire de règles sociales communes à toutes les entreprises du secteur ferroviaire, qu'elles soient publiques ou privées. Quand j'intègre la SNCF au printemps 2013, la réforme du paysage ferroviaire est lancée depuis quelques mois par le gouvernement Ayrault dans ce sens, afin de réduire la dette du système ferroviaire qui s'accroît tous les ans. Le ministre délégué aux Transports, Frédéric Cuvillier, assure toutefois ne pas vouloir revenir sur le statut et le système de protection sociale des agents SNCF. Cette initiative gouvernementale aboutit à l'adoption de la loi du 4 août 2014. En sus de créer un groupe public ferroviaire (GPF) rassemblant trois EPIC¹⁰, elle prévoit un décret socle, qui pose les principales règles communes au secteur, ainsi que la négociation d'une convention collective nationale, afin d'empêcher toute concurrence déloyale. Ces mesures concernent notamment l'organisation du temps de travail.

Une bonne connaissance des conditions d'emploi et de travail de ses agents semble donc nécessaire pour la SNCF, afin de s'approprier au mieux cette réforme, voire d'orienter ses

entreprise. Il s'est agi pour moi à la SNCF, brièvement d'Henri Zuber, qui a monté ce projet de CIFRE, puis d'Agnès D'Angio-Barros, qui lui a succédé à la tête du SARDO courant 2014.

¹⁰ L'EPIC « mère » SNCF (« EPIC de tête », qui gère la politique globale du groupe), et ses deux EPIC « filles » : SNCF Réseau (gestionnaire de l'infrastructure) et SNCF Mobilités (exploitant ferroviaire pour le transport de voyageurs et de marchandises). Afin de limiter la dette, il est ainsi mis fin à la séparation entre Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF, qui datait de 1997.

décisions stratégiques. L'heure est toutefois, en juillet 2013, au constat d'une méconnaissance assez générale de l'entreprise pour l'évolution du statut de son personnel jusqu'à sa forme actuelle, constat partagé par des historiens¹¹. La nécessité d'une étude historique se fait jour. Ce travail répond donc à une commande de l'entreprise, qui m'a été confiée alors que j'avais déjà éprouvé l'expérience de la recherche en histoire.

Ce contexte de réforme, de conflit social et de crainte de remise en cause du statut du personnel demeure sous-jacent toute la durée de ce doctorat. Les discussions consécutives à l'adoption de la loi du 4 août 2014 traînent en longueur. À l'issue d'une négociation paritaire de près de deux ans, le décret-socle portant sur des dispositions générales, sur le contrat ainsi que sur l'organisation du travail est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2016¹². À la suite de l'élection d'Emmanuel Macron à la présidence de la République en mai 2017, le dossier est rouvert. En juin, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat constate, en sus du retard pris, que certains volets de la convention collective de branche ne sont toujours pas adoptés. Et de conclure concernant le nouveau cadre social : « Le [précédent] Gouvernement a clairement renoncé à ses engagements sur cet aspect de la réforme »¹³. À l'été 2017, Emmanuel Macron évoque une possible extinction progressive du régime spécial de retraite des cheminots contre la reprise de la dette de près de 55 milliards d'euros par l'État¹⁴, quand circulent des rumeurs de restriction des facilités de circulation par la direction de la SNCF¹⁵. Mi-février 2018, le rapport remis par Jean-Cyril Spinetta provoque de nouveaux remous¹⁶. S'inspirant de ses 43 propositions, le gouvernement Philippe affirme, le 26 février, vouloir transformer la SNCF en une société nationale à capitaux publics¹⁷, au

¹¹ Christian Chevandier, « Pétrifier un statut, consolider son identité. Les textes réglementaires et leur histoire dans la mémoire des groupes sociaux et professionnels », *Cahiers de sociologie économique et culturelle*, n°53-54, 2014, p. 83.

¹² Marnix Dressen, « Du "statut pour tous" au "cadre social harmonisé" pour chacun ? Jeux d'acteurs en France, sécurité, négociations collectives et conflits », dans François Aballéa, Arnaud Mias (coord.), *Mondialisation et recomposition des relations professionnelles : un état des lieux*, Toulouse : Octarès, 2010, p. 195-209 ; Marnix Dressen, Christian Mahieux, « Chapitre 4. La démocratie sociale en représentations et en actes : la négociation collective dans le secteur ferroviaire », dans Dominique Andolfatto (dir.), *La démocratie sociale en tension*, Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2018, p. 85-102.

¹³ Comptes rendus de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, 28 juin 2017, disponibles en ligne : <<https://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20170626/devdur.html#toc3>> [consulté le 24 août 2018].

¹⁴ Valérie Collet, « SNCF : fin du monopole et du régime de retraite des cheminots... Attention danger ! », 6 septembre 2017, disponible en ligne : <<http://www.lefigaro.fr/societes/2017/09/06/20005-20170906ARTFIG00100-sncf-fin-du-monopole-et-du-regime-de-retraite-des-cheminots-attention-danger.php>> [consulté le 24 août 2018]. Ces propos sont toutefois nuancés dès le 6 septembre par Christophe Castaner, porte-parole du Gouvernement, qui précise qu'il ne s'agit que de « pistes de réflexion ».

¹⁵ « La SNCF dément vouloir raboter les billets avantageux des cheminots », *Liaisons sociales*, n°17404, 14 septembre 2017, p. 6.

¹⁶ Éric Béziat, « SNCF : neuf propositions-chocs et une révolution dans le rapport Spinetta », 15 février 2018, disponible en ligne : <https://mobile.lemonde.fr/economie/article/2018/02/15/sncf-neuf-propositions-chocs-et-une-revolution-dans-le-rapport-spinetta_5257410_3234.html?xtref=>> [consulté le 26 août 2018].

¹⁷ Afin notamment de limiter la facilité d'endettement de la future SNCF.

moment où elle souffle ses 80 bougies, et ouvrir à la concurrence le transport des voyageurs début 2020¹⁸.

Mais surtout, il propose la fin de l'embauche au statut au 1^{er} janvier 2020. Cette idée n'est pas nouvelle. En effet, le statut du personnel cheminot est régulièrement remis en cause depuis les années 1980. Le titre de la présente thèse (« Le charbon et l'escarbille ») fait directement référence à une entrevue accordée par le ministre des Transports Jacques Douffiagues à un journaliste du *Monde* le 7 août 1986 :

« Je ne suis pas contre les droits acquis, mais lorsque tout change autour de nous, il faut introduire quelque souplesse, ou bien le dispositif risque d'être emporté. Les raisons techniques qui légitimaient certains avantages ont disparu. La traction au charbon valait bien une retraite à 50 ans. Il n'y a plus d'escarbilles. Une partie importante du statut de cheminot, la durée de son travail, sa rémunération, ses temps de récupération s'expliquent sans doute par les responsabilités particulières qu'il assume. Il travaille la nuit et le dimanche ; il a en charge la vie et la mort... Je pense qu'il est temps d'ouvrir un débat sur la justification actuelle du régime statutaire de la SNCF à la lumière des conditions actuelles de travail. Il faudrait démontrer qu'il est aussi fatigant nerveusement de conduire des motrices électriques qu'une locomotive à vapeur. Il faut en débattre avant que des réactions de type poujadiste de l'opinion publique ne se fassent jour contre ceux qui apparaîtraient comme des nantis »¹⁹.

Le gouvernement Philippe vise ainsi une amélioration de la compétitivité et une économie d'un milliard d'euros, sur dix ans²⁰. En contrepartie, l'État reprendrait 35 milliards d'euros de dette de la SNCF²¹. La réforme, officiellement lancée le 15 mars 2018 par la ministre des Transports Élisabeth Borne, se heurte au mouvement de grève commencé par les cheminots en avril, prévu par intermittence pour durer jusqu'en juin. Après l'adoption de ce nouveau pacte ferroviaire au Parlement, le dialogue social reprend le 15 juin afin d'examiner la relance de la convention collective de la branche ferroviaire, inaboutie après quatre ans de discussions

¹⁸ En janvier 2019, le ministère des Transports annonce le lancement d'un appel d'offres en 2020-2021 pour l'exploitation, à partir de 2022, des lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon. B.L., « Réforme ferroviaire : l'État va mettre en concurrence la ligne Bordeaux-Nantes », 9 janvier 2019, disponible en ligne : <<https://www.sudouest.fr/2019/01/09/reforme-ferroviaire-l-etat-va-mettre-en-concurrence-la-ligne-bordeaux-nantes-5717752-4755.php>> [consulté le 24 janvier 2019].

¹⁹ Cette remise en cause est évoquée à plusieurs reprises lors de la grève de l'hiver 1986-1987, débutée en réaction à un projet de nouvelle grille salariale.

²⁰ D'autres experts du ferroviaire ou économistes tempèrent ces propos, estimant qu'il est prématuré de faire de telles évaluations alors que les dispositions de la convention collective de branche ne sont pas connues, que le montant des économies se situera en-deçà des évaluations gouvernementales, voire même que sa suppression serait plus coûteuse que son maintien. « La suppression du statut des cheminots pourrait coûter plus cher que son maintien », 15 mars 2018, disponible en ligne : <<https://www.capital.fr/entreprises-marches/la-suppression-du-statut-des-cheminots-pourrait-couter-plus-cher-a-la-sncf-1277703>> ; « Fin du statut des cheminots : 100 millions d'euros d'économies par an ! Vraiment ? », 9 mai 2018, disponible en ligne : <https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/sncf/ greve-a-la-sncf/video-fin-du-statut-des-cheminots-100-millions-deuros-deconomies-par-an-vraiment_2744587.html> [consultés le 26 août 2018].

²¹ Renaud Honoré, « Pourquoi la reprise de dette de la SNCF n'aura quasiment pas d'effet sur le déficit », 30 mai 2018, disponible en ligne : <<https://www.lesechos.fr/economie-france/budget-fiscalite/0301740363578-pourquoi-la-reprise-de-dette-de-la-sncf-naura-quasiment-pas-d'effet-sur-le-deficit-2179993.php>> [consulté le 27 août 2018].

et dont l'élaboration avait été interrompue suite au conflit social. La discussion doit prendre fin au plus tard le 31 décembre 2019²², pour une application au 1^{er} janvier 2020. Restent notamment à négocier les classifications et rémunérations, la prévoyance et le droit syndical²³.

Si de nombreuses inexactitudes ou erreurs historiques ont été publiées dans la presse à l'occasion de ces annonces²⁴, la participation de plus en plus importante d'historiens experts du ferroviaire dans ce débat est à saluer²⁵.

Cadre théorique de l'étude

Dresser la genèse et l'histoire du statut des cheminots revient à s'intéresser, non pas à l'ensemble des agents des chemins de fer, mais à une seule catégorie de cette corporation : celle du personnel statutaire, c'est-à-dire uniquement les cheminots du cadre permanent des réseaux d'intérêt général.

Aux premiers temps des chemins de fer, le mot « cheminot » n'existe pas. Le personnel des réseaux est alors indifféremment désigné par l'expression d'« employés et ouvriers des chemins de fer » ou de « travailleurs des chemins de fer ». Le terme « cheminot » tire son origine de « chemineau »²⁶, qui qualifie péjorativement un vagabond errant, vivant de petit œuvre, de secours et de menus larcins. Il désigne également les ouvriers qui travaillent comme terrassiers d'un atelier de construction à l'autre ou ceux qui déblaient et remblaient le chemin de fer, à l'instar de Georges Diloy, mis en scène par la comtesse de Ségur en 1868. « Cheminot » apparaît dans un contexte revendicatif. L'interrogation en plein-texte du corpus de presse fédérale, numérisé et mis en ligne par l'IHS-CGT des cheminots en juin 2018, permet de faire remonter au 10 décembre 1892 la première occurrence du terme « cheminots »

²² Éric Béziat, « SNCF : les enjeux de la négociation sur la convention collective », 15 juin 2018, disponible en ligne : <https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/06/15/sncf-les-enjeux-de-la-negociation-sur-la-convention-collective_5315490_3234.html> [consulté le 24 août 2018].

²³ Marie-Hélène Poingt, « Les cheminots dans la future convention collective », *La Vie du rail*, 1^{er} juin 2018, p. 6-7.

²⁴ Par exemple, Clive Lamming fait remonter le statut des cheminots à 1847 et y décèle la patte de Napoléon III. Clive Lamming, « Le réseau ferré français est le premier en Europe pour les voyageurs. Si mauvaise que cela, donc, la SNCF ? Et à privatiser d'urgence pour la punir ? », 3 avril 2018, disponible en ligne : <https://mobile.lemonde.fr/idees/article/2018/04/03/le-reseau-ferre-francais-est-le-premier-en-europe-pour-les-voyageurs-si-mauvaise-que-cela-donc-la-sncf-et-a-privatiser-d-urgence-pour-la-punir_5279763_3232.html> [consulté le 12 septembre 2018].

²⁵ Par exemple : « SNCF : une grève longue peut mettre l'opinion du côté des cheminots, selon un historien », 14 mars 2018, disponible en ligne : <https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/sncf-une-greve-longue-mettrait-l-opinion-du-cote-des-cheminots-selon-un-historien_1992262.html> [consulté le 12 septembre 2018] ou encore « Christian Chevandier : "La bataille qui doit être gagnée par les cheminots est celle de l'opinion" », 3 avril 2018, disponible en ligne : <https://www.lemonde.fr/entreprises/article/2018/04/03/christian-chevandier-la-bataille-qui-doit-etre-gagnee-par-les-cheminots-est-celle-de-l-opinion_5280163_1656994.html> [consulté le 24 août 2018].

²⁶ Cf. annexe n°5.

dans *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, organe corporatif de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer, tandis que le dictionnaire *Trésor de la langue française* ne fait remonter cette graphie qu'à 1911²⁷. Il apparaît à l'occasion de la publication d'une lettre du secrétaire Saissac, qui fait un état des lieux de l'action de la section Bordeaux-Midi du syndicat²⁸. Qu'il s'agisse de critiquer le versement malvenu de gratifications à des gros bonnets²⁹, de décrier une organisation syndicale adverse³⁰, d'encourager³¹ ou de souligner la vigueur de l'action revendicative cheminote³² ou ses succès³³, le terme, au pluriel ou au singulier, est régulièrement usité à partir de juin 1893³⁴. Un militant se l'approprie pleinement, signant ses articles réguliers sous le pseudonyme de « Jean Cheminot » à partir de novembre 1894. À l'occasion de la (longue) préparation de la grève d'octobre 1898, la une d'un journal anarchiste, *Le Père Peinard*, invite les agents à la bravoure.

²⁷ Notice « CHEMINOT, subst. masc. », accessible en ligne : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/visusel.exe?13;s=2139114675;r=1;nat=;sol=2;> [consulté le 1^{er} mars 2019].

²⁸ « Dans les sections », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 décembre 1892, p. 3.

²⁹ Jean Néhu, « Les gratifications des Postes », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 février 1893, p. 4 ; « Dans les compagnies », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 31 juillet 1893, p. 3.

³⁰ « Brochure instructive », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 21 août 1893, p. 1.

³¹ « Formation de sections », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 25 septembre 1893, p. 3 ; « En Espagne », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 19 février 1894, p. 2.

³² « À Saintes. – Étonnement de trois satisfaits », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 11 juin 1894, p. 2.

³³ « Bravo ! les cheminots », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 28 août 1893, p. 1 ; « Dans les sections », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 16 octobre 1893, p. 3.

³⁴ Édouard Guy, « La chanson des cheminoux », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 12 juin 1893, p. 2.

9^e Année — N° 89

DEUX RONDS Du Dimanche 3 au 10 Juillet 1898

LE PERE PEINARD

Réflexes
HEBDOMADAIRES
d'un
GNIAFF



ABONNEMENTS France Un an 6
Six mois 3
Trois mois 1 50

RÉDACTION & ADMINISTRATION
15, Rue Lavieuville (Montmartre), Paris

ABONNEMENTS Extérieur Un an 8
Six mois 4
Trois mois 2

Hardi, les Cheminots!

NE FOIREZ PAS!

LA VERMINE NOIRE PULLULE TOUJOURS



HARDI, LES CHEMINOTS

réalisera, tournera en mouvement sérieux, ou bien foirera en eau de boudin.
La question, posée ainsi, interrogativement par les gas de chemins de fer qui groument, contre l'infamale exploitation que leur font endurer les matadors des Compagnies est bougrement trop parlementaire.
Pourquoi épiloguer avec les exploiters? Est-ce que, lorsque ces chameaucrates s'avisent de faire crever de faim un prolo, ils l'avertissent à l'avance et, chapeau bas, lui demandent: « S'il lui agréé d'être fichu à la rue? »

retrousse ses manches, on décroche l'éventail à bourriques et on marche...
Inutile d'aller mendigoter des conseils à Pierre! Superflu d'aller tâter le pouls à Paul!
A écouter les cancans des uns et des autres on risque de se métamorphoser en pâte de guimauve.
—o—
Qu'on n'aille pas conclure de mon jaspinage qu'il faut foncer, kif-kif des hurluberlus.
Ne confondons pas soupe au lait avec eau bouillante.

Illustration n°3 – Une de l'édition du 3 juillet 1898 du quotidien anarchiste Le Père Peinard.

Les organes syndicaux corporatifs de Suisse et de Belgique y recourent également pour désigner le personnel secondaire des chemins de fer. D'après le *Journal des transports*, c'est à l'occasion du projet d'unification des retraites des agents des chemins de fer, qui aboutit en juillet 1909, que le terme « cheminot », « non pas tout à fait nouveau, mais déformé », est utilisé couramment. L'assimilation de l'agent des chemins de fer au « chemineau » comporterait ainsi une dimension misérabiliste³⁵. Mais il faut attendre la Première Guerre mondiale pour que les principaux intéressés se l'approprient, ce qu'illustre la dénomination de

³⁵ « Cheminots et chemineaux », *Journal des transports*, 3 juillet 1909, p. 321.

l'organe de presse de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer : *La Tribune des cheminots*, tiré pour la première fois en mars 1917³⁶. Pour autant, doit-on considérer le cheminot comme un ouvrier ? Le groupe des ouvriers est caractérisé par une forte hétérogénéité³⁷. Une catégorie de salariés employés dans les services émerge au XIX^e siècle. Elle regroupe des travailleurs hybrides, à mi-chemin entre les ouvriers, dont ils partagent parfois la pénibilité du travail³⁸, et les employés (dans le sens de « cols blancs »)³⁹. Mais l'inconstance de cette classification professionnelle pose des problèmes de nomenclature pour qui souhaite des données chiffrées sur le monde ouvrier⁴⁰.

Cette étude se concentre uniquement sur les cheminots des grands réseaux d'intérêt général. Cette catégorie recoupe les personnels des six compagnies privées du Nord, de l'Est, du PO, du PLM, du Midi et de l'Ouest, auxquelles s'ajoutent plus tardivement les réseaux de l'État⁴¹, d'Alsace-Lorraine et de Ceinture⁴². Tous sont réunis au sein de la SNCF à partir de 1938. Sont ainsi exclus du cadre de ce travail les agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, ceux d'intérêt local⁴³ ainsi que des tramways, qui ne bénéficient pas des mêmes conditions de travail.

Au sein des administrations de chemins de fer précitées, le personnel non-statutaire est écarté de la réflexion. Il s'agit d'un ensemble hétérogène, constitué d'une part d'auxiliaires (contractuels de droit privé) et d'autre part de hors-statut, qui jouissent de conditions d'emploi et de travail particulières. Les premiers sont des agents temporaires, et donc généralement précaires, quand les seconds, eux, permanents, sont des cadres supérieurs dont les fonctions ne figurent pas dans la grille des emplois (d'où l'appellation de « hors-statut »). Le personnel non-statutaire a toutefois presque toujours côtoyé celui statutaire dans les chemins de fer.

Il s'agit dès lors de réaliser une étude du régime juridique du plus grand nombre d'agents de chemins de fer.

Cette étude porte donc sur le réseau ferroviaire national. Celle-ci se veut toutefois, autant que

³⁶ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemin de fer. Matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions. Tome 1 Des origines à 1914*, Paris : Développement et aménagement, 1980, p. 1-4.

³⁷ Jean-Louis Robert, notice « Ouvriers », dans Claude Gauvard, Jean-François Sirinelli (dir.), *Dictionnaire de l'historien*, Paris : PUF, 2015, p. 504-505.

³⁸ Christophe Charle, *Histoire sociale de la France au XIX^e siècle*, Paris : Seuil, 1991, p. 296-298.

³⁹ *Ibid.*, p. 277.

⁴⁰ Gérard Noiriel, *Les ouvriers dans la société française, XIX^e-XX^e siècle*, Paris : Seuil, 2002, p. 18-20.

⁴¹ Le terme « compagnie » renvoie à l'idée d'associés qui détiennent en compagnie, c'est-à-dire collectivement, les capitaux d'une société privée. On n'utilise dès lors jamais, dans la tradition historique française, l'expression de « compagnie de l'État » pour désigner le réseau dont le nom officiel est « administration des chemins de fer de l'État ».

⁴² Cf. annexe n°6.

⁴³ Alors que les voies ferrées d'intérêt général sont concédées par l'État, celles d'intérêt local sont concédées par les départements ou les communes et ont pour but de désenclaver les campagnes.

possible, multiscalaire : une attention est portée au niveau local, où l'application de règles décidées à l'échelle nationale est mise en pratique, de manière parfois complexe. Les comparaisons avec des exemples internationaux ne sont pas exclues.

Cette étude historique s'inscrit dans le temps long.

J'ai choisi comme point de départ, de manière volontairement lâche, le milieu du XIX^e siècle. Si aucune date précise ne fait sens au regard de l'étude du statut du personnel, cette large fourchette d'années permet d'étudier les choix réalisés par les six compagnies privées principales constituées entre 1846 et 1857 en matière d'organisation et de gestion du personnel, alors que l'on s'oriente vers un réseau d'envergure nationale en 1842 et qu'elles signent leurs premières conventions avec l'État en 1859.

Ce projet de thèse avait initialement pour borne chronologique l'extrême fin du XX^e siècle, à savoir les années 1980 (conflit social de l'hiver 1986-1987) ou 1997 (création de RFF, millième séance de la commission mixte du statut réunie pour la première fois en 1951). Toutefois, confrontée à la limitation de la durée de ce travail de thèse et à l'amas de sources à étudier pour cette période, le choix a été fait d'anticiper cette date à l'été 1939, soit près de deux ans après le décret de création de la SNCF, le 31 août 1937. Cette date peut paraître surprenante dans la mesure où certaines parties de la convention collective des cheminots sont alors encore en discussion ; mais leur négociation n'a jamais abouti. J'ai également exclu la Seconde Guerre mondiale, qui représente, par son caractère « extra-ordinaire », un important bouleversement des conditions d'emploi, de travail et de retraite des agents des chemins de fer.

Une étude historique à la croisée des sciences sociales

Si la mythologie qui entoure le statut existe, c'est en partie parce que les sciences sociales ont assez peu étudié le sujet.

Ce sont d'abord les historiens économistes qui se sont intéressés à l'entreprise. Alors qu'elle a connu ses heures de gloire, depuis la fondation, par Marc Bloch et Lucien Febvre, des *Annales d'histoire économique et sociale* jusque dans les années 1960 et 1970, l'histoire économique a depuis perdu de sa superbe⁴⁴.

⁴⁴ Guillaume Calafat, Éric Monnet, « Le retour de l'histoire économique ? », 5 janvier 2016 ; disponible en ligne : <<http://www.laviedesidees.fr/Le-retour-de-l-histoire-economique.html>> [consulté le 31 août 2018].

Pourtant, l'histoire économique française connaît un renouvellement depuis la seconde moitié des années 1970⁴⁵. Un de ses axes passe par la *Business history*. Initiée aux États-Unis dans les années 1920, elle s'appuie sur la révolution du management jusque dans la décennie 1960. À la suite des recherches d'Alfred D. Chandler, des travaux sur l'histoire des entreprises voient le jour, axés sur les stratégies et les structures des entreprises⁴⁶, plus que sur leurs acteurs.

En sus des expertises en histoire économique, le sujet de l'entreprise a également bénéficié de celles des historiens du social, et du travail. L'histoire sociale connaît un développement dans les années 1930-1990, notamment à travers l'histoire ouvrière, qui envisage souvent le mouvement ouvrier sous un biais politique. Les historiens du social se sont saisis du travail⁴⁷ et ont porté leur pierre à l'édifice de la connaissance des identités professionnelles, des relations sociales, du marché du travail, des genres⁴⁸, quand dans leur sillage, les historiens du travail ont étudié les conflits et les organisations du travail, les rémunérations ou encore les origines et la formation de la main-d'œuvre⁴⁹.

Si l'histoire du travail subit la crise de l'histoire sociale à l'aube des années 1970, de nouvelles perspectives émergent à partir de la décennie 1980 en faveur d'une relecture des relations professionnelles, avec une attention portée aux travailleurs, au droit, à la protection du travail ou encore à la durée du travail⁵⁰.

L'essor de l'histoire d'entreprise à partir des années 1970 est consécutif de la politique institutionnelle menée depuis l'arrivée des archives d'entreprise aux Archives nationales en 1949⁵¹, de la fin de la méfiance réciproque entre les patrons et les chercheurs, notamment grâce à la multiplication de comités d'histoire d'entreprise caractérisés par une réelle pluridisciplinarité, et du développement de la *Business history* appliquée⁵². Ces histoires

⁴⁵ Dominique Barjot, « Histoire économique et historiographie française : crise ou renouveau ? », *Histoire, Économie et Société*, n°2, 2012, p. 6.

⁴⁶ Catherine Omnès, « Table ronde n°1. Introduction : l'importance historique de la gestion des hommes », *Entreprises et histoire*, n°29 bis, 2002, p. 9.

⁴⁷ Christian Chevandier, Michel Pigenet, « L'histoire du travail à l'époque contemporaine, clichés tenaces et nouveaux regards », *Le Mouvement social*, n°200, juillet-septembre 2002, p. 163-169.

⁴⁸ Rolande Trespé, *Les mineurs de Carmaux, 1848-1914*, Paris : Éd. ouvrières, 1971, 2 vol. ; Anne-Sophie Beau, *Grand Bazar, modes d'emploi : les salarié-e-s d'un grand magasin lyonnais, 1886-1974*, thèse d'histoire, dir. S. Schweitzer, université Lyon-II Lumière, 2001, 684 p.

⁴⁹ David Hamelin, « Pour une histoire du travail ! Interview de Nicolas Hatzfeld, Michel Pigenet et Xavier Vigna, initiateurs de l'Association française pour l'histoire des mondes du travail (AFHMT) », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°124, 2014, p. 147.

⁵⁰ Michel Pigenet, notice « Histoire », dans Antoine Bevort, Annette Jobert, Michel Lallement, Arnaud Mias (dir.), *Dictionnaire du travail*, Paris : PUF, 2013, 860 p.

⁵¹ Didier Bondue, « Les archives d'entreprises en France », *Revista Arhivelor*, n°2, décembre 2008, p. 37-43.

⁵² Dominique Barjot, « L'histoire économique de la France aux XIX^e et XX^e siècles », *Historiens et Géographes*, mai 2002, cité dans Jean-Charles Asselain, « Histoire des entreprises et approches globales. Quelles convergences ? », *Revue économique*, vol. 58, 2007, p. 159.

d'entreprises rédigées suite à une commande d'entreprise impliquent pour l'historien de conserver une certaine distance⁵³. Elles affirment toutefois son rôle social⁵⁴. Elles contribuent à part entière au renouvellement des approches de la *Business history*. Alors que la *Business history* se trouvait en France dans une forme de subordination vis-à-vis de l'histoire économique générale, elle s'en affranchit et s'impose comme une discipline dynamique dès les années 1980, ce qu'illustre la création de la revue *Entreprises et histoire*, en 1992. Les recherches ont essentiellement porté sur la grande entreprise, ainsi que sur le patronat français⁵⁵. Marqué par une certaine actualité à partir des années 1980, l'examen des rapports entre l'entreprise et l'État, à travers notamment les questions des concessions de service public et des nationalisations, contribue régulièrement à éclaircir des débats contemporains⁵⁶. Depuis les années 1990, la majorité des monographies d'entreprises se penchent sur les questions du travail et des travailleurs. L'histoire sociale de l'entreprise⁵⁷ permet également une meilleure connaissance de la vie interne de l'organisation, s'agissant notamment de la gestion du personnel ou des relations sociales⁵⁸.

En outre, l'histoire s'est ouverte aux autres sciences sociales.

L'histoire sociale porte en elle des emprunts à d'autres disciplines des sciences sociales, à l'instar de la sociologie. Cette volonté d'enrichir la réflexion par la pluridisciplinarité⁵⁹ a également été progressivement admise par les historiens d'entreprise⁶⁰. Jacques Marseille énonçait en 1975 les difficultés de l'historien d'entreprise, qui doit être à la fois économiste, sociologue, gestionnaire et anthropologue⁶¹. L'histoire du travail se situe elle aussi à la croisée des sciences sociales, les juristes et les économistes s'en emparant dès le début du XX^e siècle. Elle est par la suite largement marquée par bon nombre de disciplines, parmi lesquelles la sociologie, l'anthropologie, la science politique ou encore le droit⁶².

⁵³ Dominique Barjot, Marie-Françoise Berneron, Sébastien Richez, « Où en est l'histoire des entreprises aujourd'hui ? Table ronde des historiens économistes de langue latine, Université de Paris XII-Val-de-Marne, le 14 octobre 1999 », *Histoire, Économie et Société*, n°1, 2001, p. 599-600.

⁵⁴ Pascal Griset, « Histoire sociale et entreprise », dans Christophe Charle (dir.), *Histoire sociale, histoire globale ? Actes du colloque de 27-28 janvier 1989*, Paris : Éd. de la Maison des sciences de l'homme, 1993, p. 202.

⁵⁵ Dominique Barjot, « Histoire économique et historiographie française... », *art. cit.*, p. 21.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 26.

⁵⁷ Yves Lequin, Sylvie Schweitzer, « Pour une histoire sociale de l'entreprise », dans id., *L'Usine et le bureau. Itinéraires sociaux et professionnels dans l'entreprise, XIX^e-XX^e siècles*, Lyon : PUL, 1990, p. 5-18.

⁵⁸ Jean-Claude Daumas, « La *Business history* à la française : deux ou trois choses que je sais d'elle », dans id. (éd.), *L'Histoire économique en mouvement entre héritages et renouvellements*, Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2012, p. 214-217.

⁵⁹ Michel Margairaz, « Histoire économique et sciences sociales : alliance, cohabitation, confrontation ? », *L'Économie politique*, n°57, 2013, p. 72-90.

⁶⁰ Éric Godelier, « L'histoire des entreprises à la croisée des chemins ? », *Entreprises et histoire*, n°55, juin 2009, p. 7.

⁶¹ Cité par Jean-Charles Asselain, « Histoire des entreprises... », *art. cit.*, p. 172.

⁶² Michel Pigenet, notice « Histoire », *op. cit.*

Les historiens se sont tôt intéressés aux transports⁶³. Les chemins de fer font particulièrement partie des branches les plus étudiées par la *Business history*⁶⁴.

L'histoire ferroviaire est fortement marquée par les travaux de François Caron, qui a soutenu en 1969 une thèse de doctorat d'État sur la compagnie du Nord, mêlant histoires tarifaire, des prix et des coûts à celles de l'innovation et des techniques⁶⁵. Il a participé à la fondation de l'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF)⁶⁶ en 1987.

Les cheminots ont en premier lieu été examinés à travers leur engagement syndical⁶⁷. Leur histoire a également fait l'objet d'une entreprise éditoriale par une organisation militante : la Fédération CGT des cheminots⁶⁸. À la faveur du GRECO Travail et travailleurs du transport⁶⁹, la corporation a été étudiée pour elle-même, sans biais syndical cette fois. Le monde cheminot est le sujet d'une somme en trois tomes de Georges Ribeill, consacrés au personnel des compagnies puis de la SNCF. Ces travaux sont une bonne illustration des apports de la pluridisciplinarité, combinant de façon fructueuse les approches sociologique et historique⁷⁰. La dimension sociale est également présente dans l'*Histoire des chemins de fer en France* en trois tomes, publiée par François Caron, somme plus générale mais toutefois incontournable pour qui s'intéresse au ferroviaire français⁷¹. Elle transparaît également dans les premiers travaux de l'AHICF, qui institue en 1995 une commission d'histoire sociale en son sein. Cette dernière a initié des travaux sur la mobilité sociale et géographique et sur les

⁶³ Anne Conchon, notice « Transports », dans Claude Gauvard, Jean-François Sirinelli (dir.), *Dictionnaire de l'historien*, Paris : PUF, 2015, p. 713.

⁶⁴ Dominique Barjot, « Histoire économique et historiographie française... », *art. cit.*, p. 21.

⁶⁵ François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris : Mouton, 1973, 619 p.

⁶⁶ Aujourd'hui dénommée Rails et histoire.

⁶⁷ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots et de leurs syndicats*, Paris : M. Rivière, 1948, 199 p. ; Élie Fruit, *1890-1910, dans la mêlée des premiers syndicats. Un militant d'avant-garde Eugène Guérard, des chemins de fer*, thèse de droit, dir. M. David, université de Paris, 1969, 301 p. ; id., *Les syndicats dans les chemins de fer en France (1890-1910)*, Paris : Éd. ouvrières, 1976, 216 p.

⁶⁸ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France*, Paris : Éd. sociales, 1967, 318 p. À sa suite, on peut citer : Jean Gacon, *Batailles du rail*, Paris : Fédération CGT des cheminots/Éd. Messidor, 1986, 221 p. ; Nicole Parutto, *Les cheminots, on s'en fait toute une histoire. Tome 1, 1823-1918*, [s.l.] : IHS-CGT cheminots, 2009, 360 p. ; id., *Les cheminots, on s'en fait toute une histoire. Tome 2, 1919-1938*, [s.l.] : IHS-CGT cheminots, 2017, 327 p. La Fédération CFDT des cheminots s'est également intéressée à son histoire : *50 ans au service des cheminots : du Syndicat professionnel à la Fédération des cheminots CFDT*, [s.l.] : [s.n.], 1970, 64 p. ; Michel Gorand, *L'histoire de la Fédération des cheminots CFTC puis CFDT depuis février 1918 : son action, ses militants*, Créteil : M. Gorand, 2016, 307 p.

⁶⁹ Georges Ribeill, *La société cheminote, de l'essor à l'usure. Histoire d'une corporation moderne*, thèse sur travaux, dir. M. Perrot, université de Paris-VII, 1987, 70 p.

⁷⁰ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1, op. cit.*, 565 p. ; id., *Le personnel de la SNCF, 1937-1981 : contraintes économiques, issues techniques, mutations professionnelles et évolutions sociales, les cours successifs d'une entreprise publique*, Paris : Développement et aménagement, 1982, 633 p. ; id., *Repères relatifs à l'histoire des cheminots, 1914-1937*, Paris : Ministère des transports SERT, 1984, 122 p. ; id., *Le personnel des compagnies de chemin de fer : les métamorphoses d'une corporation. Tome 2, les cheminots en guerre, 1914-1920*, Paris : CERTES-ENPC, 1988, 480 p.

⁷¹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, 1740-1883*, Paris : Fayard, 1997, 700 p. ; id., *Histoire des chemins de fer en France. Tome second, 1883-1937*, Paris : Fayard, 2005, 1029 p. ; id., *Histoire des chemins de fer en France. Tome troisième, 1937-1997*, Paris : Fayard, 2017, 604 p.

représentations des cheminots. La question des grèves a été abordée par Christian Chevandier, notamment à travers sa dimension identitaire⁷², quand Atsushi Fukasawa a étudié le syndicalisme cheminot jusqu'à la Première Guerre mondiale dans un cadre cette fois universitaire⁷³. La question des retraites a également été étudiée⁷⁴.

Malgré tout, les conditions juridiques des travailleurs n'ont longtemps fait l'objet que d'une attention marginale de la part des sciences sociales. C'est dans les années 1980, dans un contexte d'essor du chômage et de contrats « atypiques », que les statuts ont attiré l'attention⁷⁵.

Le sujet a notamment été abordé du point de vue du droit. Alors que Pierre-Marie Delesalle avait consacré son doctorat en 1953 aux statuts des mineurs et des industries électriques et gazières⁷⁶, d'autres travaux universitaires ont suivi, notamment la thèse de Paulette Le Gall sur *l'évolution des relations collectives entre les chemins de fer d'intérêt général et leur personnel*, soutenue en 1957⁷⁷. En dehors d'études ponctuelles, il faut attendre des réformes législatives d'envergure pour que de nouveaux travaux voient le jour au milieu des années 1990 : Jacky Chorin⁷⁸, Christian Garbar⁷⁹, et Nicole Maggi-Germain⁸⁰ ont souligné la complexité de l'analyse des évolutions statutaires dans les entreprises publiques, sujet qui mêle à la fois droit public et droit privé, le droit public et le droit du travail.

À la même époque, les historiens s'en emparent. Jeanne Siwek-Pouydesseau, travaillant sur la fonction publique, a publié plusieurs articles sur les statuts du personnel⁸¹, quand Georges Ribeill a cherché, à travers l'étude de leur genèse et de leur consolidation, à démonter certaines idées reçues⁸².

⁷² Christian Chevandier, *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris : Maisonneuve & Larose, 2002, 399 p. ; id., « Du côté des cheminots : la grève identitaire », *Sciences humaines. Spécial Les mouvements sociaux*, n°144, décembre 2003, p. 34-38 ; « Du côté des cheminots : la grève identitaire » dans Catherine Halpern, Jean-Claude Ruano-Borbalan (éd.), *Identité(s) : l'individu, le groupe, la société*, Auxerre : Sciences humaines, 2004, p. 199-204.

⁷³ Atsushi Fukasawa, *Histoire du syndicalisme cheminot en France des grèves générales à la Grande Guerre*, thèse d'histoire, dir. A. Prost, université Panthéon-Sorbonne, 1992, 589 p.

⁷⁴ Georges Ribeill, *Des faveurs patronales au privilège corporatif : histoire du régime des retraites des cheminots des origines à nos jours, 1850-2003*, Dixmont : G. Ribeill, 2003, 159 p.

⁷⁵ Marie Cartier, Jean-Noël Retière, Yasmine Siblot, « Introduction », dans id. (dir.), *Le salariat à statut : genèses et cultures*, Rennes : PUR, 2010, p. 8.

⁷⁶ Pierre-Marie Delesalle, *Le statut du personnel des entreprises nationalisées*, Paris : S. Saurat, 1953, 269 p.

⁷⁷ Paulette Le Gall, *Évolution des « relations collectives » entre les chemins de fer d'intérêt général et leur personnel*, thèse de droit, université de Paris, 1957, 179 p.

⁷⁸ Jacky Chorin, *Le particularisme des relations du travail dans les entreprises publiques à statut*, Paris : LGDJ, 1994, 568 p.

⁷⁹ Christian Garbar, *Le droit applicable au personnel des entreprises publiques*, Paris : LGDJ, 1996, 588 p.

⁸⁰ Nicole Maggi-Germain, *Négociation collective et transformations de l'entreprise publique à statut*, Paris : LGDJ, 1996, 496 p.

⁸¹ Jeanne Siwek-Pouydesseau, « Syndicats et statuts », *Projet*, n°220, décembre 1989, p. 37-44 ; id., « Les statuts des personnels dans le secteur public » dans Annette Jobert, Jean-Daniel Reynaud, Jean Saglio (dir.), *Les conventions collectives de branche, déclin ou renouveau ?*, Paris : CEREP, 1993, p. 95-102.

⁸² Georges Ribeill, « Genèse et consolidation des statuts corporatifs » dans Patrick Hamelin, Georges Ribeill, Claude

La dimension comparative est également présente dans cette question. Olivier Kourchid a lancé quelques pistes de réflexion sur les liens entre statuts des mineurs et des cheminots⁸³. Un colloque, réunissant en 2008 des spécialistes de plusieurs disciplines (sociologie, sciences politiques, droit, histoire) sur la thématique des ouvriers et employés à statut d'hier à aujourd'hui, épouse également une ambition comparatiste⁸⁴.

Alors que le statut du personnel cheminot est régulièrement remis en cause depuis les années 1980, Christian Chevandier, Atsushi Fukasawa et Georges Ribeill ont consacré deux articles capitaux pour cette étude à son histoire en 1989 et 1992⁸⁵. Ils s'appuient principalement sur des sources imprimées, à savoir des thèses de droit soutenues de la toute fin du XIX^e siècle à la décennie 1930 et des brochures militantes. La réforme ferroviaire de 2018, autre moment fort de remise en cause, est également l'occasion de parutions⁸⁶.

Si la condition cheminote et la gestion des agents par les compagnies sont relativement connues, le régime juridique des travailleurs du rail des agents de chemins de fer a quant à lui été exploré de manière limitée. L'étude de l'histoire du statut du personnel cheminot semble s'être principalement concentrée sur les étapes institutionnelles qui ont mené à l'octroi du statut de 1920 et sur le contenu des dispositions, en passant rapidement sur, voire en omettant, ses avatars, comme les projets les moins connus, qui n'ont parfois pas abouti. La convention collective de 1938, et notamment les tenants et aboutissants de sa négociation, demeure quant à elle connue dans une moindre mesure. La question de la réception et de la remise en cause de ces textes est la grande absente des travaux qui leur ont été jusqu'alors consacrés. En outre, les stratégies des différents acteurs impliqués dans l'histoire des relations sociales établies entre les réseaux et leurs agents n'ont pas été étudiées pour elles-mêmes.

C'est donc dans ce « creux historiographique » que s'inscrit cette étude. Elle adopte une perspective pluridisciplinaire qui se situe aux confins de la *Business history*, de l'histoire sociale, économique et politique, mais aussi de la sociologie des organisations⁸⁷, du travail, de

Vauclare (dir.), *Transports 93, professions en devenir : enjeux et réglementations*, Paris : Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992, p. 13-21.

⁸³ Olivier Kourchid, « Mineurs, cheminots, essai d'interrogations comparatives », *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 220-276.

⁸⁴ Marie Cartier, Jean-Noël Retière, Yasmine Siblot (dir.), *Le salariat à statut...*, op. cit., 326 p.

⁸⁵ Christian Chevandier, Atsushi Fukasawa, Georges Ribeill, « Le statut des cheminots : genèse, historique et représentations », dans *Professions et réglementations des transports dans la perspective européenne 1993 : colloque de Paris les 9, 10, 11 mai 1989*, [s.l.] : à compte d'auteur, 1989, p. 41-64 ; id., « Les cheminots : un statut toujours en débat », dans Patrick Hamelin, Georges Ribeill, Claude Vauclare (dir.), *Transports 93, professions en devenir : enjeux et réglementations*, Paris : Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992, p. 41-64.

⁸⁶ Georges Ribeill, « Aux origines du statut », *La Vie du Rail*, n°3667, 16 mars 2018, p. 11-14 ; id., « Retour sur le statut des cheminots de 1920 », *Historail*, n°46, juillet 2018, p. 36-53.

⁸⁷ Gwenaële Rot, Denis Segrestin, « La sociologie des organisations : cheminements et situation présente », *Entreprises et histoire*, n°84, 2016, p. 5-10 ; Michel Crozier, Erhard Friedberg, *L'acteur et le système*, Paris : Seuil, 2014, 512 p.

l'entreprise⁸⁸, de ses acteurs (groupes professionnels⁸⁹, patronaux⁹⁰, syndicaux⁹¹ ou encore d'intérêt⁹²), de l'action collective⁹³ et de ses conflits⁹⁴ (grèves, confrontation sociale⁹⁵ et négociation collective⁹⁶), de l'histoire du droit⁹⁷ et du droit.

Démythifier le statut du personnel cheminot : perspectives de recherche, axes problématiques

Il a semblé intéressant de réinterroger les lieux communs relatifs au statut des cheminots au prisme de sources primaires, dont une partie est inédite, afin de saisir la réalité de la genèse et de l'évolution historique du statut du personnel cheminot. La mythologie qui entoure le statut des agents de la SNCF est de plusieurs ordres.

1. Un premier axe de recherche s'articule autour de la définition de l'objet « statut ». Lorsqu'est évoqué le statut des cheminots, il est souvent fait allusion à un statut du personnel, qui consisterait en un texte unique, compact et rigide, un « statut-forteresse » figé⁹⁸. Son évolution serait progressiste, linéaire et entièrement tournée vers le statut sous sa forme actuelle. La question du statut du personnel contribue à l'image d'immobilisme attachée à la SNCF⁹⁹.

⁸⁸ Renaud Sainsaulieu, *Sociologie de l'organisation et de l'entreprise*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques/Dalloz, 1987, 390 p. ; Christian Thuderoz, *Sociologie des entreprises*, Paris : La Découverte, 2010, 126 p.

⁸⁹ Philippe Charrier, *Sociologie des imaginaires professionnels : le cas des cheminots*, Paris : Zagros, 2004, 254 p.

⁹⁰ Michel Offerlé, *Sociologie des organisations patronales*, Paris : La Découverte, 2009, 124 p.

⁹¹ Dominique Andolfatto, Dominique Labbé, *Sociologie des syndicats*, Paris : La Découverte, 2011, 126 p.

⁹² Michel Offerlé, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris : Montchrestien, 1994, 1998, 158 p.

⁹³ Jean-Daniel Reynaud, *Les règles du jeu : l'action collective et la régulation sociale*, Paris : A. Colin, 3^e éd., 1997, 348 p.

⁹⁴ Jean-Daniel Reynaud, *Sociologie des conflits du travail*, Paris : PUF, 1982, 127 p.

⁹⁵ François Sellier, *La confrontation sociale en France, 1936-1981*, Paris : PUF, 1984, 240 p.

⁹⁶ Gérard Adam, Jean-Daniel Reynaud, Jean-Maurice Verdier, *La négociation collective en France*, Paris : Éd. Économie et humanisme/Éd. ouvrières, 1972, 126 p. ; Guy Caire, *La négociation collective*, Paris : PUF, 1992, 127 p.

⁹⁷ Norbert Olszak, *Histoire du droit du travail*, Paris : Économica, 2011, 135 p. ; Jacques Le Goff, *Du silence à la parole : droit du travail - société - État, 1830-1985*, Quimper : Calligrammes, 1985, 374 p. ; id., *Droit du travail et société. Tome 1 : Les relations individuelles de travail*, Rennes : PUR, 2001, 1015 p. ; id., *Droit du travail et société. Tome 2 : Les relations collectives de travail*, Rennes : PUR, 2002, 590 p. ; Jean-Pierre Le Crom (dir.), *Deux siècles de droit du travail : l'histoire par les lois*, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1998, 287 p. ; id., *Les acteurs de l'histoire du droit du travail*, Rennes : PUR, 2004, 413 p.

⁹⁸ Nicole Maggi-Germain, *Négociation collective...*, op. cit., p. 76.

⁹⁹ Ariane Verderosa, « À propos de quelques représentations répandues du chemin de fer français et de ses agents », *RHCF*, n°36-37, 2007, p. 305.



Illustration n°4 – Illustration de Nono, parue le 25 avril 2016 sur le site web du quotidien régional Le Télégramme (source : <https://www.letelegramme.fr/france/sncf-zoom-sur-le-statut-des-cheminots-25-04-2016-11042436.php>)

La notion de statut du personnel demeure assez floue¹⁰⁰ pour qui ne dispose pas de compétences juridiques. Alors que la polysémie du terme demeure trompeuse¹⁰¹ et que l'image attachée au statut demeure bien souvent celle du texte lui-même¹⁰², la notion tend en réalité à s'éloigner de la matérialité du support de l'acte pour désigner un ensemble de règles¹⁰³. J'ai délibérément opté dans ce travail de recherches pour une définition assez large¹⁰⁴ du statut des agents de chemins de fer, qui n'implique aucune condition de forme juridique : à savoir, le corpus des règles qui déterminent les conditions d'emploi, de travail et de retraite de la corporation cheminote. Elles marquent la spécificité de ses relations de travail et couvrent des domaines étendus (recrutement, déroulement et fin de carrière, rémunération, protection sociale et retraite). Ainsi défini, l'examen de l'histoire du statut du personnel cheminot concerne différentes formes juridiques, plus ou moins abouties : elle peut être réglementaire (décret), législative (loi), relever d'un accord collectif d'ordre privé ou même n'être ni formalisée, ni codifiée. Ce choix n'a pas les mêmes implications : la convention collective peut être renégociée de façon plus souple en fonction des rapports de force, tandis que la loi demeure plus stable. Dès lors, le premier objectif de ma thèse est de montrer que **le statut des cheminots est un objet par nature mouvant qui ne recoupe pas toujours la**

¹⁰⁰ Christian Garbar, *Le droit...*, op. cit., p. 26.

¹⁰¹ Il ne s'agit pas, par exemple, d'une étude du statut des entreprises, c'est-à-dire des compagnies puis de la SNCF, mais bien du statut de leur personnel. Marie Cartier, Jean-Noël Retière, Yasmine Siblot, « Introduction », dans id. (dir.), *Le salariat...*, op. cit., p. 9-10.

¹⁰² Par exemple, nombre d'articles de presse publiés dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire adopté au Parlement en juin 2018 présentent le statut du personnel cheminot comme le RH00001, texte réglementaire interne à la SNCF, qui contiendrait notamment des dispositions en matière de retraites ou de facilités de circulation, ce qui est faux. « SNCF : menacé par la réforme, que prévoit vraiment le statut de cheminot ? », 26 février 2018, disponible en ligne : <https://www.franceinter.fr/societe/sncf-menace-par-la-reforme-que-prevoit-vraiment-le-statut-de-cheminot> [consulté le 27 août 2018].

¹⁰³ Notice « statut », dans Gérard Cornu (dir.), *Vocabulaire juridique*, Paris : PUF, 1987, 7^e éd. revue et augmentée, 1998, p. 807.

¹⁰⁴ Christian Garbar, *Le droit...*, op. cit., p. 31.

même réalité d'une époque à l'autre. Alors, quelle(s) est/sont les différente(s) conception(s) accolée(s) au statut des cheminots ? Quelle(s) forme(s) juridique(s) a-t-il adoptée(s) ?

2. Un deuxième axe de recherche interroge le choix de faire disposer la corporation cheminote d'un statut du personnel. Son acquisition de haute lutte, fruit de conquêtes syndicales, de conflits sociaux et surtout de grèves, semble un fait communément admis. Pourtant, les statuts du personnel sont généralement octroyés dans des établissements en charge d'un service public¹⁰⁵, ce qui induit la soumission à des sujétions (la continuité de l'activité, par exemple), avec pour contrepartie un régime juridique dérogatoire au droit commun du travail¹⁰⁶, souvent dans le sens d'une meilleure protection¹⁰⁷. Dès lors, le deuxième objectif de ma thèse est de montrer que **l'attribution d'un statut du personnel aux agents des chemins de fer est le fruit d'un processus d'évolution sur le long terme, caractérisé par sa perméabilité aux contextes politique, économique, voire financier.** Comment peut-on caractériser ce processus de construction ? Est-il marqué par une certaine permanence ou, au contraire, est-il entamé par des ruptures ? Peut-on identifier des temps forts et des acteurs spécifiques ? Quelles en sont les principales dispositions ? Souligner la nature dynamique du statut des cheminots pose la question de la modification de ses dispositions. Quels choix ont été opérés ? S'orientent-ils toujours vers une amélioration des conditions d'emploi, de travail et de retraites des agents de chemins de fer ou des remises en cause ont-elles lieu ? Cette problématique s'inscrit également dans la question de la mémoire du statut des cheminots, c'est-à-dire de l'investissement de l'histoire de celui-ci par les différents groupes sociaux.

3. Tout statut du personnel est exclusif. Il lui est attaché une dimension clivante, qui marque une frontière nette entre le personnel qui en bénéficie, au sein ou non d'une même corporation, d'une même entreprise, voire d'un même secteur d'activité, et celui qui n'en jouit pas et demeure soumis au droit commun. Dès lors, la comparaison s'avère nécessaire. Le caractère privilégié des dispositions du statut des cheminots, notamment en matière de retraite, de rémunération et de temps de travail, est une idée très largement répandue.

¹⁰⁵ Donatien Lecat, *La continuité du service d'intérêt général. Essai sur la pertinence d'un nouveau statut du personnel dans les grands services en réseaux*, thèse de droit public, dir. C. Garbar, université de Nantes, 2015, p. 35. Ce n'est toutefois pas automatique : les mineurs, qui disposent d'un statut, n'exercent aucune mission de service public, mais une activité d'intérêt général.

¹⁰⁶ Notice « statut », dans Geneviève Gondouin, Véronique Inserguet-Brisset, Agathe Van Lang, *Dictionnaire de droit administratif*, Paris : Sirey, 6^e éd., 2011, p. 420.

¹⁰⁷ Nicole Maggi-Germain, « Statut et contrat : deux modes de construction de la relation de travail », *Revue de l'IRES*, n°45, 2004, p. 106.

Pourtant, Pascal Gros illustre le décalage possible entre les représentations véhiculées dans les discours (ici de la bouche du président de la République depuis mai 2017, Emmanuel Macron) et la réalité des conditions de travail, autrement moins attrayantes :

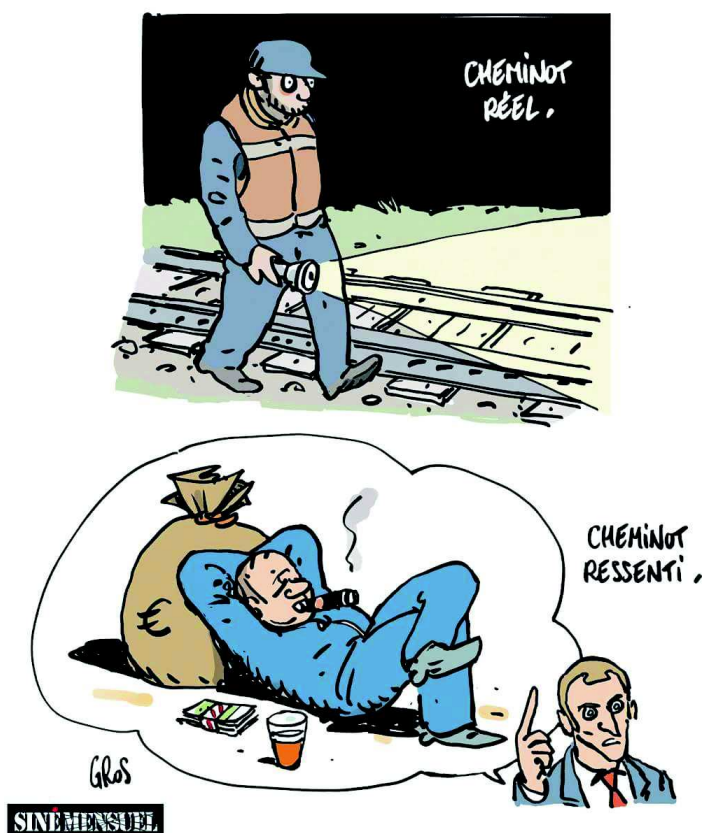


Illustration n°5 – Illustration de Pascal Gros, parue dans l'édition de mars 2018 du journal satirique Siné Mensuel.

Le troisième objectif de cette thèse est donc de **replacer dans une perspective historique les différents discours et représentations attachés au statut du personnel cheminot**. La comparaison doit être réalisée au regard d'autres corporations à statut, d'abord : ce dernier axe de recherche, qui interroge également les influences des différents groupes professionnels et leur éventuelle réciprocité, se justifie d'autant plus que le statut des cheminots est très fréquemment confondu avec le statut général des fonctionnaires, institué par la loi du 19 octobre 1946. Cet amalgame est parfois véhiculé par les médias, comme en témoigne la déclaration de Didier Giraud, agriculteur de Saône-et-Loire et chroniqueur régulier de l'émission à large audience, « Les Grandes Gueules » :



Illustration n°6 – Capture d'écran d'un live-tweet¹⁰⁸ de l'émission quotidienne radiophonique de débat d'actualité « Les Grandes Gueules », diffusée sur RMC le 7 septembre 2017.

Mais les dispositions contenues dans les statuts peuvent varier d'une corporation à l'autre. Il est également nécessaire de les comparer au personnel sans statut, d'autant que pendant longtemps, les « agents à statut » bénéficiaient communément de garanties plus avantageuses que les autres salariés¹⁰⁹. Les contreparties accordées sont souvent perçues comme le signe d'une catégorie « privilégiée », « nantie ». Il convient donc d'interroger ces représentations, qu'elles soient positives ou péjoratives, teintées d'une once d'envie ou non. À partir de quand sont-elles prégnantes ? Dans quel(s) contexte(s) s'imposent-elles ? Témoignent-elles d'un décalage entre ces représentations et les réalités des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots ? En sus de la perception du statut par l'extériorité, le statut vécu et perçu par les principaux concernés doit également être abordé. Alors que le collectif des cheminots est caractérisé par une importante diversité, à de multiples niveaux, peut-on y déceler une dimension identitaire ?

Présentation des sources et de leurs limites

Pour répondre à l'ensemble de ces questions et rendre une vision objective de l'évolution historique du statut du personnel cheminot jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, il a été indispensable de croiser les sources à disposition, pour entendre les différentes voix disponibles : réseaux, pouvoirs publics, militants et personnel.

¹⁰⁸ Tweet diffusé en direct.

¹⁰⁹ Jeanne Siwek-Pouydesseau, « Syndicats et statuts », *art. cit.*, p. 37-38.

Les archives des compagnies, puis à partir de 1938 de la SNCF, permettent d'observer la gestion de leur personnel, leur conception de ce rôle, leurs prises de position, voire les orientations qu'elles souhaitent adopter. Ces sources sont conservées en deux lieux distincts. Les Archives nationales du monde du travail abritent à Roubaix les archives des réseaux avant la nationalisation de 1937. Les compagnies de chemins de fer portent, tôt après leur création, un soin particulier à la préservation de leurs archives. Mais des éliminations sont opérées dès le début du XX^e siècle, par manque de place¹¹⁰. À la création de la SNCF en 1937, les archives relatives au personnel restent généralement dans les services¹¹¹. En 1949, au moment de la fondation du Service des archives d'entreprises aux Archives nationales¹¹², l'ensemble de leurs fonds anciens y est déposé, à la suite de l'initiative de la compagnie de l'Est. Mais cela n'empêche pas des pertes. Les documents utiles à l'étude du statut des cheminots demeurent donc très inégaux selon les réseaux¹¹³. Alors que j'ai sondé sans grand succès les documents des administrations des chemins de fer du Midi, du PO, du PLM, de l'Ouest, de l'Alsace-Lorraine et de l'État, les archives du réseau du Nord¹¹⁴ demeurent quant à elles fournies, et, qui plus est, bien classées : le secrétariat général de la compagnie a organisé ses dossiers par thématique (série dite permanente) et par date (série annuelle). Les séries 14 et 19, relatives respectivement au personnel et aux retraites, s'avèrent particulièrement intéressantes. La série permanente traite les questions de fond, quand les dossiers annuels réunissent les décisions précises par la compagnie et les événements survenus au cours de l'année (octroi de secours, de subventions, revues de presse sur les conflits sociaux et les organisations syndicales, etc.)¹¹⁵. Les questions de personnel sont généralement traitées par le comité de direction du réseau. La compagnie du Nord avait également l'habitude de constituer de véritables revues de presse sur l'actualité ou les manifestations liés au ferroviaire. Le fonds de ce réseau a été complété par des dépôts, acquisitions ou restitutions à partir des années 1980¹¹⁶, qui n'ont pas été exploités par François Caron dans sa thèse. Ces dossiers concernent la gestion générale ainsi que la représentation du personnel, les conditions

¹¹⁰ Bertrand Gille, « Les archives des compagnies de chemins de fer », *Histoire des entreprises*, n°1, mai 1958, p. 46-47.

¹¹¹ Bertrand Gille, « Les archives de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée », dans CTHS, *Actes du quatre-vingt-quatrième congrès national des sociétés savantes. Dijon, 1959. Section d'histoire moderne et contemporaine*, Paris : Impr. nat., 1960, p. 311.

¹¹² Bertrand Gille, « Les archives de la compagnie des chemins de fer de l'Est », *Revue d'Alsace*, t. 98, 1959, p. 150.

¹¹³ Françoise Hildesheimer soulignait déjà en 1988 la disparité entre les 6 900 boîtes du fonds de la compagnie du Nord (dont une partie n'était pas classée) et l'unique article du réseau d'Alsace-Lorraine. Françoise Hildesheimer, « Les sources de l'histoire des chemins de fer », dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du colloque - Paris, 18-19 mai 1988. RHCF hors-série* n°1, 1989, p. 371-373.

¹¹⁴ ANMT, 48 AQ.

¹¹⁵ Bertrand Gille, « Les archives de la compagnie du chemin de fer du Nord », *Revue du Nord*, n°161, 1959, p. 41-46.

¹¹⁶ ANMT, 202 AQ.

d'emploi, de travail et de retraite, les institutions sociales à destination des cheminots, les conflits sociaux, ainsi que l'examen de propositions ou projets de loi les concernant. Les grèves sont également l'objet principal des archives de la compagnie de l'Est, subtilisées par des militants du Parti communiste à la SNCF et rétrocédées en 2004¹¹⁷.

Le Centre national des archives historiques de la SNCF, situé au Mans, conserve quelques documents issus des anciennes compagnies : revendications du personnel, conflits sociaux de 1920, exercice des droits syndicaux et politiques des agents du réseau du PO, ou encore octroi du statut du personnel commun de 1920 dans les dossiers de l'ancien réseau de l'Est. Toutefois, la grande majorité des fonds de ce centre est constituée des archives de la SNCF et de ses activités opérationnelles. On y trouve donc les archives « classiques » de l'entreprise¹¹⁸, parmi lesquelles de précieuses informations sur la politique relative au personnel étudiée et menée par l'entreprise. Les fonds versés par la direction des ressources humaines de la SNCF sont relatifs à la gestion des agents. Ils forment des ensembles thématiques riches, relatifs aux relations entretenues par la direction avec les organisations syndicales, à la prévoyance et à la retraite, au temps de travail et aux congés, à la représentation du personnel. Pour chacun de ces sujets, des dossiers abordent l'application des textes afférents (décrets, lois) et leurs effets, éventuellement le point de vue de la direction. On retrouve également des études menées par les réseaux sur des points précis ou encore des dossiers sur les instances de négociation (commissions mixtes). Les archives du comité de direction et de son secrétariat sont elles aussi très précieuses, notamment la correspondance et les procès-verbaux du comité de direction de la SNCF, institué par la convention du 31 août 1937. Y figure, parmi d'autres dossiers thématiques, un ensemble sur la négociation de la convention collective. Les archives du secrétariat du conseil d'administration de la SNCF demeurent particulièrement riches sur les bouleversements des conditions d'emploi, de travail des agents et les relations de la SNCF avec les syndicats dans les années 1938-1939, puis lors de la Seconde Guerre mondiale. Les dossiers relatifs aux contentieux peuvent également être mobilisés, laissant voir l'interprétation des doctrinaires des réseaux puis de l'entreprise, et donc leur point de vue sur certaines problématiques juridiques. La consultation des textes réglementaires est tout aussi essentielle.

¹¹⁷ ANMT, 2004 040.

¹¹⁸ Henri Zuber, « Archives de la SNCF et patrimoine ferroviaire », *RHCF*, n°40, 2009, p. 28.

Le rôle joué par l'État dans l'exploitation des chemins de fer explique que de nombreux documents d'archives qui m'intéressent soient conservés sur le site de Pierrefitte-sur-Seine des Archives nationales.

Les dossiers de principe de l'administration des Travaux publics (sous-série F¹⁴ Travaux publics) constituent une source précieuse. Ces sources administratives informent à la fois sur l'exploitation ferroviaire en général (organisation du réseau de l'État, convention de 1921 conclue entre l'État et les compagnies, instances spécialisées à l'instar du conseil supérieur des chemins de fer, contrôle des chemins de fer, rapports généraux, par exemple) mais également sur la question plus précise de la gestion du personnel et sa réglementation : on y trouve un petit nombre de dossiers consacrés au statut commun accordé aux agents de chemins de fer en 1920 (notamment les réclamations liées au travail de mise à l'échelle après l'adoption du statut), aux retraites, emplois réservés et temps de travail. Des versements ultérieurs de la direction des transports terrestres du ministère des Transports, réalisés en 1977, 1980 et 1990, complètent l'ensemble. Là encore, quelques dossiers sont dédiés au statut du personnel cheminot, contenant notamment un exemplaire du statut du personnel octroyé aux agents du réseau de l'État en 1912, les travaux des commissions chargées de la discussion de la convention collective à partir de 1936-1937, ainsi que d'autres archives relatives à la Première Guerre mondiale, aux règlements des conflits entre l'employeur et ses agents, aux conditions de travail ou à la sécurité. Ils contiennent des typologies de documents variées. Je déplore toutefois l'absence des procès-verbaux des commissions paritaires qui ont abouti au statut de 1920, ainsi que de tout dossier de fond relatif au statut de 1912 et aux initiatives précédentes.

Ces documents sont complémentaires des dossiers du ministère du Travail (sous-série F²² Travail et sécurité) relatifs à la préparation et à l'application des lois de huit heures et de 40 heures.

À l'État revient aussi la mission de police. Les archives de l'autorité chargée de cette tâche au niveau national sont conservées au sein de la sous-série F⁷ (Police générale). On y trouve essentiellement des notes et articles de presse, attestant de la surveillance des opérations politiques (campagnes de presse, manifestations publiques, grèves, activités des syndicats) mais aussi de l'état d'esprit des cheminots, et révélant la présence d'indicateurs parmi les militants. Les rapports analysant les motivations et l'activité syndicale sont précieux.

L'ensemble de ces documents permet d'apporter un regard extérieur sur la corporation ainsi que sur l'évolution de la réglementation et de la législation à laquelle elle est soumise.

La consultation d'archives syndicales est incontournable dans l'étude de l'histoire du statut des cheminots. À ma connaissance, ces sources (hormis la presse syndicale) n'avaient été jusqu'alors mobilisées que dans le cadre de publications militantes, et non dans le cadre d'un travail universitaire d'ampleur.

La consultation des documents de la Fédération générale des Transports et de l'Équipement (FGTE), conservés aux archives interfédérales de la CFDT à Paris, s'est avérée quelque peu décevante. Si la CFDT a hérité, lors de sa création en 1964, de la conservation des archives de la Fédération CFTC des syndicats chrétiens des cheminots de France, très peu sont en lien avec ce sujet. Quelques dossiers relatifs à la Fédération des syndicats professionnels des chemins de fer ont été consultés. L'essentiel date des années 1930, mais ces fonds peuvent s'avérer très intéressants pour qui souhaiterait entreprendre la suite de cette étude.

La recherche à l'IHS-CGT des cheminots, sis à Montreuil, a été plus fructueuse, grâce à la consultation des archives saisies de la Fédération CGT des cheminots unitaire, confédérée et réunifiée (ainsi que des unions, des sections fédérales et des syndicats). Ces documents ont fait l'objet d'un séquestre après le décret du 26 septembre 1939 ordonnant la dissolution du Parti communiste et des organisations liées. Stockées dans un premier temps à la Bibliothèque nationale, puis aux Archives nationales, dans de mauvaises conditions de conservation, elles sont réclamées par la CGT à partir de 1973. Le fonds est restitué l'année suivante. Il est versé en 2003 à l'institut d'histoire sociale de la Fédération CGT des cheminots et partiellement ordonné. Son classement n'est poursuivi qu'en 2013. S'il contient des archives de la période 1909-1939, la grande majorité de ces documents concerne en réalité la seconde moitié des années 1930. Les dossiers fédéraux des délégués du personnel relatifs à l'amnistie, aux délégués à la sécurité, ainsi qu'à l'unification des règlements des réseaux ont été mis à profit, tout comme ceux du secrétariat de la Fédération sur la discussion de la convention collective. Les archives du secrétariat général de l'Union des syndicats des chemins de fer du réseau Nord relatifs à la discussion de la convention collective, aux 40 heures et à l'amnistie ont particulièrement retenu mon attention.

À l'IHS-CGT des cheminots, j'ai également consulté le fonds Jacquet. Il réunit la documentation utile à la rédaction de l'ouvrage dirigé par Joseph Jacquet, *Les cheminots dans l'histoire de la France*, publié en 1967¹¹⁹, afin d'interroger la mémoire syndicale du régime juridique des cheminots.

¹¹⁹ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, op. cit.

Sans surprise, j'ai retrouvé à plusieurs reprises les mêmes documents au sein des dossiers administratifs, syndicaux ou ceux des réseaux.

Une dernière source de premier plan demeure les archives parlementaires.

Les archives produites par la Chambre des députés (ou l'Assemblée nationale) et le Sénat ont été consultées en ligne¹²⁰ pour l'essentiel des débats parlementaires, des lois et des décrets publiés au *Journal officiel*, ainsi qu'à la Direction de l'information légale et administrative (DILA) à Paris pour les documents parlementaires. Un dépouillement sélectif des débats, textes et documents officiels a mis en exergue les politiques relatives aux cheminots déployées, mais aussi celles qui ont échoué ou sont restées au stade du projet ou de la proposition. Il a également souligné l'évolution de la réglementation et de la législation appliquées aux cheminots, qu'elles soient de droit commun ou dérogatoires. Enfin la lecture attentive des débats parlementaires a nourri une réflexion relative aux discours et représentations des agents de chemins de fer.

À la faveur d'un colloque consacré à Albert Claveille, je me suis également rendue à Périgueux aux Archives départementales de la Dordogne pour consulter son fonds d'archives privé, qui n'était pas encore classé. Les rares cartons consacrés aux chemins de fer ont toutefois apporté un éclairage supplémentaire sur cette figure de premier plan dans l'évolution du statut des cheminots dans les années 1910-1920.

La presse a été grandement mobilisée dans le cadre de cette étude. Tous les organes se saisissent à un moment donné de ce sujet d'intérêt national et stratégique qu'est le ferroviaire. La question sociale a particulièrement occupé les colonnes. Dès lors, un dépouillement exhaustif s'est avéré impossible. Nous avons fait le choix de dépouiller intégralement deux journaux. L'un est connu pour être le héraut des compagnies privées : le *Journal des transports* ; le second est éminemment militant puisque publié par l'organisation syndicale la plus représentative des agents de chemins de fer : le *Réveil des travailleurs de la voie ferrée*¹²¹. Ponctuellement, d'autres périodiques, essentiellement nationaux et dans une très moindre mesure locaux, généralistes ou spécialisés, parfois ouvriers ou corporatistes, ont été

¹²⁰ Via la bibliothèque numérique de la BnF, Gallica : <<https://gallica.bnf.fr/>>.

¹²¹ *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée* paraît bimensuellement de mars 1892 à juin 1893, puis hebdomadairement jusqu'en février 1898. Il est alors renommé *La Tribune de la voie ferrée* et redevient un bimensuel de juillet 1899 à mars 1900, puis hebdomadaire d'avril 1900 jusqu'en juillet 1914. À partir d'août, c'est un *Bulletin mensuel du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies* qui prend le relais, jusqu'en janvier 1917. En mars, une nouvelle *Tribune des cheminots* voit le jour, mensuelle d'abord, bimensuelle à partir du début de l'année suivante, trimensuelle dès novembre 1922, à nouveau bimensuelle en janvier 1927. Le temps de la scission, une seconde *Tribune des cheminots*, bimensuelle, est publiée par les unitaires du 15 novembre 1921 au 15 décembre 1935. L'ensemble de ces parutions a été mis en ligne en juin 2018 par l'IHS-CGT des cheminots, à l'adresse suivante : <<http://archives.cheminotcgt.fr/>>.

utilisés. Nous avons également lu l'intégralité des articles composant les revues de presse retrouvées parmi les dossiers de la compagnie du Nord. La lecture de la presse est intéressante pour analyser l'évolution des revendications, les débats, à l'échelle nationale ou d'une organisation, ou des événements particuliers (conflits sociaux, congrès, etc.). Elle donne à voir les différents points de vue et les arguments des uns et des autres sur d'innombrables sujets, permet d'identifier les moments-clés ou encore de s'interroger sur la réception, par l'opinion publique ou par une frange définie de la population, d'une mesure officielle ou d'un événement. Elle permet parfois de pallier les lacunes des sources officielles ou administratives, comme l'absence d'un dossier sur le statut du personnel des chemins de fer de l'État ou ses précédents avatars. Elle contribue à alimenter la réflexion sur les représentations de la corporation cheminote, par elle-même ou par l'extériorité.

Un grand nombre de sources imprimées a également été mobilisé.

Certaines sont des publications officielles. Un panorama des organisations corporatives a été très utile pour retracer l'histoire du syndicalisme cheminot¹²². Les enquêtes diligentées par l'État, sur la sécurité et les conditions de travail, sont également précieuses¹²³.

D'autres sont d'émanations syndicales. Les programmes de revendications et les comptes rendus de congrès permettent d'apprécier les avancées, les débats et les actions en cours dans le milieu militant. Des brochures syndicales, sur des thématiques précises, cherchent à dénoncer, voire à convaincre.

Des traités techniques¹²⁴ et juridiques¹²⁵ consacrés au rail permettent également d'apprécier les différents aspects de l'exploitation ferroviaire et de son évolution. De nombreux travaux

¹²² Office du Travail, *Les associations professionnelles ouvrières*, vol. 4, Paris : Impr. nat, 1904, 821 p.

¹²³ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer*, Paris : Impr. nat., 1858, 453 p.

¹²⁴ Albert Schillings, *Traité pratique du service de l'exploitation des chemins de fer; à l'usage des agents et employés, des personnes qui désirent entrer au service des chemins de fer; des commerçants et des gens du monde qui veulent avoir des notions claires et précises sur le service de ce nouveau moyen de transport*, Paris : Carilian-Goeury & Dalmont, 1848, 172 p. ; Auguste Perdonnet, *Notions générales sur les chemins de fer*, Paris : Lacroix & Baudry, 1859, 452 p. ; Alfred Picard, *Traité des chemins de fer : économie politique, commerce, finances, administration, droit, études comparées sur les chemins de fer étrangers*, Paris : J. Rothschild, 1887, 4 vol. ; Adrien Carpentier, G. Maury, *Traité pratique des chemins de fer*, Paris : L. Larose, 1894, 3 vol. ; Georges-Charles Humbert, *Traité complet des chemins de fer : historique et organisation financière, construction de la plate-forme, ouvrages d'art, voie, stations, signaux, matériel roulant, traction, exploitation, chemins de fer à voie étroite, tramways*, Paris : [s.n.], 1908, 3 vol.

¹²⁵ Henri Nogent-Saint-Laurens, *Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*, Paris : Colomb de Batines, 1841, 446 p. ; Louis Barnabé Cotellet, *Législation française des chemins de fer et de la télégraphie électrique*, Paris : Marescq Aîné, 1867, 2 vol. ; Adrien Godet, *Recueil de la législation des chemins de fer d'intérêt général*, Paris : A. Rousseau, 1903, 391 p. ; Ernest Jules Frédéric Lamé-Fleury, Louis Jules Sarraut, *Code annoté des chemins de fer en exploitation ou recueil méthodique et chronologique des lois décrets, ordonnances, arrêtés, circulaires, etc. concernant l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer*, [s.l.] : Chaix, 4^e éd., 1905, 1238 p. ; Fernand Manesse, René Thévenez, *Législation des chemins de fer et des tramways*, Paris, H. Dunod & E. Pinat, 1909, 564 p. ; Lucien Meunier, *Conditions et réglementation du travail dans les chemins de fer : Code du travail des agents de chemins de fer, recueil annoté des lois, décrets et règlements concernant les conditions et la réglementation du travail, l'hygiène, la sécurité et la retraite des ouvriers et employés de chemins de fer*, Liège : C. Béranger, 1911, 182 p. ; Étienne Bleys, Maurice

universitaires, principalement des thèses de droit, dressent un état des lieux des débats et de la doctrine juridique. Ils sont consacrés au droit du travail et à ses évolutions, aux chemins de fer, à la politique sociale des compagnies envers leurs personnels et aux conditions de travail de ces derniers¹²⁶.

Une dernière catégorie de sources imprimées demeure les discours, les journaux politiques et les mémoires. Qu'ils émanent des réseaux¹²⁷, de cheminots¹²⁸ ou de figures politiques¹²⁹, ces témoignages personnels offrent l'intérêt d'incarner davantage un sujet qui paraît somme toute assez administratif et juridique. Ils restent toutefois relativement peu nombreux¹³⁰.

Dans cette optique, quelques ouvrages de littérature ont également été mobilisés¹³¹.

L'étude de l'histoire du statut du personnel cheminot a donc nécessité l'examen de sources relativement variées et éparpillées, qui, par leurs origines diverses, croisent des points de vue divergents et complémentaires, afin d'écrire l'histoire la plus objective possible.

d'Hérouville, René Thévenez, *Législation des chemins de fer*, Paris : Rousseau, 1930, 2 vol.

¹²⁶ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies ou administrations qui ont engagé leurs services et avec l'État*, Paris : A. Rousseau, 1899, 274 p. (thèse de droit, Paris, 1899) ; C. Dominguez, *De la situation matérielle et de la condition juridique des employés des chemins de fer du réseau de l'État*, thèse de droit, université de Rennes, 1907, 419 p. ; Jean Grandet, *Les droits du gouvernement sur le personnel des chemins de fer concédés*, Paris : L. Larose & L. Tenin, 1913, 283 p. (thèse de droit, Paris, 1913) ; Roger Lazard, *Étude sur la condition administrative et la situation économique des agents de chemins de fer en France*, Paris : PUF, 1923, 183 p. (thèse de droit, Paris, 1923) ; Georges Aubert, *Étude sur le statut du personnel des compagnies de chemins de fer*, Paris : Rousseau, 1926, 324 p. (thèse de droit, Paris, 1926) ; Jacques Fernand Lassalette, *Le personnel des chemins de fer*, Paris : Impr. du Montparnasse, 1929, 108 p. (thèse de droit, Paris, 1929) ; Gustave Bourcquet, *Le statut juridique du personnel des grands réseaux de chemins de fer français*, Gentilly : L. Cario, 1930, 135 p. (thèse de sciences juridiques, Paris, 1930) ; Robert Pigelet, *La condition juridique du personnel des chemins de fer et tramways*, Paris : E. Pigelet, 1935, 269 p. (thèse de droit, Paris, 1935).

¹²⁷ François Bartholony, *Souvenirs anecdotiques*, Paris : Chaix, 1875, 7 p. ; Gustave Noblemair, *Hommes et choses de chemins de fer*, Paris : P. Dupont, 1905, 374 p. ; Louis Armand, « L'autobiographie cheminote : un exploitant », *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 77-80.

¹²⁸ Antoine Désir, *Les mémoires d'un vieil employé de la compagnie d'Orléans*, Aubusson : Bouyet, 1882, 84 p. ; Jean de Lamounarias, *Les mémoires d'un employé de chemin de fer : moralisation tirée de la critique administrative et de l'organisation politique et sociale*, Paris : chez l'auteur, 1899, 280 p. ; Gustave Martin, *Mémoires d'un cheminot du PLM (1876-1908)*, Paris : Jouve, 1911, 269 p. ; Paul Brustis, *Coutumes et usages de l'époque, comment nous avons vécu suivi de Ma carrière, toute ma vie*, [s.l.] : [s.n.], 1953, 21 p. ; Lucien Midol, *La Voie que j'ai suivie : un ingénieur au cœur des batailles sociales, 1900-1970*, Paris : Éd. sociales, 1973, 221 p. ; Henri Vincenot, *Mémoires d'un enfant du rail : le rempart de la miséricorde*, Bagneux : Le Livre de Paris, 1980, 392 p. ; Henri Vuibert, *Du PLM à l'édition*, [s.l.] : [s.d.], 1939, 6 p. ; André Dismier, *Souvenirs*, [s.l.] : [s.n.], [s.d.], 183 p.

¹²⁹ Yves Guyot, *Trois ans au Ministère des Travaux publics : expériences et conclusions*, Paris : L. Chailley, 1896, 266 p. ; Anatole de Monzie, *Ci-devant*, Paris : Flammarion, 1941, 295 p. ; Jean Berthelot, *Sur les rails du pouvoir : de Munich à Vichy*, Paris : Laffont, 1968, 344 p. ; Georges Bonnet, *Vingt ans de vie politique, 1918-1938 : de Clemenceau à Daladier*, Paris : Fayard, 1969, 286 p. ; Jules Moch, *Une si longue vie*, Paris : R. Laffont, 1976, 653 p. ; Denise Mayer (éd.), *René Mayer : études, témoignages, documents*, Paris : PUF, 1983, 398 p.

¹³⁰ *Les cahiers de l'APA. Paroles de cheminots. Lectures du fonds APA*, n°56, 2013, 52 p. ; Georges Ribeill, « Les autobiographies des cheminots français. Simples témoins ou analystes critiques ? », *Actes de la Journée scientifique internationale organisée par l'Association pour l'histoire des chemins de fer et par l'Association pour l'autobiographie et le patrimoine autobiographique le 17 juin 2011 à Ambérieu-en-Bugey*. *RHCF*, n°44, 2013, p. 11-33 ; Véronique Leroux-Hugon, « La pratique autobiographique des cheminots dans le fonds de l'APA », *ibid.*, p. 103-111 ; Christian Chevandier, « Le rail et l'écriture de soi : la discrétion des lampistes », *ibid.*, p. 127-136.

¹³¹ Jules Claretie, *Le train 17*, Paris : Bureaux du "Siècle", 1877, 151 p. ; François Coppée, « Le coup de tampon », *Les paroles sincères. Œuvres complètes de François Coppée*, t. IV, [s.l.] : A. Houssiaux, 1909, p. 5-16 ; Pierre Hamp, *Le rail*, Paris : NRF, 1914, 247 p. ; id., *Il faut que vous naissiez de nouveau*, Paris : Gallimard, 1935, 288 p. ; Émile Zola, *La bête humaine*, [s.l.] : La Bibliothèque électronique du Québec, [s.d.], 737 p. ; id., *Carnets d'enquêtes : une ethnographie inédite de la France*, Paris : Presses Pocket, 1991, 674 p.

Mais le temps imparti pour la recherche a impliqué de réaliser certains choix, d'autant que la principale difficulté rencontrée au cours de ces cinq années de thèse a été l'abondance des sources. Au dépouillement exhaustif des comptes rendus des assemblées générales des actionnaires, des procès-verbaux des conseils d'administration (sources avant tout administratives et financières) et, selon les mots de François Caron, des « interminables listes de décision concernant le personnel » qui rythment les séances du comité de direction des réseaux¹³², j'ai privilégié la consultation des nombreux dossiers thématiques du secrétariat général de la compagnie du Nord. Très fournis, ils présentent, en outre, l'avantage de contenir les rapports adressés par les ingénieurs au conseil d'administration ou au comité de direction du réseau, ainsi que la correspondance qui les accompagne.

J'ai laissé certaines sources de côté. Alors que j'avais consulté les procès-verbaux des commissions du Parlement, je ne les ai pas exploités, par crainte de trop détailler mes analyses. Ils pourront toutefois être repérés grâce à ce travail de thèse et étudiés par qui s'intéresse à un projet, une proposition ou un texte de loi précis. J'ai également renoncé à consulter les archives de la Préfecture de police de Paris, les archives sur les conflits sociaux qui y sont conservées ayant déjà été exploitées à de multiples reprises.

Ce travail de recherche aurait sans doute également gagné à préciser certains points, grâce à la consultation d'archives privées d'acteurs politiques, à l'instar d'Alexandre Millerand¹³³. L'étude d'un échantillon de dossiers du personnel¹³⁴, voire de dossiers de la caisse de retraite¹³⁵, aurait également pu permettre d'incarner davantage ces recherches et de confronter la théorie des réglementations des réseaux à la pratique du déroulement de carrière des agents. En outre, il nous a été matériellement impossible de consulter un versement du bureau des conventions collectives et des conflits collectifs du travail de la sous-direction de la négociation collective, rattaché à la direction des relations du travail du ministère du Travail¹³⁶ du fait de la fermeture *sine die* du site de Fontainebleau des Archives nationales¹³⁷.

¹³² François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, op. cit., p. 15.

¹³³ AN, 470 AP. Les papiers de Léon Blum (570 AP), d'Édouard Daladier (496 AP), de Raoul Dautry (307 AP), de Jean Dupuy (434 AP), de Louis Germain-Martin (443 AP), de René Mayer (363 AP), de Jules Moch (484 AP) et d'Albert Thomas (94 AP) sont également susceptibles de compléter, peut-être marginalement, notre propos.

¹³⁴ *Les archives du personnel des grandes entreprises et établissements publics : un patrimoine essentiel à l'histoire sociale (séminaire organisé par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France avec la collaboration des Archives nationales le 14 janvier 1999 au Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales). La Gazette des archives*, n°186-187, 1999, p. 165-308.

¹³⁵ Sur ce sujet, voir : Christian Chevandier, « Les archives de la caisse de retraite du personnel de la SNCF : une source primordiale pour l'histoire sociale des cheminots », *Bulletin du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, n°4, 1994, p. 55-61.

¹³⁶ AN, 19900601.

¹³⁷ Le site de Fontainebleau a été mis sous protection en mars 2014, suite à un risque d'effondrement. La fermeture du site a été actée en juin 2016. Une réflexion plus générale sur les missions et services des Archives nationales est engagée et

Enfin, il convient de souligner parmi les limites des sources consultées que certaines ont fait l'objet de pertes. Les études de François Caron sur la compagnie du Nord ou d'Annie Kriegel sur la grève de 1920¹³⁸ ont été nourries d'archives qui ne sont plus accessibles aujourd'hui, qu'elles aient été volées ou détruites¹³⁹.

Constats et précautions méthodologiques

Il me semble nécessaire de souligner deux constats inspirés par la consultation de ces sources.

Alors que la négociation collective est au cœur de cette étude, il demeure une part d'informel dans les discussions et tractations, que l'on ne peut pas forcément saisir. Georges Ribeill révèle dans sa thèse sur travaux l'existence du « petit local », où la veille des séances du comité de direction des grands réseaux, institué en 1921, les directeurs des compagnies privées accordaient de manière confidentielle leurs violons sur les sujets abordés le lendemain, afin d'imposer leurs vues aux administrations des chemins de fer l'État et d'Alsace-Lorraine¹⁴⁰. « Il y a des choses qu'il est préférable de ne pas écrire » affirme le président du comité de direction de la SNCF en juillet 1938¹⁴¹. De leur côté, les réunions en séance secrète des organisations syndicales lors de leurs congrès¹⁴² participent également de ce constat. Et lorsque des comptes rendus ou des procès-verbaux de ces réunions existent, ils semblent parfois policés, presque enjolivés. Ce phénomène s'observe principalement pour les sources patronales : les divergences d'opinion entre les directions des compagnies paraissent gommées, au profit d'une version « officielle » unanime. Il faut accepter, en tant qu'historienne, qu'une partie de ces échanges et de ces logiques nous échappe et demeure insaisissable.

En outre, alors que les organisations syndicales et les réseaux se trouvent la plupart du temps dans une logique de rapport de forces, il faut toujours garder à l'esprit que les sources

devrait mener à une nouvelle organisation à l'horizon 2020. Certains fonds conservés à Fontainebleau sont de nouveau accessibles depuis avril 2018, mais ce versement n'en fait pas partie.

¹³⁸ Annie Kriegel, *La grève des cheminots, 1920*, Paris : A. Colin, 1988, 255 p.

¹³⁹ Les archives de la compagnie du PLM consultées par Annie Kriegel, stockées dans le sous-sol de la gare de Lyon à Paris, ont été détruites. Dans la boîte de la cote 48 AQ 3403 conservée aux ANMT, une note manuscrite de Françoise Bosman, alors directrice du Centre des archives du monde du travail, datée de fin 2004, indique que le carton a été retrouvé presque vide.

¹⁴⁰ Georges Ribeill, *La société cheminote, de l'essor à l'usure...*, op. cit., p. 50.

¹⁴¹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 20 juillet 1938.

¹⁴² AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 20e congrès national*, [s.l.], [s.d.] (sans doute 1909), p. 177.

patronales comme militantes sont caractérisées par un biais. Il tend à la déformation des faits présentés, dans le sens d'un noircissement ou au contraire d'une édulcoration de ceux-ci.

De la même façon, la rédaction des témoignages personnels n'est pas sans arrière-pensée. Ils laissent paraître une certaine image des auteurs et impliquent de se poser la question des motivations sous-jacentes à leur publication (la justification et la défense de choix, d'actions réalisées ou de politiques menées, par exemple).

L'orientation choisie pour cette étude historique est chronologique. Elle se décompose en deux périodes, dont l'après-guerre, et surtout l'année 1920, représente l'articulation essentielle.

La première reconstitue le cheminement qui a mené à une unification codifiée des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots des réseaux d'intérêt général (première partie). Alors que ces sujets sont l'objet d'une réglementation quasi unilatéralement prescrite par les compagnies privées (sous-partie I), l'émergence de premières réclamations, portées par les organisations ouvrières, ébranle la mainmise des réseaux. Les cheminots obtiennent ainsi leurs premières avancées (sous-partie II). Malgré l'échec d'initiatives gouvernementales, l'expérience du réseau de l'État demeure fondatrice et le statut de son personnel, octroyé en 1912, devient la base revendicative pour les agents des autres administrations de chemins de fer jusqu'en 1920 (sous-partie III).

Une seconde ère débute à la fin de la Première Guerre mondiale (seconde partie). Après l'octroi de conditions d'emploi, de travail et de retraite unifiées en 1920 (sous-partie I), c'est le temps de l'expérimentation, au gré de contextes économiques, financiers, sociaux et politiques pas toujours favorables. Les cheminots affrontent des régressions sociales ; mais ils réussissent à tirer parti de situations propices au progrès de leur condition, notamment en substituant une convention collective au statut du personnel qui les mécontentait (sous-partie II). Si la convention est reconnue légalement lors de la création de la SNCF en 1938, les dispositions de cet accord collectif, toujours en discussion, sont rapidement remises en cause, alors que l'ombre de la Seconde Guerre mondiale plane (sous-partie III).

PROLÉGOMÈNES. LES PREMIERS TEMPS DU CHEMIN DE FER

La naissance symbolique du chemin de fer en France remonte à 1832, avec la mise en circulation des premières locomotives de Marc Seguin sur la ligne de Saint-Étienne à Lyon¹. Elle fait suite à une ordonnance royale du 26 février 1823, qui autorise M. de Lur-Saluces et consorts à réaliser la ligne d'Andrézieux à Saint-Étienne afin de relier les mines stéphanoises à la Loire. Une société anonyme est créée l'année suivante : la compagnie des chemins de fer de Saint-Étienne à la Loire².

Dans les années 1830, deux tendances s'affrontent quant à la participation de l'État dans l'exploitation des chemins de fer.

L'administration des Travaux publics est opposée à la concession à des sociétés privées.

Alphonse de Lamartine se fait le chantre des dangers encourus par une telle situation :

« Que sera-ce, grand Dieu, quand, selon votre imprudent système, vous aurez constitué un intérêt collectif et en corporations industrielles et financières les innombrables actionnaires de 5 ou 6 milliards que l'organisation de vos chemins de fer agglomérera entre les mains de ces compagnies ? Changez donc les tarifs, alors ! Mais comment les changerez-vous ? Par la loi ? Mais qui votera la loi ? Des actionnaires en majorité. Intervertissez donc les lignes. Mais qui votera les lignes ? Des actionnaires en majorité. Améliorez, perfectionnez, changez les systèmes arriérés sur vos lignes. Mais qui votera ces améliorations, ces perfectionnements désirés, commandés peut-être par l'intérêt général du pays ? Qui ? Des actionnaires encore. [...] Je vous le prophétise avec certitude, elles seront maîtresses du Gouvernement et des Chambres avant dix ans. L'administration du pays n'est que de 300 millions par an, et vos compagnies remueraient un personnel et des intérêts plus forts que le personnel et l'intérêt de l'État tout entier ? »³.

Pour Alexis Legrand, directeur général des Ponts et Chaussées puis sous-secrétaire d'État aux Travaux publics, seul l'État est capable d'assumer les charges que représente le chantier de construction des lignes.

À l'opposé, les libéraux, empreints d'un désir de rentabilité, craignent à la fois une toute-puissance de l'acteur étatique et une mauvaise gestion des travaux et des affaires industrielles.

¹ François Caron, « La naissance d'un système technique à grande échelle : le chemin de fer en France (1832-1870) », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, n°4-5, juillet-octobre 1998, p. 859-885.

² Stéphane Rials, « Le contrôle de l'État sur les chemins de fer (des origines à 1914) » dans Michel Bruguière (dir.), *Administration et contrôle de l'économie 1800-1914*, Genève : Droz, 1985, p. 76-79.

³ Alphonse de Lamartine, *Discours sur le projet de loi relatif aux chemins de fer prononcé à la Chambre des députés. Séance du 10 mai 1838*, Paris : E. Duverger, 1838, p. 17-20.

Tous semblent toutefois conscients de l'enjeu politique que représentent à la fois le rail⁴ et le nombre élevé d'hommes qui œuvre à son service⁵.

Le recours à la concession en matière de travaux publics est loin d'être une nouveauté⁶, d'autant que la genèse du chemin de fer est marquée par l'adaptation de l'organisation préexistante pour les transports fluviaux et routiers. Cette influence se retrouve notamment au niveau des infrastructures et du matériel⁷.

Avec la ligne Montbrison-Montrond en 1833 sont posés les principes d'une concession à temps⁸, d'une subvention de l'État et d'un cahier des charges exigeant⁹, reproduits dans les conventions ultérieures. Le cahier des charges de la ligne de Paris à Saint-Germain concédée en 1835, qui fixe notamment les prérogatives de l'administration en matière de police, de sûreté, d'usage et de conservation du chemin de fer, va servir d'inspiration¹⁰.

Le Parlement se saisit de la question plus de dix ans après la concession de la première ligne.

Le Gouvernement propose la construction, voire l'exploitation, par l'administration, des grandes lignes du futur réseau ferré. Le projet est repoussé par la Chambre et c'est au secteur privé qu'incombe cette mission.

Mais des difficultés financières apparaissent rapidement.

On s'oriente dès lors vers un compromis : l'association entre l'État et l'industrie privée pour le financement de la construction. On préconise en outre l'intervention de l'acteur étatique par la garantie d'un intérêt minimum¹¹. La loi du 11 juin 1842¹² prévoit la prise en charge de l'infrastructure¹³ par l'État (qui décide également du tracé), les départements et les communes¹⁴ tandis que la superstructure¹⁵ relève de compagnies privées, à qui l'exploitation

⁴ « Il s'agit donc des plus grandes affaires qu'un pays ait jamais eu à mener à fin, de se créer par les routes de fer une viabilité politique, commerciale, militaire, industrielle, dont nul ne peut calculer d'ici la portée. C'est la conquête du monde, des distances, des espaces, du temps ; cela multiplie à l'infini les forces et l'industrie humaines par tous les obstacles que cela abrège » (*Ibid.*).

⁵ François Caron, « Aux origines de la SNCF » dans Christophe Bouneau, Alexandre Fernandez, *L'entreprise publique en France et en Espagne de la fin du XVIII^e siècle au milieu du XX^e siècle*, Pessac : Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2005, p. 111.

⁶ On y recourt dès le XVI^e siècle pour la construction de canaux, par exemple.

⁷ François Caron, « La naissance... », *art. cit.*, p. 862-863.

⁸ Initialement de courte durée, elle passe à 99 ans à partir de 1852.

⁹ Stéphane Rials, « Le contrôle... », *op. cit.*, p. 79.

¹⁰ « Les chemins de fer » dans Xavier Bezançon, *Les services publics en France de la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Paris : Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 1997, p. 233.

¹¹ Cela signifie que l'État est sollicité pour pallier d'éventuels déficits. Ces avances devront être remboursées, en ponctionnant les éventuels excédents à venir. Ce principe de la garantie d'intérêts est consacré par les « conventions scélérates » de 1883.

¹² *Bulletin des lois de la République française*, juin 1842, série IX, bulletin n°914, p. 481-486.

¹³ Fourniture des terrains, travaux de terrassements, ouvrages d'art, stations.

¹⁴ Mais le financement prévu par les collectivités locales est abandonné avec la loi du 15 juillet 1845 car trop complexe à appliquer.

est concédée. Le concessionnaire récupère en outre une rémunération versée par les usagers¹⁶. On s'oriente donc vers un système de financement mixte.

Mais dans les faits, ce sont les réseaux qui réalisent l'établissement de l'infrastructure pour le compte de l'État. Dans les années 1840 et 1850, la construction de lignes nouvelles s'intensifie. La longueur du réseau d'intérêt général croît de 38 kilomètres exploités et 148 concédés en 1830 à 1 860 exploités et 4 133 concédés au 1^{er} janvier 1848¹⁷. En 1860, on atteint les 9 500 kilomètres construits pour 17 000 concédés¹⁸.

Entre 1823 et la fin 1860 sont apparues pas moins de 64 compagnies.

Il s'agit de sociétés anonymes¹⁹, constituées de capitaux privés et administrées par des mandataires responsables devant des actionnaires, qui se réunissent annuellement.

Elles sont concessionnaires d'un droit d'exploitation et de construction des chemins de fer et répondent à un cahier des charges relativement identique, de plus en plus précis et astreignant, qui permet à l'État d'exercer sur elles un certain contrôle. La tutelle de l'acteur étatique s'exprime particulièrement à travers le ministre des Travaux publics pour ce qui concerne l'exploitation technique, commerciale et financière.

Ces compagnies garantissent un même service public²⁰, caractérisé par l'égalité d'accès et de traitement²¹, la continuité²² et la mutabilité²³. Les gestions privées d'un service public se multiplient au XIX^e siècle²⁴.

L'organisation administrative des réseaux se fixe dans la décennie 1850, à partir du modèle de la compagnie de Paris à Saint-Germain. S'agissant de répondre aux mêmes exigences, on retrouve des traits communs d'un réseau à l'autre.

L'Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer, réalisée à la suite d'une série d'accidents, pose comme principe moteur pour la bonne administration du personnel des chemins de fer « l'unité d'autorité »²⁵. Le conseil

¹⁵ Ballastage, matériel roulant, frais d'entretiens de la voie et des dépendances.

¹⁶ Jacques Chevallier, *Le service public*, Paris : PUF, 2015, p. 106.

¹⁷ Stéphane Rials, « Le contrôle... », *op. cit.*, p. 80-83.

¹⁸ François Caron, « La naissance... », *art. cit.*, p. 862.

¹⁹ Jusqu'à la loi du 24 juillet 1867, leurs statuts sont approuvés par décret. Ils sont publiés dans le *Bulletin des Lois*.

²⁰ Georges Ribeill, « Gestion et organisation du travail dans les compagnies de chemins de fer, des origines à 1860 », *Annales E. S. C.*, n°5, 1987, p. 1002.

²¹ Tous les usagers doivent être égaux devant le service assuré.

²² Le service assuré, qui répond à une forte demande sociale, ne doit pas s'interrompre.

²³ La mutabilité signifie que le service doit toujours s'adapter aux besoins exprimés. Georges Ribeill, « Entreprises et services publics à la "française" : permanences et ambiguïtés d'un modèle hybride à l'épreuve de la longue durée » dans Christophe Bouneau et Alexandre Fernandez (dir.), *L'entreprise publique...*, *op. cit.*, p. 30.

²⁴ Claire Lemerrier, « La construction d'un modèle français de service public avant 1914 », *Regards croisés sur l'économie*, n°2, 2007, p. 49.

²⁵ « Il faut que l'autorité ne soit pas divisée, que les ordres donnés soient exécutés sans discussion et que tous les services, exploitation, mouvement, traction, trafic, comptabilité, contrôle, contentieux, animés du même esprit, marchent vers le

d'administration, généralement dirigé par un président, en est le garant. Il est particulièrement chargé des questions financières et de gestion du personnel. Le nombre des administrateurs, qui doivent acquérir un quota d'actions pour siéger²⁶, est variable²⁷ : en 1860, 15 sièges entourent la table du conseil de la compagnie de l'Ouest contre 35 pour le réseau du PLM²⁸. D'abord décideur lors de la formation du réseau, le conseil d'administration est astreint par la suite à un rôle de contrôleur et délègue une partie de ses pouvoirs à un directeur général²⁹ ou à un comité de direction, selon les réseaux et les époques³⁰.

Une division du travail accusée conduit à une organisation des services en quatre divisions spécialisées (dont trois proprement techniques), peu ou prou similaires pour l'ensemble des compagnies dès le milieu du XIX^e siècle :

« On a divisé en quatre groupes les différents services qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer. Ces groupes sont : 1° l'*administration centrale*, qui comprend le service des ingénieurs, ceux de la comptabilité, du contentieux, du secrétariat général, etc. ; 2° la *voie*³¹, où se trouvent les chefs de section, les conducteurs, les aiguilleurs, les gardes-lignes et les gardes-barrières, les cantonniers, etc. ; 3° le *matériel* et la *traction*³², où figurent les chefs de dépôt et d'ateliers, les mécaniciens, les chauffeurs et les ouvriers des ateliers de réparation ; 4° et, enfin, l'*exploitation*³³, qui renferme les chefs et employés des gares, les conducteurs de trains, les gardes-freins, les graisseurs, etc. »³⁴.

Il s'agit, selon les écrivains prolétariens³⁵ Léon et Maurice Bonneff, « [des] quatre corps

même but, sans tiraillements, sans froissements, au moins apparents, et cela ne peut s'obtenir que par une concentration intelligente du pouvoir » (Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. VI).

²⁶ Pour siéger au conseil d'administration de la compagnie du PLM, Auguste Isaac a dû présenter 100 actions de garantie. Hervé Joly, « Auguste Isaac, administrateur de sociétés », dans Hervé Joly (éd.), *Patronat, bourgeoisie, catholicisme et libéralisme autour du journal d'Auguste Isaac. Actes de la journée d'étude du 18 juin 2003. Cahiers du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, n°5, 2004, p. 136.

²⁷ Hervé Joly, « La direction des sociétés anonymes depuis la fin du XIX^e siècle : le droit entretient la confusion des pratiques », *Entreprises et histoire*, n°57, 2009, p. 113.

²⁸ Georges Ribeill, « Gestion et organisation... », *loc. cit.*

²⁹ Il est distinct du conseil d'administration, davantage cantonné à la surveillance. Le directeur s'occupe de la gestion de l'entreprise. Il ne prend pas part aux votes. Hervé Joly, « La direction des sociétés anonymes... », *art. cit.*, p. 119.

³⁰ La compagnie du PO a par exemple adopté un comité de direction (où siègent des administrateurs) de 1842 à 1845, puis un directeur, assisté d'un comité d'administrateurs-délégués (membres du conseil d'administration chargés d'une délégation spéciale pour laquelle ils reçoivent une rémunération et gérant les affaires courantes). Quant au réseau du Nord, il n'a jamais été commandé par un directeur général, en quelque sorte remplacé par l'ingénieur en chef de l'Exploitation. La majorité des compagnies adoptent toutefois la solution d'un unique directeur.

³¹ Cette division est chargée de l'entretien et de la surveillance de la voie.

³² Initialement séparés dans la plupart des compagnies, les services du Matériel et de la Traction sont réunis dès les années 1840. Cette division est chargée de la conduite et de l'entretien du matériel roulant.

³³ Cette division est chargée du mouvement des trains, du trafic commercial et de la gestion des agents des gares et des trains.

³⁴ Germain Palaa, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer. Résumé des documents officiels en vigueur et des principaux renseignements pratiques sur l'établissement, l'entretien, la police et l'exploitation des voies ferrées. Personnel, exploitation technique, matériel, voie, service commercial. Supplément général de la 3^e édition*, t. 1, Paris : Marchal & Billard, 1887, p. 443.

³⁵ Michel Ragon, *Histoire de la littérature prolétarienne de langue française. Littérature ouvrière, littérature paysanne, littérature d'expression populaire*, Paris : Libr. générale française, 1986, p. 224.

d'armée »³⁶. Chacun d'entre eux est caractérisé par une forte hiérarchisation : en effet, la Voie, l'Exploitation et la Traction sont chacune dirigées par un ingénieur en chef et disposent d'un service central et de sections locales. Cette répartition est largement inspirée de l'organisation en place dans l'administration des Ponts et Chaussées³⁷. Elle engendre de fait un cloisonnement des métiers et des univers de travail.

Dès les débuts du chemin de fer, le coût de la construction et le trafic avaient été mal évalués, engendrant des charges supplémentaires³⁸.

Le Second Empire tente par ailleurs de limiter les frais par le regroupement en six grands réseaux d'intérêt général dès 1858 : le Nord, l'Est, l'Ouest, le Paris-Orléans (PO), le Midi et le Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM). Chacun exploitant une zone géographique déterminée, ils occupent une situation monopolistique³⁹.

À la faveur de la guerre de Crimée et de la crise commerciale américaine de 1857, qui occasionnent des difficultés financières, les réseaux demandent la renégociation des contrats. Une loi du 11 juin 1859 signe l'adoption des conventions Franqueville entre l'État et les compagnies. Une distinction est désormais opérée entre ancien et nouveau réseaux. La garantie d'intérêts, par l'État, aux capitaux investis permet de financer la nouvelle exploitation, qui répond davantage à des demandes locales et s'avère moins rentable. Quatre ans plus tard, certaines concessions sont révisées. À la veille de la guerre de 1870, 16 938 kilomètres sont exploités⁴⁰.

³⁶ Léon et Maurice Bonneff, *La classe ouvrière. Les cheminots. II. Gares, ateliers, bureaux*, Paris : Éd. de la « Guerre sociale », 1910, p. 172.

³⁷ François Caron, « La naissance... », *art. cit.*, p. 881.

³⁸ Stéphane Rials, « Le contrôle... », *op. cit.*, p. 83-84.

³⁹ Jacques Chevallier, *Le service...*, *op. cit.*, p. 77-81.

⁴⁰ Stéphane Rials, « Le contrôle... », *op. cit.*, p. 86-87.

PREMIÈRE PARTIE. CONSTRUCTION DU RAPPORT DE FORCE (MILIEU DU XIX^E S.-1918)

Sous-partie I. La mainmise des compagnies sur les conditions d'emploi, de travail et de retraite de leurs agents (milieu du XIX^e s.-années 1890)

L'objet de cette sous-partie est d'apprécier la réalité des rapports entretenus entre l'agent et un réseau d'intérêt général dans les premiers temps du chemin de fer.

Alors qu'émerge avec le rail une nouvelle corporation, composée de multiples métiers et savoir-faire, les compagnies ferroviaires expérimentent une politique de recrutement et de gestion du personnel.

Préservées de toute interférence, notamment étatique, elles fixent unilatéralement des règles qui présentent de nombreuses similitudes, puisque toutes doivent assurer une mission de service public en toute sécurité et présentent une organisation semblable, très structurée et hiérarchisée.

Elles imposent à leur personnel, soumis au droit commun, des conditions de travail exigeantes et difficiles.

Celles-ci sont en partie compensées par l'accès au commissionnement et par la mise en place de nombreuses institutions sociales qui, si elles présentent des variations d'un réseau à l'autre, contribuent à fidéliser les agents et à les distinguer du reste de la population active.

Chapitre premier. Des cheminots soumis au « bon vouloir » des compagnies : une relation de travail dissymétrique

L'objet de ce chapitre est d'examiner les conditions de recrutement et l'organisation du personnel, expérimentées par les compagnies dès le milieu du XIX^e siècle, à une époque où les chemins de fer se développent et se structurent en France.

Influencée par les expériences étrangères, leur gestion du personnel évolue au fil des expérimentations, des événements et des débats politiques (1).

Depuis l'institution de la liberté de travail par le décret d'Allarde des 2-17 mars 1791¹, nulle intervention autre que celles des parties n'est prévue en matière de relation de travail. Les agents n'ont d'autre choix que d'accepter les termes du contrat imposés par leur employeur (2).

Mais le commissionnement proposé par les compagnies, qui garantit une sécurité de l'emploi, contrebalance l'absence de discussion de leurs conditions de travail (3).

1. Un recrutement quasi-entièrement maîtrisé par les réseaux

Le facteur humain est déterminant dans l'exploitation des chemins de fer.

Le recrutement demeure donc une étape primordiale pour toute compagnie, qui n'a aucun intérêt à le négliger ou à voir une tierce personne s'en mêler.

Le libre choix du personnel

Les cahiers des charges des concessions, dont le modèle se fixe en 1847², stipulent les droits et obligations des parties. Ils se distinguent par le faible nombre de clauses relatives au personnel des compagnies.

Sur les 70 articles et plus que réunit le modèle général de cahier des charges³, seuls trois

¹ Article 7 : « À compter du 1^{er} avril prochain, il sera libre à tout citoyen de faire tel commerce, ou d'exercer telles professions, art ou métier qu'il trouvera bon, après s'être pourvu d'une patente et en avoir acquitté le prix, suivant les taux ci-après déterminés, et de se conformer aux règlements de police qui sont ou pourront être faits ».

² François Caron, « L'évolution du régime français des chemins de fer : aux origines de l'économie mixte » dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988, RHCF*, n°1, 1989, p. 14.

³ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 256.

traitent de la question. Les articles 27⁴ et 64⁵ fixent la responsabilité de la compagnie en matière de recrutement. L'article 65 est quant à lui plus spécialement consacré aux emplois réservés aux anciens militaires, libérés de leur service⁶.

Les réseaux sont toutefois tenus, par le cahier des charges⁷ et l'ordonnance du 15 novembre 1846⁸, d'employer un effectif suffisant afin d'assurer le service dans de bonnes conditions de sécurité et d'ordre public. Pour cela, un nombre minimum obligatoire d'agents est déterminé⁹.

Force est donc de constater, avec Albert Schillings, que « l'organisation administrative, les diverses fonctions des agents, la définition de leurs attributions, et par conséquent la partie de la responsabilité de chacun d'eux, ont été abandonnés à la volonté des compagnies »¹⁰.

Les agents des chemins de fer sont choisis et nommés librement par les réseaux, qui fonctionnent de manière autonome et indépendante. Cette liberté se justifie par la responsabilité qui leur incombe¹¹.

Des conditions de recrutement de plus en plus restrictives

Si des diplômés trustent, dès l'origine du chemin de fer, certaines fonctions, notamment dirigeantes¹², les compagnies font évoluer, à mesure qu'elles se stabilisent, les conditions de recrutement du personnel subalterne dans la seconde moitié du XIX^e et au tout début du XX^e siècle dans le sens d'une complexification et d'une restriction de l'accès à l'emploi. De plus en plus de règles sont adoptées pour empêcher certaines catégories d'intégrer les effectifs des compagnies.

L'Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les

⁴ Article 27 : pour « les travaux effectués par voie de concession, les compagnies exécutent ces travaux par des moyens et des agents à leur choix, mais en restant soumises au contrôle et la surveillance de l'administration ».

⁵ Article 64 : « Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres ».

⁶ Cf. *infra*.

⁷ Articles 30, 31, 33 et 40 du cahier des charges.

⁸ Articles 2, 3, 4, 18 et 31 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

⁹ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 85.

¹⁰ Albert Schillings, *Traité pratique du service de l'exploitation des chemins de fer...*, *op. cit.*, p. 7.

¹¹ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 5.

¹² Les Mines et les Ponts et Chaussées sont les grands corps les plus recherchés à la sortie de l'École polytechnique (créée en 1794). Les Écoles des Ponts et Chaussées (créée en 1747) et des Mines (de Paris ; créée en 1783) apparaissent de plus en plus comme des écoles d'application de Polytechnique. Leurs effectifs sont limités et les futurs ingénieurs d'État qui en sont issus n'ont *a priori* pas vocation à exercer dans l'industrie privée, contrairement aux ingénieurs civils formés à Centrale : ils rejoignent souvent la haute administration. Toutefois, dès la première moitié du XIX^e siècle, ils sont de plus en plus nombreux à rejoindre des sociétés privées pour faire carrière : c'est le « pantouflage », qui répond la plupart du temps à des motifs financiers. Aux chemins de fer, ce sont les polytechniciens, ingénieurs des Ponts et Chaussées, puis dans une moindre mesure des Mines, qui s'imposent et trustent les fonctions dirigeantes. Les centraliens occupent des postes d'ingénieurs au Matériel et à la Traction. Quant aux diplômés des Arts et Métiers (les « Gadz'arts »), ils épousent beaucoup plus rapidement les fonctions de chauffeur et mécanicien que le personnel subalterne qui y parvient en gravissant les échelons de la carrière professionnelle.

chemins de fer dresse un panorama des conditions de recrutement, relativement limitées en 1858.

À propos du choix du personnel, sont simplement évoqués d'éventuelles « épreuves spéciales » auxquelles sont soumis les aspirants aux emplois particulièrement sensibles à la sécurité, tels que mécaniciens, chauffeurs¹³ ou encore ceux liés à la manipulation d'appareils télégraphiques, et des critères physiques assez peu précis : « des hommes valides, n'ayant pas dépassé l'âge de trente à trente-cinq ans »¹⁴.

Cette relative pauvreté des conditions de recrutement s'explique en partie par le fait que la technologie du chemin de fer est créée *ex nihilo* au XIX^e siècle et se déploie promptement. Les profils des futurs employés sont alors plutôt flous. Les premières politiques du personnel relèvent de l'empirisme et l'expérience capitalisée au fil des années ou celle d'autres réseaux permettent de tirer des leçons et de réajuster, au besoin, ces premiers tirs.

Dans la perspective de l'exploitation à venir, certaines compagnies entreprennent la formation du personnel nouvellement recruté.

Le réseau du Nord anticipe cette étape. En octobre 1845, soit neuf mois avant le voyage de la première machine sur ses lignes, le comité de direction se lance dans l'instruction des futurs agents. Il capitalise pour cela l'expérience d'autres compagnies, plus anciennes, voire étrangères, et davantage avancées dans le développement de leur exploitation. Une prime est versée aux mécaniciens du réseau du PO pour l'instruction de chaque mécanicien ou chauffeur¹⁵. L'apprentissage se fait sur le tas et dans la durée, auprès d'agents expérimentés.

Mais au fil des années, en raison des spécificités du chemin de fer et de son intérêt stratégique dans le cadre de la Défense nationale, les agents qui intègrent une compagnie doivent répondre à des conditions d'emploi de plus en plus nombreuses et strictes.

Ces conditions d'admission sont élaborées par chaque réseau. Elles font l'objet d'une réglementation interne, qui leur est propre. Elles peuvent en outre varier selon les lignes ou le poste auquel l'aspirant cheminot prétend.

Mais elles demeurent empreintes, d'une administration à l'autre, des mêmes caractères généraux.

¹³ Mécaniciens et chauffeurs sont les roulants par excellence. Ils forment une équipe : le mécanicien conduit la locomotive, tandis que le chauffeur est chargé d'alimenter le feu de son foyer et de gérer l'eau pour produire la vapeur.

¹⁴ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. VII-X.

¹⁵ Georges Ribeill, « Gestion et organisation... », *art. cit.*, p. 1010.

Une condition de nationalité qui s'impose progressivement

Au début du chemin de fer, la nationalité française ne semble pas être un critère de recrutement décisif¹⁶.

Mathieu Essers, mécanicien de première classe à La Chapelle, est entré au réseau du Nord le 11 janvier 1868. De père hollandais mais né en France, il a toutefois été « admis à une époque où la nationalité n'était pas une cause d'exclusion »¹⁷. Selon le journaliste Pierre Mareuilles, qui dénonce en 1911 le nombre d'étrangers employés au rail, les compagnies n'ont à cette époque pas su anticiper le rôle stratégique que serait amené à jouer le chemin de fer¹⁸.

Reflet des débats qui agitent la société, la question de la nationalité des agents de chemins de fer mobilise l'opinion publique et prend de plus en plus d'ampleur, jusqu'à culminer dans les années 1880-1890.

T. Deponcel, un actionnaire de la compagnie du Nord, expose en octobre 1873 son regret que des emplois soient confiés à des travailleurs de nationalité étrangère. Il propose de privilégier, et ainsi protéger, le travail national : « Le comité devrait exiger un certificat de tous les agents qui sont à la compagnie, ou qui demandent à faire leur entrée, ou proposé à un avancement quelconque, afin qu'ils soient reconnus français et donner de préférence les places et titres aux Français »¹⁹.

Mais en dehors de ces considérations de préférence nationale, c'est aussi le rôle stratégique des chemins de fer, qu'a révélé la guerre de 1870, qui entre en jeu :

« On peut admettre que le caractère spécial des fonctions des agents de chemins de fer, la participation active qu'ils sont appelés à prendre à des opérations intéressantes au plus haut point, même en temps de paix, la Défense nationale, ou la connaissance qu'ils peuvent avoir de ces opérations, des instructions données à cet effet ou de documents confidentiels, enfin le rôle primordial que les chemins de fer jouent en temps de guerre, constituent autant d'empêchements à l'admission des étrangers dans le cadre

¹⁶ Aussi bien pour le personnel que pour les administrateurs. C'est le cas de l'Anglais sir Edward Charles Blount (1809-1905), un banquier qui a investi dans le rail en France. Il a notamment été président du conseil d'administration de la compagnie de l'Ouest à partir de 1880 et administrateur de celle du PLM. D'après Claire Zalc, il occupe neuf sièges dans les conseils des différentes administrations de chemins de fer françaises à la fin des années 1850. Mais le débat sur la nationalité des administrateurs des compagnies s'ouvre dans la seconde moitié des années 1870 au Parlement, avec un texte imposant la nationalité française pour les présidents et membres des conseils d'administration. La Chambre des députés se prononce en sa faveur le 24 avril 1894. Il n'aboutit toutefois pas au Sénat. Bien que sir Edward Charles Blount ait été naturalisé et que cette proposition de loi souligne ses qualités, il quitte la présidence du conseil d'administration de la compagnie de l'Ouest à la suite d'une virulente campagne de presse (Claire Zalc, « BLOUNT sir Edward Charles », dans Pascal Ory (dir.), *Dictionnaire des étrangers qui ont fait la France*, Paris : Robert Laffont, 2013, 992 p.).

¹⁷ ANMT, 48 AQ 4265 : état nominatif des étrangers employés au service du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord, 21 décembre 1887.

¹⁸ ANMT, 48 AQ 3379 : Pierre Mareuilles, « Les étrangers dans le personnel des chemins de fer français », *Gil Blas*, 9 mars 1911.

¹⁹ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de T. Deponcel, actionnaire, à Germain Delebecque, vice-président du comité de surveillance de la compagnie du Nord, 23 octobre 1873.

permanent »²⁰.

Après la défaite de 1871, la compagnie du Nord est à plusieurs reprises amenée à se justifier sur l'emploi d'une personne de nationalité étrangère. L'heure est à la méfiance vis-à-vis de tout agent extérieur à la communauté nationale. Le 22 avril 1891, le ministre des Travaux publics interpelle les administrateurs du réseau du Nord à propos de M. Andreux, chef de district à Esquelbecq (Nord). Belge, sa situation est d'autant plus problématique qu'« il serait détenteur de l'itinéraire de la marche des trains en cas de mobilisation et dépositaire des instructions concernant la surveillance à exercer sur les voies ferrées et leurs abords, dans la même éventualité »²¹.

Les parlementaires se saisissent de cette question.

Maxime Lecomte dépose le 7 juillet 1888 à la Chambre des députés une proposition de loi relative à la nationalité du personnel des compagnies, largement justifiée par des motivations d'ordre stratégique et défensif. Il prévoit d'accorder deux mois aux réseaux pour que leurs effectifs soient exclusivement composés de Français²². Le 23 février 1889, un rapport sommaire est déposé sur cette proposition par Albert Marchais de la Berge²³. Maxime Lecomte et plusieurs de ses collègues déposent une nouvelle proposition de loi relative à la nationalité des agents des réseaux le 23 novembre 1889²⁴. L'auteur de ce texte est aussi celui du rapport sommaire, qu'il remet à la Chambre le 12 juillet 1890²⁵. L'intérêt de ces propositions a été souligné dans les différentes législatures²⁶, mais elles ne semblent pas avoir abouti.

Aucun texte de loi ou règlement ne régit l'accès d'étrangers au cadre permanent des chemins de fer. Le ministre des Travaux publics a toutefois porté son attention sur la question à plusieurs reprises à partir de la dernière moitié des années 1880.

En effet, dans cette décennie, les gouvernements s'attardent sur la réglementation du travail et s'interrogent sur les attributaires des mesures sociales. L'exclusion des étrangers de leur

²⁰ ANMT, 48 AQ 3379 : note sur les questions posées par M. Girard dans sa lettre du 17 janvier 1917, 22 février 1917.

²¹ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre d'Yves Guyot, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 21 avril 1891.

²² AN, F¹⁴ 12497 : proposition de loi, déposée à la Chambre des députés par Maxime Lecomte, relative à la nationalité du personnel des compagnies de chemins de fer, 7 juillet 1888.

²³ « Au Parlement », *Journal des transports*, 1^{er} mars 1889, p. 106. Toute proposition de loi est soumise à l'examen préalable d'une commission d'initiative parlementaire. Celle-ci rédige un rapport pour déterminer si elle doit être prise ou non en considération. Les projets de loi en sont exemptés. Cette modalité est supprimée en 1915.

²⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 23 novembre 1889, p. 140.

²⁵ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 juillet 1890, p. 1463.

²⁶ « La nationalité du personnel des compagnies de chemins de fer », *Le Radical*, 18 juillet 1890, p. 2.

bénéfice rejoint les revendications xénophobes et protectionnistes des ouvriers²⁷. Aux chemins de fer, des circulaires ministérielles des 30 novembre 1887, 28 novembre 1889, 25 janvier 1890, 19 mai 1892 et 14 octobre 1893 tendent à restreindre l'admission d'étrangers²⁸, en « poursuiv[ant] l'élimination progressive ou la naturalisation de tous les étrangers »²⁹. En vertu du texte de 1892, des états du personnel de nationalité étrangère sont régulièrement adressés au ministère³⁰. Fin 1889, la compagnie de l'Est ne compte plus que 190 étrangers, soit 6 ‰ de son personnel³¹. Elle précise que « la plupart Alsaciens-Lorrains, Luxembourgeois ou Belges, [sont] presque tous en cours de naturalisation. Depuis plusieurs années déjà, la compagnie s'est fait une règle de ne plus admettre dans le personnel aucun nouvel agent de nationalité étrangère »³². La proportion atteint au réseau du Nord 3,79 % des effectifs totaux au 30 novembre 1887 (soit 1 193 agents)³³ et baisse à 3,18 % au 30 novembre 1889 (1 117 agents)³⁴, 1,93 % au 1^{er} juin 1892 (722 agents)³⁵ puis 0,423 % au 30 mars 1898 (171 agents)³⁶, dont une majorité constante de Belges³⁷. La loi du 8 août 1893 prescrit que toute personne de nationalité étrangère travaillant en France doit effectuer en mairie une déclaration de résidence dans la semaine qui suit son arrivée. Un certificat d'immatriculation lui est alors délivré³⁸. Bien que des contraventions soient prévues en cas de non-respect de ces mesures, leur application laisse à désirer³⁹. Toutefois, le ministère veille à ce que les compagnies suivent ces prescriptions⁴⁰. Au réseau du Nord, il est proposé au comité de direction que « pour l'avenir, aucun agent ne devrait plus être admis sans justifier soit de sa qualité de Français, par la production d'une pièce officielle émanant de l'autorité militaire,

²⁷ Laurent Dornel, « Les mouvements xénophobes (années 1880-1930) » dans Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky (dir.), *Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours*, Paris : La Découverte, 2012, p. 294-304.

²⁸ ANMT, 48 AQ 3379 : note sur les questions posées par M. Girard dans sa lettre du 17 janvier 1917, 22 février 1917.

²⁹ ANMT, 48 AQ 3379 : circulaire du ministre des Travaux publics Jules Viette, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 14 octobre 1893.

³⁰ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre d'Adolphe Turrel, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 5 mars 1898.

³¹ Les sources à notre disposition ne permettent pas la comparaison avec des données antérieures pour ce même réseau.

³² *Note sur les conditions du travail du personnel ouvrier de la compagnie des chemins de fer de l'Est*, 31 mars-27 mai 1891.

³³ ANMT, 48 AQ 4265 : situation du personnel de la compagnie du Nord, par service et par nationalité, 30 novembre 1887.

³⁴ ANMT, 48 AQ 4317 : idem, 30 novembre 1889.

³⁵ À titre de comparaison, la compagnie du PO ne compte que 0,01 % d'étrangers parmi ses effectifs au 1^{er} juin 1892.

³⁶ ANMT, 48 AQ 3379 : situation du personnel de la compagnie du Nord, par service et par nationalité, au 1^{er} juin 1892 et 30 mars 1898, mars 1898.

³⁷ Cette surreprésentation de Belges s'explique sans doute par la proximité géographique et l'exploitation de lignes en Belgique.

³⁸ Sur ce sujet, voir : Ilsén About et Vincent Denis, *Histoire de l'identification des personnes*, Paris : La Découverte, 2010, 125 p.

³⁹ Ilsén About, « Enregistrer et identifier les étrangers en France, 1880-1940 » ; dossier thématique en ligne sur le site du Musée de l'histoire de l'immigration : <<http://www.histoire-immigration.fr/dossiers-thematiques/integration-et-xenophobie/enregistrer-et-identifier-les-etrangers-en-france>> [consulté le 29 janvier 2017].

⁴⁰ ANMT, 48 AQ 3379 : circulaire adressée aux administrateurs de la compagnie du Nord, 14 octobre 1893.

soit, s'il est étranger, de son admission au domicile en France ou de son immatriculation »⁴¹. L'arrêté du 3 mai 1892 sur le recrutement des mécaniciens et chauffeurs pose en première condition, pour être admis au concours, d'« être Français ou naturalisé Français »⁴².

En janvier 1913, il est indispensable pour le candidat à n'importe quel emploi de la compagnie du Nord de remplir la condition de nationalité française⁴³.

Une attention scrupuleuse portée à la forme physique du futur agent

La forme générale du candidat demeure capitale pour exercer certains métiers du rail. Elle justifie la détermination d'une limite d'âge supérieure pour l'admission au réseau. Déjà en 1858, les compagnies embauchent des hommes de 30 à 35 ans maximum, « de manière à ce qu'ils puissent se faire rapidement aux fatigues du service actif », entre autres raisons⁴⁴. Il faut aussi qu'ils aient suffisamment cotisé à la caisse de retraite avant de pouvoir en bénéficier⁴⁵. En 1899, la limite inférieure est de 18 ans pour l'administration des chemins de fer de l'État, la limite supérieure de 34 à 35 ans au réseau du Nord⁴⁶. Elle diminue progressivement à 31⁴⁷, voire 30 ans⁴⁸.

La fourchette d'âge des agents recrutés est généralement comprise entre 21 et 35 ans. Les jeunes employés sont considérés comme plus malléables et donc plus enclins à la discipline et à l'obéissance que « les ouvriers âgés [qui] se prêtent difficilement aux habitudes d'ordre et de régularité absolue qui forment la base de l'exploitation des chemins de fer »⁴⁹. Toutefois, « certains postes ne sont confiés aux agents qu'après un long stage et lorsqu'ils ont atteint l'âge de 30 ans »⁵⁰ : c'est le cas des aiguilleurs. D'autres répondent à des conditions spéciales : par exemple, ne peut prétendre à l'emploi de mécanicien qu'un agent qui a été chauffeur pendant une durée minimum de 18 mois⁵¹. *A contrario*, les fils d'agents actifs ou retraités peuvent être recrutés dès 15-16 ans sur l'ensemble des compagnies comme apprentis⁵² dans les ateliers, petits garçons de bureau, auxiliaires ou élèves mineurs dans les

⁴¹ ANMT, 48 AQ 3379 : note pour le comité de direction de la compagnie du Nord, 16 août 1893.

⁴² ANMT, 48 AQ 3379 : arrêté relatif au recrutement des mécaniciens et chauffeurs, 3 mai 1892.

⁴³ ANMT, 48 AQ 3379 : note sur les conditions de recrutement du personnel de la compagnie du Nord, 24 janvier 1913.

⁴⁴ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. X.

⁴⁵ François Jacquin, *De l'exploitation des chemins de fer. Leçons faites en 1867 à l'École impériale des Ponts et Chaussées*, vol. 1, Paris : Garnier frères, 1868, p. 84.

⁴⁶ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 6.

⁴⁷ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, *op. cit.*, p. 636.

⁴⁸ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1*, *op. cit.*, p. 82.

⁴⁹ François Jacquin, *De l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 84-85.

⁵⁰ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 82.

⁵¹ *Ibid.*, p. 87-88.

⁵² Cf. *infra*.

bureaux et gares⁵³.

Le respect de la condition d'âge doit être dûment justifié par la production d'un extrait d'acte de naissance⁵⁴.

Pour s'assurer de la forme physique du futur agent, une étape est incontournable : l'examen médical⁵⁵.

À la compagnie du Nord, il est rapidement mis en place, dès septembre 1846⁵⁶, et devient obligatoire en avril 1859 pour les agents vivant dans une ville où exerce un médecin du réseau. Afin de limiter l'embauche de candidats atteints d'une pathologie qui pourrait conduire à une inaptitude au travail,

« il est prescrit [...] de n'admettre désormais aucun ouvrier, manœuvre, cantonnier, homme d'équipe ou autre agent permanent, que sur le vu d'une attestation du médecin, constatant l'aptitude physique du candidat à l'emploi qui lui est destiné, et certifiant qu'il n'est atteint d'aucune infirmité, soit patente, soit cachée, ou d'aucune affection organique qui puisse le rendre impropre au service »⁵⁷.

Les conditions physiques requises varient selon le poste visé. Elles sont d'autant plus exigeantes que la sécurité est au cœur du métier. Ainsi en 1907, un ordre général de l'administration des chemins de fer de l'État répartit en trois catégories les différentes activités du réseau entre

« les emplois des services actifs, dans lesquels les employés ont entre les mains la sécurité des trains et des voyageurs ; [...] les emplois des services actifs dans lesquels les employés n'exposent que leur sûreté personnelle ; [...] les emplois des services sédentaires n'exigeant pas la circulation des agents sur les voies »⁵⁸.

Une vigilance particulière est portée à la vue et à l'ouïe⁵⁹. Pour exercer la fonction de chauffeur au réseau de l'État, qui relève de la première catégorie, une acuité de 10/10 sans port de lunettes, une reconnaissance des couleurs et un champ visuel corrects sont indispensables, ce qui n'est absolument pas requis pour devenir concierge de gares (3^e catégorie)⁶⁰. La compagnie du Nord porte une grande attention à la perception des couleurs et au trouble du daltonisme, qui entraîne une mauvaise appréciation de la couleur des

⁵³ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 147.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 6.

⁵⁵ Cf. annexe n°7.

⁵⁶ Georges Ribeill, « Gestion et organisation... », *art. cit.*, p. 1015.

⁵⁷ ANMT, 202 AQ 1247 : ordre de service n°1445 pour l'Exploitation ou n°357 pour les Travaux de la compagnie du Nord, 21 avril 1859.

⁵⁸ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 27-29.

⁵⁹ André Ledieu, *L'effort médico-social de la compagnie du Nord et du personnel des grands réseaux de chemins de fer*, mémoire de l'École libre des sciences politiques, dir. M. Girard, 1933, p. 7.

⁶⁰ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *loc. cit.*

signaux, dès 1874⁶¹. En septembre, un test de contrôle est mis sur pied : « Des tableaux ont été peints, contenant les sept couleurs de l'arc-en-ciel, et ces tableaux sont employés pour examiner si les mécaniciens et les chauffeurs sont propres au service »⁶². À l'issue de cet examen, un praticien de la compagnie certifie que le candidat présente les aptitudes physiques nécessaires à l'emploi pour lequel il postule. Si ce n'est pas le cas, le processus de recrutement est interrompu.

Il est également nécessaire de vérifier périodiquement le maintien de la forme physique des agents.

C'est la raison pour laquelle la compagnie du Nord a instauré, de son propre chef, une « révision générale du personnel tous les 3 ou 4 ans »⁶³.

Une respectabilité contrôlée

Les compagnies cherchent également à embaucher un personnel à la moralité irréprochable.

Les postulants doivent remettre aux administrations des chemins de fer un certain nombre de pièces administratives, parmi lesquelles un récapitulatif de leur activité depuis leurs 18 ans, accompagné « des certificats délivrés par les administrations, maisons de commerce ou particuliers, et établissant, sans interruption, l'honorabilité et la bonne conduite du candidat »⁶⁴. Comme dans toutes les administrations, ils doivent présenter un extrait de casier judiciaire vierge de toute condamnation (depuis 1859 à la compagnie de l'Est)⁶⁵, un certificat de bonnes vie et mœurs et une attestation de bonne conduite sous les drapeaux⁶⁶.

Certains réseaux semblent toutefois moins attentifs à la probité des candidats, à l'instar de celui du Nord⁶⁷.

On peut cependant émettre l'idée que le recrutement, basé sur des critères de moralité déterminés par les compagnies elles-mêmes, possède sans doute un caractère discrétionnaire, teinté d'iniquité.

Des prérequis techniques et intellectuels limités

Les compétences techniques des aspirants sont également évaluées. Là aussi, les

⁶¹ ANMT, 48 AQ 3379 : rapport au comité de direction de la compagnie du Nord, 9 janvier 1880.

⁶² ANMT, 48 AQ 3379 : lettre à Émile Castel, secrétaire de la compagnie du Nord, 10 février 1890.

⁶³ ANMT, 202 AQ 1247 : note, 17 janvier 1894.

⁶⁴ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, *loc. cit.*

⁶⁵ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 87.

⁶⁶ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 6-7.

⁶⁷ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1*, *loc. cit.*

prérequis varient selon l'importance des fonctions visées.

Dans la grande majorité des cas, le postulant prétend à un emploi de début⁶⁸. Certains diplômés, des grandes écoles notamment, peuvent cependant accéder à des grades supérieurs⁶⁹ et sont dispensés d'un éventuel examen⁷⁰. Mais aucune condition de diplôme ou de grade universitaire n'est exigée pour intégrer une compagnie, et dans le cas où un candidat en serait pourvu, « il en résulte pour [lui] une présomption favorable » en 1864⁷¹.

Les examens ou concours font l'objet d'instructions détaillées émises par les compagnies et diffèrent selon l'emploi auquel on prétend.

De manière générale, le bagage requis par les réseaux n'est pas forcément très poussé au moment du recrutement. Il ne fait pas obligatoirement l'objet d'un examen : en 1880, les compagnies du Nord, de l'Ouest et du PLM ne requièrent pas d'évaluation préalable ; par contre, la connaissance de la réglementation est vérifiée au moment de passer au grade supérieur. *A contrario*, les réseaux de l'Est et du PO prévoient une dictée et un exercice d'arithmétique pour accéder aux emplois de l'administration centrale et de l'Exploitation, mais pas pour les services de la Voie et de la Traction⁷².

Les accidents relancent régulièrement la question de la pertinence des conditions de recrutement et du contrôle des aptitudes.

C'est le cas en 1893 après la survenue d'une catastrophe le 19 janvier sur la ligne de Douai à Quiévrain (Belgique), au passage à niveau de la Bleuse-Borne. À la suite d'un rapport du contrôle pointant du doigt l'insuffisante constitution physique du garde-barrière⁷³ et d'une décision ministérielle du 6 juillet⁷⁴, le réseau du Nord assure au ministre des Travaux publics que « la compagnie a renouvelé d'une manière très formelle les recommandations, déjà faites à plusieurs reprises afin que les agents à qui est confié un poste intéressant la sécurité soient soumis à un examen préalable destiné à s'assurer de leurs aptitudes physiques et de leurs

⁶⁸ François Jacqmin, *De l'exploitation..., op. cit.*, p. 84-85.

⁶⁹ Ils forment ensuite le personnel dirigeant et d'encadrement.

⁷⁰ ANMT, 48 AQ 3379 : questionnaire sur l'instruction professionnelle des agents de chemins et leurs conditions de recrutement et d'avancement adressé à la compagnie du Nord dans la perspective de la 6^e session du congrès international des chemins de fer prévu à Paris en 1900, 6 avril 1899.

⁷¹ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Armand Béhic, ministre de l'Instruction publique, 20 septembre 1864.

⁷² Exception faite pour les chauffeurs qui souhaitent devenir mécaniciens. Un arrêté du 3 mai 1892 fixe les conditions d'admission au concours pour les emplois de mécanicien et de chauffeur sur les chemins de fer ouverts à l'exploitation. Albert Jacqmin, *Étude sur les conditions d'existence du personnel des chemins de fer*, manuscrit, 1880, p. 572-575.

⁷³ ANMT, 202 AQ 1247 : lettre au docteur Worms, médecin de la compagnie du Nord, 29 mars 1893. Lorsqu'un accident d'exploitation survient, le chef de convoi doit avertir le commissaire de surveillance de la circonscription. Ce dernier se rend sur place et rédige un rapport qu'il transmet au ministre des Travaux publics. Les fonctionnaires du contrôle sont chargés d'en apprécier les causes et les circonstances pour éviter la reproduction d'un accident. Ils adressent sous un mois un rapport à l'administration. Ces documents sont, un temps, publiés au *Journal Officiel*.

⁷⁴ ANMT, 202 AQ 1247 : extrait de la décision de Jules Viette, ministre des Travaux publics, 6 juillet 1893.

connaissances techniques »⁷⁵.

N'importe quel *quidam* ne peut donc se faire embaucher par une administration de chemins de fer. Celui qui remplit l'ensemble des conditions requises intègre le réseau en tant qu'« agent de régie », une fois sa nomination prononcée.

Un recrutement caractérisé : intervention de tiers, famille d'agents, emplois réservés

Il revient au conseil d'administration des compagnies de se prononcer sur chaque embauche.

L'ordonnance du 20 septembre 1845 portant autorisation de la société anonyme « compagnie des chemins de fer du Nord » prescrit ainsi dans son article 25 : « Le conseil d'administration [...] fait les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin de fer, sous les conditions déterminées par le cahier des charges ; il nomme et révoque tous les agents et employés ; il fixe leurs attributions et leurs traitements ». On retrouve des dispositions similaires pour les autres réseaux⁷⁶, ces attributions étant quelques fois déléguées au comité de direction quand il existe⁷⁷. Ainsi, dans sa séance du 15 janvier 1897, le conseil d'administration de la compagnie du PO étudie, parmi d'autres questions, 136 nominations, mutations et augmentations de salaires, 44 mises en invalidité, 56 révocations, 39 gratifications⁷⁸. En réalité, leur rôle consiste bien souvent à entériner les propositions formulées par les ingénieurs. Si cette procédure semble légitime à Auguste Perdonnet en ce qui concerne le personnel supérieur, il lui paraît préférable que le choix, par les hautes instances des compagnies, des agents subalternes revienne plutôt à leur hiérarchie directe⁷⁹. Il faut toutefois tenir compte de la forte dimension symbolique qui entoure les questions de personnel, en tant qu'elles illustrent l'exercice du pouvoir et de l'autorité des compagnies⁸⁰.

L'étude du recrutement par les réseaux fait ressortir quelques caractéristiques que l'on retrouve dans l'ensemble des administrations.

⁷⁵ ANMT, 48 AQ 3379 : extrait d'une lettre à Jules Viette, ministre des Travaux publics, 10 août 1893.

⁷⁶ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, *op. cit.*, p. 13.

⁷⁷ Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris : Belin, 1993, p. 356.

⁷⁸ Jean Fombonne, *Personnel et DRH. L'affirmation de la fonction Personnel dans les entreprises (France, 1830-1990)*, Paris : Vuibert, 2001, p. 19.

⁷⁹ Émile With, *Les accidents sur les chemins de fer, leurs causes, les règles à suivre pour les éviter*, Paris : Mallet-Bachelier, 1854, p. XX-XXI.

⁸⁰ Jean Fombonne, *Personnel et DRH...*, *op. cit.*, p. 35-36.

Le poids des recommandations

La pratique de la recommandation est courante dans les compagnies de chemins de fer. Elle consiste en une caution portée par un tiers pour garantir les qualités et la moralité du postulant. Il ne s'agit toutefois pas d'un procédé propre au rail : le recours à l'intervention d'un employé d'une maison de banque, d'assurance ou de commerce est l'usage le plus courant pour entrer au Crédit lyonnais⁸¹.

Cet intermédiaire peut être extérieur ou intégré à la compagnie de chemin de fer visée. Le cas le plus courant semble être l'intervention d'un agent ou d'un administrateur, qu'il soit parent ou non du candidat. En 1852, la compagnie du PO donne sa préférence, à mérite égal, aux candidats recommandés par les administrateurs, en n'hésitant toutefois pas à les licencier si leur travail est insatisfaisant⁸². D'après l'enquête réalisée par François Caron⁸³, les trois-quarts des interrogés ont été recommandés par un agent. « L'écrivain du travail » Pierre Hamp⁸⁴ ne se cache pas d'avoir bénéficié de soutien pour être admis à la compagnie du Nord en 1902 : « Je devins employé au chemin de fer du Nord, grâce à M. Henry Pereire qui me recommanda à M. Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation »⁸⁵.

La recommandation d'un notable, qu'il s'agisse d'un actionnaire, d'un haut fonctionnaire, d'un homme politique⁸⁶, d'une personnalité du corps judiciaire, religieuse, économique ou industrielle a pu également jouer en faveur du candidat. Wladimir Ziwes, commis de magasin à La Chapelle, est russe. Il est entré le 19 mai 1883 à la compagnie du Nord. Juif, il a été « pris sur les recommandations pressantes de ses coreligionnaires parisiens influents »⁸⁷. Au réseau du PO, c'est l'embauche de catholiques qui est privilégiée, encore plus depuis la création de l'Union catholique du personnel des chemins de fer en 1898⁸⁸.

La recommandation est inscrite au dossier personnel de l'agent. Le formulaire-type

⁸¹ Cécile Omnès, *La gestion du personnel au Crédit Lyonnais de 1863 à 1939. Une fonction en devenir (genèse, maturation et rationalisation)*, Bruxelles : P.I.E. Peter Lang, 2007, p. 95.

⁸² Jean Fombonne, *Personnel et DRH...*, *op. cit.*, p. 68.

⁸³ En 1963, grâce à un crédit du CNRS, François Caron réalise une enquête auprès des retraités de la compagnie du Nord recrutés avant 1938. Un questionnaire leur est adressé par le biais de la caisse des retraites ou de la Fédération des cheminots retraités. Il porte sur quatre thématiques principales : la carrière menée par l'agent, les conditions de travail, les conditions de vie, les activités syndicales et politiques ainsi que les croyances religieuses. 243 réponses lui sont parvenues par la caisse des retraites (sur 3 000 questionnaires envoyés), 171 par le biais de la Fédération. Parmi les auteurs de ces retours, 158 agents ont été embauchés avant 1914 (dont 72 avant 1910).

⁸⁴ Michel Ragon, *Histoire de la littérature prolétarienne...*, *loc. cit.* Sur la vie et l'œuvre de Pierre Hamp, voir : *Henri Bourrillon, dit Pierre Hamp : inspecteur du travail et écrivain humaniste : hommage de sept personnalités*, Paris : AEHIT, 1993, 55 p.

⁸⁵ Pierre Hamp, *Il faut...*, *op. cit.*, p. 79.

⁸⁶ Maires, conseillers généraux, conseillers d'arrondissement, parlementaires, etc.

⁸⁷ ANMT, 48 AQ 4265 : état nominatif des étrangers employés au service du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord, 21 décembre 1887.

⁸⁸ Cf. *infra*.

pour les agents de l'Exploitation de la compagnie du Nord contient une ligne « patronage », en face de laquelle doit figurer le nom de la personne par qui l'agent est recommandé⁸⁹.

Pour Gaston Renaudel, cette pratique signifie surtout l'assurance, pour l'aspirant, de recevoir une suite rapide et favorable à sa candidature⁹⁰.

La recommandation demeure en effet d'autant plus importante que les réseaux reçoivent un nombre élevé et croissant de demandes d'emploi, nettement supérieur à l'offre. Ainsi, W. Eddy donne en 1883 les chiffres suivants pour une compagnie non nommée⁹¹, avec un effectif de 23 000 personnes : 1 745 candidatures reçues en 1875, 2 625 en 1877, 3 530 en 1879 et 4 766 trois ans plus tard⁹². Entre 1888 et 1893, le réseau du Nord a quant à lui donné une fin de non-recevoir à 19 487 candidatures et le PLM à 25 517, faute de postes à pourvoir⁹³.

Les places sont donc chères, et la garantie apportée par un agent, un administrateur de la compagnie ou même un notable peut être déterminante pour effectuer un tri dans la masse de candidatures, afin que le dossier du postulant soit retenu. Henry Pereire expose ainsi à son protégé Pierre Hamp les avantages que présente cette solution pour l'administration :

« La protection dans le dossier des agents [est] une nécessité car elle [permet] de s'assurer de la qualité des idées, si importante dans un personnel nombreux. Sans cette précaution et en recrutant à l'aveugle, les dirigeants de réseaux [risquent] de se trouver à la tête d'une foule dont ils [ignorent] le raisonnement, tandis qu'avec les lettres de recommandation on [a] une garantie de moralité »⁹⁴.

Les agents étrangers recourent également à ce procédé. Le Suisse Jean Beuggert est admis comme journalier au service des approvisionnements de La Chapelle le 27 septembre 1876, grâce à la protection de M. Grignon. Présentant des services satisfaisants, il a pu recommander à son tour son frère Frédéric, qui est entré au même poste le 12 avril 1881⁹⁵.

Si ce système permet aux compagnies de s'assurer un personnel de qualité, il n'est toutefois pas exempt de travers.

Selon Paul Lanoir, dont on peut se demander s'il ne force pas quelque peu le trait, le recours à

⁸⁹ Il est mentionné dans le dossier de Louis Marty : « sans patronage ». ANMT, 202 AQ 1196 : dossier personnel de Louis Marty, s.d., joint à une lettre de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique de la compagnie du Nord à Félix Mathias, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 25 mars 1889.

⁹⁰ Gaston Renaudel, *Les compagnies de chemins de fer et leurs employés. Splendeur et misère*, Paris : Libr. de L'Humanité, 1910, p. 9.

⁹¹ Les informations décrites, notamment en matière de retraite et de prévoyance, nous laissent toutefois deviner qu'il s'agit de la compagnie de l'Ouest.

⁹² W. Eddy, *L'employé des chemins de fer. Sa condition en France et en Angleterre*, Paris : Dunod, 1883, p. 1.

⁹³ Le nombre de demandes spontanées tend toutefois à diminuer à partir de la fin de la décennie 1890.

⁹⁴ Pierre Hamp, *Il faut...*, *op. cit.*, p. 82.

⁹⁵ ANMT, 48 AQ 4265 : état nominatif des étrangers employés au service du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord, 21 décembre 1887.

cette pratique n'est pas sans agacer certains réseaux, qui peuvent y voir une tentative d'immixtion dans leurs prérogatives :

« [Les] compagnies ont fort à faire pour résister aux instances et aux démarches réitérées des hommes politiques, réclamant pour leurs agents électoraux les faveurs d'une nomination [...] C'est à ce point que chacune de nos compagnies a dû créer un service spécialement chargé de lire la correspondance et de répondre aux députés, aux sénateurs et aux personnalités encore marquantes qui, pour raison majeure, ont dû quitter la politique mais qui gardent l'espérance d'y revenir un jour. Dans une de ces compagnies, le directeur, énervé par ces incessantes démarches, a dû prendre une mesure radicale : il a fait défense à ses agents, par voie de circulaire, "de se faire recommander par des personnes étrangères à la compagnie, sous peine d'une sévère punition disciplinaire et au besoin d'une descente de classe" »⁹⁶.

La caution d'un tiers semble plus appréciée par certaines administrations, à l'instar de la compagnie du Midi⁹⁷. On peut également émettre l'hypothèse qu'elle ait pu être, dans des circonstances précises, encouragée par les réseaux. La circulaire ministérielle du 18 novembre 1857, qui rappelle aux commissaires de surveillance administrative l'interdiction de solliciter les administrations de chemins de fer pour l'octroi d'un emploi à quiconque, est significative : les compagnies ont tout intérêt à rendre service aux agents chargés de leur contrôle, qui leur sont dès lors redevables⁹⁸.

Il faut enfin reconnaître que les effets d'une recommandation s'annulent si tous les postulants en produisent une...

La préférence familiale

En matière de recrutement, la préférence est généralement donnée à l'entourage familial⁹⁹ d'un cheminot.

C'est particulièrement le cas des fils d'agents, qui constituent une véritable « pépinière » pour les compagnies. André Dismier, fils d'un « tout petit employé de la compagnie des chemins de fer de l'Est », entre aux bureaux du réseau grâce à son père en 1906¹⁰⁰.

La compagnie comme la famille d'un cheminot ont toutes deux intérêt à ce qu'un des fils de ce dernier soit embauché. La première se voit assurer le travail d'un agent bercé par l'ambiance, les valeurs et savoir-faire du chemin de fer depuis sa plus tendre enfance et dont

⁹⁶ Paul Lanoir, *La question des chemins de fer... défectuosité du système actuel des signaux, mauvais état de la voie et du matériel, insuffisance, surmenage et inexpérience du personnel des services actifs, le retard des trains, remèdes nécessaires*, Paris : A. Savine, 1895, p. 20.

⁹⁷ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, op. cit., p. 272.

⁹⁸ Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire*, op. cit., p. 357-358.

⁹⁹ Cf. annexe n°8.

¹⁰⁰ André Dismier, *Souvenirs*, op. cit., cité dans *Paroles de cheminots. Lectures du fonds APA. Les cahiers de l'APA (Association pour l'autobiographie et le patrimoine autobiographique)*, n°56, juillet 2013, p. 13.

on pense qu'il va faire preuve d'une plus grande conscience professionnelle ; la seconde une sécurité matérielle pour elle et sa descendance, comme l'observe le directeur de l'Exploitation du réseau de l'Est François Jacqmin :

« Une famille dont le chef et les enfants sont attachés à une compagnie considère son sort comme assuré et est exempte des incertitudes de l'avenir pour le placement des enfants. Sûrs de pouvoir embrasser la profession paternelle, des jeunes gens acquièrent une aptitude spéciale très caractérisée et sont en état de rendre à 17 ou 18 ans de véritables services. Enfin, le petit traitement que gagne un enfant attaché à un bureau diminue beaucoup les charges d'une famille, et permet souvent de supporter les charges si lourdes du remplacement au moment du tirage au sort. Les fils des agents sont admis dans un certain nombre de bureaux, dès l'âge de 16 ans. Élevés habituellement par les frères des Écoles chrétiennes, ils ont une belle écriture, savent calculer et sont promptement en état de rendre des services. Un salaire de 300, 400, 500 et 600 fr. leur est successivement alloué. L'uniforme leur est accordé, et cette faveur a une grande influence sur leur conduite »¹⁰¹.

Dès lors, cette disposition peut également apparaître comme un moyen d'influencer indirectement le comportement d'un agent qui souhaiterait voir sa progéniture être recrutée et, entretenu dans cet espoir, s'autodisciplinerait.

Cette politique, qui cultive une certaine hérédité professionnelle, confine au « lamarckisme social »¹⁰² : pour Albert Jacqmin, « les fils d'agents, élevés avec le concours de l'administration, formeront, dans l'avenir, une pépinière de candidats d'élite, mieux disposés certainement que d'autres à soigner les intérêts d'une compagnie à laquelle toute leur existence se rattache »¹⁰³.

La question de l'emploi des enfants d'agents est abordée lors du congrès international des chemins de fer de Milan¹⁰⁴, tenu en septembre 1887.

On s'y félicite de « la tendance de quelques administrations à recruter leur personnel parmi les jeunes gens appartenant autant que possible aux familles de leurs ouvriers et de leurs employés et à admettre dans les écoles [spéciales créées auprès des compagnies¹⁰⁵] les fils de leurs agents »¹⁰⁶. La ligne de conduite de la compagnie du Nord est bien résumée par

¹⁰¹ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 88.

¹⁰² Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1, op. cit.*, p. 16. Le lamarckisme est une théorie qui se fonde sur la transmission des caractères acquis. La quatrième loi développée par Jean-Baptiste de Lamarck dans son *Histoire naturelle des animaux sans vertèbres* précise que « tout ce qui a été acquis, tracé ou changé, dans l'organisation des individus, pendant le cours de leur vie, est conservé par la génération, et transmis aux nouveaux individus qui proviennent de ceux qui ont éprouvé ces changements ».

¹⁰³ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 602.

¹⁰⁴ Sur l'histoire des congrès internationaux, voir : Anne Rasmussen, « Jalons pour une histoire des congrès internationaux au XIX^e siècle : régulation scientifique et propagande intellectuelle », *Relations internationales*, n°62, été 1990, p. 115-133.

¹⁰⁵ À l'instar des ateliers d'apprentis.

¹⁰⁶ Joseph Montet, *Congrès international des chemins de fer. Deuxième session. Le congrès de Milan (17-*

l'administrateur Léon Say à cette occasion : « Nous tâchons d'élever les enfants de nos employés de façon qu'ils puissent devenir les employés de nos successeurs »¹⁰⁷.

Cette pratique ne semble toutefois pas faire l'unanimité et certaines voix n'hésitent pas à en pointer les travers¹⁰⁸.

Mesmard critique ce procédé qui confine au népotisme¹⁰⁹. Plus modéré, Léon Sénéchal reconnaît le bien-fondé de cette préférence familiale mais souhaiterait que les conditions d'admission des fils d'agents soient davantage réglementées, en se concentrant sur les aptitudes du candidat et en prenant en considération d'autres critères, tels que : « 1° [le] nombre de charges de l'agent ; 2° [...] son traitement ; 3° [...] son ancienneté ; 4° [...] sa façon de servir la compagnie »¹¹⁰.

Une exception est toutefois faite dans le réseau de l'État, « républicain » par excellence, dont l'administration cherche à ouvrir le plus possible les rangs¹¹¹.

Il faut toutefois nuancer les résultats d'une telle politique de préférence familiale, qui n'est en rien un droit.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, seul un cheminot sur cinq est l'enfant d'un agent des compagnies. Cette moyenne fluctue suivant les métiers : la proportion est plus élevée chez les mécaniciens et chauffeurs par exemple¹¹².

Un emploi féminin économique mais relativement marginal

Par la nature des activités professionnelles qu'elle requiert, l'exploitation des chemins de fer demeure à dominante masculine.

Le rôle pionnier des réseaux, qui auraient permis aux femmes d'accéder à des emplois au sein d'une administration, a toutefois pu être avancé : « Pour l'admission des femmes dans les grandes administrations, c'est aux compagnies françaises de chemins de fer qu'appartient l'honneur d'avoir donné l'exemple à toute l'Europe »¹¹³. Si nous n'avons pas trouvé de données

24 septembre 1887), Paris : « L'avenir des chemins de fer », 1887, p. 137.

¹⁰⁷ Cité par Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1, op. cit.*, p. 98.

¹⁰⁸ Cf. annexe n°9.

¹⁰⁹ Mesmard, *Les employés des chemins de fer. Critique des abus des grandes compagnies & projet de réformes dans tous les services*, [s.l.] : [s.n.], 1892, p. 16.

¹¹⁰ Léon Sénéchal, *Des institutions patronales des grandes compagnies françaises de chemins de fer*, Lille : C. Robbe, 1904, p. 133-134.

¹¹¹ « Le réseau d'État ouvert à tous », *Journal des transports*, 21 mars 1903, p. 134.

¹¹² *Le patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français*, tome 1, Paris : Flohic, 1999, p. 331 ; *Origines sociales et géographiques des cheminots français. Actes des deuxièmes rencontres de la Commission « Histoire sociale des transports par fer » de l'AHICF accueillies par l'université de Paris I-Panthéon-Sorbonne (Centre d'histoire sociale du XX^e siècle)*, Paris, 4 avril 1999. RHCF, n°22, 2000, 317 p.

¹¹³ Marcel Lemerrier, « De l'emploi des femmes dans les chemins de fer français et spécialement à la compagnie de l'Est », *RGCF*, janvier 1885, p. 22.

nous permettant de confirmer ou d'infirmer ce propos, force est de reconnaître que la France a tôt pris en considération l'emploi féminin dans son administration, à l'instar des Postes : une délibération du Conseil des postes du 17 vendémiaire an XIII (9 octobre 1804) autorise l'embauche des femmes¹¹⁴ comme distributrices ou directrices des postes en province.

La question de l'emploi des femmes au rail est abordée à l'occasion du congrès international des chemins de fer de septembre 1887.

Les opinions semblent mitigées. Toutefois, le 23 septembre, un vœu favorable à cette pratique est adopté :

« L'expérience de nombreuses administrations de chemins de fer démontre que les femmes peuvent être admises avec avantage dans la plupart des services de chemins de fer, notamment dans les services de la surveillance de la voie, de la statistique, de la comptabilité, et même dans la gestion des petites stations »¹¹⁵.

Cette intégration ne s'est pas faite sans hésitation, du fait des craintes de désordre social que la présence des femmes pourrait occasionner et des prétendues moindres aptitudes de celles-ci¹¹⁶.

Fin 1853, seules les compagnies du PO, du Nord et de Lyon à la Méditerranée y ont recours¹¹⁷. Fin décembre 1881, la compagnie du Nord estime qu'« une discipline clairvoyante » est nécessaire¹¹⁸, reproduisant les discours sur les nécessaires encadrement et contrôle des femmes subordonnées¹¹⁹.

En matière d'emploi féminin aux chemins de fer, la préférence familiale prévaut : les postes vacants sont réservés en priorité aux femmes et filles, puis aux sœurs des agents décédés en service, retraités ou même actifs.

Elles occupent principalement les fonctions de receveuses, gardes-barrières, préposées à la salubrité ou aux télégraphes, concierges. Elles investissent aussi les emplois de bureaux quand leur accès à l'administration prend son essor dans la société, bien avant la Première Guerre mondiale¹²⁰. C'est le cas du service spécial dactylographique aux bureaux des gares, créé en 1901 à l'administration des chemins de fer de l'État et composé uniquement de personnel féminin. Les emplois de ce service sont accessibles sur concours. À la compagnie de l'Ouest,

¹¹⁴ Louis Frank, *Le grand catéchisme de la femme*, Paris : Impr. de la bibliothèque Gilon, 1894, p. 86.

¹¹⁵ Joseph Montet, *Congrès international...*, *loc. cit.*

¹¹⁶ Marcel Lemerrier, « De l'emploi des femmes... », *loc. cit.*

¹¹⁷ Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire*, *op. cit.*, p. 363.

¹¹⁸ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à David Raynal, ministre des Travaux publics, 28 décembre 1881.

¹¹⁹ Catherine Omnès, « Les trois temps de l'emploi féminin : réalités et représentations », *L'Année sociologique*, vol. 53, n°2, p. 373-398.

¹²⁰ Cécile Omnès, *La gestion du personnel...*, *op. cit.*, p. 74.

la concession de vente de livres et de journaux dans les bibliothèques des gares et dans celle des chalets de nécessité est réservée, dans l'ordre, aux veuves d'agents, puis aux femmes, filles ou parentes d'agents actifs ou retraités. En 1900, 209 d'entre elles travaillent dans les bibliothèques des gares du réseau de l'Ouest et 12 gèrent les chalets de nécessité¹²¹.

Lorsqu'aucune parente d'agent ne fait l'affaire, on recourt à des étrangères au réseau¹²².

Quel est l'ampleur de ce recrutement féminin ?

Les femmes représentent 7,5 % du personnel total des compagnies de 1866 à 1878. La part de l'emploi féminin dans les effectifs croît ensuite à partir du tournant des années 1870-1880 jusqu'en 1890, conséquence à la fois de la démocratisation de leur recrutement et de l'accroissement du réseau français dans les années 1880. Au 1^{er} janvier 1893, les administrations de chemins de fer emploient 24 080 femmes¹²³, dont 2 975 à la seule compagnie du Nord (sur 40 074 agents tous services confondus, soit 7,5 % de son personnel). Parmi celles-ci, 2 500 sont des épouses d'agents du réseau (soit 84 % des recrutées)¹²⁴. L'emploi féminin reste donc relativement limité aux administrations des chemins de fer.

¹²¹ « Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Notice sur les institutions de prévoyance créées par la compagnie et sur les mesures de bienveillance prises par elle en faveur de son personnel », *RGCF*, novembre 1900, p. 749.

¹²² C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 33.

¹²³ Louis Frank, *Le grand catéchisme...*, *op. cit.*, p. 87.

¹²⁴ Fanny Corteel, *Faire carrière à la compagnie du chemin de fer du Nord à la fin du XIX^{ème} siècle (1871-1893)*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. J.-P. Hirsch, université de Lille-III, 1997, p. 80-82.

	Nord	Est	Ouest	PO	PLM	Midi	État	Total
1866	4,3	7,1	6,2	11,8	5,8	13,3	-	7,4
1874	3,5	5,6	6,9	11,7	6,3	11	-	7,4
1878	5,3	6,1	6,9	11,9	6,8	11,2	-	7,6
1882	5,7	5,8	6,5	10,7	6,1	10,7	20,5	9,8
1890	7,6	8,6	9,4	13,9	8,9	13,6	18,5	10,3
1900	7	7,4	9,1	13	7,9	14,6	17,7	9,4
1910	8	5,8	(7,8)	10,8	8,5	14,1	(14,7) 9,3*	9
1912	7,9	5,1	(7,2)	10,7	8,7	15	(13,2) 8,5*	9,7

* Ouest-État

Tableau n°1 – Évolution du pourcentage du volume des effectifs féminins, réseau par réseau.

Données tirées de : Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemin de fer : matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions. Tome 1, des origines à 1914*, Paris : Développement et aménagement, 1980, p. 93.

La situation des femmes actives aux chemins de fer demeure cependant plus précaire que celle des hommes : pour les mineures, leur rémunération, qui relève davantage d'un salaire d'appoint, est bien plus modeste et leur sort est lié à celui de leur conjoint pour celles qui sont mariées.

L'emploi féminin représente une contribution non négligeable pour le foyer. Les femmes apportent, par leur travail, un complément de solde et parfois prêtent main forte à l'activité de leur époux. C'est le cas des plus de 2 000 aides-gardes-barrières embauchées à la compagnie de l'Est en 1885. Cet emploi discontinu leur offre la possibilité de s'occuper de leur foyer, tout en contribuant aux revenus de celui-ci à hauteur de 120 à 180, voire plus exceptionnellement 240 francs par an.

Si certaines femmes possèdent la qualité d'employées du réseau, à l'instar des préposées à la salubrité, celles qui sont autorisées par l'administration à aider leur mari cheminot dans son activité professionnelle ne sont ni inscrites dans les états du personnel, ni titulaires d'un emploi : seul leur époux est embauché par la compagnie et l'activité de la conjointe ne fait qu'augmenter cet unique salaire. Dès lors, s'il quitte ou perd son travail, la femme doit également abandonner son activité¹²⁵ : sa vie professionnelle dépend totalement de celle de son époux. C'est le cas de M^{me} Vanéchop, femme d'un chef-surveillant de la gare de Noyon. Après avoir proféré des menaces à l'encontre d'un chef de gare, ce dernier est sanctionné d'une réduction de son traitement et de la perte de l'emploi de son épouse, qui était chargée de la

¹²⁵ Marcel Lemercier, « De l'emploi des femmes... », *art. cit.*, p. 23.

recette¹²⁶. Un nouveau poste est toutefois de nouveau confié quelques temps plus tard à sa conjointe¹²⁷.

L'embauche de femmes représente en outre un intérêt économique pour les réseaux, permettant ainsi une réduction des frais de personnel¹²⁸. Selon les calculs de Mesmard, elles touchent un appointement avoisinant le tiers de celui qui aurait été versé à un homme¹²⁹. Quand il s'agit de remplacer M. Nallaud, receveur de la grande vitesse à la gare de Dunkerque en juillet 1849, c'est le receveur des billets, M. Fournier, qui est choisi dans la mesure où il présente une expérience similaire. Sa femme, « au courant depuis longtemps du service », est dès lors chargée de la distribution des billets. Ainsi, « en fixant au même chiffre [que la personne qu'il remplace] les appointements de M^r Nallaud qui sont de 1500 f. et en allouant 500 f. pour la distribution des billets à la femme du receveur actuel, cette combinaison laisserait une économie nette de 1000 f. par an »¹³⁰. Cette solution s'avère donc moins coûteuse que le maintien d'un emploi qui aurait nécessité l'embauche d'un homme pour l'assurer.

Fin 1881, la compagnie du Nord estime que « les résultats obtenus [par l'emploi féminin] sont très satisfaisants »¹³¹. Le recrutement des femmes ne fait cependant l'objet d'aucune réglementation particulière : il relève davantage de la pratique.

Un cas particulier : les emplois réservés aux anciens militaires

Seule exception à la liberté des réseaux, le cahier des charges prévu dans le cadre des conventions de 1859 prescrit l'embauche d'une catégorie particulière : les anciens militaires. L'article 65 dispose en effet qu'« un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer, libérés du service ».

Cette disposition n'a rien d'une innovation pour la société française. En effet, le recrutement privilégié d'une catégorie professionnelle précise est une pratique dont on retrouve les traces au moins dès la Révolution française¹³². Par ailleurs, certains, à

¹²⁶ ANMT, 48 AQ 3677 : rapport aux administrateurs de la compagnie du Nord, 20 juillet 1849.

¹²⁷ ANMT, 48 AQ 3677 : idem, 9 mai 1849.

¹²⁸ M. Joyant, *Des institutions de prévoyance créées par les compagnies de chemin de fer français en faveur de leur personnel*, mémoire de l'École libre des sciences politiques, 1887 (non paginé).

¹²⁹ Mesmard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 59.

¹³⁰ ANMT, 48 AQ 3677 : rapport aux administrateurs de la compagnie du Nord, 10 juillet 1849.

¹³¹ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à David Raynal, ministre des Travaux publics, 28 décembre 1881.

¹³² Peggy Bette, « Reclasser les victimes de la Première Guerre mondiale : Le cas de la loi du 30 janvier 1923 sur les emplois réservés en France (1923-1939) », *Annis. Revue de civilisation contemporaine Europes/Amériques*, n°6, 1^{er} juin 2006 ;

l'instar du futur administrateur de la compagnie du PLM Pierre Edmond Teisserenc de Bort, étaient persuadés dès les débuts du rail que les anciens militaires représentaient un terreau fertile pour recruter une partie des effectifs des réseaux :

« Nous demanderions enfin que les employés des chemins de fer en exploitation, qui, pour un réseau de mille lieues, seraient au nombre de trente mille, fussent uniquement choisis parmi les soldats, les officiers et les sous-officiers libérés dont la conduite régulière et laborieuse n'aurait mérité que des éloges, et pour lesquels ce genre de service équivaldrait à un réengagement, et finirait par donner droit à une pension, aussi bien que le service actif. Cette organisation militaire imprimée au personnel de l'exploitation des chemins de fer serait une condition essentielle de sécurité pour le public, en même temps qu'elle fermerait la porte aux sollicitations et au favoritisme, dont les cœurs honnêtes s'effraient à bon droit, quand il s'agit d'élargir le cercle des places remises à l'arbitraire des ministres qui se succèdent si rapidement »¹³³.

Le règlement d'administration publique prévu par le cahier des charges n'est pas élaboré dans l'immédiat.

En effet, il s'agissait dans un premier temps d'observer de manière pragmatique quelles seraient les fonctions les plus à mêmes de convenir aux anciens militaires¹³⁴. En 1858, la commission d'enquête sur l'exploitation des chemins de fer constate « avec satisfaction » que, bien que le règlement prévu ne soit pas encore paru, toutes les compagnies ont accueilli spontanément des anciens militaires¹³⁵, notamment ceux qui avaient l'habitude d'être en contact avec le public lorsqu'ils étaient sous les drapeaux¹³⁶. Fin 1845, le comité de direction du réseau du Nord décide de leur confier en majorité des tâches de surveillance, qu'il juge adéquates avec les qualités attendues d'un ancien militaire¹³⁷.

À l'occasion de la promulgation de la loi Niel le 1^{er} février 1868¹³⁸, le Gouvernement s'empare de cette question, qui revient à plusieurs reprises sur le tapis dans la seconde moitié du siècle.

Il sollicite à cet effet les compagnies pour qu'elles lui transmettent des avant-projets¹³⁹. C'est

accessible en ligne <<http://amnis.revues.org/880>> [consulté le 6 février 2017].

¹³³ Pierre Edmond Teisserenc de Bort, *De la politique des chemins de fer et de ses applications diverses*, [s.l.] : Libr. scientifique-industrielle de L. Mathias, 1842, p. 426-427.

¹³⁴ Alfred Picard, *Traité des chemins de fer... Tome 3, op. cit.*, p. 80.

¹³⁵ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. VIII.

¹³⁶ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 84.

¹³⁷ Georges Ribeill, « Gestion et organisation... », *art. cit.*, p. 1010.

¹³⁸ *Bulletin des lois de la République française*, n°1566, janvier 1868, p. 93-101. La loi du 1^{er} février 1868 comporte deux volets. Elle prévoit d'une part le tirage au sort avec un service de cinq ans dans l'armée active et de quatre années dans la réserve pour les « mauvais numéros » et d'autre part la mise en place d'une garde nationale mobile. Sur la conscription, voir : André Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France. Tome III, De 1871 à 1940*, Paris : PUF, 1992, 522 p. ; Annie Crépin, *Histoire de la conscription*, Paris : Gallimard, 2009, 528 p.

¹³⁹ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de Jean de Forcade la Roquette, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 12 février 1868.

l'occasion pour celle du Nord de constater que « les anciens militaires qui ont satisfait aux conditions réglementaires d'âge, d'instruction et de capacité, ont été admis par voie d'avancement hiérarchique dans presque toutes les spécialités d'emplois, mais que néanmoins ils ne figurent pour moitié dans l'effectif d'aucune catégorie de fonctions »¹⁴⁰ comme cela est pourtant prescrit par le cahier des charges. L'administration des Travaux publics propose début novembre 1868 que le cahier des charges soit modifié afin d'attribuer de préférence les emplois aux anciens militaires en service pendant dix ans. Cette mesure permettrait ainsi de maintenir le recrutement de l'armée et d'encourager les soldats à se réengager¹⁴¹. La compagnie du Nord y est favorable¹⁴², mais celle du PO semble plus réservée, craignant que cette mesure ne nuise à la qualité de son recrutement¹⁴³.

En janvier 1873, la commission de réorganisation de l'armée¹⁴⁴ demande la mise en place d'une mesure dérogatoire aux conditions de recrutement pour les emplois réservés : l'allongement de la limite d'âge maximale à 36 ans pour les officiers s'étant rengagés¹⁴⁵.

À partir de 1872, ce ne sont plus tant les anciens militaires qui bénéficient de ces mesures dérogatoires que les sous-officiers qui se sont rengagés.

La loi sur le recrutement de l'armée du 27 juillet 1872 prévoit :

« Tout homme ayant passé sous les drapeaux douze ans, dont quatre au moins avec le grade de sous-officier, reçoit des chefs des corps un certificat en vertu duquel il obtient, au fur et à mesure des vacances, un emploi civil ou militaire en rapport avec ses aptitudes ou son instruction. Une loi spéciale désignera, dans chaque service public, la catégorie des emplois qui seront réservés en totalité, ou dans une proportion déterminée, aux candidats munis du certificat ci-dessus »¹⁴⁶.

¹⁴⁰ ANMT, 48 AQ 3379 : projet de lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Jean de Forcade la Roquette, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, 30 mars 1868.

¹⁴¹ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de Jean de Forcade la Roquette, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 7 novembre 1868.

¹⁴² ANMT, 48 AQ 3379 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Jean de Forcade la Roquette, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, 21 novembre 1868.

¹⁴³ ANMT, 48 AQ 3379 : projet de lettre adressée par la compagnie du PO, s.d.

¹⁴⁴ À la suite de la défaite de 1871, la commission de la réorganisation de l'armée (ou commission relative au recrutement et à l'organisation des armées de Terre et de Mer) est créée à l'Assemblée nationale le 17 mai. Elle concourt à la « refonte complète des structures ». Elle siège de manière permanente de 1871 à 1875. Elle est composée de 45 membres, dont 27 ont été ou sont officiers. Ses travaux ont notamment mené à l'adoption de la loi du 27 juillet 1872 (service obligatoire, suppression du droit de vote des militaires). Voir sur ce sujet : Jean-Charles Jauffret, « L'œuvre des militaires de la commission de réorganisation de l'armée, 1871-1875 », dans Olivier Forcade, Éric Duhamel, Philippe Vial (dir.), *Militaires en République 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie publique en France. Actes du colloque international tenu au Palais du Luxembourg et à la Sorbonne les 4, 5 et 6 avril 1996*, Paris : Publications de la Sorbonne, 1999, p. 293-302.

¹⁴⁵ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre d'Oscar Bardi de Fourtou, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 27 janvier 1873.

¹⁴⁶ *Bulletin des lois de la République française*, n°101, juillet 1872, p. 116. La loi Cissey du 27 juillet 1872 prescrit l'obligation du service militaire personnel. La durée est déterminée par tirage au sort : un ou cinq ans. Si on supprime la pratique du remplacement, tous n'y sont toutefois pas astreints puisque de nombreuses dispenses subsistent.

Le général Courtot de Cisse, ministre de la Guerre, presse les administrations des chemins de fer de rejoindre les services publics réservant des emplois à des candidats sous-officiers proposés par son ministère. À cette occasion, une liste de ces fonctions doit figurer dans une nomenclature élaborée par le ministère¹⁴⁷. La compagnie du Nord statue favorablement, sous réserve toutefois que le choix lui revienne en dernier ressort et qu'aucune obligation d'embauche ne soit prévue¹⁴⁸. Les réseaux souhaitent limiter l'immixtion de l'État et conserver leur liberté en matière de recrutement, d'autant que la question des compétences de ces postulants se pose légitimement. Si certains apprécient leur sens de la discipline, de l'obéissance et de l'autorité¹⁴⁹ à l'égard aussi bien de leurs supérieurs que des usagers, les anciens militaires n'ont pas toujours bonne presse :

« Les aptitudes particulières de cette classe de candidats ont été fréquemment discutées. Ils présentent des habitudes sérieuses de discipline et de régularité dans le service, mais souvent aussi ils n'ont pas vis-à-vis du public une politesse suffisante ; enfin ils ont quelquefois une tendance fâcheuse à passer au café ou au cabaret une partie de leur temps »¹⁵⁰.

L'âge d'admission maximal n'est finalement repoussé qu'à 33 ans et les compagnies refusent d'aller au-delà des prescriptions établies par l'article 65 des cahiers des charges en matière d'emplois réservés¹⁵¹.

Le 30 janvier 1884, le ministre des Travaux publics fait part de son intention d'élaborer le règlement d'administration publique. Cette annonce fait suite au constat dressé par le ministre de la Guerre : si les compagnies appliquent bien l'article 65 de leur cahier des charges, elles ne confient aux anciens militaires « que des emplois subalternes et peu rémunérés, tels que ceux d'agents des trains, facteurs et aiguilleurs » alors qu'il souhaiterait que les tâches qui leur sont confiées soient plus en adéquation avec la situation qu'ils occupaient dans l'armée. Pour ce faire, il réclame aux administrations des chemins de fer une liste des professions que les anciens sous-officiers cumulant sept ans de service et quatre années de grade pourraient potentiellement occuper en leur sein¹⁵². Mais il est inconcevable, pour les compagnies de l'Est et du Nord, de confier un emploi à responsabilité à un agent qui n'a pas effectué de stage

¹⁴⁷ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre du général Courtot de Cisse, ministre de la Guerre, à Alfred Le Roux, président du syndicat de chemin de fer de ceinture, 5 février 1873.

¹⁴⁸ ANMT, 48 AQ 3379 : rapport de M. de Champlouis au comité de direction de la compagnie du Nord, 17 février 1873.

¹⁴⁹ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de Pierre Deluns-Montaud, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 12 septembre 1888.

¹⁵⁰ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 86.

¹⁵¹ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre d'Alfred Le Roux, président du syndicat de chemin de fer de ceinture, au général Courtot de Cisse, ministre de la Guerre, 20 février 1873.

¹⁵² ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de David Raynal, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 30 janvier 1884.

préalable, situation qui risquerait de porter atteinte au bon fonctionnement des services. Elles lui opposent par ailleurs que l'embauche d'un ancien sous-officier dans un emploi de début n'empêche pas celui-ci de bénéficier d'un bon déroulement de carrière s'il remplit les conditions requises¹⁵³. Un comité composé d'inspecteurs généraux du contrôle de l'exploitation des chemins de fer juge l'élaboration d'un règlement d'administration publique inutile. En effet, depuis la loi du 27 juillet 1872 qui impose le service militaire à la quasi-totalité des hommes valides, le nombre d'anciens soldats qui travaillent dans les chemins de fer croît continuellement et atteint, sans qu'aucune intervention réglementaire ne soit nécessaire, la proportion fixée par le cahier des charges. Le comité consultatif des chemins de fer a toutefois pointé l'inadéquation de leur situation avec la limite d'âge dans l'éventualité de leur admission. Sur sa recommandation, les réseaux acceptent de reculer à 37 ans la limite pour les anciens sous-officiers qui se sont rengagés deux fois pendant cinq années. La question doit faire l'objet d'une convention entre chaque compagnie et l'administration des Travaux publics¹⁵⁴, dont le modèle est en cours d'élaboration courant 1889¹⁵⁵. Si le cahier des charges offre toujours au Gouvernement la possibilité de contraindre, par le règlement d'administration publique, les réseaux à proposer des emplois plus qualifiés et mieux rétribués, une voie plus consensuelle et amiable semble être privilégiée, par laquelle les compagnies fourniraient une liste d'emplois à combler par d'anciens militaires, de préférence les sous-officiers s'étant réengagés¹⁵⁶. La loi du 18 mars 1889 relative au rengagement des officiers prévoit la réunion d'une commission chargée du classement des sous-officiers candidatant à ces emplois¹⁵⁷, au sein de laquelle chaque réseau doit être représenté¹⁵⁸. Un accord semble donc trouvé en 1889 ; mais les négociations traînent en longueur : la convention relative aux emplois réservés n'est conclue entre le ministère de la Guerre et chaque réseau qu'en décembre 1903¹⁵⁹.

Le recrutement privilégié d'anciens sous-officiers ne fait donc pas l'objet d'une réelle

¹⁵³ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de François Jacqmin, directeur de la compagnie de l'Est, à David Raynal, ministre des Travaux publics, 15 mai 1884.

¹⁵⁴ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de Severiano de Heredia, ministre des Travaux publics, au général Ferron, ministre de la Guerre, 17 juin 1887.

¹⁵⁵ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre d'Yves Guyot, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 16 mars 1889.

¹⁵⁶ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de Pierre Deluns-Montaud, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 12 septembre 1888 ; lettre de Gaston Griot, administrateur de la compagnie du Nord, à Pierre Deluns-Montaud, ministre des Travaux publics, 17 novembre 1888.

¹⁵⁷ *J.O. Lois et décrets*, 20 mars 1889, p. 1393-1401.

¹⁵⁸ ANMT, 48 AQ 3379 : lettre de Charles de Freycinet, ministre de la Guerre, à Pierre Deluns-Montaud, ministre des Travaux publics, 20 février 1889.

¹⁵⁹ AN, F¹⁴ 14953 : note au sujet de modifications demandées à la convention entre le ministre de la Guerre et les compagnies de chemins de fer pour les emplois attribués aux auxiliaires rengagés, 8 mai 1906.

réglementation mais demeure un sujet de relance continue, pendant plusieurs décennies, de la part du ministère de la Guerre auprès des compagnies. Cette pratique perd cependant son intérêt avec la loi de 1872 instituant le service militaire obligatoire¹⁶⁰. Ainsi, en 1887, 48 % des effectifs sont d'anciens soldats. Parmi ceux-ci, seuls 19 % ont été sous-officiers.

Quelle ampleur a pu prendre ce recrutement ?

¹⁶⁰ Alfred Picard, *Traité des chemins de fer... Tome 3, loc. cit.*

	Nord	Est	Ouest	PO	PLM	Midi	État
1854	25,2	38	29,6*	24,8	26,2**	27,8	-
1868	23,6	40,4	29,8	33,4	29,1	30,2	-
1874	26,1	39,6	30,6	33	32,2	27,1	-
1878	35	47,9	40	35	37,9	40,5	-
1882	46,1	59	55	38	43,3	47	40
1886	49	60,2	56,1	53,3	47,1	54,1	49,3

* Pour 1854, pourcentage relatif à l'Ouest et Rouen-Le-Havre-Dieppe

** Pour 1854, pourcentage relatif à Paris-Lyon et Méditerranée.

Tableau n°2 – Évolution du pourcentage des anciens militaires dans les effectifs, réseau par réseau.

Données tirées de : Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemin de fer : matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions. Tome 1, des origines à 1914*, Paris : Développement et aménagement, 1980, p. 88.

Si la politique de recrutement varie selon les compagnies, la part des anciens soldats dans les effectifs de la totalité des réseaux augmente quasi-continuellement de 1854 à 1886, pour atteindre 47 à 60 % des effectifs. Ils sont particulièrement nombreux à l'Exploitation (conducteurs, aiguilleurs, facteurs, etc.) et au Matériel et à la Traction (dépôts et ateliers)¹⁶¹.

Qu'il soit parent d'un agent ou ancien militaire et qu'il ait été recommandé ou non, le candidat recruté librement par la compagnie et remplissant les conditions énumérées précédemment, est admis à l'emploi, la plupart du temps au bas de l'échelle. Il conclut dès lors un contrat avec le réseau.

2. Une embauche de droit commun selon les conditions fixées par les compagnies

Le contrat de louage de services à durée indéterminée, un contrat de droit privé

Employés d'une compagnie privée, les agents sont liés à elle par une institution de droit commun¹⁶² : le contrat de louage de services à durée indéterminée.

Le contrat de louage est une institution ancienne¹⁶³. Il est réglementé par le Code civil de 1804 : l'article 1710 le définit comme « un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire

¹⁶¹ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1, op. cit.*, p. 88-90.

¹⁶² Élie Fruit, *1890-1910, dans la mêlée...*, op. cit., p. 9.

¹⁶³ Un *Traité du contrat de louage* de Pothier date de 1764.

quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles ». L'article 1779 distingue quant à lui trois types de louage d'ouvrage et d'industrie : « 1° Le louage des gens de travail qui s'engagent au service de quelqu'un ; 2° celui des voituriers [...] qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises ; 3° celui des entrepreneurs d'ouvrages par suite de devis et marchés ». Celui qui nous intéresse dans le cadre des rapports entre l'agent et l'administration des chemins de fer est le contrat de louage de services (aussi appelé « contrat de louage de travail »¹⁶⁴). Le Code civil l'aborde de manière très succincte : seuls deux articles, 1780 et 1781¹⁶⁵, y sont consacrés¹⁶⁶.

Selon cette convention synallagmatique conclue entre deux parties également libres et consentantes, l'une, ouvrière, s'engage à utiliser sa force productive afin d'effectuer un travail pour le compte d'une autre, patronale, contre rémunération. Il s'agit d'une des formes les plus fréquemment utilisées à cette époque pour engager une force de travail contre rétribution¹⁶⁷. Les directeurs des grandes compagnies relèvent par exemple de ce type de contrat¹⁶⁸.

Dans le cadre des chemins de fer, le consentement s'exprime par la remise des pièces nécessaires à l'admission ou la demande de commissionnement et à la présentation à l'examen d'aptitude pour les agents et ouvriers auxiliaires ou classés. Il se manifeste également pour l'administration par l'enregistrement au sein des registres matricules ou encore la notification, au cheminot, de son classement ou de son commissionnement¹⁶⁹.

L'article 1780 du Code civil prévoit qu'« on ne peut engager ses services qu'à temps, ou pour une entreprise déterminée », confirmant la liberté du travail¹⁷⁰.

Les contrats de louage de travail sont souvent passés sans détermination de durée¹⁷¹ ; c'est même le « seul en usage » dans les chemins de fer¹⁷². Selon le juriste Jocelyn Ferrand, cette formule est « adopt[ée] presque exclusivement, dès leur apparition, [par] toutes les industries nouvelles répondant à des besoins inconnus jusqu'alors. Il fut leur auxiliaire indispensable, le

¹⁶⁴ François Milhet, *De la résiliation du contrat de louage de travail à durée indéterminée*, thèse de droit, université de Bordeaux, 1901, p. 2.

¹⁶⁵ « Le maître est cru sur son affirmation : pour la quotité des gages ; pour le paiement du salaire de l'année échue ; et pour les à-comptes donnés pour l'année courante ». Cet article est abrogé par une loi du 2 août 1868.

¹⁶⁶ Chapitre III « Du louage d'ouvrage et d'industrie » du titre VIII « Du contrat de louage » du livre troisième « Des différentes manières d'acquérir la propriété » du Code civil de 1804. Ces dispositions sont reprises dans la rédaction du premier Code du travail, en 1910. Centre d'études de l'emploi, *Le contrat de travail*, Paris : la Découverte, 2008, p. 14.

¹⁶⁷ François Milhet, *De la résiliation...*, *op. cit.*, p. 40.

¹⁶⁸ Émile Desforges, *La loi du 27 décembre 1890 et son application aux employés des compagnies de chemins de fer*, Paris : A. Rousseau, 1904, p. 19.

¹⁶⁹ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 167-168.

¹⁷⁰ Francis Hordern, « Du louage de services au contrat de travail ou de la police au droit (XVIII^e-XX^e siècles) », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire sociale et du droit social*, n°3, 1991, p. 43.

¹⁷¹ François Milhet, *De la résiliation...*, *op. cit.*, p. 3.

¹⁷² Jocelyn Ferrand, *De la résiliation du louage de services à durée indéterminée*, Paris : A. Rousseau, 1897, p. 27.

seul répondant aux nécessités de leur fonctionnement, celui que leur nature même leur imposait ». Et de citer en exemple, en sus des chemins de fer, les compagnies d'omnibus et d'éclairage, les grands magasins ou encore les employés de commerce¹⁷³. Contrairement à ce qu'on aurait pu penser, la modalité de paiement du salaire n'est pas ici déterminante¹⁷⁴.

Pour autant, cela ne signifie pas que les cocontractants soient engagés l'un envers l'autre éternellement : le contrat peut être rompu *ad nutum*¹⁷⁵, c'est-à-dire de façon instantanée, sans condition préalable ni justification, par la volonté unilatérale de l'une des parties¹⁷⁶. La compagnie est donc libre de licencier l'agent comme ce dernier de la quitter. Le régime du contrat de louage de services à durée indéterminée n'offre donc aucune véritable garantie de l'emploi au cheminot, mais il lui confère paradoxalement une relative stabilité puisqu'aucune des deux parties n'a *a priori* d'intérêt à se défaire de l'autre¹⁷⁷.

Jusqu'en 1890, comme établi par la jurisprudence, le versement de dommages et intérêts consécutivement à la rupture du contrat a lieu dans des cas bien déterminés : le non-respect d'un éventuel préavis, la violation des clauses du contrat ou la faute du résiliant¹⁷⁸.

Il ne semble exister aucun document qui fixe clairement les termes du contrat de louage de service dans les chemins de fer¹⁷⁹.

Le juriste C. Dominguez reconnaît que « les clauses du contrat de travail, à raison même de la négligence du législateur en la matière, ne sont pas très bien fixées »¹⁸⁰. Aucun écrit ne formalise clairement l'engagement mutuel des parties, au moins à la compagnie du Nord en 1890. En effet, à la demande du directeur des chemins de fer de l'État autrichien de savoir

« si, dans chaque cas, interviennent des contrats [avec les agents] ou si les employés ont à se soumettre à un règlement général réglant les droits et les devoirs résultant du contrat et contenant, entre autres dispositions, celles relatives à l'admission au service, aux droits des employés par rapport aux appointements et allocations accessoires, aux infractions de service et leur répression, à la dissolution des relations de service, etc. »,

il est convenu de répondre que « la compagnie n'a pas de règlement général concernant son

¹⁷³ *Ibid.*, p. 58-59.

¹⁷⁴ Ludovic Désveaux, *Les coalitions dans le personnel des chemins de fer*, Paris : Marchal et Billard, 1899, p. 156.

¹⁷⁵ « Sur un signe de tête ».

¹⁷⁶ On espère ainsi limiter l'achalandage et la servitude. Cette mesure s'inspire de l'article 15 de la Déclaration des droits et des devoirs de l'homme et du citoyen de 1791, précédant la Constitution du 5 Fructidor an III (22 août 1795), qui dispose que : « Tout homme peut engager son temps et ses services ; mais il ne peut se vendre ni être vendu ; sa personne n'est pas une propriété aliénable ». François Sellier, *La confrontation sociale en France. 1936-1981*, Paris : PUF, 1984, p. 132.

¹⁷⁷ Jocelyn Ferrand, *De la résiliation...*, *loc. cit.*

¹⁷⁸ René Thévenez, Fernand Manesse, *Législation...*, *op. cit.*, p. 362.

¹⁷⁹ Cela n'a rien d'étonnant, dans la mesure où peu de documents sociaux ont été conservés dans les archives des anciennes compagnies. Par ailleurs, Jocelyn Ferrand précise que « le louage de services n'est soumis à aucune règle spéciale quant à sa preuve ; les parties peuvent donc se contenter de conventions orales. Mais un écrit sera nécessaire lorsque l'intérêt engagé dépassera 150 francs ; au-dessous la preuve par témoins suffira » (*De la résiliation...*, *op. cit.*, p. 19).

¹⁸⁰ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 168.

personnel et qu'elle ne passe de contrat avec aucun de ses employés »¹⁸¹. Le contrat de louage de service peut en effet être conclu verbalement¹⁸². D'où la réclamation portée par le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer¹⁸³ en mars 1897 :

« Au lieu d'un contrat verbal, ou, plus exactement, d'un contrat tacite, nous désirons, pour éviter toutes contestations, et pour bien établir les droits de l'agent – les conditions du contrat de louage, en un mot – que, lors d'un embauchage, ce contrat soit écrit, et signé par les deux parties [...] »¹⁸⁴.

On peut toutefois exposer quelques-unes des clauses de l'accord qui lie le nouvel employé au réseau : l'acceptation de l'ensemble des règlements en usage ; la fixation du salaire et de la date de son versement ; la définition de l'activité professionnelle¹⁸⁵. Le candidat s'engage en outre à exercer celle-ci là où la compagnie souhaite le placer, « engagement qui, s'il est rompu avant six mois, l'obligera à retourner chez lui à ses frais »¹⁸⁶.

Le contrat de louage conclu entre la compagnie et l'agent peut cesser de plusieurs manières, qui relèvent de la volonté ou non des parties.

Le décès du cheminot actif rompt de fait le contrat. C'est également le cas de la mise à la retraite, qu'elle soit anticipée ou non ; toutefois, dans ce cadre, l'agent demeure attaché à la compagnie. Enfin, avec la démission ou le licenciement (sous forme de radiation des cadres ou de révocation¹⁸⁷), une des parties met également fin de manière prématurée et unilatérale au contrat. La démission doit cependant être acceptée par la compagnie : Louis Victor Caux, chef-cantonnier de la compagnie du Nord, adresse au réseau sa lettre de départ après avoir abandonné son poste ainsi que son domicile conjugal vers la mi-juillet 1896. Le comité de direction accepte sa démission¹⁸⁸ ; mais lorsque Pierre Hamp transmet la sienne à Albert Sartiaux, elle lui est retournée, refusée¹⁸⁹. Quand un agent est révoqué par une compagnie, les autres réseaux se sont engagés tacitement, depuis 1867, à ne pas le reprendre

¹⁸¹ ANMT, 48 AQ 4345 : traduction de la lettre adressée en allemand par le directeur des chemins de fer de l'État autrichien au comité de direction de la compagnie du Nord, 25 juillet 1890.

¹⁸² Georges Cornil, *Du louage de services ou contrat de travail. Étude sur les rapports juridiques entre les patrons et les ouvriers employés dans l'industrie*, thèse de droit, université de Paris, 1894, p. 150.

¹⁸³ Cf. *infra*.

¹⁸⁴ Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *La caisse des retraites des chemins de fer de l'Ouest. Critique du nouveau règlement projeté par la compagnie*, Paris : imp. nouvelle/association ouvrière, 1897, p. 21.

¹⁸⁵ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 168-170.

¹⁸⁶ Raoul de L'Angle-Beumanoir, *La traite des blancs au XIX^e siècle. Situation des employés de chemins de fer en 1883*, Paris : chez tous les libraires, 1883, p. 5.

¹⁸⁷ La différence se situe au niveau de la perception du traitement : l'agent radié des cadres le perçoit encore durant un mois après la cessation de son activité professionnelle, celui révoqué ne touche plus rien du jour où son licenciement lui est notifié.

¹⁸⁸ ANMT, 48 AQ 4096 : rapport au comité de direction de la compagnie du Nord, 25 juillet 1896.

¹⁸⁹ Pierre Hamp, *Il faut...*, *op. cit.*, p. 283.

dans leurs cadres :

« Par suite d'un plan concerté, les compagnies, à l'aide de proscriptions portent atteinte à la liberté du travail, car l'agent révoqué par l'une d'elles ne trouve plus de travail chez les autres et doit, ou mendier ou s'expatrier. En 1867, les compagnies n'osaient pas encore afficher hautement leurs prétentions à cet égard. À cette époque, à la suite de la révocation d'un certain nombre d'employés de la compagnie d'Orléans, un journal écrivait : On dirait qu'une ligne tacite s'est formée ; les compagnies se sont entendues, il est admis en principe qu'un employé révoqué d'une administration n'entrera pas dans une autre. En 1871, on est plus hardi : à chacun des nombreux mécaniciens révoqués alors qui demande de l'emploi à une compagnie autre que celle qui l'a congédié, il est répondu par écrit, officiellement : "Je regrette de ne pouvoir donner suite à la demande d'emploi que vous nous avez adressée, mais nous nous sommes imposé la règle de ne reprendre à aucun titre dans notre personnel les agents révoqués par les autres compagnies pour leur participation à l'agitation pétitionnaire et à l'organisation de la caisse de prévoyance" »¹⁹⁰.

Georges Duchêne a identifié le stratagème qui permet aux réseaux d'identifier un agent révoqué :

« À l'employé, à l'ouvrier destitué dont on signait le livret¹⁹¹ ou le certificat, on apposait le cachet de la compagnie. Si l'exergue du timbre se lisait dans le même sens que l'écriture, cela voulait dire : essayez-en ! Si l'écriture et l'exergue se lisaient en sens opposé, c'était l'arrêt de proscription sans appel »¹⁹².

Si cette attitude a été perçue comme une atteinte à la liberté du travail¹⁹³, elle a pu être soutenue par l'administration des Travaux publics, à l'instar du ministre Eugène Caillaux en mai 1875¹⁹⁴.

Les agents de chemins de fer relèvent donc du droit commun.

Une légère tutelle de l'État en matière de personnel

Au milieu du XIX^e siècle, l'ingérence de l'État dans les relations entretenues par les réseaux avec leur personnel est limitée.

En matière de personnel, hormis les emplois réservés, l'intervention de l'acteur étatique se

¹⁹⁰ *Annales du Sénat et de la Chambre des députés. Chambre des députés*, 29 janvier 1880, p. 66. Charles de Janzé évoque toutefois dans *Les serfs de la voie ferrée* (p. 7) de rares cas où un agent bien noté a été réadmis dans les cadres de la compagnie qu'il avait quittés, en soulignant le rôle joué par ses « protections ». On retrouve cette pratique dans d'autres industries, notamment la verrerie à partir de 1887.

¹⁹¹ Chaque agent possède un livret personnel au sein duquel sont consignés son état civil, ses états de services, sa notation, ses récompenses et sanctions.

¹⁹² Charles de Janzé, *Les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés. Pétition des délégués de 8.000 mécaniciens et chauffeurs en 1871. Proposition Cazot*, Saint-Brieuc : impr. de F. Guyon, 1875, p. 4-5.

¹⁹³ Robert Pigelet, *La condition juridique...*, op. cit., p. 17.

¹⁹⁴ *Annales du Sénat et de la Chambre des députés. Chambre des députés*, 29 janvier 1880, p. 66. Il déclare le 24 mai 1875 devant l'Hémicycle : « Il est exact qu'un agent révoqué par une compagnie ne trouve pas de place dans une autre. Il en est de même, je crois, dans nos administrations et dans nos ministères. Il n'y a pas de convention à cet égard, mais cela me paraît absolument naturel ».

justifie dans un unique cas de figure bien déterminé : la sécurité et la police.

L'article 9 de la loi du 11 juin 1842 prévoit que « des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances »¹⁹⁵. Ce droit de contrôle de l'administration publique est mis en œuvre dans la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et une ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par décret du 1^{er} mars 1901. La première prévoit par exemple dans son article 20 que « sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi », la seconde dans son article 70 qu'« il ne peut être employé en qualité de mécanicien conducteur de train ou de chauffeur, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des Travaux publics »¹⁹⁶.

Jusqu'où ce droit de contrôle de l'État s'exerce-t-il en matière de sécurité et de police ? En vertu de l'article 1^{er} de la loi du 15 juillet 1845, un décret du 27 mars 1852 prescrit que « le personnel actif¹⁹⁷, employé aujourd'hui par les diverses compagnies de chemins de fer, et celui qui sera ultérieurement employé par les compagnies qui viendront à se former, est soumis à la surveillance de l'administration publique ». Le ministre des Travaux publics est par ailleurs autorisé à demander aux compagnies la révocation d'un de leurs agents¹⁹⁸. Cette mesure se justifie par un souci de sécurité¹⁹⁹. Outre la perte d'emploi pour le cheminot fauteur de troubles, ce congédiement entraîne la rupture du contrat qui le liait avec la compagnie. Face à une telle demande de l'État, les réseaux disposent d'une marge de manœuvre limitée : ils ne peuvent qu'argumenter en défaveur d'une sanction qui leur paraît injustifiée²⁰⁰. Dès lors, pour le juriste Jean Grandet, ce texte apparaît comme « une véritable mainmise [du Gouvernement] sur l'exploitation des chemins de fer, [...] une négation absolue de l'initiative et de l'autorité du concessionnaire »²⁰¹.

Dans les faits, ce texte n'a été mis à exécution qu'à de rares occasions. En 1911, il est jugé « évidemment trop brutal pour pouvoir être appliqué en dehors de cas très exceptionnels »²⁰².

¹⁹⁵ Alfred Picard, *Les chemins de fer français. Étude historique sur la constitution et le régime du réseau*, Paris : J. Rothschild, 1884, vol. 1, p. 298-299.

¹⁹⁶ Lucien Meunier, *Conditions et réglementation...*, *op. cit.*, p. 11.

¹⁹⁷ C'est-à-dire les agents de la Voie, du Matériel et de l'Exploitation, personnel de bureau et agents à la journée exceptés.

¹⁹⁸ *Bulletin des lois*, 1^{er} semestre 1852, n°520, p. 1086-1087.

¹⁹⁹ Alfred Picard, *Les chemins de fer...*, *op. cit.*, vol. 3, p. 435-436.

²⁰⁰ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 240.

²⁰¹ Jean Grandet, *Les droits...*, *op. cit.*, p. 27.

²⁰² AN, F¹⁴ 12497 : note sur les moyens d'action dont dispose le Gouvernement à l'égard des grandes compagnies de chemins de fer, 10 avril 1911.

Nous avons recensé quatre cas dans lesquels il a été fait usage de cette disposition. Il s'agissait, pour le premier, de se séparer d'un agent impliqué dans un « procès politique »²⁰³. En 1871, le ministre demande le licenciement d'employés cherchant à fonder une caisse de prévoyance indépendante de celles patronales, au motif qu'une telle association est illicite²⁰⁴. Une autre fois, elle venait sanctionner un agent qui s'était comporté grossièrement en sortant de force un magistrat d'une gare²⁰⁵. En juin 1877, le ministre des Travaux publics requiert la révocation de deux médecins de la compagnie du Midi, du fait de « leurs agissements politiques », punition ensuite confirmée par le conseil d'administration²⁰⁶. Cette mesure est également brandie pour obtenir le déplacement d'agents²⁰⁷.

Comment expliquer la faible fréquence du recours à ce texte ? En 1918, Alfred Margaine évoque le risque de procès suite à un licenciement abusif :

« Pourquoi n'a-t-il pas été plus souvent appliqué ? Un ministre l'a expliqué un jour à la tribune. Au cours d'une crise des transports, on a été étonné que le ministre n'usât pas de ces pouvoirs de révocation. Ce ministre a objecté que ce pouvoir n'était pas sans entraîner quelque danger. Quand l'agent est révoqué, le contrat de travail qui le lie à la compagnie est rompu ; il peut avoir droit à une indemnité. Alors contre qui va-t-il se retourner pour faire le procès en indemnité ? Par contre, la compagnie dira qu'elle n'est pour rien dans cette affaire. Il se retournera contre l'État qui sera peut-être condamné à payer une indemnité. Or, un ministre n'aime pas beaucoup — disait le ministre à l'époque — s'exposer à faire payer à l'État une indemnité peut-être forte et s'exposer à des reproches »²⁰⁸.

Il nous paraît plus plausible que les compagnies préféreraient anticiper la volonté étatique et user de leur droit afin que l'État recoure le moins possible à cette prérogative²⁰⁹, qui représente un affront à la gestion des réseaux.

S'il n'a pas été appliqué à de nombreuses reprises, ce décret de 1852 a toujours pu servir de moyen de pression. C'est l'objet d'une circulaire du 9 juillet 1877 que le ministre des Travaux publics adresse aux administrateurs de chemins de fer :

« Vous savez qu'aux termes du décret du 27 mars 1852, l'administration a le droit de

²⁰³ Louis Barnabé Cotellet, *Législation française des chemins de fer et de la télégraphie électrique*, t. 1, Paris : Marescq Aîné, 1867, p. 299-300.

²⁰⁴ Cf. *infra*. Robert Pigelet, *La condition juridique...*, *op. cit.*, p. 22.

²⁰⁵ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *loc. cit.*

²⁰⁶ CNAH, 618 LM 5 : proposition n°2255 relative à deux révocations dans le personnel médical de la compagnie du Midi soumise à l'approbation du conseil d'administration, 29 juin 1877. Suite à ces travers, le 24 septembre, l'attitude à adopter par les médecins en période électorale est rappelée : « 1° s'abstenir d'une manière absolue de toute propagande électorale dans quelque sens que ce soit auprès du personnel de la compagnie, aussi bien dans l'intérieur du chemin de fer qu'à l'extérieur ; 2° ne pas faire usage de leur carte de circulation dans l'intérêt d'une propagande électorale quelconque ».

²⁰⁷ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, *op. cit.*, p. 16.

²⁰⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 9 novembre 1918, p. 2978.

²⁰⁹ Louis Barnabé Cotellet, *Législation...*, *op. cit.*, p. 300.

requérir la révocation des agents des compagnies. Dans les circonstances actuelles, je n'hésiterai pas, tout en respectant l'entière liberté des opinions et du vote, à user de mes pouvoirs à l'égard des agents qui mettraient au service d'une propagande hostile au Gouvernement l'influence qu'ils tirent de leurs fonctions. Mais, dans l'intérêt même de ceux qui pourraient céder à de funestes entraînements, je crois bon d'avertir avant de réprimer »²¹⁰.

En brandissant cette menace, le ministre espère ainsi éviter que les agents ne se mêlent aux débats politiques consécutifs à la crise du 16 mai et à la dissolution de la Chambre des députés²¹¹.

Des propositions de lois ont été déposées pour tenter d'abroger ce texte. Le 30 novembre 1877, Amédée de La Porte dépose un texte à la Chambre des députés²¹², « considérant les intérêts de la sécurité comme suffisamment sauvegardés par l'ordonnance de 1846 et par la responsabilité du personnel, et jugeant, d'autre part, d'après des faits survenus, pendant la période du 16 mai, que le décret de 1852 pouvait devenir, aux époques troublées, une arme dangereuse entre les mains du gouvernement ». Cette initiative reste cependant sans suite²¹³.

L'acteur étatique a par ailleurs tenté d'étendre cette tutelle en pesant dans la nomination d'une catégorie particulière : les administrateurs des compagnies. Ils sont élus par et parmi les actionnaires, réunis en assemblées générales. Si cette catégorie n'est pas au cœur de notre propos, ces initiatives méritent d'être soulignées. Elles ne sont toutefois pas originales : l'article 12 de la loi du 22 avril 1806 prévoit par exemple que le gouverneur et les sous-gouverneurs de la Banque de France soient nommés par décret de l'Empereur²¹⁴.

Plusieurs stratégies sont successivement adoptées. On a d'abord, dans les années 1830-1840, cherché à ce que l'État s'associe à la gestion des compagnies en tant qu'actionnaire, à la hauteur du nombre de voix dont il disposerait grâce à sa participation. Mais les propositions

²¹⁰ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 84-85.

²¹¹ La question religieuse avive les tensions entre un Sénat conservateur et une Chambre des députés républicaine début 1877. Le 16 mai, le président de la République Mac-Mahon demande publiquement au président du Conseil Jules Simon s'il a « conservé sur la Chambre l'influence pour faire prévaloir ses vues ». Face à cette intrusion, Jules Simon démissionne : ainsi débute la crise. Il est remplacé par le duc de Broglie. Ce dernier dresse les Chambres l'une contre l'autre, le Sénat soutenant le président de la République dans sa volonté de dissoudre la Chambre des députés, après seulement 15 mois de législature. Malgré le vote d'un ordre du jour proposé par Léon Gambetta et rappelant « la prépondérance du pouvoir parlementaire » le 17 mai, Mac-Mahon choisit d'ajourner les Chambres à partir du 16 juin. 363 députés républicains protestent contre cette décision dans un manifeste. La dissolution est finalement actée le 25 juin. Une campagne électorale tendue s'engage. C'est dans ce contexte d'affrontements politiques et d'élections législatives prochaines que paraît la circulaire ministérielle le 9 juillet 1877. Organisé en octobre, le scrutin mobilise (80,6 % de participation) et signe la victoire des républicains. Le duc de Broglie démissionne le 19 novembre à la rentrée parlementaire. Il est remplacé par le général de Rochebouët, mais les députés refusent d'entrer en contact avec le nouveau Gouvernement le 24. Mac-Mahon finit par rappeler Jules Dufaure qu'avait remplacé Jules Simon en tant que président du Conseil en décembre 1876. L'issue de cette crise marque la supériorité du Parlement sur l'exécutif.

²¹² *J.O.*, 1^{er} décembre 1877, p. 7941.

²¹³ Alfred Picard, *Les chemins de fer...*, vol. 3, *loc. cit.*

²¹⁴ Alain Plessis, *Histoires de la Banque de France*, Paris : Albin Michel, 2015, 216 p.

gouvernementales qui ont pu être formulées en ce sens n'ont pas abouti, de crainte de brider les compagnies et surtout face à la trop grande responsabilité qui pèserait alors sur les épaules de l'État.

Dès lors, il n'a plus été question pour ce dernier de devenir actionnaire d'un réseau, mais de désigner lui-même certains membres des conseils d'administration. Quand il négocie en 1882 le « troisième réseau »²¹⁵, le ministre des Travaux publics Henry Varroy cherche à

« introduire dans les conseils d'administration des délégués de l'État, afin d'y représenter les obligataires et d'y défendre les intérêts des capitaux considérables engagés par le Trésor dans notre réseau de voies ferrées. Tout au moins, voulait-il conférer au ministre le droit de donner l'investiture au président du conseil d'administration ».

Son successeur Charles Hérisson envisage la nomination du directeur des compagnies par le Gouvernement. Ces idées sont portées devant le Parlement lors de la discussion des conventions de 1883 par Léon Bienvenu, qui propose un amendement introduisant autant de membres représentant l'État et nommés par décret que de désignés par les actionnaires. Henri Villain cherche quant à lui l'introduction de parlementaires dans une proportion égale à la moitié des administrateurs choisis par les porteurs d'actions. Mais aucune de ces tentatives n'aboutit.

D'autres souhaitent donner un rôle à l'acteur étatique dans cette décision, en imposant son approbation. Le 30 avril 1891, Georges Trouillot dépose une proposition de loi qui soumet à ratification, par décret ministériel, le choix des administrateurs et prévoit, en cas de désaccord, une liste de trois noms par poste vacant. Ce texte est motivé entre autres raisons par la préoccupation de la Défense nationale :

« Il est difficile de se résigner à admettre que les conditions essentielles de cette défense restent, en fait, malgré toutes les précautions prises, à la merci d'intérêts privés. L'expérience de 1870-71 prouve que les prérogatives administratives sont insuffisantes pour donner à cet égard toutes les garanties nécessaires à l'intérêt public »²¹⁶.

Début mars 1900, le ministre des Travaux publics Pierre Baudin reprend cette idée : il

²¹⁵ Avec les conventions Franqueville de 1859, la distinction s'opère entre ancien et nouveau réseaux. L'« ancien réseau » est composé des grandes lignes d'intérêt général, soit 9 525 kilomètres en 1860 ; quant au « nouveau réseau », il est constitué de lignes secondaires qui portent sa longueur à 26 198 kilomètres en 1880. À cette date, l'État envisage la construction d'un « troisième réseau », prévu par le plan Freycinet. Il représente 18 000 kilomètres, principalement des lignes d'intérêt local ou nouvellement classées. Il est interrompu par la crise de 1882, puis cédé aux compagnies en 1883 contre la garantie d'intérêts.

²¹⁶ AN, F¹⁴ 12497 : proposition de loi, déposée par Georges Trouillot et d'autres députés à la Chambre, relative au mode de nomination des administrateurs des compagnies de chemins de fer, 30 avril 1891.

souhaite étendre, à tous les réseaux d'intérêt général²¹⁷, la ratification par le ministre des Travaux publics du choix de l'ensemble des administrateurs, telle qu'en place dans la compagnie du Midi uniquement pour son directeur et celle de l'Ouest pour le président du conseil d'administration²¹⁸. Une différence demeure entre ces deux projets :

« Des deux projets déposés par MM. Trouillot et Baudin, il semble que le second soit le plus rationnel. Il serait, en effet, excessif de donner une investiture par décret aux administrateurs, puisque ces personnalités ne sont pas choisies par le gouvernement. La ratification, par le ministre des Travaux publics, paraît suffisante ; et d'autre part, elle est justifiée par ce motif que les compagnies gèrent un de nos services publics les plus importants et aussi que l'État a contribué dans une large mesure aux dépenses d'établissement (et même d'exploitation) de nos réseaux »²¹⁹.

Les proposition Trouillot et projet de loi Baudin sont toutefois restés sans suite²²⁰ et la tutelle de l'État se cantonne à la requête d'une éventuelle révocation permise par le décret de 1852. Ses prérogatives dans la gestion du personnel des chemins de fer sont donc initialement très limitées et l'indépendance des réseaux demeure largement incontestée.

Une relation de travail d'égal à égal ?

La logique contractuelle du rapport entre employeur et employé admet une certaine symétrie. Le contrat de travail sans durée déterminée peut donc être rompu à l'initiative des deux parties contractantes²²¹. En outre, la libre entente présumée sur la fixation du salaire et la durée du travail exclut l'État de toute intervention.

Mais, c'est une fiction²²² : l'égalité juridique ne correspond pas à la réalité des faits²²³.

²¹⁷ AN, F¹⁴ 12497 : projet de loi, déposé par Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, à la Chambre des députés, concernant les administrateurs des compagnies de chemins de fer, 9 mars 1900.

²¹⁸ Les réseaux du Midi et de l'Ouest bénéficient d'une situation particulière : en vertu des décrets des 6 novembre 1852 et 16 juin 1855 portant respectivement autorisation de leurs sociétés, le directeur de la compagnie du Midi et le président du conseil d'administration de l'Ouest doivent être agréés par le gouvernement. S'il ne les désigne pas directement, l'État participe en ratifiant les nominations d'administrateurs. Ces situations sont librement acceptées par les réseaux lors de leur constitution (AN, F¹⁴ 12497 : note pour le ministre des Travaux publics relative à l'intervention de l'État dans la nomination des membres des conseils d'administration des compagnies de chemins de fer et à la représentation de l'État dans ses conseils, s.d. (postérieure au 7 novembre 1911) ; rapport du comité de contentieux et d'études juridiques du ministère des Travaux publics, relatif à la question suivante : « Dans quelles limites l'État pourrait-il, par mesure législative, s'attribuer sur la désignation des administrateurs ou du haut personnel des compagnies de chemins de fer un droit de contrôle, dans le cas où ces compagnies refuseraient de régler la question par voie de convention ? », 27 mars 1882).

²¹⁹ AN, F¹⁴ 12497 : note sur les moyens d'action dont dispose le gouvernement à l'égard des grandes compagnies de chemins de fer, 10 avril 1911.

²²⁰ René Thévenez, Maurice d'Hérouville, Étienne Bleys, *Législation...*, op. cit., vol. 2, p. 634. Il convient également de signaler, en 1905, le projet du Syndicat national d'introduire dans les conventions conclues avec les réseaux concessionnaires l'élection des membres de leur conseil d'administration : un tiers par les actionnaires, un tiers par le gouvernement et le restant par le personnel (« Rapport du conseil d'administration présenté au 16^e congrès national tenu à Paris les 11, 12, 13 et 14 mai 1905 Suite (1) », *La Tribune de la voie ferrée*, 7 mai 1905, p. 1).

²²¹ François Sellier, *La confrontation...*, loc. cit.

²²² Norbert Olszak, *Histoire du droit du travail...*, op. cit., p. 80.

²²³ Georges Cornil, *Du louage...*, op. cit., p. 9.

Dès la première moitié du XIX^e siècle, cette relation est critiquée du fait du déséquilibre qui demeure entre les parties²²⁴. L'employé, en situation de subordination vis-à-vis de son patron²²⁵, n'a souvent d'autre choix que d'accepter les conditions imposées par celui-ci²²⁶, notamment salariales²²⁷. Ainsi selon le juriste F. Aylies, « par suite de l'accaparement de l'industrie des transports par de grandes compagnies intimement associées entre elles, il y [a], à un certain moment, 200,000 travailleurs dans l'impossibilité de débattre les conditions de louage de leur travail »²²⁸.

Les libéraux et socialistes envisagent à partir des années 1830 une réforme du Code civil.

L'idée fait son chemin et au début du XX^e siècle, tous s'accordent sur la nécessaire introduction d'une législation ouvrière dans cette compilation²²⁹.

Pour Gustave Noblemaire, qui s'exprime en 1911 alors qu'il est directeur honoraire de la compagnie du PLM, le problème ne doit pas se poser en ces termes :

« Aux yeux des agents des chemins de fer, leur engagement est vicié dès son origine, parce qu'il ne résulte pas d'une convention librement discutée entre la compagnie et eux, parce que les conditions du travail leur sont imposées plutôt qu'acceptées. Je ne vois pas bien, pour ma part, la possibilité d'une libre discussion sur les conditions du travail entre la compagnie et chacun des candidats qui lui demande un emploi. Elle ne force personne à entrer à son service [...] Si, après expérience, les agents ne sont pas contents de leur sort, ils sont libres de ne pas rester attachés à un travail qui a cessé de leur plaire. Or, c'est la compagnie que l'on voudrait contraindre à la fois à les garder et à améliorer obligatoirement leur condition, sur des désirs fort naturels, d'ailleurs, ou sur des injonctions formulées par eux »²³⁰.

3. Une étape essentielle : le commissionnement

Si une dissymétrie réelle existe dans la relation de travail qui lie une compagnie à un agent, celle-ci peut être toutefois contrebalancée, une fois ce dernier admis dans un emploi, par une étape-clé de la vie professionnelle au chemin de fer : le commissionnement.

²²⁴ On peut mentionner à titre d'exemple Saint-Amand Bazard dans la *Doctrine de Saint-Simon* publiée en 1829, cité par Francis Hordern : « Cette transaction est-elle libre de la part de l'ouvrier ? Elle ne l'est pas puisqu'il est obligé de l'accepter sous peine de la vie, réduit comme il l'est à n'attendre sa nourriture de chaque jour que de son travail de la veille... L'ouvrier se présente comme le descendant direct de l'esclave ou du serf... Dans cet asservissement légal, il ne peut subsister qu'aux conditions qui lui sont imposées par une classe peu nombreuse, celle des hommes qu'une législation, fille du droit de conquête, investit du monopole des richesses, c'est-à-dire du droit de disposer à son gré, et même dans l'oisiveté, des instruments de travail » (« Du louage... », *art. cit.*, p. 74).

²²⁵ François Milhet, *De la résiliation...*, *op. cit.*, p. 2.

²²⁶ Daniel Marchand, *Le droit du travail en pratique*, Paris : Éd. d'organisation, 1983, 18^e éd. 2005, p. 16.

²²⁷ Jean-Pierre Aguet, *Contribution à l'histoire du mouvement ouvrier français. Les grèves sous la Monarchie de Juillet (1830-1847)*, Genève : Droz, 1954, p. XIII.

²²⁸ F. Aylies, *Les associations du capital et le travail. Employés et ouvriers des chemins de fer. Du contrat de louage dans les compagnies. Institutions de prévoyance*, Paris : Guillaumin, 1885, p. III.

²²⁹ Francis Hordern, « Du louage... », *art. cit.*, p. 74-75.

²³⁰ ANMT, 48 AQ 5052 : Jules Florac, « Une enquête sur les projets Briand », *Le Figaro*, 1^{er} février 1911.

Par celui-ci, l'employé intègre définitivement le cadre permanent de la compagnie. Le commissionnement n'est toutefois accordé que s'il a prouvé son aptitude à exercer le métier pour lequel il a été recruté lors d'un stage. Une commission du personnel statue sur l'opportunité de son octroi dès juillet 1846 à la compagnie du Nord²³¹.

En résulte une distinction administrative entre les différentes catégories de personnel, selon leur degré d'intégration dans la compagnie :

« Les agents commissionnés sont ceux qui sont attachés aux compagnies à titre définitif et permanent. Les agents en régie sont ceux qui ne sont employés qu'à titre temporaire, soit qu'ils aient à subir un stage avant d'être pourvus d'une commission, soit qu'ils aient été recrutés pour faire face à des nécessités passagères »²³².

Cette différenciation, qu'elle adopte ou non ce vocable précisément²³³, se retrouve dans l'ensemble des réseaux. Pourquoi opérer une telle distinction entre des effectifs permanents et d'autres temporaires ? Bien qu'un nombre minimum d'agents leur soit imposé, les compagnies, pour plus de rentabilité, conservent un vivier d'emplois temporaires, qui leur permet de s'adapter au mieux aux fluctuations du trafic. Ce personnel d'appoint constitue une variable d'ajustement en fonction des besoins :

« Tous les travaux qui doivent être faits pour l'exploitation des chemins de fer n'ont pas à un même degré le caractère de la permanence. En ce qui concerne le transport des marchandises notamment, il y a des variations considérables, et le tonnage remis à une gare pendant plusieurs jours disparaît quelquefois subitement pour reprendre sur une plus grande échelle, le plus souvent sans aucun avertissement préalable. Cette extrême mobilité, qui offre au public des facilités inappréciables [...] constitue pour les compagnies une très grande difficulté et leur impose l'obligation d'avoir un personnel en état de suffire, non pas au chiffre moyen des expéditions, mais au chiffre maximum. Cette obligation, toutefois, n'existe pas au même degré pour tous les détails du service. Si on ne peut improviser des agents en état de faire les taxes, d'établir toutes les pièces comptables, de composer convenablement les trains, on n'a pas la même sujétion pour le chargement ou le déchargement des wagons, et il suffit de conserver sur les quais des gares un noyau d'hommes que l'on augmente ou que l'on réduit dans la mesure des besoins »²³⁴.

²³¹ Jean Fombonne, *Personnel et DRH...*, op. cit., p. 65.

²³² René Thévenez, *Les ouvriers des chemins de fer et la législation du travail*, Paris : V. Giard et E. Brière, 1897, p. 2.

²³³ Voir à ce sujet : Paul Brugère, *De l'organisation des institutions de retraites du personnel des grands réseaux de chemins de fer français*, Montpellier : Impr. générale du Midi, 1909, p. 74-75 : « Ces compagnies [de l'Est et du PLM] comprennent les ouvriers sous la dénomination d'agents, comme l'indiquent clairement les dispositions de leurs Règlements d'organisation intérieure sur le recrutement et le classement du personnel. D'autre part, toutes les compagnies n'emploient pas l'expression "commissionné" : certaines (Ouest, et, pour les ouvriers, le Nord) se servent du mot "classé" en lui donnant une portée identique ; d'autres, comme le PLM, au lieu de dire "commissionné", disent soit "classé", soit "embrigadé" faisant suite par-là à une opposition existant dans leurs règlements intérieurs entre deux catégories d'employés qui répondent les uns et les autres à la définition que nous avons donnée des agents ou ouvriers commissionnés ». On rencontre également le terme « immatriculé » (« La question des retraites pour le personnel des chemins de fer », *Journal des transports*, 18 août 1894, p. 389).

²³⁴ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, op. cit., p. 92-93.

Les compagnies font donc preuve de flexibilité dans leur travail.

Les employés du chemin de fer connaissent des sorts dissemblables, selon qu'ils y sont attachés de manière permanente ou temporaire. Parmi les effectifs constants, il convient de distinguer à la compagnie du Nord après 1896 les agents commissionnés de ceux classés et des stagiaires. Alors que les traitements des premiers sont déterminés à l'année et qu'ils peuvent accéder au commissionnement après un stage d'une durée d'un à trois ans, les seconds reçoivent une rémunération journalière ou mensuelle et sont classés après un stage de trois ans minimum. Par ailleurs, « ils peuvent passer ultérieurement dans le cadre des agents commissionnés, s'ils font preuve d'aptitudes qui leur permettent de changer d'emplois et de remplir des fonctions comportant le commissionnement »²³⁵. Parmi les temporaires, on retrouve les auxiliaires, qui œuvrent au rail sur le long terme mais pas de façon permanente, et les journaliers, attachés à la journée à la compagnie. Si tous sont marqués par une condition précaire, les premiers peuvent plus tard prétendre au commissionnement²³⁶. Ces règles présentent toutefois des différences sensibles d'un réseau à l'autre : la fréquence de paiement du salaire peut par exemple varier²³⁷. La frontière entre les cadres permanent et temporaire semble toutefois assez floue, notamment pour le personnel des gares et des trains du réseau du Nord :

« La distinction des agents du cadre permanent et du cadre temporaire n'est pas établie d'après des règles uniformes en ce qui concerne le personnel non commissionné. Certaines inspections admettent dans le cadre permanent les agents non commissionnés qui ont une durée de service *minima* variable suivant les cas ; d'autres ceux qui ont un salaire suffisamment élevé pour être proposés comme commissionnés ; d'autres considèrent comme permanents dans les gares les agents auxiliaires des trains qui y sont détachés à titre temporaire ».

Cette confusion n'est pas sans incidences, notamment financières²³⁸. De plus, la considération portée à l'agent semble varier selon son statut. À la compagnie du PLM, une circulaire de 1894 porte un regard à la limite de la condescendance sur le groupe des journaliers : « Les *journaliers accidentels* doivent être de véritables portefaix, à instruction très limitée, ne pouvant prétendre qu'à l'emploi d'homme d'équipe pendant toute leur carrière »²³⁹.

Tous les emplois ne permettent pas d'accéder au commissionnement. Une certaine

²³⁵ ANMT, 202 AQ 1177 : note sur les conditions du travail du personnel de la compagnie du Nord, s.d. (postérieure à 1907).

²³⁶ ANMT, 48 AQ 3383 : ébauche de réponse de la compagnie du Nord au questionnaire relatif à la situation des agents non-commissionnés adressé par la compagnie du PO, 18 novembre 1889.

²³⁷ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, op. cit., p. 18.

²³⁸ ANMT, 202 AQ 1177 : note sur la distinction du cadre permanent et du cadre temporaire du personnel des gares et des trains, 31 octobre 1901.

²³⁹ « Fort et bête », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 22 janvier 1894, p. 14.

confusion semble d'ailleurs régner à ce propos.

Ainsi en 1890, le réseau du Nord travaille à un nouveau classement des emplois « commissionnables »²⁴⁰. Une liste est établie pour les métiers des gares et les stations en février 1891²⁴¹. À la compagnie du Nord, de manière générale, « tout [le] personnel, à l'exception des hommes de peine et des ouvriers d'atelier dont l'admission et le renvoi sont subordonnés à l'augmentation ou à la diminution du trafic, peut prétendre à la commission »²⁴².

Le commissionnement n'est pas délivré suivant les mêmes conditions par tous les réseaux.

Le nouvel embauché doit faire ses preuves. Si le commissionnement est octroyé après la réalisation d'un stage d'essai d'une période minimum de six mois comme aspirant ou agent classé à l'administration des chemins de fer de l'État²⁴³, sa durée varie selon les compagnies. Au réseau du Nord, le minimum requis est d'un an ; il peut toutefois être prolongé jusqu'à atteindre cinq ans. Même si ses aptitudes ont été jugées suffisantes par sa hiérarchie, l'agent doit parfois patienter avant d'être effectivement commissionné²⁴⁴. Lorsque son service s'avère insatisfaisant à l'issue de cette période d'essai, il peut être congédié²⁴⁵. À la compagnie du Nord en 1852, de nombreux ouvriers postulant à un emploi de chauffeur regagnent l'atelier d'où ils venaient à l'issue de ce test, du fait de leur inaptitude physique²⁴⁶. Le stage est donc capital pour l'entreprise : il permet de vérifier que le prétendant au commissionnement possède les dispositions, les compétences et le caractère nécessaires pour remplir correctement sa mission professionnelle. L'agent doit mériter son nouveau statut d'employé commissionné : « La commission [est] une première récompense »²⁴⁷.

Outre la réalisation de ce stage, des conditions d'âge (inférieur à 35 ans²⁴⁸) et de satisfaction à la loi militaire sont indispensables pour pouvoir être commissionné. Une visite médicale récente doit en outre avoir lieu pour confirmer ses aptitudes. Pour Albert Sartiaux, cet examen a encore plus d'importance que celui réalisé lors de l'entrée dans la compagnie : il s'agit de

²⁴⁰ ANMT, 202 AQ 1177 : ébauche de lettre (annulée) à Baume, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, 24 novembre 1890.

²⁴¹ ANMT, 202 AQ 1177 : ordre de service n°3022 de la compagnie du Nord, 21 février 1891.

²⁴² ANMT, 202 AQ 1177 : note sur les conditions du travail du personnel ouvrier de la compagnie du Nord dans le cadre de l'enquête parlementaire sur les conditions du travail, 23 juin 1891.

²⁴³ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 33.

²⁴⁴ ANMT, 202 AQ 1177 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 30 janvier 1891.

²⁴⁵ ANMT, 202 AQ 1177 : ordre de service n°3022 de la compagnie du Nord, 21 février 1891.

²⁴⁶ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, *op. cit.*, p. 645.

²⁴⁷ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 93.

²⁴⁸ La limite d'âge est étendue à 37 ans pour les sous-officiers ayant contracté deux réengagements consécutifs.

vérifier que « pendant la période de son stage, aucun symptôme morbide n'est apparu chez [le candidat au commissionnement] et qu'il est aussi sain et aussi vigoureux que le constatait le certificat de début »²⁴⁹. Aux chemins de fer de l'État, le candidat au commissionnement doit présenter un certificat médical daté de moins d'un mois²⁵⁰.

Les chefs de service proposent à la direction des compagnies le commissionnement de leurs subordonnés.

Dans le milieu des années 1890 à la compagnie du Nord, l'ingénieur en chef de la Voie élabore un état des agents à commissionner. Cette liste récapitule l'état-civil, l'âge, les fonctions et résidence, la date de début du « service permanent », le salaire versé pour celui-ci et celui proposé. Accompagnée d'un rapport qui précise que « ces agents [...] exercent leurs fonctions actuelles depuis un temps suffisant pour avoir fait apprécier leurs aptitudes »²⁵¹, la liste est proposée à l'examen du comité de direction²⁵².

Une fois cette liste validée, l'agent qui y figure est « enregistré parmi le personnel immatriculé »²⁵³. Il est alors nommé par le directeur et reçoit un titre de commissionnement contenant des précisions sur son emploi.

Les compagnies ont donc toute initiative en matière de commissionnement, l'agent étant plutôt passif dans ce processus.

Les employés souhaitent toutefois que leur sort soit davantage réglementé et moins soumis au « bon vouloir » des réseaux :

« Au lieu de laisser à la compagnie le droit de commissionner quand il lui plaît, ou de ne pas commissionner du tout, si cela lui convient, nous demandons qu'après un stage à déterminer – et que nous croyons suffisant en le fixant à une année – l'employé soit commissionné si la compagnie le maintient en service et par conséquent, le juge apte à remplir l'emploi qu'elle lui a confié »²⁵⁴.

L'amplitude du commissionnement n'est pas aisée à apprécier.

Si en 1854, les compagnies commissionnent près des deux tiers de leurs effectifs²⁵⁵, 63 % en 1869, 65 % en 1883²⁵⁶ et les trois quarts en 1900²⁵⁷, ces moyennes ne demeurent pas

²⁴⁹ ANMT, 202 AQ 1247 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au docteur Périet, chef du service médical de la compagnie du Nord, 5 février 1901.

²⁵⁰ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 27.

²⁵¹ ANMT, 48 AQ 4096 : rapport au comité de direction de la compagnie du Nord, 31 juillet 1896.

²⁵² ANMT, 48 AQ 4096 : état des agents à commissionner pour la division de la Voie de la compagnie du Nord, 31 juillet 1896.

²⁵³ W. Eddy, *L'employé...*, *op. cit.*, p. 2.

²⁵⁴ Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *La caisse...*, *loc. cit.*

²⁵⁵ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, *op. cit.*, p. 267.

²⁵⁶ *Ibid.*, p. 654.

²⁵⁷ Paul Soulier, *Les institutions de retraites des compagnies de chemins de fer*, Paris : Guillaumin, 1900, p. 74-75.

révélatrices tant les réseaux ont adopté des politiques propres en la matière, tenant compte des bassins d'emploi dans lesquels ils sont implantés ainsi que des conjonctures économiques et parfois locales²⁵⁸. L'impression qui domine est que le personnel commissionné est plus nombreux que celui non commissionné, qui occupe en majorité des emplois de début.

Une délibération du conseil municipal de Paris lors de sa séance du 26 juin 1889 appelle au commissionnement des ouvriers de chemins de fer, afin de garantir davantage de stabilité à un personnel qui possède un savoir-faire spécifique, mis au profit du chemin de fer durant toute sa vie professionnelle, mais qui ne peut épargner de retraite faute de revenus suffisants²⁵⁹. Les ouvriers qui font l'objet de cette procédure semblent être en priorité des spécialistes, dont on peut supposer que la maîtrise et l'expertise les rendent sans doute difficilement remplaçables²⁶⁰. Cette faveur accordée semble donc le fruit d'une stratégie déterminée et réfléchie, priorisant ainsi l'intégration dans les cadres de l'entreprise de certaines catégories du personnel au profil et au savoir-faire jugés précieux, au détriment d'autres, plus courants.

Le commissionnement représente un réel progrès dans la condition sociale de l'agent. En effet, il marque dans un premier temps une certaine sécurité matérielle, alors que la condition ouvrière est plutôt caractérisée par l'instabilité. Lorsqu'il est commissionné à un emploi comptable à la compagnie du PO, Jean de Lamounarias « réalis[e] ainsi le rêve de toute [s]a jeunesse, consistant d'avoir un travail assuré d'une façon permanente ».

Il ajoute souhaiter « concourir à une retraite, [l]e mettant à l'abri du besoin dans la vieillesse »²⁶¹. En effet, le commissionnement signifie l'affiliation au régime de retraite du réseau²⁶². C'est la motivation principale du vœu de commissionnement formulé par le conseil municipal de Paris : « que les ouvriers de chemins de fer soient commissionnés, afin de leur donner le moyen de s'assurer une retraite »²⁶³.

Ces considérations expliquent le fait que le commissionnement soit si recherché. Elles poussent certains agents temporaires²⁶⁴ à rester à la compagnie, malgré la précarité de leur situation dépeinte par Pierre Hamp :

²⁵⁸ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1, op. cit.*, p. 76-80.

²⁵⁹ ANMT, 48 AQ 3383 : extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Paris, 26 juin 1889.

²⁶⁰ ANMT, 48 AQ 3383 : projet de lettre rédigé par Henri Saint Omer Léonard Vallon, au nom des administrateurs de la compagnie du Nord, s.d.

²⁶¹ Jean de Lamounarias, *Les mémoires..., op. cit.*, p. 93.

²⁶² Sans doute un avis d'affiliation lui est-il remis à cette occasion.

²⁶³ ANMT, 48 AQ 3383 : projet de lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Yves Guyot, ministre des Travaux publics, 24 octobre 1889.

²⁶⁴ Pour d'autres, cette situation temporaire peut être perçue comme un complément de travail, une situation d'appoint alors qu'ils connaissent une période de chômage qu'ils savent d'avance limitée. C'est le cas par exemple des saisonniers qui œuvrent habituellement dans le milieu agricole.

« Vingt auxiliaires comptaient de deux à neuf ans de présence. Chaque novembre, le service de l'Entretien les rayait des feuilles de solde, et les réembauchait après quinze jours [...] Les auxiliaires reprenaient toujours la pioche pour l'espoir de la titularisation et de la retraite de 300 francs par an. Cette magnifique illusion délivrait M. Tabouriez [le chef de district] de la grande difficulté de repartir chaque année à brigade novice »²⁶⁵.

Les compagnies mettent en place une véritable stratégie pour en limiter l'accès : faire cesser un contrat avant l'échéance d'une année de services ininterrompus pour éviter que les auxiliaires soient commissionnés, mais les réembaucher pour conserver un personnel expérimenté²⁶⁶. Le commissionnement accordé parcimonieusement conserve ainsi tout son attrait pour le personnel et constitue une source de motivation avec la perspective de se voir assurer un « droit au travail »²⁶⁷.

Il représente en quelque sorte une titularisation, tout aussi attrayante pour l'agent que pour le réseau :

« L'obligation où se trouve le concessionnaire ou le régisseur d'occuper un personnel nombreux et capable, chargé d'assurer constamment et dans de bonnes conditions le fonctionnement du service public des transports, donne un caractère de permanence aux fonctions de chaque agent ; car les changements fréquents jetteraient, dans les diverses parties du service, le trouble et la perturbation. Cette obligation d'avoir un personnel excellent et stable à la fois, est d'ailleurs la seule raison d'être du *commissionnement*, et c'est à tous ceux qui sont chargés d'emplois ou de travaux dont la fixité ou le caractère de durée est établi, que devrait s'appliquer cette espèce d'investiture. À cet égard, le critérium certain pour connaître les catégories et classes d'agents qui doivent être *commissionnés*, est dans la participation éventuelle des agents aux pensions de retraite et dans les versements aux caisses de secours ; car si ces institutions de prévoyance ont un caractère philanthropique qui les rend sacrées, elles servent à un haut degré l'intérêt administratif des compagnies ou de l'État, et c'est grâce à elles que les services généraux des chemins de fer sont assurés de conserver un personnel intelligent, dévoué et presque immuable »²⁶⁸.

Il n'empêche toutefois pas le congédiement. Pour le juriste Paul Houdaille, si l'agent qui bénéficie du commissionnement dans son emploi « est moralement assuré de [le] conserver [...] s'il ne démérite pas, [...] il ne faudrait pas exagérer la portée de cette mesure, elle ne constitue pas un engagement de la part de la compagnie »²⁶⁹. Son confrère René Thévenez ajoute :

²⁶⁵ Pierre Hamp, *Le rail*, op. cit., p. 19.

²⁶⁶ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, op. cit., p. 34.

²⁶⁷ Émile Dufour, Eugène Armand, *Les agents des chemins de fer et les employés de l'industrie privée. Étude sociale comparative*, Paris : E. Dentu, 1893, p. 38.

²⁶⁸ F. Ayllies, *Les associations...*, op. cit., p. 46-47.

²⁶⁹ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, op. cit., p. 17.

« Les agents commissionnés n'échappent pas à la règle commune. Le titre d'agent commissionné n'implique aucune conséquence légale, aucun engagement spécial de la compagnie comportant en quelque sorte l'irrévocabilité : c'est toujours le contrat de louage, résiliable *ad nutum*, qui persiste. Le commissionnement n'est qu'une mesure d'ordre, de classement, l'agent qui en bénéficie se trouve simplement à l'abri de la mobilité qui pèse incessamment sur les auxiliaires et, à cette situation, sont attachés certains avantages [...] »²⁷⁰.

Il convient de dire quelques mots du cautionnement. S'il intervient simultanément au commissionnement²⁷¹ et paraît dans un premier temps en être indissociable, il ne faut pas pour autant les confondre. Il concerne également les agents non-commissionnés.

À la compagnie du Nord, le formulaire qui acte le commissionnement de l'agent des chemins de fer comporte des dispositions sur le cautionnement. Ce dernier consiste en un dépôt d'un montant précis par le cheminot, « comme garantie de l'exercice régulier de leurs fonctions ou des obligations qu'elles [les personnes qui réalisent le dépôt] ont volontairement consenties »²⁷². Il est obligatoire au moment de la prise de fonctions²⁷³. Son but est donc de responsabiliser l'agent dans ses fonctions.

Bien qu'elle ne soit pas propre au rail²⁷⁴, cette pratique se retrouve sur la majorité des grands réseaux et semble tôt présente dans l'histoire des chemins de fer. Alors que les mécaniciens réclament le licenciement de leurs homologues anglais et qu'un mouvement social semble proche en juin 1848, la compagnie du PO couple à un engagement de suivre scrupuleusement tous les ordres de service le versement d'une caution égale à un mois de salaire²⁷⁵. En avril 1855, le comité de direction de la compagnie du Nord décide que les graisseurs sont désormais astreints à un dépôt de 100 francs, pour « garantir les frais de leur habillement et la valeur des divers engins qui leur sont confiés ». Pour les lignes belges, un ordre de service du 7 décembre 1856 du même réseau assujettit un certain nombre d'agents de l'Exploitation au versement d'un cautionnement. Il sert « au paiement des sommes dont le titulaire peut être constitué débiteur soit par une décision du comité de direction du chemin de fer du Nord, soit par une décision judiciaire ». En effet, l'agent est jugé responsable « 1° de son incurie ou de son imprudence ; 2° du détournement et de la perte des fonds et objets confiés à sa garde ou

²⁷⁰ René Thévenez, *Les ouvriers...*, *op. cit.*, p. 59.

²⁷¹ Cf. annexe n°10.

²⁷² ANMT, 202 AQ 1174 : consultation de Léon Clément, docteur en droit et avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, pour la compagnie du Nord, 22 août 1863.

²⁷³ ANMT, 202 AQ 1174 : ordre de service n°2056 de la compagnie du Nord, 10 décembre 1873.

²⁷⁴ Les percepteurs, par exemple, doivent fournir un cautionnement égal, depuis une loi du 28 avril 1816, au douzième du montant des recettes pour les contributions directes et au dixième pour les communes. Il a varié ensuite. Sur ce sujet, voir : Jean Le Bihan, *Au service de l'État. Les fonctionnaires intermédiaires au XIX^e siècle*, Rennes : PUR, 2008, p. 103.

²⁷⁵ Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848 chez les cheminots de la compagnie du Paris-Orléans », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 41, n°3, 1963, p. 364.

soumis à sa surveillance ; 3° des avaries survenues à ces objets ; 4° et généralement de tous faits relatifs à l'exercice de ses fonctions ». Le comité de direction détermine le montant des indemnités dans le cas où la responsabilité de l'agent serait mise en cause²⁷⁶.

La question du maintien du cautionnement se pose dès les années 1860 et certaines compagnies en ont abandonné l'usage²⁷⁷. Pour celles qui poursuivent dans cette voie, le montant du cautionnement est variable : en 1886, les gardes-freins de la compagnie du Nord versent une somme de 100 francs, les caissiers et sous-caissiers l'équivalent d'une année d'appointements²⁷⁸. Ce gage peut donc être important. Depuis décembre 1863, il peut être payé en espèces ou en valeurs (actions ou obligations de la compagnie)²⁷⁹. Lorsque l'agent ne peut déboursier lui-même un tel montant, il peut faire appel à un tiers. Cette alternative n'est pas exempte de travers : ils « sont obligés de recourir à des intermédiaires qui ne leur en avancent le montant qu'à des taux absolument usuraires ». Pour limiter ce phénomène et en vue d'une simplification administrative²⁸⁰, le réseau du Nord décide en décembre 1890 de réduire le nombre d'agents astreints à ce dépôt de garantie pour l'Exploitation. Son personnel est désormais divisé en trois catégories, selon qu'il gère directement ou non de l'argent ou des outils de travail qu'il risquerait d'abîmer :

« La première catégorie comprendrait les agents chargés de manier des fonds, – soit pour l'encaissement des recettes dues à la compagnie, à un titre quelconque, soit à l'occasion du transport des articles de valeur, – qui, en coopérant à la confection des écritures et au calcul des taxes, peuvent commettre des erreurs ou des omissions susceptibles d'engager la responsabilité de la compagnie. Dans la seconde catégorie seraient classés les agents qui ne sont chargés que de la surveillance et du mouvement, sans aucun maniement de fonds. Quant à la troisième catégorie, elle comprendrait les agents affectés au service des manœuvres et du mouvement, n'ayant aucun maniement de fonds, mais disposant, pour l'exécution de leur service, d'un outillage de la conservation duquel ils doivent être rendus responsables ».

À partir du 1^{er} janvier 1891²⁸¹, les premiers, à l'instar des receveuses aux billets, versent une caution de 300 à 600 francs (avec parfois un complément), les deuxièmes, tels les pointeurs, sont dispensés de tout versement. Quant aux derniers, ils en sont également exemptés, à l'exception des aiguilleurs astreints à un dépôt de 50 francs, « pour répondre de la détérioration des objets de petit entretien qui sont confiés aux aiguilleurs pour leur service ou

²⁷⁶ ANMT, 202 AQ 1174 : ordre de service n°80 de la compagnie du Nord, 7 décembre 1856.

²⁷⁷ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 97.

²⁷⁸ ANMT, 202 AQ 1174 : tableau des cautionnements auxquels sont astreints les agents de la compagnie du Nord, 1886.

²⁷⁹ ANMT, 202 AQ 1174 : décision du comité de direction de la compagnie du Nord, 11 janvier 1873.

²⁸⁰ ANMT, 202 AQ 1174 : lettre d'Henri Saint Omer Léonard Vallon, administrateur de la compagnie du Nord, 25 décembre 1890.

²⁸¹ ANMT, 202 AQ 1174 : ordre de service n°3012 de la compagnie du Nord, 31 décembre 1890.

l'entretien de leurs aiguilles »²⁸². On s'oriente donc vers un abandon progressif de cette pratique²⁸³, partagé par plusieurs administrations de chemins de fer : en juin 1910, l'ingénieur en chef de l'Exploitation constate que « les réseaux voisins ont renoncé à peu près complètement à cette pratique des cautionnements : ceux qui l'ont conservée ne l'ont conservée que pour un très petit nombre d'agents se chiffrant par des dizaines et portant sur les caissiers d'administration centrale, payeurs et quelques garde-magasins »²⁸⁴.

L'agent qui effectue son dépôt reçoit une quittance²⁸⁵. Les fonds fructifient à hauteur de 5 % par an²⁸⁶. Dans des circonstances exceptionnelles, les agents « justifi[ant] d'une situation spéciale » ont pu opérer des ponctions sur leur cautionnement, sur autorisation du comité de direction du Nord. C'est le cas début 1871, suite à la guerre de 1870. Toutefois, à partir de juillet, la direction invite le personnel à reconstituer le montant de leur dépôt²⁸⁷.

Lorsque l'agent cesse ses fonctions pour n'importe quel motif, la compagnie a trois mois pour reverser le cautionnement à qui de droit²⁸⁸.

Aux premiers temps du rail, les compagnies ferroviaires bénéficient donc d'une très large initiative et autonomie en matière de choix de leur personnel. Elles mettent ainsi en œuvre des politiques de recrutement qui, si elles diffèrent quelque peu et se précisent, n'en sont pas moins caractéristiques des impératifs de l'exploitation du chemin de fer.

L'acteur étatique n'intervient quant à lui que dans un nombre de cas peu élevé et surtout circonscrit : il se distingue par une marge de manœuvre réduite.

Les agents de chemins de fer semblent exclus de toute réflexion concernant leur sort. Ils sont liés contractuellement au réseau par le louage de services et subissent de fait une relation de travail dissymétrique, qui tourne à leur désavantage.

Ces effets sont néanmoins atténués par la mise en œuvre d'une politique originale de commissionnement, qui assure aux plus spécialisés et qualifiés d'entre eux une relative sécurité de l'emploi et des garanties sociales.

Une fois intégrés dans les cadres de la compagnie, les agents doivent se familiariser

²⁸² ANMT, 202 AQ 1174 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 16 décembre [1890].

²⁸³ Ainsi quand en 1910 la compagnie du Nord décide sa suppression « ou du moins la réduction dans des proportions considérables du nombre des agents astreints au cautionnement » à partir du 1^{er} juillet, il ne touche plus que 188 employés, contre 4 744 auparavant.

²⁸⁴ ANMT, 202 AQ 1174 : lettre de l'ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 16 juin 1910.

²⁸⁵ ANMT, 202 AQ 1174 : circulaire n°446 de la compagnie du Nord, 4 novembre 1874.

²⁸⁶ ANMT, 202 AQ 1174 : ordre de service n°2056 de la compagnie du Nord, 10 décembre 1873.

²⁸⁷ ANMT, 202 AQ 1174 : circulaire n°88 de la compagnie du Nord, 3 juillet 1871.

²⁸⁸ ANMT, 202 AQ 1174 : ordre de service n°2056 de la compagnie du Nord, 10 décembre 1873.

avec un univers et des conditions de travail très spécifiques.

Chapitre II. Les conditions de travail exigeantes d'une corporation exposée et spécifique

L'objet de ce chapitre est de saisir, derrière une dualité de discours qui oppose les réseaux à leurs agents, la réalité des conditions de travail imposées par les premiers aux seconds.

L'organisation du travail ferroviaire et la corporation cheminote sont caractérisées par des traits spécifiques, qui les rendent difficilement comparables aux personnels d'autres secteurs (1).

Si les travailleurs du rail exercent des activités professionnelles très variées, toutes concourent, par une discipline exigeante et le respect rigoureux des règles imposées par l'administration, à assurer la continuité de l'exploitation des chemins de fer. Cela se fait parfois au détriment du personnel, dont certaines catégories sont particulièrement exposées.

À cette pénibilité éprouvée (2) s'ajoute une dimension arbitraire, inhérente à une relation de travail dissymétrique couplée à une organisation très hiérarchisée et mal supportée par les principaux intéressés (3).

1. Les spécificités de la corporation cheminote

La corporation des agents du chemin de fer se distingue des autres groupes socio-professionnels sur plusieurs points.

Le rail est consommateur d'hommes. Le nombre d'agents est important¹. Entre 1851 et 1860, il est proche du triplement, passant de 28 000 à 78 000 travailleurs², pour atteindre 200 000 en 1883³. Cette dimension les rapproche de nulle autre industrie, exceptés des mineurs⁴. L'univers du rail est très masculin. Les origines sociales et géographiques de ces hommes, aux statuts divers, peuvent être variées : le recrutement est en majorité rural, à dominante régionale, mais les agents viennent de zones géographiques plus ou moins éloignées de leur

¹ Cf. annexe n°11.

² Georges Ribeill, « Gestion et organisation... », *loc. cit.*

³ W. Eddy, *L'employé...*, *op. cit.*, p. I.

⁴ Jean Grandet, *Les droits...*, *op. cit.*, p. 78.

lieu de travail⁵. On retrouve donc des profils très différents de candidats.

Les travailleurs du rail sont caractérisés par une importante dispersion et une grande mobilité, sur l'ensemble du territoire national ou la zone plus circonscrite du réseau. Ce phénomène est parfaitement illustré par les très nombreux gardes-barrières, postes d'aiguillages, de contrôle des voies, etc. À cet éclatement des univers de travail s'ajoute une forte centralisation, des pôles décisionnels notamment. La distance géographique entre la direction du réseau et le terrain est réelle : l'agent de chemins de fer *lambda* n'a pas de contact avec les administrateurs, le président ou le directeur de la compagnie. Cela induit l'impossibilité d'exercer partout un contrôle hiérarchique direct : « La surveillance est presque impossible pour les détails du service : les employés sont disséminés, il n'est pas aisé de constater les dégâts qu'ils font ou qu'ils laissent faire »⁶.

De plus, les métiers exercés au sein des compagnies sont marqués par une diversité et une hiérarchie prononcées. On peut citer à titre d'exemple la distinction qui court entre les services actif et sédentaire⁷. La hiérarchisation accusée est rapidement présente dans l'organisation du rail :

« Quelle que soit l'organisation donnée par les compagnies à leur haute administration, que le pouvoir soit concentré entre les mains d'un directeur ou réparti entre les divers membres d'un comité de direction, chaque service spécial est sous les ordres d'un agent supérieur, qui a sous sa dépendance des agents placés à la tête de chacune des branches de ce service [...] Enfin, au-dessous de ces chefs de service se trouvent les employés inférieurs sur lesquels reposent en grande partie la sécurité de l'exploitation »⁸.

La division du travail en fonctions bien déterminées est très prégnante. Elle est source d'économies⁹ et permet de répartir entre chaque agent des responsabilités circonscrites, notamment en cas d'incident ou d'accident. La qualification d'un emploi est fonction de sa technicité. À chaque qualification sont attachés un salaire et une image précis¹⁰ : le mécanicien occupe par exemple une fonction et une position bien plus prestigieuses qu'un homme d'équipe. L'administration des Travaux publics est très attentive à la répartition des

⁵ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second, op. cit.*, p. 418-419.

⁶ Cité par Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire, op. cit.*, p. 369.

⁷ W. Eddy, *L'employé...*, *loc. cit.* : « Le service sédentaire comprend les chefs et sous-chefs de bureau, les chefs de section, les employés principaux, les commis et les expéditionnaires, etc... Le service actif comprend les chefs et sous-chefs de gare, les aiguilleurs, les surveillants, les contrôleurs, les conducteurs et gardes-freins, les hommes d'équipe, les facteurs, etc... – les chefs et sous-chefs de dépôt, les mécaniciens et chauffeurs, les graisseurs, les laveurs, etc... – les chefs et sous-chefs de section de la voie, les piqueurs, les surveillants de nuit, les garde-barrières, les gardes-lignes, les gardes-tunnels, les poseurs, etc. ».

⁸ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. VI.

⁹ Émile Dufour, Eugène Armand, *Les agents...*, *op. cit.*, p. 10.

¹⁰ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, op. cit.*, p. 274.

agents au sein des différentes branches des compagnies¹¹. En intégrant une compagnie au bas de la hiérarchie, le nouvel agent est mû par l'espoir de progresser et d'en graver les échelons. La stratégie de recrutement au bas de l'échelle permet d'assurer le bon fonctionnement du service avec des travailleurs motivés. Ces caractéristiques engendrent des expériences professionnelles très variées. La société cheminote est éclatée¹² en autant de mondes¹³ possédant leurs codes propres. Au sein de chacun d'entre eux, plusieurs emplois coexistent, se distinguant par leurs rythmes¹⁴, les impératifs en matière de qualification, de responsabilité et leurs conditions de travail¹⁵. Pour Henri Vincenot, les chemins de fer forment « un "phalanstère" où tous les corps de métier se trouv[ent] rassemblés, de l'ingénieur au forgeron et à l'ajusteur »¹⁶. Il y a donc presque autant d'expériences de travail différentes que de travailleurs. Pour autant, tous concourent, telles les roues d'un engrenage qui n'ont de raison d'être que collectivement, à la bonne exploitation du rail, à sa sécurité et à sa régularité. Malgré la diversité et la forte hiérarchisation de ces tâches, elles demeurent plus que complémentaires¹⁷, interdépendantes. Les agents en ont parfaitement conscience¹⁸.

La corporation cheminote est en outre marquée par le particularisme des compagnies, que l'on rencontre dans tous les domaines, notamment technique¹⁹. Le vocabulaire est à ce sujet très éclairant : la dénomination des activités peut présenter des différences d'un réseau à l'autre, bien qu'elle recouvre des réalités identiques²⁰. Cela participe de l'essor d'une « culture de réseau »²¹, un des fondements de l'identité cheminote²², bien perceptible à travers ce portrait caricatural des agents de chemins de fer brossé par un adversaire du rachat, Paul Théodore-Vibert :

« Sur le Nord, il [l'agent] est placide, travailleur, ponctuel et courtois. Sur l'Est, froid, mais zélé. Sur le PLM, fier, mais bon diable et actif. Sur l'Ouest, bon drille, joyeux luron et débrouillard. Sur l'Orléans, pimpant, alerte, franc du collier. Sur le Midi, blagueur, pas

¹¹ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 89.

¹² François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, op. cit.*, p. 642.

¹³ De la gare, des trains, des dépôts, des ateliers, de la voie, des bureaux, etc.

¹⁴ 2 x 12, 3 x 8, etc.

¹⁵ Plein air, de nuit, horaires décalés, contact avec le public, etc.

¹⁶ Henri Vincenot, *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e siècle*, Paris : Hachette, 1975, p. 50.

¹⁷ Véronique Leroux-Hugon, « La pratique autobiographique... », *art. cit.*, p. 7-11.

¹⁸ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, op. cit.*, p. 651.

¹⁹ François Caron, « La naissance... », *art. cit.*, p. 860.

²⁰ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, *op. cit.*, p. 16.

²¹ Georges Ribeill, « Cultures d'entreprises : le cas des cheminots, des compagnies à la SNCF », dans *Cultures du travail. Identités et savoirs industriels dans la France contemporaine*, Paris : Éd. de la Maison des sciences de l'homme Paris, 1989, p. 251-265 ; Georges Ribeill, « Variations sur les cultures d'entreprise : le cas des compagnies françaises de chemins de fer », dans Michèle Merger, Dominique Barjot (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux. Hommes, capitaux, techniques et pouvoirs XIX^e-XX^e siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris : PUPS, 1998, p. 399-411.

²² François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second, op. cit.*, p. 410.

méchant et dévoué à son métier. Sur l'État, fonctionnaire, c'est-à-dire méticuleux, maniaque, tracassier toujours, parfois grossier, hargneux et ayant la sainte horreur et la haine de celui qui le paie et le fait vivre deux fois, c'est-à-dire du voyageur et du contribuable »²³.

La corporation cheminote dans sa globalité est donc marquée par une diversité accusée.

2. La pénibilité des conditions de travail en question

La perception des conditions de travail des agents de chemin de fer est duale. Victor Doublet, auteur d'un *Dictionnaire universel des professions*, la résume en une phrase : « Tous ces emplois paraissent assez avantageux au premier abord à tous ceux qui n'ont calculé ni la servitude, ni la fatigue, ni les dangers »²⁴.

Bon nombre d'auteurs se saisissent des champs lexicaux de l'esclavagisme et de l'inféodation pour qualifier la pénibilité du travail du personnel de ces « féodalités du rail » dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Proudhon écrivait dès 1846 :

« Multipliez les machines, vous augmentez le travail pénible et répugnant : cet apophtegme est aussi sûr qu'aucun de ceux qui datent du déluge. Qu'on m'accuse, si l'on veut, de malveillance envers la plus belle invention de notre siècle, rien ne m'empêchera de dire que le principal résultat des chemins de fer, après l'asservissement de la petite industrie, sera de créer une population de travailleurs dégradés, cantonniers, balayeurs, chargeurs, débardeurs, camionneurs, gardiens, portiers, peseurs, graisseurs, nettoyeurs, chauffeurs, pompiers, etc., etc. Quatre mille kilomètres de chemins de fer donneront à la France un supplément de cinquante mille serfs »²⁵.

Un certain nombre d'opuscules au titre évocateur voient le jour dans la première moitié des années 1880 : *Les serfs de la voie ferrée* rédigé par le baron de Janzé et la *Dure condition des employés de chemins de fer* d'Eugène Delattre, parus en 1881 ; *La traite des blancs au XIX^e siècle* publié par Raoul de L'Angle-Beaumanoir en 1883.

A contrario, un second discours expose une prétendue situation favorisée dont jouiraient ces agents. Ces éléments de langage semblent remonter dans les débats parlementaires au moins à décembre 1882. À l'occasion de la discussion par les députés de deux propositions de loi relatives au règlement des rapports des compagnies avec leur personnel, Émile Deshayes de Marcère ne nie pas la condition avantageuse des agents de chemins de fer (« que vous voulez

²³ Paul Théodore-Vibert, *Les crimes de l'étatisme, le rachat de l'Ouest*, Paris : A. Schleicher, 1909, p. 46.

²⁴ Victor Doublet, *Dictionnaire universel des professions ou guide pour des familles pour les diriger dans le choix d'un état pour leurs enfants*, cité dans Fanny Corteel, *Faire carrière...*, op. cit., p. 48.

²⁵ Pierre-Joseph Proudhon, *Système des contradictions économiques, ou philosophie de la misère*, t. 1, Paris : Guillaumin & cie, 1846, p. 165. Sur la conception des chemins de fer par Proudhon, voir : Damien Robert, « Proudhon et les chemins de fer », *Médium*, n°1, 2004, p. 88-97.

considérer comme des privilégiés ») mais énumère les autres groupes socio-professionnels qui jouissent de dispositions équivalentes : « les ouvriers des mines, les agents des grandes compagnies autres que celles des chemins de fer [...] les employés des maisons de commerce »²⁶. En février 1896 un débat sur ce qui relève du privilège ou du simple avantage relance la question²⁷. Le ministre des Travaux publics Adolphe Turrel lui-même n'a pas non plus hésité à s'approprier le vocable du nantissement pour en affubler les agents de chemins de fer²⁸. Ce sujet retrouve toute sa vigueur à l'occasion du conflit social d'octobre 1898. Le qualificatif « privilégié » ou celui de « favorisé » est utilisé à de multiples reprises dans la campagne de presse orchestrée par les réseaux pour désigner les travailleurs du rail, dans le but de décrédibiliser la grève qu'ils envisagent et qui n'aurait pas de raison d'être du fait de leur prétendue situation avantageuse. Jules Roche écrit ainsi, en réaction aux revendications cheminotes²⁹ : « Voilà les "serfs" dont les entrepreneurs de grèves poursuivent l'affranchissement : ils comptent au premier rang des plus favorisés dans la grande armée des travailleurs » et poursuit, après une démonstration s'appuyant sur la comparaison de salaires et des investissements des compagnies en faveur de leurs employés :

« Il semble donc que les employés des chemins de fer n'ont pas plus à se plaindre de leur sort, en général, que le reste des humains et des Français : au contraire. Ils mangent leur pain à la sueur de leur front ; presque tout le monde en est là. Au moins sont-ils sûrs de leur pain, et ce pain n'est pas trop sec ; le plus grand nombre des hommes n'en est pas là, malheureusement »³⁰.

Ce sont essentiellement l'accès aux caisses de retraites et de secours ainsi que le régime de l'affectation spéciale³¹, auxquels sont soumis les agents en cas de déclaration de guerre, qui justifieraient ce qualificatif de « privilégiés »³², mais aussi la stabilité de l'emploi conférée par le commissionnement, les soins et le salaire assurés en cas de maladie³³ ainsi que les économats³⁴. En 1910, Gaston Renaudel confirme cette « opinion assez communément répandue que les employés de chemins de fer forment, dans le monde des travailleurs, une "caste" privilégiée », d'où un nombre de candidatures au rail élevé : « Il [l'homme déraciné de la campagne] a entendu dire que les employés de chemins de fer sont des gens heureux, qui ne

²⁶ J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés, 19 décembre 1882, p. 2095.

²⁷ J.O. Débats parlementaires. Sénat, 14 février 1896, p. 124.

²⁸ Un privilégié, « Travailleurs privilégiés », *La Tribune de la voie ferrée*, 27 juin 1898, p. 66.

²⁹ Cf. *infra*.

³⁰ Jules Roche, « Les contribuables et la grève des chemins de fer », *Le Figaro*, 21 octobre 1898, p. 1.

³¹ Cf. *infra*.

³² ANMT, 48 AQ 4600 : J. Cornély, « Sur les chemins de fer », *Le Figaro*, 20 octobre 1898.

³³ ANMT, 48 AQ 4600 : « Ce qui se passe », *Le Gaulois*, 7 octobre 1898.

³⁴ ANMT, 48 AQ 4600 : Georges Durville, « Chronique locale... des petits seigneurs (I) », *La dépêche de Tours*, 6 octobre 1898.

travaillent presque pas, qui voyagent gratuitement, qui n'ont pas de chômage, qui bénéficient d'une foule d'avantages inconnus aux autres travailleurs ». Cette idée serait selon lui véhiculée par les compagnies afin d'assurer un recrutement d'origine agricole³⁵. La perception d'une situation avantageuse des cheminots semble donc largement orientée par les institutions sociales³⁶ mises en place par les compagnies³⁷.

Des observateurs avisés, à l'instar du sous-secrétaire d'État aux Travaux publics et futur ministre David Raynal en février 1881, soulignent que la réalité se situe sans doute dans l'entre-deux :

« Dans le présent, si nous écoutons M. de Janzé, les agents des compagnies de chemins de fer sont [...] dans une véritable galère, et si nous écoutons M. René Brice et les directeurs des compagnies de chemins de fer, ils sont dans le paradis. Si nous prêtons l'oreille à M. de Janzé, les directeurs des compagnies de chemins de fer sont des vampires, et, si nous écoutons les directeurs de chemins de fer, ils sont des saints, ils sont infaillibles. Eh bien, la vérité, elle est entre ces deux affirmations »³⁸.

Des conditions de travail diverses et spécifiques selon les métiers

Il existe au rail autant de métiers que de conditions de travail³⁹. Elles diffèrent fortement et toutes possèdent leurs spécificités.

Certaines sont difficilement conciliables avec une vie de famille. C'est particulièrement le cas de ceux qui assurent un « service alternant » entre activité professionnelle de jour et nuit, à l'instar des hommes d'équipe qui œuvrent dans les gares : « Nous connaissons des cheminots qui ne voient leurs enfants qu'une fois tous les dix jours, car lorsqu'ils rentrent, la nuit ou le matin, les "petits" sont couchés ou déjà partis à l'école, et lorsqu'ils partent pour reprendre le service, les enfants ne sont pas rentrés »⁴⁰.

La vie professionnelle de l'employé de bureau, qui regagne ses pénates tous les soirs après l'ouvrage, ne présente pas les mêmes inconvénients.

Une discipline militaire

Le chemin de fer requiert de la part des agents une rigueur et une discipline à toute

³⁵ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, *op. cit.*, p. 5-6.

³⁶ Henri Vincenot le montre bien à travers la voix de Félix Truchot, brigadier de manœuvre au Triage, qui nous donne à voir ce que les « étrangers » ou « civils » pensent de la corporation du rail : « Les cheminots ? Des privilégiés ! Des gavés ! Et la "cheminoterie" ? un État dans l'État ! ». Pour Henri Vincenot, ce sont particulièrement les permis de circuler et la gratuité des soins qui expliquent cette réaction, à la limite de l'envie (*La vie quotidienne...*, *op. cit.*, p. 185).

³⁷ Cf. *infra*.

³⁸ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 27 février 1881, p. 374.

³⁹ Cf. annexe n°12.

⁴⁰ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, *op. cit.*, p. 9.

épreuve pour que soient assurées la sécurité de l'exploitation, la régularité et la continuité du service.

C'est cet aspect qu'il pense adapté à son caractère, qui a séduit Paul Brustis : « Je me savais assez discipliné pour essayer de faire un bon agent des chemins de fer »⁴¹. Il y a quelque chose qui relève du militaire à ce niveau, avec des agents souvent comparés à un contingent. Dans un article consacré à la discipline en 1895, le *Journal des transports* évoque « la véritable armée de travailleurs qu'enrégimentent les compagnies de chemins de fer »⁴². L'uniforme⁴³ et sa symbolique renforcent cette assimilation⁴⁴.

L'agent de chemin de fer doit avant tout obéissance à son supérieur hiérarchique⁴⁵ :

« Les employés doivent obéissance absolue aux chefs sous les ordres desquels ils sont immédiatement placés. Ainsi, de la base au sommet, chaque agent est subordonné, dans la sphère de ses attributions, à son supérieur hiérarchique, et la subordination de l'inférieur au supérieur est complète et toute militaire »⁴⁶.

Ce respect de la hiérarchie apparaît comme une des conditions permettant d'assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation. En 1847, la compagnie du Nord se sépare des « indésirables », jugés mollaçons ou au contraire trop vindicatifs, qui ne respectent pas hiérarchie, réglementation ou ponctualité⁴⁷.

L'importance de la discipline est telle dans les chemins de fer que les réseaux n'hésitent pas à limiter l'exercice des droits politiques de leurs personnels, qui risquerait de troubler le bon ordre.

Si les agents sont encouragés en 1858 à prendre part aux élections municipales et à faire preuve de loyauté en votant pour les candidats recommandés par l'Empereur⁴⁸, il leur est interdit dès les années 1870 de briguer tout mandat politique. Les compagnies s'inspirent ainsi

⁴¹ Paul Brustis, *Coutumes...*, *op. cit.*, cité dans *Paroles de cheminots. Lectures du fonds APA. Les cahiers de l'APA*, n°56, juillet 2013, p. 19.

⁴² « La discipline », *Journal des transports*, 6 avril 1895, p. 265.

⁴³ L'article 73 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 dispose que « tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme, ou porteur d'un signe distinctif ». Une circulaire ministérielle du 31 décembre de la même année précise que cet article s'applique aux agents en contact avec le public.

⁴⁴ Henri Vincenot, *La vie quotidienne...*, *op. cit.*, p. 89. Selon lui, la comparaison est volontaire : « Il était admis, en effet, que l'on avait mieux "en main" un personnel en uniforme et fortement hiérarchisé ».

⁴⁵ Cf. annexe n°13.

⁴⁶ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. 117.

⁴⁷ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, *op. cit.*, p. 277.

⁴⁸ CNAH, 618 LM 5 : dossier « Élections de 1858. Interventions du Préfet en vue de recommander aux suffrages des employés de la compagnie du Midi les candidats agréés par le Gouvernement », 1858. Des candidats sollicitent directement les compagnies de chemins de fer pour obtenir les voix des agents : « Dans ces circonstances, et en face du suffrage universel qui est rempli de tant d'incertitudes, nous ne devons négliger aucune force. Vos employés du chemin de fer en sont une dans cet arrondissement [...] Le comité électoral m'a donc engagé à vous prier d'avoir l'obligeance d'écrire à M^r Muel [chef de gare de Valenciennes] d'une manière particulière pour son compte, puis de lui dire que vous désirez que les employés de la compagnie du Nord dans l'arrondiss[ement] de Valenciennes, votent pour moi qui suis le candidat du Gouvernement » (ANMT, 48 AQ 3401 : lettre de M. d'Havrincourt, 12 mai 1863).

d'une circulaire ministérielle du 14 novembre 1874 qui prescrit aux ingénieurs et agents des Ponts et Chaussées et des Mines de solliciter l'autorisation de leur administration avant de se présenter comme conseiller municipal⁴⁹. Le réseau du Midi justifie cette incompatibilité par des impératifs d'ordre public, d'obéissance et de discipline :

« Il ne convient pas seulement que nos employés ne soient pas détournés de l'accomplissement de leurs devoirs ; il n'est pas moins nécessaire [...] qu'ils évitent de se placer dans des situations où ils pourraient être appelés à jouer un rôle contraire aux intérêts de la compagnie ou au respect des convenances hiérarchiques. La compagnie leur laisse la plus complète liberté politique et ne s'enquiert pas de leurs opinions ; ils peuvent voter comme ils veulent ; mais elle leur interdit toute participation active aux luttes électorales et c'est un motif de plus pour ne pas leur permettre d'accomplir des fonctions publiques »⁵⁰.

Ces motivations sont également d'ordre économique, pour éviter la dispersion d'agents qui doivent se concentrer sur leur travail⁵¹.

Cette prohibition n'est pas sans problème pour réunir un nombre suffisant de candidatures dans certaines municipalités où les cheminots représentent la majorité des résidents ; alors le 9 décembre 1880, le ministre des Travaux publics invite les réseaux à suivre l'exemple de l'administration des Travaux publics, qui est revenue dès le 30 décembre 1877⁵² sur ces mesures⁵³. Mais, tous les réseaux ne sont pas disposés à céder du terrain sur ce point qui touche à la gestion de leur personnel.

La question est portée devant l'Hémicycle. À la suite d'une interpellation sur ce sujet le 25 octobre 1884, l'ordre du jour suivant est proposé : « La Chambre invite le ministre des Travaux publics à prendre les mesures nécessaires pour assurer aux employés de chemins de fer le libre exercice de leurs droits électoraux ». Le ministre des Travaux publics David Raynal oppose l'absence de marge de manœuvre laissée à l'État dans ce domaine :

« J'ai dit et je répète que l'État n'a pas le droit d'intervenir dans les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents. Les compagnies sont responsables de leur personnel, et c'est cette responsabilité qu'elles invoquent pour justifier les mesures qui ont donné lieu aux critiques que vous venez d'entendre. Dans l'état de la législation, rien ne permet au Gouvernement de s'opposer à ce que les compagnies adoptent vis-à-vis

⁴⁹ CNAH, 618 LM 5 : lettre de Sadi Carnot, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Midi, 9 décembre 1880.

⁵⁰ CNAH, 618 LM 5 : lettre de Jean Baptiste Lancelin, sous-directeur de la compagnie du Midi, à Alfred Picard, conseiller d'État et directeur des chemins de fer, 27 mai 1882.

⁵¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 février 1881, p. 349.

⁵² La circulaire ministérielle du 30 décembre 1877 prescrit qu'il n'est plus nécessaire de solliciter l'autorisation de l'administration des Travaux publics pour que les ingénieurs et agents des Ponts et Chaussées et des Mines puissent se présenter à des élections municipales : il suffit de la prévenir.

⁵³ CNAH, 618 LM 5 : lettre de Sadi Carnot, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Midi, 9 décembre 1880.

de leurs agents toutes les dispositions que leur paraissent exiger l'intérêt et la sécurité du service dont elles ont la charge »⁵⁴.

Plus d'une décennie plus tard, la question est toujours d'actualité et le ministre des Travaux publics Edmond Guyot-Dessaigne prend position en faveur de la liberté des travailleurs, « considér[ant] qu'une compagnie ne saurait interdire, par mesure générale, à ses agents, l'acceptation de fonctions électives »⁵⁵. Les réseaux observent des règles assez variables en matière d'élections municipales, de l'interdiction totale ou partielle à la tolérance des mandats électifs, en passant par l'ignorance de la question⁵⁶. Avant 1888, la compagnie du Nord ordonne à ses inspecteurs principaux qu'« aucune autorisation ne d[o]it être accordée pour de nouveaux mandats ». Tous finissent toutefois par évoluer vers la reconnaissance de l'éligibilité des agents au début de la décennie 1900. Alors qu'il est sollicité pour savoir si la compagnie du Nord ne s'oppose pas à la candidature aux élections municipales de la ville de Laon du contrôleur ambulant Baudmont en mai 1900, Albert Sartiaux répond que le réseau n'a pas à se positionner sur cette question mais seulement veiller à ce « que le service ne souffre pas de cette situation »⁵⁷. Pour autant, les réseaux ne facilitent pas l'accomplissement des charges municipales. Le ministre Pierre Baudin les rappelle à l'ordre en juin⁵⁸. La question est étudiée en comité de ceinture⁵⁹ par les réseaux⁶⁰, qui, s'ils décident de ne pas accorder de congé dédié, s'en remettent à l'agent pour évaluer la compatibilité d'un éventuel mandat électif avec son service⁶¹.

Une réglementation à suivre à la lettre

L'autre condition d'une bonne exploitation du rail est le respect absolu de la réglementation, dont l'acceptation par les agents est sous-tendue par la conclusion du contrat de louage. La réglementation est généralement élaborée et communiquée par les supérieurs hiérarchiques :

⁵⁴ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 25 octobre 1884, p. 2130-2131.

⁵⁵ ANMT, 202 AQ 1224 : « Les mandats électifs sur l'Orléans », *Journal des transports*, 14 mars 1896.

⁵⁶ ANMT, 202 AQ 1224 : note pour l'ingénieur en chef, 25 juin 1900.

⁵⁷ ANMT, 202 AQ 1224 : lettre de Bounel, inspecteur principal de l'Exploitation de la compagnie du Nord, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 23 avril 1900 ; lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, à Bounel, inspecteur principal de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 26 avril 1900.

⁵⁸ CNAH, 618 LM 5 : lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Midi, 9 juin 1900.

⁵⁹ Sur l'histoire des chemins de fer de petite et de grande ceintures, créés respectivement en 1853 et 1863 : cf. *infra*.

⁶⁰ ANMT, 202 AQ 1224 : extraits des procès-verbaux des séances du comité d'exploitation des chemins de fer de ceinture, 4 et 18 juillet 1900.

⁶¹ ANMT, 202 AQ 1224 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, 21 août 1900.

« Sur toutes les lignes dont la commission a entendu les délégués, les ordres soit du directeur, soit du comité de direction, sont transmis par écrit et deviennent immédiatement l'objet soit d'instructions spéciales adressées par les chefs secondaires et par écrit à leurs agents, soit d'ordres de service qu'on fait autographier et qu'on envoie à tous ceux qui sont chargés de veiller à leur exécution. Enfin, lorsque plusieurs services doivent concourir à l'exécution du même ordre, cet ordre est signé concurremment par les chefs de ces divers services »⁶².

Cette organisation suppose la maîtrise de l'écrit⁶³. Il n'existe pas, à notre connaissance, de règlement intérieur en tant que tel, mais plutôt un agrégat de recommandations, de notes de service et de circulaires internes, qui ont force de loi dans ce cadre. Leur nombre est conséquent : « Quant aux fonctions et aux devoirs des employés, ils font l'objet d'autant de règlements spéciaux qu'il y a de services différents »⁶⁴. Ils doivent toujours se trouver à portée de main du personnel actif⁶⁵.

Dans les premiers temps du rail, les règlements semblent souffrir d'un manque de précision⁶⁶ et laissent de fait une certaine initiative et autonomie à l'agent.

Face à la nouveauté de l'activité, les compagnies ne peuvent déterminer avec finesse les instructions pour l'accomplissement de tâches : les textes ont donc davantage un caractère prohibitif et se concentrent sur des objectifs plutôt que sur les moyens à mobiliser pour les atteindre⁶⁷.

Dans tous les réseaux, la réglementation doit être maîtrisée par les agents actifs. Dès qu'ils en intègrent les cadres,

« tous les candidats nommés doivent, en outre, signer une pièce constatant qu'après avoir pris connaissance des règlements de la compagnie, ils déclarent se soumettre sans réserve à leur exécution, et accepter notamment les prescriptions relatives aux suspensions de traitement, amendes, retenues et mises en charge qui pourraient être prononcées contre eux à raison de leurs fonctions »⁶⁸.

La réglementation élaborée à ce propos suggère cependant que la connaissance des (trop ?) nombreux textes par les agents laisse parfois à désirer. À la compagnie du Nord, en cas d'ignorance ou de méconnaissance des instructions qui nécessiterait un rappel, sont instituées en octobre 1877 des amendes, au montant proportionnel au nombre de remémorations

⁶² Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. 114.

⁶³ François Caron, « La naissance... », *art. cit.*, p. 881.

⁶⁴ ANMT, 48 AQ 4345 : traduction de la lettre adressée en allemand par le directeur des chemins de fer de l'État autrichien au comité de direction de la compagnie du Nord, 25 juillet 1890.

⁶⁵ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 91.

⁶⁶ Émile With, *Les accidents...*, *op. cit.*, p. 129.

⁶⁷ Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire*, *op. cit.*, p. 344.

⁶⁸ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 82.

nécessaires⁶⁹.

Mais les réseaux s'accommodent parfois d'une certaine distance prise avec ces règles par les agents, tant qu'elle n'engendre aucun trouble, incident ou accident ; cette initiative personnelle est même encouragée pour la gestion d'éventuels imprévus.

Il est vrai que les prescriptions ne sont pas toujours adaptées à l'exploitation des chemins de fer⁷⁰. Pierre Hamp souligne à plusieurs reprises dans son œuvre les contradictions qui existent dans la réglementation, que les agents ne peuvent parfois pas respecter sous peine de contrevenir à plusieurs autres textes ou de paralyser le trafic. Il fait ainsi dire à Delecambre, employé de l'inspection principale : « L'application du règlement suffit à la paralysie du service : exécuter les milliers de circulaires, tout serait réglementaire et plus rien ne marcherait »⁷¹.

Les règlements occupent donc une place centrale dans l'exercice de l'activité des agents et toute ignorance ou méconnaissance de ces prescriptions est punie.

Pour s'assurer le strict respect des règles établies, les compagnies ont mis en place un système hiérarchisé de sanctions.

Les punitions varient d'un réseau à l'autre⁷², et même à l'intérieur de celui-ci, d'une division à l'autre⁷³. Elles diffèrent également selon la situation administrative des travailleurs⁷⁴. Si en 1858, « ces peines sont appliquées de manière discrétionnaire, et aucune compagnie n'a rédigé de code indiquant d'avance les cas qui peuvent donner lieu à ces diverses punitions »⁷⁵, elles sont progressivement formalisées par des textes réglementaires.

Elles peuvent être catégorisées entre les peines morales (réprimande, blâme, dernier avertissement), celles pécuniaires, qui donnent parfois plus de poids à une sanction strictement morale (amendes, suspension de traitement), et les punitions qui touchent à l'emploi lui-même (suspension ou mise à pied, déplacement par mesure disciplinaire,

⁶⁹ ANMT, 202 AQ 1180 : ordre de service n°89 de la compagnie du Nord, 14 octobre 1877.

⁷⁰ Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire*, op. cit., p. 346-349.

⁷¹ Pierre Hamp, *Le rail*, op. cit., p. 225. Il reprend ce thème dans *Il faut que vous naissiez de nouveau* : « Les prescriptions de sécurité interdisaient à l'agent commandant la manœuvre de se placer entre les tampons pour accrocher et décrocher les wagons. Si Potez [surveillant d'un triage] avait, au cours de ses 35 ans de carrière, strictement obéi à ces sages recommandations, jamais un train ne serait parti à l'heure et les cimenteries auraient souvent manqué de wagons, car le personnel était trop rare et les manœuvres trop abondantes pour qu'on pût toujours être deux à les effectuer » (Pierre Hamp, *Il faut...*, op. cit., p. 147-148).

⁷² Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 2, op. cit., p. 510.

⁷³ ANMT, 202 AQ 1180 : note sur les mesures disciplinaires dont peuvent être frappés les agents du réseau du Nord, 3 octobre 1911. On observe que la gradation des sanctions disciplinaires est identique pour le personnel des Travaux et de la Surveillance et celui de l'Exploitation, mais semble différer pour celui du Matériel et de la Traction.

⁷⁴ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, op. cit., p. 76-78.

⁷⁵ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, op. cit., p. 117.

rétrogradation de classe ou de grade, radiation des cadres et révocation)⁷⁶. Leur recours illustre les difficultés à discipliner le personnel. Les agents peuvent également être exposés à des sanctions pénales, comme le prévoit l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845⁷⁷.

Outre l'effet matériel perceptible, leur ressort psychologique n'est par ailleurs pas négligeable : Jean de Lamounarias évoque sa susceptibilité froissée à chaque fois que lui est infligée une punition⁷⁸.

Le choix de la peine est déterminé en fonction de la gravité des conséquences⁷⁹. La progression dans l'échelle des sanctions sert notamment à la prévention :

« Il arrive en effet trop souvent que des agents dont on est très mécontent depuis longtemps n'ont été l'objet d'aucune réprimande, d'aucun blâme officiels et qu'on propose, comme première mesure, le déplacement ou la révocation. Il doit être [...] procédé tout autrement et la gradation indiquée est la seule qui doit être admise. Elle est encore la seule qui permette d'arrêter un agent dans une mauvaise voie, en lui montrant la gravité progressive de la situation dans laquelle il se place. Il y a en outre pour un chef de service, soucieux de son personnel, l'occasion de voir cet agent, de lui donner de bons conseils et peut-être de le sauver si la chose est encore possible »⁸⁰.

La sanction n'est toutefois pas toujours appliquée uniformément d'un service à l'autre et nécessite donc des rappels réguliers⁸¹.

Attardons-nous sur deux sanctions : l'amende et la révocation.

L'amende est une pratique ancienne et courante au XIX^e siècle : elle figure au sein de nombreux règlements d'atelier. Il s'agit d'une peine pécuniaire qui punit un écart de discipline en réduisant le salaire. Au rail, elle est infligée par le supérieur hiérarchique. Mais ce procédé est régulièrement décrié : on critique la baisse de salaires déjà peu élevés, décidée arbitrairement. Celle-ci peut conduire à l'endettement de l'agent et donc à l'obligation de rester à la compagnie pour subsister. Alors que tout travail mérite salaire, le recours aux amendes est perçu comme immoral, mais aussi injuste puisque la relation des cocontractants n'est pas égale vis-à-vis de cette pratique⁸². Elle est en outre vécue comme une infantilisation

⁷⁶ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 15.

⁷⁷ Article 20 : « Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans, tout mécanicien, conducteur ou garde frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi ».

⁷⁸ Jean de Lamounarias, *Les mémoires...*, *op. cit.*, p. 98-99.

⁷⁹ François Caron, « Essai d'analyse historique d'une psychologie du travail. Les mécaniciens et chauffeurs de locomotives du réseau du Nord de 1850 à 1910 », *Le Mouvement social*, n°50, janvier-mars 1965, p. 12.

⁸⁰ ANMT, 202 AQ 1180 : lettre de L. Marie, chef des services administratifs de la compagnie du Nord, 1^{er} mars 1902.

⁸¹ ANMT, 202 AQ 1180 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, aux inspecteurs principaux et divisionnaires de la compagnie du Nord, 25 janvier 1902.

⁸² ANMT, 202 AQ 1180 : rapport fait au nom de la commission du travail chargée d'examiner : 1° la proposition de loi, adoptée par le Sénat, sur le paiement des salaires ouvriers (n°574) ; 2° la proposition de loi de M. Toussaint et plusieurs de ses collègues, ayant pour but d'interdire aux chefs d'industrie ou du commerce, aux administrations privées ou publiques, d'imposer à leurs employés, ouvriers ou apprentis, des amendes, des retenues ou des mises à pied ayant pour

par les employés⁸³.

L'utilisation de l'amende est prohibée par la Commune de Paris en 1871⁸⁴, mais cette décision est restée symbolique⁸⁵. Son interdiction est débattue à la Chambre des députés pour la première fois le 4 novembre 1892⁸⁶. La Chambre opte pour la suppression complète des amendes, alors que le Sénat choisit de les rétablir tout en les réglementant⁸⁷. La question est de nouveau posée lors du dépôt d'un nouveau texte par Edmond Toussaint en faveur de la fin des amendes, retenues et mises à pied imposées⁸⁸. Elle provoque un vif débat dans l'Hémicycle, entre ses partisans pour qui il ne s'agit que d'une sanction de « moindre mal », et ses adversaires qui dénoncent son caractère symbolique, hérité des privilèges de l'Ancien Régime⁸⁹. Le patronat s'oppose à ce texte⁹⁰.

Le II^e congrès de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer vote en octobre 1891 la suppression des amendes⁹¹. Pour Mesmard, le système des amendes est d'autant plus biaisé – « un vol » – que le montant cumulé est réparti en gratifications entre les inspecteurs et ingénieurs du réseau, ce qui encouragerait ces derniers à les distribuer de plus belle⁹². Nous ne pouvons vérifier cette affirmation ; nous savons toutefois qu'à la compagnie du Nord, le produit de ces punitions pécuniaires est réinvesti dans la caisse de retraite et demeure donc en quelque sorte redistribué entre les agents. On retrouve ici les fonctions de cotisation de solidarités et de cagnotte partagée, mises en avant par Jean Fombonne⁹³.

Les amendes sont supprimées au réseau du Nord en 1892⁹⁴. Cette décision acte un recours de moins en moins fréquent depuis plusieurs années à cette sanction, qui plus est caractérisée par un certain nombre de travers :

« Entre autres inconvénients de ce mode de répression, il en est deux qui m'ont particulièrement frappé : les bons agents, punis d'amende, pour une faute exceptionnelle,

conséquence une diminution de salaire (n°1966), 1^{er} juillet 1897.

⁸³ Jacques Le Goff, *Du silence à la parole...*, *op. cit.*, p. 36-37.

⁸⁴ Un arrêté de la commission exécutive de la Commune du 27 avril 1871 dispose qu'il est désormais interdit d'infliger des amendes et retenues au personnel des administrations publiques et privées. Paul Pia, chef du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer (et ancien directeur du trafic du réseau du PO), le fait appliquer dans les réseaux trois jours plus tard. Circulaire reproduite dans Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1*, *op. cit.*, p. 341.

⁸⁵ Norbert Olszak, *Histoire du droit du travail...*, *op. cit.*, p. 39.

⁸⁶ Dans une proposition de loi déposée par Ernest Ferroul relative aux règlements d'atelier. *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 4 novembre 1892, p. 1417.

⁸⁷ La réglementation des amendes est un modèle que l'on retrouve à l'étranger, en Suisse depuis 1877 par exemple.

⁸⁸ ANMT, 202 AQ 1180 : rapport fait au nom de la commission du travail [...], 1^{er} juillet 1897.

⁸⁹ Leur interdiction de principe n'est finalement inscrite que dans une loi du 5 février 1932.

⁹⁰ Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 1...*, *op. cit.*, p. 405.

⁹¹ Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, *Compte-rendu du 2^{me} congrès tenu à Paris les 22, 23, 24 et 25 octobre 1891*, Paris : Impr. typographique V. Raynaud, 1892, p. 52-54.

⁹² Mesmard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 25.

⁹³ Jean Fombonne, *Personnel et DRH...*, *op. cit.*, p. 110.

⁹⁴ ANMT, 202 AQ 1195 : V. renseignements communs à tout le personnel de la compagnie du Nord, s.d. (sans doute 1894).

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 et oublient trop aisément que leur famille peut en souffrir »⁹⁵.

Le 9 décembre 1891, Albert Sartiaux demande à ce que les amendes ne sanctionnent les agents « que dans des cas tout à fait graves et rares »⁹⁶ et donne, le 4 janvier, des instructions en faveur de leur suppression, décidée en avril⁹⁷. La mesure disciplinaire est appliquée progressivement⁹⁸. La réduction des salaires est remplacée par d'autres sanctions : la réprimande inscrite au dossier, les premier, deuxième et troisième avertissements. Pour autant,

« la suppression des amendes n'entraîne pas la suppression des retenues de solde pour absences non autorisées, ni les retenues pour certaines mises en danger à la suite de fausses direction, vols de colis par [illisible] du manque de surveillance des agents auxquels ils ont été confiés, avaries causées par le manque de soins etc. imputables aux agents reconnus fautifs »⁹⁹.

Dans les autres administrations, on avance qu'il s'agit de l'« unique moyen d'action sur le personnel. Il paraît bien difficile de se contenter d'observations, de réprimandes dont l'unique et trop rigoureuse sanction serait dès lors le renvoi de la compagnie »¹⁰⁰. L'exemple de la compagnie du Nord finit par être suivi par les réseaux du PLM, de l'Ouest et de l'État en juillet et août 1899¹⁰¹.

La révocation est la punition ultime pour un agent du chemin de fer, qui vient sanctionner une succession de mauvais comportements. En 1858, elle est prononcée par les seuls comités de direction ou conseils d'administration, sur proposition des ingénieurs en chef¹⁰². C'est le cas de Jules Compagnon, cantonnier de la compagnie du Nord, dont la discipline et l'obéissance laissent à désirer. En dix ans de travail, il a cumulé quinze punitions. Médiocre travailleur et fauteur de troubles, il est déplacé comme garde-sémaphore. Là encore, il ne brille pas par ses compétences. Le 26 septembre 1895, il est sanctionné pour la troisième

⁹⁵ ANMT, 202 AQ 1180 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, aux chefs de service de l'Exploitation, aux inspecteurs principaux et aux divisionnaires de la compagnie du Nord, 19 avril 1892.

⁹⁶ ANMT, 202 AQ 1180 : note sur une conférence, 9 décembre 1891. Les sanctions disciplinaires seraient ainsi graduées, de la plus légère à la plus grave : recommandation ; lettre blâme ; lettre de blâme avec inscription au dossier ; amende ; mise à pied ; descente de classe ; révocation.

⁹⁷ ANMT, 202 AQ 1180 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, aux chefs de service de l'Exploitation, aux inspecteurs principaux et aux divisionnaires de la compagnie du Nord, 19 avril 1892.

⁹⁸ ANMT, 202 AQ 1180 : lettre d'un inspecteur principal de l'Exploitation de la compagnie du Nord à M. Lelau, secrétaire de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 4 février 1892. Il rapporte qu'« il n'y avait pas unité dans la répression des négligences et des irrégularités, et que le système des amendes n'avait pas été abandonné partout ».

⁹⁹ ANMT, 202 AQ 1180 : note, 4 juillet 1896.

¹⁰⁰ Lettre de Gustave Noblemaire et Louis Tirman, respectivement directeur et président du conseil d'administration de la compagnie du PLM, à Louis Tillaye, ministre des Travaux publics, 8 juillet 1898, citée dans « Le sort des agents de chemins de fer », *Journal des transports*, 30 juillet 1898, p. 366.

¹⁰¹ Office du Travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 551-552.

¹⁰² Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, loc. cit.

fois en l'espace d'un an, « pour être arrivé tardivement à son poste, s'y être endormi et avoir causé des arrêts de trains ». Un ultime avertissement lui est alors adressé. Mais il enchaîne les bourdes dans les mois qui suivent : « Le 16 mars dernier, ayant été surpris en défaut, cet agent chercha à se disculper par un mensonge ; le 26 du même mois il signalait tardivement le dérangement d'un appareil ; enfin, le 25 août dernier, s'étant endormi, il n'a pas débloqué »¹⁰³. On ne doute pas que le comité de direction de la compagnie ait aisément validé sa révocation¹⁰⁴.

Si elle peut dans les premiers temps s'apparenter parfois davantage à une mise à la réforme (qui n'existe sans doute pas encore) qu'à une véritable sanction disciplinaire¹⁰⁵, la révocation paraît de plus en plus encadrée : elle intervient en 1892 à la compagnie du Nord « à la suite d'une enquête approfondie et après que l'agent a été prévenu de manière à pouvoir présenter ses observations sur les faits qui lui sont reprochés ». Cette sanction est infligée pour plusieurs motifs : les condamnations judiciaires pour faits entachant l'honneur, l'intempérance et l'ivresse en service, les vols et la fraude, le mauvais service et l'« indécatesse », l'abandon de poste (grève incluse), les irrégularités (notamment comptables), la transgression des règlements, notamment de sécurité, etc.¹⁰⁶ Elle est lourde de conséquence pour le travailleur qui se voit ôter le moyen de subvenir à ses besoins et à ceux de son entourage, comme le pointe du doigt Zucchi, conducteur à Lille, le 26 août 1846. Révoqué, il profite de ne pas avoir encore reçu la notification de sa sanction pour tenter de convaincre les membres du comité de direction de la compagnie du Nord de sa bonne foi¹⁰⁷.

Selon Mesmard, les réseaux peuvent infliger des « révo[cations] à outrance » dans la mesure où ils sont submergés par les demandes d'emploi.

Il reconnaît toutefois à demi-mot l'intérêt limité pour eux de mener une telle politique : « Cependant il faut quelque temps pour comprendre un peu une partie du service, mais voilà, les anciens qui ont déjà assez de besogne, sont encore chargés au détriment de leur service,

¹⁰³ Le cantonnement consiste en la division en portions d'une ligne, délimitées par des signaux, afin de garantir un espacement suffisant entre les trains. Pour éviter une collision, un seul train est autorisé à circuler dans un canton. Avec le système du block manuel, le garde-sémaphore (ou sémaphoriste) confirme l'arrêt (le blocage) ou l'autorisation (le déblocage) de circulation du train dans le canton en aval du signal.

¹⁰⁴ ANMT, 48 AQ 4096 : rapport au comité de direction de la compagnie du Nord, 7 septembre 1896.

¹⁰⁵ En mai 1846, la compagnie du Nord révoque un agent à cause de « son âge avancé et [de] ses infirmités ». Cité par Georges Ribeill, « Gestion et organisation... », *art. cit.*, p. 1013.

¹⁰⁶ ANMT, 48 AQ 4408 : note sur la révocation et la descente de classe à la compagnie du Nord, janvier 1892 ; ANMT, 202 AQ 1180 : liste des 38 agents commissionnés de l'Exploitation de la compagnie du Nord révoqués comptant au moins 15 ans de service, 20 mars 1906.

¹⁰⁷ ANMT, 48 AQ 3655 : lettre de Zucchi, conducteur de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 26 août 1846.

d'initier le néophyte »¹⁰⁸.

Pour certains, la visée de cette hiérarchisation de sanctions n'est pas uniquement coercitive mais également motivante :

« Dans des entreprises comme les compagnies de chemins de fer où la discipline est un facteur essentiel, des peines disciplinaires sont nécessaires ; l'amende, la mise à pied inciteront toujours plus fortement l'agent à améliorer sa conduite que les peines purement morales. Le personnel sait d'ailleurs qu'aucune pensée d'économie sur les salaires ne peut motiver l'application de ces peines, puisque, réglementairement, sur tous les réseaux, le produit des amendes est versé soit à la caisse de secours, soit à la caisse des retraites »¹⁰⁹.

L'exposition des sanctions disciplinaires infligées aux yeux du personnel est également un moyen de prévention. Une circulaire de juin 1877 de la compagnie du Nord informe par exemple d'un détournement de fonds par un receveur, qu'un chef de station peu attentif n'a pas décelé. La punition encourue dans une telle situation est exposée à tous¹¹⁰.

Toutefois, les catégories d'agents ne sont pas toutes égales face à ces sanctions. En sus du cautionnement, la compagnie du Nord a institué un fonds d'assurance mutuelle pour les conducteurs de trains. Créé en mars 1847, son but est de « les aider à supporter les pertes éventuelles auxquelles ils sont exposés ». Chaque conducteur verse 100 francs pour alimenter le fonds, qui est aussi augmenté par le produit des amendes qui leur sont infligées. Le fonds est administré par le comité de direction du réseau, qui statue, lorsqu'un cas de perte ou d'avarie est avéré, pour savoir si l'indemnité doit être supportée par le fonds d'assurance ou par l'agent, et si le réseau la prend partiellement à sa charge¹¹¹. Albert Sartiaux en propose la suppression, actée par le comité de direction le 20 décembre 1892¹¹².

Face à l'injustice¹¹³ ou à la futilité¹¹⁴ des motifs qui occasionnent parfois de telles

¹⁰⁸ Mesnard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 15.

¹⁰⁹ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 16.

¹¹⁰ ANMT, 202 AQ 1180 : circulaire n°197 de la compagnie du Nord, 15 juin 1877.

¹¹¹ ANMT, 202 AQ 1174 : ordre de service n°429 de la compagnie du Nord, 18 mars 1847.

¹¹² ANMT, 202 AQ 1174 : décision du comité de direction de la compagnie du Nord, 20 décembre 1892 ; circulaire n°424 de la compagnie du Nord, 27 décembre 1892.

¹¹³ Gustave Martin en expose un cas : « Le chef de poste, l'aiguilleur Forest, se permit de faire observer à M. Platet [le sous-inspecteur] que la manœuvre qu'il avait commandée causerait du retard à un train prêt à partir pour Paris. Au lieu d'en tenir compte, M. Platet répondit : "Comment ? un aiguilleur qui se permet une telle observation !... Je vais demander pour vous 10 francs d'amende !" Il était tout rouge de colère. Forest s'excusa en lui disant que ce n'était que pour le bien du service qu'il avait fait cette réflexion et qu'il ne méritait pas d'être puni. "Vous aurez 10 francs, répéta-t-il", et l'imbroglio continuait de plus belle. Le lendemain Forest fut averti par M. Verrier qu'il avait eu 10 francs d'amende. Ce brave Forest devint aussi blanc que sa chemise, ne pouvant croire qu'il méritait une telle punition — pour une vétille — "Enfin, nous verrons, dit-il, je ne la signe pas (cet aiguilleur était près de prendre sa retraite)" ». Fait rare, l'amende est finalement levée sur la demande du sous-inspecteur (Gustave Martin, *Mémoires...*, *op. cit.*, p. 28-29).

¹¹⁴ Gustave Martin raconte : « Les employés, brigadiers et hommes d'équipe qui ne saluaient pas M. de Tramont [inspecteur] en gare (ou ailleurs) avaient 1 franc d'amende ; un brigadier pris par lui dans la cour de la gare ayant un pardessus (en hiver) avec casquette, 2 francs. Place Perrache ou Bellecour, les hommes qui étaient pris par le même n'ayant pas la tenue complète, 1 franc. Ce qui m'amusait le plus, c'est quand mes collègues disaient : "Tu crois que ce n'est pas malheureux de payer 1 franc d'amende pour des cas semblables, des niaiseries sans nom !" » (*Ibid.*, p. 8).

mesures disciplinaires, des demandes de plus grande équité et de contrôle émergent.

Dès mars 1848, des agents grévistes réclament l'institution d'un conseil de discipline paritaire, composé des mécaniciens et de l'administration, afin de résoudre les litiges survenant entre eux¹¹⁵. De telles institutions existent déjà dans l'armée¹¹⁶. Elles permettraient aux agents de discuter, voire contester, leur punition, après audition des parties. Si cette revendication aboutissait, elle représenterait un véritable bouleversement des relations établies entre les réseaux et leur personnel¹¹⁷. Dans une pétition de 1871, des mécaniciens et chauffeurs réclament « un règlement disciplinaire, basé sur l'équité et ne pouvant devenir pour les compagnies un élément de spéculation », établi par une commission compétente et impartiale, et distribué à chaque nouvel agent¹¹⁸. Malgré ces demandes, les agents ne sont pas davantage consultés à ce sujet. Cette revendication est par la suite relayée dans diverses propositions législatives, sans plus de succès.

À l'extrême inverse, le travail bien accompli et le dévouement sont également distingués, de manière morale (citation, mise à l'ordre du jour), pécuniaire (prime, gratification) ou en influençant l'emploi (classement, commissionnement dans son emploi, avancement de chiffre, de classe ou de grade)¹¹⁹. Gustave Martin obtient ainsi 5 francs de gratification pour avoir dénoncé le vol de colis¹²⁰.

À l'instar des punitions, ces récompenses sont également hiérarchisées et publiées.

Les risques du surmenage

Les compagnies fonctionnent parfois en flux tendus.

La gestion des effectifs n'est pas chose aisée. Dans les premiers temps, les réseaux ont un personnel trop nombreux, dont le profil ne correspond pas forcément aux attentes. Dès juillet 1847, une commission de la compagnie du Nord est chargée de réaliser des coupes dans les effectifs. Abandonnée après février, la réduction du nombre d'agents est reprise en

¹¹⁵ Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *loc. cit.*

¹¹⁶ Depuis au moins le décret du 3 pluviôse an II (22 janvier 1794), qui institue des « tribunaux de discipline ».

¹¹⁷ Mais cette réclamation n'aboutit pas. Le chef de l'Exploitation de la compagnie du PO, Lechâtelier, estime qu'elle ne peut relever de l'initiative des réseaux et propose, à la place, « une entreprise de traction formée par l'association des mécaniciens et autres ouvriers qui concourent directement au même service, à l'aide des capitaux de la compagnie, qui fournirait les matières et les instruments de travail, qui pourrait même entrer en participation des bénéfices réalisés sur les prix de l'entreprise et constituer ainsi [...] une association du capital et du travail », dont le gouvernement serait garant. Cette volonté de participation active du personnel à la gestion du réseau privé, bien que sérieusement étudiée, ne fut pas retenue. Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 343-344.

¹¹⁸ ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer français à M. le ministre des Travaux publics. Adresse à messieurs les députés de l'Assemblée nationale. Lettre à M. le ministre de l'Intérieur. Réponse aux notes de M. l'ingénieur Marié*, Paris : Association générale typographique Rodière et C^e, 1871, p. 8.

¹¹⁹ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *loc. cit.*

¹²⁰ Gustave Martin, *Mémoires...*, *op. cit.*, p. 136-137.

juin 1848. Ainsi, le nombre d'ouvriers aux ateliers de La Chapelle est divisé par trois, passant de 1 300 à 400. Des politiques similaires sont menées dans les autres réseaux. Le recours au volant de main-d'œuvre auxiliaire permet d'adapter les moyens humains aux fluctuations du trafic. À La Chapelle, on compte 700 agents commissionnés et 270 temporaires en 1853¹²¹.

Des critiques condamnent l'abus de cette pratique qui limite à l'excès le coût de l'exploitation et cherche à améliorer la productivité :

« Les compagnies veulent, d'une part, faire les plus gros bénéfices ; elles réduisent donc le personnel au plus strict nécessaire, mais comme le trafic est extrêmement variable, aussi bien des voyageurs que des marchandises, c'est le *surmenage obligatoire*. D'autre part, les chefs *ont intérêt* à surmener leur personnel, parce qu'ils prouvent qu'avec *peu* d'agents, ils peuvent faire *beaucoup* de travail. Ils réalisent des économies et, par conséquent, travaillent pour leur avancement »¹²².

Pour Gustave Noblemaire, directeur du PLM, « le surmenage [...] il le faut éviter à tout prix »¹²³.

Une corporation exposée

La dangerosité de l'exploitation des chemins de fer est rapidement perçue. L'enquête de 1858 en témoigne, évoquant « les chemins de fer, ce champ de bataille qui compte aussi ses victimes, lorsque le salut d'un train dépend quelquefois du courage et du sang-froid d'un agent [...] en sacrifiant sa vie au devoir »¹²⁴.

Les incidents (retards, erreurs de signalisation et d'aiguillage, etc.) et accidents (collisions, déraillements, retours de flammes, chutes, écrasement, tamponnement, etc.) ponctuent la vie professionnelle de l'agent¹²⁵. Ils touchent plus particulièrement certaines catégories du personnel, à l'instar des mécaniciens et chauffeurs, des hommes d'équipe du triage pendant les manœuvres ainsi que des ouvriers des ateliers de réparation du matériel. On peut citer à titre d'exemple les hommes d'équipe de la Voie chargés de l'accrochage, tâche hautement accidentogène :

« C'est le travail de l'*accrochage*, terrible entre tous, qui fait que chaque jour on apprend qu'un cheminot a été broyé entre les tampons, qu'il a un membre d'écrasé ou qu'il est estropié pour le restant de sa vie. Accidents qu'il est impossible souvent d'éviter, malgré tout le sang-froid et l'attention incessante dont on peut faire preuve. Les tampons butent

¹²¹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, op. cit., p. 266-267.

¹²² Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, op. cit., p. 26.

¹²³ Gustave Noblemaire, *Hommes et choses...*, op. cit., p. 138.

¹²⁴ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, op. cit., p. XXVI-XXVII.

¹²⁵ Cf. annexe n°14.

les uns contre les autres, s'écartent et se rejoignent aussitôt, happant, pour ainsi dire, cette malheureuse chair à travail qu'est l'homme d'équipe »¹²⁶.

La sécurité de l'exploitation repose en très grande partie sur le facteur humain, la connaissance des règlements en est le fondement. Un agent inexpérimenté (qui ne connaît pas ou trop peu les procédures) ou trop confiant (qui ne les respecte plus à la lettre en cherchant à améliorer sa productivité) peut donc provoquer une catastrophe. D'où la recommandation émise par la commission de 1858 d'« exciter [les compagnies] à renouveler souvent les instructions, qui ont pour but de garantir la vie des agents et à en surveiller la complète et rigoureuse exécution »¹²⁷.

Mais Jean de Lamounarias constate que « les règlements sont à ce point élastiques qu'il y a presque toujours plusieurs punis pour une même faute ; ceux directement responsables et ceux qui auraient dû arrêter, réparer l'erreur en cause »¹²⁸. Dans la grande majorité des cas, c'est la responsabilité du plus petit qui est engagée (mécanicien, chauffeur, etc.) et non celle de l'administration de chemins de fer, malgré son rôle certain. C'est le « principe du lampiste », sorte de bouc-émissaire¹²⁹. Ses tenants et aboutissants sont bien décrits par Pierre Hamp :

« Dans un accident, il n'y a jamais qu'un homme de responsable : le plus petit. Et ça se comprend. Le public est rassuré par la condamnation du mécanicien. Il serait affolé par la responsabilité de la compagnie. [...] Le principe est que la conception du service est sauve de la responsabilité pratique »¹³⁰.

En sus de la maîtrise des règlements, il ne faut pas omettre le rôle joué par les conditions de travail et la pénibilité dans la survenue des accidents.

La littérature tend parfois à occulter cette donnée, accentuant ainsi la dimension héroïque de l'agent. On la retrouve chez le poète social¹³¹ François Coppée, qui met en scène le sacrifice de Marc Lefort, mécanicien qui a sombré dans l'alcoolisme depuis le décès de son épouse et qui sauve les passagers de son train au détriment de sa vie¹³².

En sus des incidents et accidents, la dangerosité se manifeste aussi par l'apparition de pathologies liées à l'activité professionnelle.

Le sort des mécaniciens et chauffeurs, qui se distinguent par une fatigue prématurée, est

¹²⁶ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, *op. cit.*, p. 18.

¹²⁷ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, *op. cit.*, p. 247.

¹²⁸ Jean de Lamounarias, *Les mémoires...*, *op. cit.*, p. 170.

¹²⁹ Georges Ribeill, « Des obsessions de l'Etat aux vertus des lampistes : aspects de la sécurité ferroviaire au XIX^e siècle », *Culture technique*, n°11, 1983, p. 286-297.

¹³⁰ Pierre Hamp, *Le rail*, *op. cit.*, p. 111-112.

¹³¹ Michel Ragon, *Histoire de la littérature prolétarienne...*, *op. cit.*, p. 132-133.

¹³² François Coppée, « Le coup de tampon », *op. cit.*, p. 5-16.

significatif. Dès les années 1850, un débat agite le milieu médical quant à l'émergence d'une pathologie qui leur serait propre¹³³. Une étude porte sur cette catégorie particulièrement éprouvée bien qu'elle recrute parmi les hommes les plus robustes. Leur activité nécessite concentration et sang-froid de tous les instants, station debout prolongée, endurance face aux aléas climatiques¹³⁴, parfois travail de nuit. Émile Zola, qui a accompagné un mécanicien et un chauffeur sur la plateforme de leur locomotive le 15 avril 1889 afin de se documenter pour le roman paru l'année suivante sous le titre de *La bête humaine*, a consigné ses impressions physiques de ce voyage :

« En marche, la trépidation est assez forte. [...] La fatigue est dans les jambes et dans l'ébranlement des entrailles et de tous les organes. Il y a aussi le grand air ; quand le vent souffle, cela est très pénible [...] L'abri les couvre à peu près de la pluie. Et la neige ? Le froid doit être combattu par la chaleur du foyer sur les jambes, bien que le courant d'air emporte cette chaleur. L'onglée. [...] Mon impression sur la locomotive. [...] Un ahurissement à la longue produit par les secousses. La tête semble se vider »¹³⁵.

En outre, les repos hors résidence ont souvent lieu dans des conditions dénuées de tout confort et de toute salubrité. Les cheminots vivent parfois en complet décalage avec leur famille, ce qui fait dire à Lauriane dans *Le train 17* « que le métier de mécanicien [est] dur, pénible pour l'homme, douloureux pour la femme, qu'il condamn[e] à la solitude »¹³⁶. Cela est surtout valable pour ceux qui travaillent en roulement. Les conclusions de l'étude médicale sont sans appel. Si quelques années d'adaptation sont nécessaires pour s'habituer à leurs conditions de travail, l'usure se fait néanmoins rapidement sentir chez ces agents :

« En général, et sauf quelques exceptions, lorsque les mécaniciens et les chauffeurs peuvent continuer à faire le service actif des locomotives, ils sont fatigués après dix ans, souffrants après quinze ans, et peu capables après vingt ans de faire un service très-actif sur les machines. [...] Presque toujours ils devront être remplacés après vingt ans au plus, et souvent même placés, avant ce temps, dans des positions sédentaires plus douces [...] Sans parler des accidents qui peuvent plus ou moins compromettre la vie des mécaniciens et des chauffeurs, les chemins de fer ont sur leur santé une mauvaise influence qui

¹³³ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, op. cit.*, p. 646.

¹³⁴ Maxime Du Camp pointait déjà en 1865 les conditions de travail des mécaniciens, durement exposés : « Les locomotives dont on se sert en France sont excellentes [...] Elles sont irréprochables au triple point de vue de la rapidité, de la puissance et de la sûreté de manœuvre ; mais si parfaites qu'elles soient, je les trouve cruelles, pour ne pas dire impitoyables, car elles sont découvertes et laissent les mécaniciens exposés à la pluie, à la grêle, à la neige, à un courant d'air qui est un tourbillon. Depuis quelque temps, l'Ouest a adopté les lunettes, qui du moins garantissent du jet de face ; mais les côtés sont libres et il n'y a pas de plafond, de sorte que l'amélioration, à peine sensible pendant le beau temps, devient illusoire pendant les bourrasques [...] Ce métier est pénible, exceptionnellement pénible, non-seulement par la responsabilité qu'il entraîne, mais par les souffrance qu'il contraint à endurer » (Maxime Du Camp, *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, t. 1, Paris : Hachette, 1879, p. 258-259).

¹³⁵ Émile Zola, *Carnets d'enquêtes...*, op. cit., p. 548-553.

¹³⁶ Jules Claretie, *Le train 17*, op. cit., p. 90. Lauriane est mariée à un chauffeur, Martial Hébert. Ce dernier est promu mécanicien mais délaisse sa femme pour le travail. Elle finit par le tromper et le quitter.

augmente avec le nombre d'années de service sur les locomotives ».

Et d'énumérer de nombreux symptômes attribués à une pathologie que le praticien a identifiée comme la « maladie des mécaniciens »¹³⁷.

De manière générale, pour Raoul de L'Angle-Beaumanoir, à aucun poste « le salaire n'est proportionnel au péril et au travail »¹³⁸.

Si elle présente une grande variété de situations selon les emplois occupés et la responsabilité à assumer, la corporation cheminote demeure toutefois soumise à des conditions de travail rigoureuses et parfois exposées. Cette pénibilité perdure malgré l'amélioration des techniques¹³⁹.

Une certaine autonomie lui est cependant concédée pour répondre à des impératifs qui peuvent s'avérer contradictoires.

Mais la sensation de difficulté attachée à la situation professionnelle peut être amplifiée par un sentiment d'injustice, consécutif de l'arbitraire cultivé par leurs supérieurs hiérarchiques.

3. Un arbitraire bien présent

Le fait de « petits chefs »

De nombreux témoignages émanant du personnel dénoncent l'arbitraire et le favoritisme qui sévissent au sein des compagnies et semblent être le fait de « petits chefs ». Gustave Martin juge véhémentement en 1908 « les petits chefs qui se croyaient des demi-dieux, tels des bouddhas, et qui n'étaient que des ignares pour la plupart »¹⁴⁰.

Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée pullule de brèves qui s'indignent, de façon plus ou moins anonyme¹⁴¹, de l'attitude d'une hiérarchie qui multiplierait les provocations et les vexations à l'encontre de ses subordonnés.

Certains titres sont éloquents : « La fin d'un tyran »¹⁴². L'identité du chef décrié est parfois aisée à deviner, comme dans cette brève du 25 novembre 1892, qui commence ainsi : « Un conseil à M. Troispersonnes, chef de district à Thouars » et en fait la cible d'attaques

¹³⁷ Édouard-Adolphe Duchesne, *Des chemins de fer et de leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs*, Paris : Mallet-Bachelier, 1857, p. 281-282.

¹³⁸ Raoul de L'Angle-Beaumanoir, *La traite des blancs...*, *op. cit.*, p. 6.

¹³⁹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second*, *op. cit.*, p. 446.

¹⁴⁰ Gustave Martin, *Mémoires...*, *op. cit.*, p. VII.

¹⁴¹ Des numéros de matricule signent parfois les articles.

¹⁴² « La fin d'un tyran », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 novembre 1892, p. 4.

personnelles et violentes :

« Si M. Troispersonnes s'inquiétait de son service, il éviterait les propos tenus en ville sur son compte ; car on entendait dernièrement, dans un café, quelqu'un, à coup sûr compétent, s'étonner que l'état de la voie soit si défectueux, alors que M. Troispersonnes, qui aurait dû s'en apercevoir et s'en émouvoir, préférerait aller journallement à la chasse ou aux concours de pêche, de tir, etc., où il figure brillamment »¹⁴³.

Il convient toutefois de s'interroger sur la finalité de ces attaques qui, à la limite de la médisance et de la gratuité, décrédibilisent et ôtent toute force à d'éventuelles revendications.

Les motifs d'ordre politique figurent parmi les griefs les plus souvent retenus à l'égard de ceux qui se plaignent de subir l'arbitraire de leur hiérarchie.

C'est ce qui vaut à Marc Lefort, héros du poème « Le coup de tampon », une mauvaise appréciation de son supérieur, alors qu'il fournit un travail sérieux : « Depuis plus de quinze ans, le nommé Marc Lefort / Est mécanicien sur la ligne du Nord. / Naguère bon sujet, adroit, exact, honnête, / Il fut toujours noté pourtant « mauvaise tête » ; / Car il se nourrissait d'un journal rouge-sang, / Qu'il supposait de très bonne foi, l'innocent ! »¹⁴⁴.

Un autre aspect souvent dénoncé dans la relation qu'entretiennent les supérieurs hiérarchiques avec leurs subalternes demeure le favoritisme.

Cette pratique peut être directement reliée à celle des recommandations : l'agent recommandé en haut lieu ou sous les ordres de la personne qui s'est portée garante pour lui est susceptible de bénéficier de meilleurs égards de la part de son supérieur.

Auguste Perdonnet qualifie dès 1854 le favoritisme de « plaie des grandes compagnies »¹⁴⁵.

Là encore, il fait l'objet de régulières critiques dans la presse corporative :

« Pourquoi donc, à propos du voyage présidentiel, a-t-on fait remplacer le garde-frein L..., à son service ordinaire pour lui faire faire ce train supplémentaire ? Ce même garde-frein, qui, il y a quelques années (lors du premier voyage de M. Carnot dans le Nord), n'avait que quelques mois de service, a déjà fait le train présidentiel, et aurait touché, dit-on, pour cinq jours d'absence, environ 172 fr. »¹⁴⁶.

On imagine que ces situations ne peuvent générer que sentiment d'injustice et frustration de la part de ceux qui sont exclus de ces faveurs.

Face à celles-ci, des prétentions à une plus grande équité et à un contrôle émergent, sous une forme originale. Ainsi, en mars 1848, les agents grévistes réclament « le droit d'élire [les]

¹⁴³ « Un peu partout », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 25 novembre 1892, p. 4.

¹⁴⁴ François Coppée, « Le coup de tampon », *loc. cit.* Porte-parole d'un cercle d'anarchistes, Marc Lefort est surveillé par la compagnie et congédié pour avoir signé un article (sans doute politique) dans un journal.

¹⁴⁵ Émile With, *Les accidents...*, *op. cit.*, p. XXI.

¹⁴⁶ « Un favorisé », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 novembre 1892, p. 4.

chefs immédiats, tels que chef et sous-chef de dépôt »¹⁴⁷. Ils s'inspirent de la Garde nationale¹⁴⁸. Bien que, à l'instar des conseils de discipline, elle n'ait pas abouti, une telle revendication représenterait un véritable bouleversement des relations de travail.

Une progression de carrière inégale

Le constat de l'arbitraire est surtout dressé à l'occasion d'avancements et de promotions.

En effet, l'intervention des « petits chefs » tant décriés est déterminante dans la progression de la carrière du personnel de l'ensemble des réseaux, dont la grande majorité effectue ses premières armes au bas de l'échelle.

Fin décembre 1846, le comité de direction de la compagnie du Nord sollicite M. Lemonnier, chef de la division du secrétariat, afin que les responsables de bureaux qui composent son unité soumettent les noms des agents qu'ils souhaiteraient proposer à l'avancement. L'un d'eux propose Polack et Ledoux, en préconisant de les augmenter respectivement de 1 500 à 1 800 et de 1 200 à 1 500 francs d'appointements¹⁴⁹. Le chef de la division appuie en des termes très laudatifs ce choix :

« Ces deux employés justifient pleinement la demande dont ils sont l'objet : M. Polack est spécialement chargé 1° de surveiller l'expédition et le départ des lettres ; 2° le classement des lettres et pièces ; 3° le classement des demandes d'emploi ; 4° l'inscription régulière des procès-verbaux sur les livres spéciaux. M. Polack s'acquitte de ces divers travaux avec un zèle que je ne puis trop louer, et avec une intelligence et une assiduité au-dessus de son âge. M. Ledoux est surtout chargé de l'expédition des lettres écrites par MM. les administrateurs et de la copie des procès-verbaux du conseil [d'administration] et du comité [de direction] ; c'est la meilleure main de ce bureau ; il me paraît d'autant plus juste de porter ses appointements à 1 500^f que M. Renoux qui fait moins bien, gagne déjà cette somme »¹⁵⁰.

Les supérieurs hiérarchiques directs jouent donc un rôle de premier choix dans l'avancement de leurs subordonnés. Du fait de la dispersion et de la centralisation de la compagnie, ils sont les seuls jugés aptes par la direction à évaluer le travail fourni par l'agent, ses compétences et son comportement. Ils adressent au comité de direction une proposition, que ce dernier valide.

¹⁴⁷ Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 342.

¹⁴⁸ La loi sur la Garde nationale du 22 mars 1831 entérine l'élection des officiers, jusqu'alors nommés par les autorités publiques sous l'Empire et la Restauration. Cette pratique avait déjà cours pour la milice au moment de la Révolution. Sur ce sujet, voir : Mathilde Larrère, « Les élections des officiers de la Garde parisienne sous la monarchie de Juillet : la politisation des classes moyennes en question », dans Serge Bianchi, Roger Dupuy (dir.), *La Garde nationale entre nation et peuple en armes. Mythes et réalités, 1789-1871*, Rennes : PUR, 2006, p. 463-474.

¹⁴⁹ ANMT, 48 AQ 3655 : lettre de E. de Reims, chef du bureau du secrétariat de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 31 décembre 1846.

¹⁵⁰ ANMT, 48 AQ 3655 : lettre de M. Lemonnier, chef de la division du secrétariat de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, s.d.

L'enquête de 1858 pointe ainsi que « sur tous les chemins [de fer], les avancements sont donnés par ceux qui ont fait les nominations, et les chefs de service sont toujours consultés, excepté sur l'Ouest, où cet avis n'est pas obligatoire »¹⁵¹.

Mais cette procédure n'est pas exempte de critiques.

Eugène Guérard pointe en 1891 la mainmise laissée aux chefs directs, dont les propositions ne font l'objet d'aucune forme de contrôle¹⁵². Il est rejoint dans sa condamnation de cette organisation par Mesmard, pour qui ce processus est inégalitaire. Le mérite intervient moins que les relations privilégiées cultivées avec les chefs dans l'avancement :

« Beaucoup [d'agents] ont du mérite personnel méconnu, et, ce sont presque toujours les employés mal notés par leurs chefs directs. La cause de cette injustice tient au caractère de chacun. Or, puisqu'il est admis que pour faire un chef de quelques degrés aux chemins de fer, il n'est pas nécessaire d'avoir une bonne éducation, mais contradiction fatale, d'être agréé comme bon serviteur, on comprend aisément dans quelle situation fâcheuse se trouve un subalterne délicat et bien élevé en présence d'un chef grossier et ignare »¹⁵³.

Surtout, cette organisation n'est pas sans effets sur l'énergie des agents. Pierre Hamp décrit « le gros », qui « tenait d'autres raisons de maigrir dont il ne se servait pas mieux : le dépit de se trouver, après treize ans de service, rejoint en appointements par le chef d'équipe Vercampt, sept ans de compagnie »¹⁵⁴.

La politique de l'avancement mise en œuvre dans les compagnies est donc loin de garantir une évolution régulière à l'agent.

Par ailleurs, la progression de carrière dépend également de facteurs externes au réseau, ce qui n'est pas sans accroître la part d'arbitraire.

À ce titre, Jean de Lamounarias écrit qu'« une heure de protection vaut mieux que dix ans de bons services »¹⁵⁵. À l'instar des recommandations, Paul Lanoir décrie ainsi les influences extérieures à la compagnie, « les « instances et [...] démarches réitérées des hommes politiques, réclamant pour les agents électoraux les faveurs d'une nomination, d'une augmentation de traitement, d'une gratification ou d'une permutation »¹⁵⁶. Gustave Martin, fonctionnaire conducteur à la compagnie du PLM, se voit ainsi refuser sa demande de nomination en tant que conducteur en 1878 au prétexte qu'il ne bénéficie d'aucun appui¹⁵⁷.

¹⁵¹ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. 116.

¹⁵² Eugène Guérard, *Les chemins de fer devant l'opinion publique. Réponse à M. J. Cornély, du « Matin »*, Paris : Impr. J. Allemane, 1891, p. 4.

¹⁵³ Mesmard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 32.

¹⁵⁴ Pierre Hamp, *Le rail*, *op. cit.*, p. 18.

¹⁵⁵ Jean de Lamounarias, *Les mémoires...*, *op. cit.*, p. 181.

¹⁵⁶ Paul Lanoir, *La question des chemins de fer...*, *loc. cit.*

¹⁵⁷ Alors qu'il a formulé celle-ci le même mois qu'un de ses collègues, « peu dégourdi » mais recommandé par un évêque.

Ces interventions sont toutefois dénoncées par le ministre des Travaux publics dès 1863¹⁵⁸ et condamnées régulièrement par les réseaux, à l'instar du PLM¹⁵⁹. Un ordre général de 1887 interdit aux agents de l'État de se faire recommander ; appliqué dans les années qui ont suivi sa parution, l'ordre est ensuite tombé en désuétude¹⁶⁰.

Il en est de même pour la prise en compte de la vie privée des agents. D'après Pierre Hamp, « le concubinage empêchait un homme de parvenir à un grade important »¹⁶¹, ce que confirme le *Journal des transports* : « Pour les avancements, il existe une sorte de privilège au profit des employés mariés. En effet, les postes de chefs de station leur sont obligatoirement dévolus, et les compagnies confient même généralement un petit service [...] aux femmes »¹⁶².

La même logique est à l'œuvre en matière de sensibilités religieuses. Antoine Désir, entré à la compagnie du PO comme garde supplémentaire de nuit à Limoges le 28 mars 1858, devient facteur-aiguilleur en avril 1860 et chef de station dès août 1869, fonction qu'il exerce dans diverses localités. Absorbé par son service alors que le nouvel évêque de Limoges, Monseigneur Duquesnay, organise une bénédiction en gare en février 1872, il omet de le saluer. Le prélat s'en plaint à son ami Augustin Cochin, directeur de la compagnie. Dès lors soupçonné de « propagande républicaine et religieuse », le protestant Antoine Désir finit par démissionner le 11 février 1877¹⁶³.

Au début des années 1860, une solution est adoptée afin d'accroître la régularité de la progression des agents.

Un garçon de bureau lui répond que sa demande a été rejetée et précise que, pour aboutir, « il aurait fallu qu'il y eût, au dos de [l]a demande, une lettre de recommandation de Monseigneur l'évêque de Viviers, ou de tout autre personnage. Donc, le mieux était d'attendre patiemment et d'entendre dire en toute occasion : "Si tu veux avoir de l'avancement, va à la messe et tâche de te trouver en la présence de M. Laboissière [l'inspecteur principal]. Quelques jours après tu iras lui présenter ta demande sollicitant d'être nommé conducteur" » (Gustave Martin, *Mémoires...*, *op. cit.*, p. 14-15). L'administrateur Augustin Cochin encourageait ainsi un certain cléricisme dans le réseau du PO. Les agents qui assistaient à la messe du dimanche pouvaient obtenir leur avancement plus facilement.

¹⁵⁸ Marc Baroli, *Les cheminots*, Paris : Éd. Atlas, 1987, p. 55.

¹⁵⁹ L'ordre de service n°1 de la compagnie du PLM, paru le 4 janvier 1864, est établi en ces termes : « Il arrive trop souvent que les agents de tout ordre, dans les divers services, se lient à l'influence de personnes étrangères à la compagnie et recourent à leur intervention pour obtenir de l'avancement, des augmentations de traitement, des changements d'emploi ou des déplacements. C'est à la fois une erreur et un abus, qui ont pour effet de porter le trouble dans les relations hiérarchiques, et de diminuer la confiance du personnel dans la justice et la bienveillance de ses chefs à tous les degrés. Le directeur général rappelle à tous les agents de la compagnie que leurs chefs respectifs sont seuls appréciateurs de leurs services, et qu'ils sont en même temps les meilleurs protecteurs de leurs intérêts. C'est donc uniquement à eux que tous les agents doivent s'en remettre du soin de faire valoir leurs mérites et leurs titres à des récompenses. Le directeur général fait connaître que toute recommandation ou demande qui lui parviendrait en dehors de la voie hiérarchique serait tenue pour non avenue, et qu'elle serait même considérée comme une note défavorable pour l'agent qui en serait l'objet ou l'auteur ». Ces pratiques semblent toutefois perdurer puisque des piqures de rappel sont nécessaires les 23 février 1878 et 1^{er} mai 1897 (« Les recommandations du PLM », *Journal des transports*, 4 janvier 1908, p. 5-6).

¹⁶⁰ « Compte rendu du XIII^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 11 mai 1902, p. 2.

¹⁶¹ Pierre Hamp, *Il faut...*, *op. cit.*, p. 95.

¹⁶² « Les employés mariés », *Journal des transports*, 17 octobre 1890, p. 504.

¹⁶³ Antoine Désir, *Les mémoires...*, *op. cit.*, p. 1-2.

En 1861, le réseau de l'Est expérimente l'« avancement régulier sur place », ainsi décrit par le directeur François Jacqmin après quelques années de mise en œuvre :

« Nous considérons comme une chose fâcheuse, aussi bien pour le service que pour les agents eux-mêmes, les déplacements fréquents, et nous pensons qu'il convient de ne point déplacer des agents qui remplissent d'une manière satisfaisante le poste qui leur est confié ; il suffit de leur accorder sur place l'avancement que méritent leurs bons services. Cette règle n'a évidemment rien d'absolu, mais elle nous a permis de conserver dans nos gares les plus importantes des agents jouissant à un degré égal de la confiance du public et de celle de la compagnie. Nous avons pu même, pour plusieurs catégories d'agents, régulariser l'avancement sur place, en le faisant uniquement dépendre de la durée du service sans punitions : tels sont les hommes d'équipe commissionnés à Paris et à La Villette ; les surveillants à Paris et à La Villette ; les aiguilleurs, les facteurs-aiguilleurs sur tout le réseau. Les chefs et sous-chefs d'équipe ont été divisés en plusieurs classes. La différence de traitement d'une classe à l'autre est de 50 fr. par an ; les hommes passent de droit d'une classe à l'autre quand deux années se sont écoulées sans punition. Appliquées depuis bientôt sept années, ces dispositions ont eu sur le chemin de l'Est les meilleurs résultats et ont attaché définitivement à leurs gares des hommes connaissant très-bien les voies, les aiguilles et les quais »¹⁶⁴.

Ce système de classes permet au personnel rompu à l'organisation du travail dans un lieu particulier, et dont on présume de l'efficacité, de poursuivre son avancement sans mutation¹⁶⁵.

Au début des années 1880, on semble s'orienter vers un encadrement de l'avancement. À la compagnie de l'Est, une procédure de notation annuelle est mise en place pour l'avancement des personnels des gares et trains : « Les inspecteurs donnent tous les ans, pour chaque agent, des notes faisant connaître le degré d'instruction théorique et pratique, et l'aptitude à remplir un poste plus important. Ces notes servent ensuite à établir les propositions d'avancement ». Sur d'autres réseaux, on privilégie les examens périodiques (pour certains métiers du Mouvement, de la perception des recettes, du Matériel et de la Traction et de la Voie de la compagnie du Midi) ou ponctuels de vérification des connaissances en vue d'un passage au grade supérieur (réseaux du Nord, de l'Ouest et du PLM), ce qui revient sensiblement au même¹⁶⁶.

Si les chefs de service continuent d'interférer, un processus de contrôle, faisant parfois intervenir un acteur extérieur au service, se dessine donc. Il n'empêche toutefois pas les travers : aucune réglementation ne détermine les augmentations¹⁶⁷ et les notes attribuées ne

¹⁶⁴ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 94-95.

¹⁶⁵ Il n'est toutefois pas exclusif de l'« avancement par mutation », qui résulte « des décès, des démissions, des révocations, des convenances de famille » d'après François Jacqmin (*ibid.*, p. 95).

¹⁶⁶ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 573-575.

¹⁶⁷ ANMT, 48 AQ 4345 : traduction de la lettre adressée en allemand par le directeur des chemins de fer de l'État autrichien au comité de direction de la compagnie du Nord, 25 juillet 1890.

sont pas transmises aux principaux intéressés¹⁶⁸. La notation se formalise au tournant du siècle¹⁶⁹.

L'administration des chemins de fer de l'État se distingue toutefois en mai 1896 par un avancement à la fois réalisé à l'ancienneté et au choix¹⁷⁰.

Mais cette solution ne fait pas l'unanimité. Un point de vue original est celui de Paul Lanoir. Farouche adversaire du rachat par l'État des réseaux privés et de l'entremêlement entre le politique et les chemins de fer, il préfère l'avancement non réglementé (et moins équitable) des compagnies à celui mis en place au réseau de l'État :

« L'échelle des salaires est la même [dans les réseaux privés que dans l'administration des chemins de fer de l'État] ; avec cette différence en faveur des agents des réseaux ; c'est que sur l'État, la liste des propositions d'augmentations de salaires ou de grade arrive toute faite d'en haut, au chef de bureau ou de service, qui, dans la pratique, a simplement le droit d'ajouter sur cette liste ceux de ses agents méritants et qui, à tort, selon lui, n'y figurent pas encore. Or, chacun sur le réseau de l'État connaît le sort des propositions émanant du chef de service, lorsque la totalité des agents dont les salaires sont à augmenter lui a été désignée par la direction ou le centre, instruments dociles, intermédiaires impuissants entre les protecteurs du dehors et les médiocrités du dedans ! Dans nos compagnies où les ambitieux impatients se livrent, pour tâcher de monter sur le dos de leurs collègues, à une véritable bataille à coups de ducs, le chef direct de l'agent a seul l'initiative des propositions d'augmentation de salaire ou de grade. La direction et le centre font évidemment leur choix sur la liste des propositions, laquelle doit porter *trois* noms pour *une* vacance à combler. Mais il n'y a point d'exemple, à notre connaissance, d'une augmentation de salaire ou de grade faite en dehors de la liste des propositions émanée du chef de bureau ou de service. C'est là une garantie extrêmement appréciable en faveur de ceux qui méritent contre ceux qui intriguent ! »¹⁷¹.

L'avancement des agents peut donc être d'autant plus soumis à l'arbitraire qu'il n'est pas toujours strictement formalisé, codifié, même s'il s'oriente en ce sens.

Le chemin à parcourir semble long : l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord constate en mai 1911, qu'à l'instar de la division Travaux et surveillance¹⁷², et en dehors du règlement fixant l'avancement des mécaniciens, il n'existe aucun texte formalisant la progression pour les autres agents, mais « des usages »¹⁷³.

¹⁶⁸ À l'occasion du congrès organisé par le Syndicat national en mars 1902, le groupe de Lyon propose la « suppression des dossiers secrets », c'est-à-dire la communication des notes aux agents à chaque fin d'année (« XIII^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 19 janvier 1902, p. 4). Fin 1904, elle est mise en œuvre aux réseaux du Midi et de l'État.

¹⁶⁹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second, op. cit.*, p. 432.

¹⁷⁰ « L'avancement aux chemins de fer de l'État », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 29 juin 1896, p. 557.

¹⁷¹ Paul Lanoir, *Les conditions du travail dans les chemins de fer. Étude sociale*, Paris : Libr. Félix Juven, 1906, p. 21-22.

¹⁷² ANMT, 202 AQ 1175 : lettre à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 17 mai 1911.

¹⁷³ « Il existe des usages que nous suivons pour l'avancement du personnel, mais aucune instruction écrite. C'est ainsi que l'avancement des employés se fait en général tous les deux ans et celui des agents commissionnés des dépôts et des visiteurs se fait en général tous les trois ans, jusqu'à ce qu'ils aient atteint un maximum de salaire qui, d'ailleurs, n'est pas porté à leur connaissance » (ANMT, 202 AQ 1175 : lettre de l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la

Pour autant, ces perspectives d'avancement constituent-elles une véritable progression sociale au sein de la compagnie ?

Les socialistes semblent dubitatifs. À l'inverse, le comte Léon de Seilhac, convaincu qu'une véritable ascension est possible, cite les résultats d'une enquête menée par la compagnie de l'Est :

« Le réseau de l'Est compte quatorze inspecteurs principaux ou principaux adjoints. Deux d'entre eux sont entrés à la compagnie comme hommes d'équipe, dix comme employés en régie (9 dans les gares, 1 seul dans les bureaux) au salaire de début de 2 francs à 3,25 francs par jour. Parmi les quarante inspecteurs, cinq ont débuté comme hommes d'équipe, vingt-cinq comme aides ou employés aux écritures. Sur les dix-neuf chefs de gares de 1^{ère} classe ou hors-classe, quatre ont débuté comme hommes d'équipe et treize comme facteurs ou employés »¹⁷⁴.

Nous rejoignons Georges Ribeill¹⁷⁵ dans la critique de cette démonstration. Léon de Seilhac semble prendre le problème à l'envers : plutôt que de se placer du point de vue de ceux qui sont arrivés à ce grade élevé, il aurait fallu mettre leur nombre en perspective avec, par exemple, le chiffre des entrées au bas de l'échelle de la compagnie en tant qu'hommes d'équipe afin d'évaluer la marge de progression réelle dans la hiérarchie, qui nous paraît somme toute relativement limitée. Elle l'est d'autant plus que la croissance des compagnies ralentit¹⁷⁶.

L'avancement, loin d'être un droit, demeure donc au « bon vouloir » des chefs¹⁷⁷.

Une question salariale maîtrisée par les compagnies

Dans les chemins de fer, le salaire est composé du traitement (fixe) de l'agent, auquel s'ajoutent les allocations, primes de travail, gratifications et indemnités et dont sont déduites d'éventuelles retenues (pour la fourniture de vêtements, les caisses de retraite et de prévoyance, etc.). Au salaire versé impérativement en argent peut être adjoint un certain nombre d'avantages accessoires, en nature¹⁷⁸.

Le salaire ne se négocie pas : les compagnies jouissent d'un « droit absolu [...] en matière de traitements ou de salaires »¹⁷⁹. Il demeure une « expression de la souveraineté

compagnie du Nord, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 18 mai 1911).

¹⁷⁴ Léon de Seilhac, « Les ouvriers des transports en France (chemins de fer, omnibus et tramways et voitures de places de Paris) » dans *Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben / hrsg. vom Verein für Socialpolitik*, Leipzig : Duncker & Humblot, 1902, p. 547.

¹⁷⁵ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1, op. cit.*, p. 104.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. 241-242.

¹⁷⁷ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 8.

¹⁷⁸ Georges Cornil, *Du louage...*, *op. cit.*, p. 39-40.

¹⁷⁹ F. Aylies, *Les associations...*, *op. cit.*, p. VII.

patronale »¹⁸⁰.

Avant 1920, les salaires sont fixés par les conseils d'administration des compagnies ou par décret pour l'administration des chemins de fer de l'État. Au réseau de l'Est, dans la seconde moitié des années 1840, les appointements sont fixés par la délibération qui constate la nomination du nouvel embauché¹⁸¹.

Le salaire vient récompenser une période de travail ou un objet.

Il existe plusieurs systèmes de rémunération, qui varient selon la situation administrative ou la catégorie du personnel à laquelle l'agent appartient : à la journée, à la semaine ou quinzaine, au mois, à l'année, voire plus rarement à l'heure ou aux pièces. Si un commissionné est généralement payé au mois, les ouvriers des ateliers et agents en régie peuvent être rémunérés à la semaine ou à la quinzaine¹⁸². En 1911 à la compagnie du Nord, la solde est versée au début du mois pour celui écoulé¹⁸³. Quant aux auxiliaires, ils perçoivent une rémunération journalière¹⁸⁴.

Globalement, en matière salariale, les agents de chemins de fer se situent dans la moyenne (supérieure) par rapport aux autres ouvriers. Leur revenu demeure relativement modeste, mais suffisant pour vivre :

« En général, on peut dire que le salaire accordé aux agents des différents ordres suffit pour assurer leur existence et celle de leur famille, à la condition pour les agents inférieurs de vivre très modestement, très économiquement, mais qu'il ne peut permettre à ces derniers de faire des économies pour leurs vieux jours ou pour les cas de maladie »¹⁸⁵.

Il faut toutefois bien avoir à l'esprit qu'il existe des différences parfois considérables entre les divisions techniques, leurs services ou encore les métiers. Ainsi, le personnel du Matériel et de la Traction est en moyenne mieux rémunéré que celui de l'Exploitation et encore plus de la Voie¹⁸⁶.

À la forte structuration des emplois dans les compagnies correspond une hiérarchisation des salaires¹⁸⁷. La position d'un agent au sein de cette échelle est déterminée selon sa

¹⁸⁰ François Caron, « Essai... », *art. cit.*, p. 15

¹⁸¹ Paul Dépret, *Étude sur l'œuvre sociale de la compagnie des chemins de fer de l'Est*, Verdun : Impr. de H. Frémont & fils, 1936, p. 19-20.

¹⁸² Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 17-18. Une loi du 7 décembre 1909 sur le paiement des salaires impose le versement des appointements des ouvriers du commerce et de l'industrie par quinzaine et ceux des employés mensuellement.

¹⁸³ ANMT, 202 AQ 1181 : note sur les renseignements relatifs aux conditions de paiement, de traitement et de congédiement des diverses catégories d'agents de la compagnie du Nord, 10 mai 1911.

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ Auguste Perdonnet, *Notions générales sur les chemins de fer*, *op. cit.*, p. 166.

¹⁸⁶ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1*, *op. cit.*, p. 109.

¹⁸⁷ Cf. annexe n°13.

qualification, la responsabilité et l'autorité exercée par lui dans le cadre de sa fonction. Le personnel est réparti au sein de plusieurs groupes. On en compte 17 à la compagnie du Nord vers 1900. À l'intérieur de ceux-ci sont rassemblés plusieurs métiers, qui relèvent des différents services. Les groupes I à VII concernent le personnel supérieur, les groupes VIII à XVI les agents subalternes¹⁸⁸. Ainsi, les cantonniers, appartenant à la division des Travaux et Surveillance, font partie du groupe XV comme les gardes-sémaphores rattachés à l'Exploitation. Une catégorie d'emploi peut contenir plusieurs grades. C'est ainsi qu'il existe trois grades chez les cantonniers : le cantonnier, le cantonnier-chef¹⁸⁹ et le brigadier. Ces catégories et grades sont subdivisés en plusieurs classes, au sein desquelles les agents sont répartis en fonction de « la valeur et l'ancienneté de leurs services »¹⁹⁰. En 1902, les mécaniciens sont répartis en quatre classes et une « hors classe » à la compagnie du PO¹⁹¹. Un schéma identique se retrouve au réseau de l'Est, dont la dernière catégorie créée en mai 1892 est destinée aux mécaniciens de première classe qui ne possèdent pas les compétences requises pour être promus sous-chefs ou chefs de dépôt¹⁹². Un temps minimum de service est nécessaire avant d'intégrer la classe supérieure, en général trois ans au service des Travaux et de la Surveillance de la compagnie du Nord ; mais aucun maximum n'est fixé : « En aucun cas, nous n'admettons l'augmentation automatique à l'ancienneté, qui ne favoriserait que les mauvais agents »¹⁹³. Au réseau de l'Est, L. Salomon estime qu'à raison de promotions biannuelles, « en huit à dix années, un mécanicien récemment nommé peut atteindre la 1^{re} classe »¹⁹⁴. Une fois arrivé à la classe maximale, le passage au grade suivant, lorsqu'une vacance est à pourvoir, est avant tout déterminé par « la valeur professionnelle des agents et [...] leur aptitude au commandement », l'ancienneté étant reléguée au rang des considérations secondaires. Le passage d'une classe à l'autre ou d'un grade à l'autre s'accompagne d'une augmentation de salaire : de 50 à 100 francs (en moyenne 60 francs) pour la classe supérieure ; 100 francs pour le chef-cantonnier qui devient brigadier¹⁹⁵. Dans ce système de la carrière similaire à celui auquel sont soumis les fonctionnaires, la multiplication de ces

¹⁸⁸ Le groupe XVII réunit les femmes employées à mi-temps.

¹⁸⁹ À la tête d'une brigade.

¹⁹⁰ ANMT, 202 AQ 1175 : lettre de M. Lefebvre à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 7 décembre 1910.

¹⁹¹ Léon de Seilhac, « Les ouvriers des transports... », *art. cit.*, p. 541.

¹⁹² L. Salomon, *La situation des mécaniciens et chauffeurs à la compagnie des chemins de fer de l'Est. Janvier 1909*, Paris : Impr. typographique Maulde, Doumenc & c^{ie}, 1909, p. 5-6.

¹⁹³ ANMT, 202 AQ 1175 : lettre de M. Lefebvre à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 7 décembre 1910.

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 5.

¹⁹⁵ ANMT, 202 AQ 1175 : lettre de M. Lefebvre à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 7 décembre 1910.

catégories est une stratégie développée par les compagnies afin de répondre à la pression constante pour augmenter les salaires¹⁹⁶, mais aussi maintenir la motivation et contenir l'ambition des agents.

Il existe également des variations salariales géographiques, qui s'expliquent par un coût de la vie plus élevé dans certaines zones, à l'instar de la région parisienne¹⁹⁷.

La question des salaires du personnel ferroviaire présente donc une très grande variété et demeure difficile à apprécier dans sa globalité.

Elle n'est toutefois pas exempte d'arbitraire puisque soumise « au régime du bon plaisir des chefs »¹⁹⁸, c'est-à-dire à des volontés humaines non objectives.

Exception faite de l'administration des chemins de fer de l'État¹⁹⁹, aucune uniformisation n'existe en matière salariale : « Les salaires sont extrêmement variables, suivant les réseaux, suivant les régions et cela d'autant qu'à part le réseau de l'État, il n'y a pas d'échelle de traitement connue »²⁰⁰.

À la compagnie de l'Est en 1910, c'est l'inégalité la plus totale qui semble régner en matière d'avancement et de rémunération :

« Il n'existe rien de général au point de vue d'un chiffre de traitement de début pour une catégorie d'agents du même titre. Là où un agent débute à un traitement quelconque, un autre, venant après, aura un traitement supérieur ou inférieur, suivant la volonté de ceux qui accordent, même à égalité d'ancienneté. Il en est ainsi pour tous les degrés de l'échelle hiérarchique du petit personnel. [...] Rien ne règle les augmentations. On voit constamment des camarades rester 5, 6 et 10 ans sans augmentation pour des motifs qu'ils ignorent. Vous pouvez envisager la situation pécuniaire du personnel de l'Exploitation de l'Est comme le régime du bon plaisir de la caste dirigeante. Quant au maximum de traitement, tous l'ignorent, attendu que l'échelle que la compagnie déclare appliquer reste entre les mains des inspecteurs principaux [...] En résumé, pas d'égalité dans les traitements de début. Pas d'augmentations régulières »²⁰¹.

En matière de détermination des traitements, la stratégie adoptée par les compagnies demeure claire : il s'agit d'un savant calcul, qui consiste à proposer des salaires suffisants pour attirer un personnel que l'on souhaite conserver, en tenant compte des taux pratiqués par l'industrie de la région pour qu'ils ne demeurent pas trop élevés.

La retraite entre aussi en compte :

¹⁹⁶ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, op. cit., p. 656.

¹⁹⁷ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, op. cit., p. 94.

¹⁹⁸ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, op. cit., p. 48.

¹⁹⁹ Une échelle des traitements existe. Elle est portée à la connaissance des agents depuis au moins 1900 (ANMT, 48 AQ 3388 : ordre général n°395 de l'administration des chemins de fer de l'État relatif à la nouvelle échelle des traitements et aux primes de fin d'année, 5 avril 1900).

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ *Ibid.*, p. 55-56.

« Un agent acceptera dans une compagnie de chemins de fer solidement établie un traitement plus faible que celui qu'il demanderait à un entrepreneur qui ne lui offrirait pas les mêmes conditions de sécurité ; il tiendra compte des garanties que cette compagnie lui offre pour l'avenir, de l'existence d'une caisse de retraite. Les assurances qu'il peut avoir à cet égard entrent incontestablement en ligne de compte dans la fixation du salaire, lequel comprend aussi bien l'argent promis à une échéance lointaine indiquée par le contrat, que celui qui sera versé mensuellement à l'employé »²⁰².

Les salaires restent par ailleurs sensibles à la conjoncture. Si les rémunérations ouvrières ont généralement augmenté à partir de 1890 jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, celles des compagnies suivent cette ascension dans une proportion moindre²⁰³. Les agents connaissent une dégradation de leur niveau de vie, aggravée par la hausse du coût de la vie à partir des années 1908-1909²⁰⁴.

La carotte et le bâton : primes, gratifications et pénalités

En 1858, si les montants des traitements sont en général fixes, des compléments de salaire versés en argent sont toutefois prévus²⁰⁵.

Ils peuvent prendre la forme de primes, suivant le modèle rapporté d'Angleterre par Camille Polonceau²⁰⁶. Il en existe un très large panel, hétérogène sur l'ensemble des réseaux²⁰⁷ : elles peuvent être individuelles ou collectives, fixes ou variables²⁰⁸. Elles récompensent généralement une économie ou un « bon service »²⁰⁹, bien que cette pratique, poussée à l'excès, puisse conduire à la remise en cause de la sécurité²¹⁰.

Ce système est très développé à la Traction²¹¹, à destination des chauffeurs et mécaniciens qui occupent une place centrale au sein de l'exploitation. Pierre Hamp décrit les intérêts mutuels des compagnies et de leur personnel dans un tel système :

« La possibilité d'une haute paie distinguait la Traction. Bachy et Mangeon de classe supérieure bonifiaient leur salaire mensuel : 200 et 140, par les primes à partager en $\frac{2}{3}$ au mécanicien et $\frac{1}{3}$ au chauffeur. La distance rapportait de 25 à 30 francs par mille kilomètres. L'allocation en charbon tout-venant se tenait en moyenne à

²⁰² Maurice Charnay, « Une réforme ouvrière. La loi du 27 décembre 1890 sur la rupture du contrat de louage et son application », *La Revue socialiste*, n°170, 15 février 1899, p. 156.

²⁰³ F. Aylies, *Les associations...*, *op. cit.*, p. 28.

²⁰⁴ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome I, loc. cit.*

²⁰⁵ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. 118.

²⁰⁶ Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire, op. cit.*, p. 371.

²⁰⁷ Par exemple, les primes de régularité sont inexistantes à la compagnie de l'Ouest.

²⁰⁸ Les réseaux des chemins de fer de l'Est, l'Ouest et du PLM adoptent en 1894 un système de primes calculées en fonction du traitement de l'agent.

²⁰⁹ M. Joyant, *Des institutions de prévoyance...*, *op. cit.*

²¹⁰ Par exemple, une prime allouée pour la ponctualité peut conduire à faire circuler le train à une vitesse excessive.

²¹¹ Mais elles ne sont pas propres à ce service : on peut signaler à titre d'exemple la prime de 1 à 5 francs pour l'agent subalterne qui signale un rail rompu. À la compagnie du Nord, elles sont de natures très variées et peuvent concerner les dactylographes aux agents des gares chargés de la manutention, en passant par les lampistes.

12 kilogrammes par kilomètre pour une charge de 160 tonnes ; 13 kilogrammes en hiver. Les gains donnaient 6 francs la tonne. Les salaires totaux triplaient le fixe sur les meilleures catégories de locomotives. La 6402 en roulement surtout dans les rapides allongeait une moyenne de 12 000 kilomètres par mois »²¹².

Les mécaniciens se voient allouer une prime d'économie de combustible, de graissage ou encore de régularité de marche²¹³. Elles peuvent parfois augmenter le revenu de moitié²¹⁴. Cette part de variable représente donc un réel accroissement salarial, non négligeable pour l'agent, mais aussi un coût pour l'entreprise : en 1882, la compagnie de l'Ouest verse 1 129 545 francs de prime aux mécaniciens et 340 049 aux chauffeurs, soit un total de 1 469 594 francs²¹⁵.

Les réseaux y trouvent cependant également leur compte : outre les économies, de combustible par exemple, ces appoints permettent d'entretenir la motivation des agents sans concéder d'augmentations salariales. Ainsi récompensés et stimulés, en sus d'effectuer correctement leur service, ils intériorisent les impératifs économiques de l'exploitation.

Mais pour Eugène Guérard, il faut aussi y voir un but caché : « La raison de [cet octroi de primes], c'est que plus les mécaniciens font de kilomètres, plus ils augmentent leurs primes, de sorte qu'ils arrivent à faire 14, 16 et même 18 heures de travail sans se plaindre, *au contraire* »²¹⁶.

Les retenues apparaissent comme le pendant négatif des primes.

L'émulation est également le fait d'un système répressif, qui conduit l'agent à porter une plus grande attention à son activité afin d'éviter toute saisie sur sa rémunération. Les mécaniciens et chauffeurs sont ainsi sanctionnés de ponctions sur leurs salaires lors de retards, d'excès de vitesse, d'utilisation injustifiée de machines, de rupture d'attelage, de réduction de charge²¹⁷ ou encore de surconsommation de combustible²¹⁸. L'autonomie et l'initiative des agents, qui peut être encouragée par le système de primes, trouvent ici leurs limites.

Un autre complément de salaire demeure la gratification.

Elle n'est pas propre au rail : la pratique de la gratification de fin d'année, au montant variable,

²¹² Pierre Hamp, *Le rail, op. cit.*, p. 35.

²¹³ À la compagnie du Nord, la prime de régularité est instituée en 1846, tout comme celle d'économie de combustible. Les mécaniciens et chauffeurs peuvent également percevoir une prime pour parcours exceptionnels. En 1872 est créée une prime de surcharge, non sans dangerosité.

²¹⁴ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports..., op. cit.*, p. 134.

²¹⁵ W. Eddy, *L'employé..., op. cit.*, p. 30.

²¹⁶ Eugène Guérard, *Les chemins de fer devant l'opinion publique..., op. cit.*, p. 21.

²¹⁷ La réduction de la charge remorquée par le train peut être exceptionnellement demandée par un mécanicien à un chef de gare ou à un chef de train, en cas d'intempéries par exemple. Il peut alors être considéré que la machine n'est pas utilisée de façon optimale.

²¹⁸ M. Joyant, *Des institutions de prévoyance..., op. cit.*

est courante dans l'industrie. Elle tend, comme la prime, à compléter le salaire de l'agent et à le stimuler. Il convient toutefois de les différencier : si « la prime est généralement l'objet d'une convention, expresse ou tacite », avec un taux connu et relève davantage du droit, la gratification est quant à elle plutôt perçue comme une faveur, une libéralité patronale qui n'a pas de caractère obligatoire mais bien discrétionnaire²¹⁹. La distinction n'est toutefois pas opérante sur toutes les compagnies²²⁰.

Les gratifications peuvent prendre plusieurs formes : l'octroi d'une ou plusieurs journées de solde par la direction ou la détermination d'un montant ensuite partagé entre tous les agents que l'on souhaite récompenser²²¹, indépendamment de tout avancement²²². Elles couronnent notamment l'initiative personnelle face aux aléas de l'exploitation. Elles sont versées la plupart du temps en fin d'année, parfois en cours²²³. Si par leur nature, elles semblent intervenir ponctuellement, François Jacqmin note que « beaucoup ont un caractère permanent »²²⁴.

D'après Mesmard, les gratifications, inégalement distribuées, viennent surtout radoucir les agents dont l'avancement est défectueux :

« Il va de soi que les gratifications sont réservées aux gros salariés qui n'en ont aucun besoin et que les pauvres diables qui crèvent de peine sont toujours peu payés en argent ; parfois on les gratifie de belles paroles en place de monnaie et plus souvent on ne leur donne ni l'un ni l'autre ; d'ailleurs les promesses sont à l'état chronique dans les compagnies quand il s'agit de récompenser le vrai mérite. Rien n'est plus révoltant que cette manière arbitraire de distribuer des gratifications [...] Quand par hasard une compagnie délie les cordons de sa bourse en faveur du méritant, elle va jusqu'à donner de 25 à 50 francs de gratification à un agent ; mais cela pour le consoler surtout d'une augmentation de salaire à laquelle il a droit depuis de longues années »²²⁵.

C'est particulièrement le cas à la compagnie de l'Est²²⁶. L'aspect discrétionnaire qui prévaut dans l'attribution des gratifications donne tout son sens aux mots d'Albert Sartiaux, ingénieur de l'Exploitation de la compagnie du Nord, en 1888 : « La rétribution n'est pas attachée à la fonction, mais à la personne »²²⁷.

Le salaire et la mise en place d'un système réfléchi de primes, pénalités et

²¹⁹ Hubert Brice, *Les institutions patronales, leur état actuel, leur avenir*, Paris : A. Rousseau, 1894, p. 51-52.

²²⁰ Le réseau du PO n'opère pas de différence entre prime et gratification : tous les employés dont le traitement est inférieur à 3000 francs reçoivent un vingt-quatrième de leur traitement comme gratification de fin d'année.

²²¹ Léon Sénéchal, *Des institutions...*, *op. cit.*, p. 35.

²²² W. Eddy, *L'employé...*, *op. cit.*, p. 15.

²²³ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 99.

²²⁴ Cité dans Léon Sénéchal, *Des institutions...*, *op. cit.*, p. 36.

²²⁵ Mesmard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 74.

²²⁶ Paul Dépret, *Étude...*, *op. cit.*, p. 22.

²²⁷ François Caron, « Essai... », *art. cit.*, p. 15.

gratifications apparaissent donc comme un moyen, pour les compagnies, de stimuler au maximum des agents dont on peut supposer que la mensualisation de la rémunération induite par le commissionnement a pu faire baisser la motivation.

Cette question salariale demeure d'autant plus primordiale qu'elle est en lien direct avec le montant de la retraite.

Face à l'arbitraire, une marge d'action très réduite pour les cheminots

Face à l'arbitraire et au favoritisme institués dans de nombreux aspects de leur vie professionnelle, la marge de manœuvre des agents des chemins de fer est très limitée.

En effet, ils sont susceptibles d'être victimes, s'ils répliquent, de menaces, voire de représailles de la part des compagnies, comme l'analyse F. Aylies : « Les agents des chemins de fer [sont] impuissants devant l'arbitraire des compagnies, placés qu'ils [sont] sous le coup de la révocation ou de toute autre peine disciplinaire, ce qui les empêch[e] de s'associer pour protéger leurs communs intérêts »²²⁸.

La résignation est de mise : « On accepte tout sans murmurer, sachant bien que si l'on proteste, l'avenir se trouvera compromis, parce qu'un chef ne peut pas pardonner à celui qui l'accuse d'être injuste »²²⁹. Raoul de L'Angle-Beaumanoir, sous-inspecteur démissionnaire de la Traction de la compagnie de l'Ouest, en a fait les frais²³⁰. Jean de Lamounarias constate avec amertume, après une réclamation à propos d'une punition injustifiée qui lui attire les foudres d'un inspecteur, « l'inutilité de lutter contre le principe hiérarchique. La protestation atteindra presque à chaque fois le but contraire à celui envisagé par le protestataire »²³¹.

Cela est d'autant plus vrai que le nouvel agent accepte, au moment de son embauche, ces conditions. À la compagnie du PLM, il signe un engagement²³² : « Je, soussigné ..., admis dans le personnel de la compagnie des chemins de fer du PLM, en qualité de ..., déclare me soumettre à toutes les dispositions des règlements intervenus ou à intervenir dans le service de la compagnie et à accepter notamment les suspensions de traitement, retenues, amendes et mises en charge qui pourraient m'être appliquées en raison de mes fonctions »²³³.

Il faut toutefois relativiser et nuancer ce propos.

Le biais des sources syndicales fait ressortir des relations dissymétriques, où l'arbitraire et le

²²⁸ F. Aylies, *Les associations...*, op. cit., p. 24.

²²⁹ Eugène Guérard, *Les chemins de fer devant l'opinion publique*, op. cit., p. 24.

²³⁰ Marc Baroli, *Les cheminots*, op. cit., p. 86.

²³¹ Jean de Lamounarias, *Les mémoires...*, op. cit., p. 171.

²³² Depuis 1864 pour l'employé commissionné, depuis 1893 pour le reste du personnel.

²³³ « La Chambre syndicale au ministère », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 janvier 1893, p. 1.

favoritisme des chefs s'exercent aux dépens des petits cheminots. Si nous ne remettons pas en cause cette réalité, il nous semble qu'il ne faudrait pas la généraliser pour autant. Les organisations syndicales ont tout intérêt à multiplier les exemples, voire à noircir les situations dénoncées²³⁴, pour que leur discours ait plus de poids et pour sensibiliser davantage l'opinion publique à la condition cheminote et à leur cause.

Par ailleurs, des relations cordiales ont pu être nouées entre des agents et leur supérieur hiérarchique direct. C'est le cas par exemple de ce chef de dépôt d'Orchies qui s'est vu signifier sa révocation en 1902 pour avoir « trop » fêté sa nouvelle paternité en compagnie de ses mécaniciens²³⁵. Mesmard, pourtant farouche adversaire des compagnies, reconnaît qu'il existe

« des chefs de services très méritants qui sont en lutte aux vexations d'autres chefs et cela parce qu'ils défendent leurs employés contre l'injustice. Combien n'a-t-on pas déjà vu et ne voit-on pas journellement de ces chefs de service disgraciés, mal notés et privés d'avancement, pour avoir le courage de soutenir devant le supérieur hiérarchique qu'un chat n'est pas une souris, et qu'ils se croient être des hommes et non des machines »²³⁶.

Malgré des conditions de travail difficiles, éventuellement ponctuées d'arbitraire et de favoritisme décourageants, la perspective d'une amélioration de la situation, par la promotion ou les institutions patronales, est ce qui retient les agents dans les réseaux, d'après Pierre Hamp :

« La force de la compagnie sur les hommes était moins par ce qu'elle leur donnait que par ce qu'elle leur promettait. Il y avait un salaire d'argent, un salaire d'espoir. Non seulement la retraite, opération lointaine et qui ne pouvait agir fortement sur l'esprit des jeunes, mais avant ce sentiment de sécurité définitive de la vie, celui d'obtenir le poste avantageux. Si tout le travail du réseau avait été aussi pénible et désespérant qu'au triage, les hommes auraient manqué pour s'y vouer mais chacun espérait atteindre aux places heureuses. Pour les agents de manœuvre remuant dans le vent et la pluie, le rêve était de parvenir aux postes sous verre des gares à voyageurs. Pour les alternants, c'était d'esquiver le service de nuit. Tout le personnel espérait. Le sous-chef de gare deviendrait scribe au Service central, le conducteur de train abandonnerait la sacoche à pétards pour prendre la pince à billets du contrôleur, le surveillant de manœuvre serait nommé chef de station »²³⁷.

Si le particularisme des réseaux, le nombre élevé de cheminots, la multitude de métiers qu'ils exercent à travers toute la France jouent en faveur d'expériences et d'environnements

²³⁴ Cf. annexe n°15.

²³⁵ François Caron, « Essai... », *art. cit.*, p. 12.

²³⁶ Mesmard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 32.

²³⁷ Pierre Hamp, *Il faut...*, *op. cit.*, p. 185.

de travail très variés, leur dispersion géographique, la centralisation de l'administration et surtout l'interdépendance de l'ensemble des tâches exécutées pour assurer la continuité du service expliquent une organisation hiérarchique accusée, très rigoureuse et exigeante.

Certaines catégories professionnelles, à l'instar des mécaniciens et chauffeurs qui éprouvent la dangerosité et la pénibilité au quotidien, en font davantage les frais que d'autres.

Au cœur de ce système censé garantir la sécurité de l'exploitation, le personnel est soumis à une discipline de fer, dont le moindre manquement est sanctionné par un canevas de dispositions oppressives, et à la connaissance d'une réglementation dense, qui se précise au fil des années, à respecter plus ou moins scrupuleusement au gré des circonstances.

Si les agents sont contraints par un système, dont ils sont les premières victimes des travers (surmenage, favoritisme, arbitraire), ils entrent toutefois dans le jeu des compagnies, qui ont intérêt à leur accorder la possibilité d'améliorer leurs ressources quotidiennes. Le caractère attractif des institutions patronales ressort également de cette logique.

Chapitre III. Fidéliser le personnel par les œuvres sociales

L'objet de ce chapitre est d'apprécier la diversité des œuvres sociales dont bénéficient les travailleurs lorsqu'ils entrent au chemin de fer.

S'il est légitime de s'interroger sur les ressorts de ces initiatives patronales unilatéralement accordées au personnel alors qu'elles éprouvent des difficultés d'embauche (1), elles font cependant partie intégrante de la condition cheminote et contribuent à améliorer le quotidien de la corporation (2).

Cela n'empêche pas pour autant les critiques de poindre (3).

1. Une stratégie patronale commune pour s'attacher un personnel difficile à recruter

Les compagnies développent une politique relativement similaire dans ses grands principes afin de pallier les difficultés de recrutement d'agents qualifiés et de les conserver au sein de leurs effectifs.

Difficultés de recrutement et attachement du personnel

Aux premiers temps du chemin de fer, les réseaux rencontrent des difficultés pour embaucher un personnel qualifié et efficace.

En effet, le chemin de fer est en France une création *ex nihilo*. Cela pose dès son origine un problème dans l'embauche des agents : les savoir-faire et profils adéquats sont pour la plupart absents du marché du travail national. Dans les premières années du rail, il a fallu « enrôler à peu près tout ce qui se présentait, quitte à faire un triage après »¹. Cela conforte l'idée d'un certain empirisme et pragmatisme des premières politiques du personnel.

Certaines professions des chemins de fer souffrent initialement d'un déficit d'attractivité.

Alfred Picard l'explique en 1887 par le fait qu'une carrière aux chemins de fer ne bénéficiait pas, à leurs débuts, d'une image gratifiante, bien au contraire :

¹ ANMT, 48 AQ 3662, cité par François Caron, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris : Mouton, 1973, p. 61.

« À l'origine des chemins de fer, les compagnies ont eu une certaine peine à recruter leurs agents. Les carrières industrielles n'étaient pas en honneur comme elles le sont aujourd'hui. Celle des chemins de fer, en particulier, n'avait pas encore des bases assez larges et n'offrait pas assez de garanties d'avenir pour attirer les candidats »².

Même constat chez François Jacqmin qui ajoute que pour certains postulants, le rail relevait avant tout d'un choix par défaut : « Pendant de longues années, les emplois de chemins de fer n'ont été recherchés que par les personnes qui avaient échoué dans d'autres directions. [...] Des pères de famille [...] auraient repoussé très loin la pensée de voir un de leurs enfants chef de gare ou employé de bureau »³. Il faut cependant relativiser cette idée : les cadres commerciaux, administratifs et comptables des réseaux sont recrutés sur la base de leur précédente expérience professionnelle⁴.

En sus de ce manque de candidats, Auguste Perdonnet regrette, quant à lui, en 1859, la difficulté de trouver un personnel qui possède le savoir-faire adéquat :

« Le choix du personnel est une des opérations les plus importantes, les plus délicates et les plus difficiles. C'est en vain qu'on ferait les règlements les plus sages, si le personnel qui doit les mettre à exécution est incapable ou négligent. Les hommes qui réunissent les qualités nécessaires pour remplir les emplois supérieurs d'un chemin de fer, et même certains emplois inférieurs, sont très rares. [...] Dans l'origine des chemins de fer on a été obligé de former et d'instruire le nombreux personnel qui devait les exploiter ; c'était une tâche pénible et difficile. Aujourd'hui, les agents expérimentés deviennent moins rares, et l'exploitation devient plus facile et plus sûre »⁵.

La main-d'œuvre qualifiée est cependant caractérisée par une forte mobilité : les industriels doivent faire face à un *turn-over* fréquent et important⁶. Germain Delebecque, premier vice-président de la compagnie du Nord, se plaint de « l'extrême mobilité du personnel »⁷.

Ce défaut de stabilité n'est toutefois pas propre au rail, mais au contraire commun à toute la grande industrie, qui ne gère pas la mobilité de ses employés aussi bien que les petites structures. Les ouvriers peinent à s'adapter aux rythmes et à la discipline imposés par cette nouvelle organisation qu'est la grande entreprise, perçue d'un mauvais œil par les patrons⁸.

Dès les années 1860, ces problèmes de recrutement touchent les services de la Voie,

² Alfred Picard, *Traité des chemins de fer... Tome 3, op. cit.*, p. 79.

³ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 89-90.

⁴ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, op. cit.*, p. 271.

⁵ Auguste Perdonnet, *Notions générales sur les chemins de fer, op. cit.*, p. 146-147.

⁶ Cécile Omnès, *La gestion du personnel...*, *op. cit.*, p. 144.

⁷ ANMT, 48 AQ 2, cité par Françoise Guitard, « Les politiques de santé des compagnies de chemin de fer dans la seconde moitié du XIX^e siècle », dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988, RHCF*, n°1, 1989, p. 221.

⁸ Henri Hatzfeld, *Du paupérisme à la Sécurité sociale, 1850-1940. Essai sur les origines de la Sécurité sociale en France*, Nancy : Presses universitaires de Nancy, 1989, p. 106-109.

des gares et des ateliers.

Les fortes contraintes inhérentes à l'exploitation des chemins de fer, les conditions de travail pénibles et le niveau peu élevé des salaires précédemment décrits ne sont pas sans lien avec ce phénomène⁹.

Le recours à une main-d'œuvre étrangère permet de limiter ces problèmes de recrutement, à de multiples niveaux.

En matière de qualification du personnel, d'abord. La capitalisation de l'expérience d'autres réseaux, plus anciens et avancés dans le développement de leur exploitation, est riche d'enseignements. La question de la formation des mécaniciens l'illustre bien¹⁰. La compagnie du PO, que sollicite le réseau du Nord en octobre 1845, a bénéficié de l'expérience de mécaniciens belges débauchés dès 1840¹¹. De son côté, afin de perfectionner le savoir-faire de ses agents, la compagnie du Nord décide de la venue en 1846-1847 de près d'une trentaine de « bons mécaniciens anglais » pour « contribuer à améliorer le personnel »¹². Les résultats sont toutefois inégaux¹³. De plus, le recours à des experts étrangers est loin de faire l'unanimité : il est, dans un contexte de chômage élevé, un des mobiles de la participation des mécaniciens aux événements de 1848¹⁴.

En matière de tarissement du recrutement, ensuite. Bien que les conditions de nationalité soient de plus en plus restreintes, l'emploi d'ouvriers étrangers peut servir de palliatif en cas de difficultés de recrutement. Lucien Armanasky, de père suisse, a été embauché le 3 février 1883 comme monteur à la compagnie du Nord, « à un moment où il était presque impossible de trouver des Français pour remplir ces postes »¹⁵. Le recours à des travailleurs immigrés n'est pas propre au rail : on retrouve le même phénomène dans les forges de Meurthe-et-Moselle, par exemple¹⁶.

Ce déficit d'une main-d'œuvre stable et qualifiée est déterminant dans la mise en place d'une politique sociale patronale¹⁷.

⁹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, op. cit.*, p. 637.

¹⁰ Jean-Georges-Luc Clarke, ingénieur en chef de la Traction du PO, invite dès 1844 à la création d'une « école pratique d'élèves-mécaniciens ». Sur les premiers mécaniciens du chemin de fer, voir : Bruno Carrière, « Les premiers mécaniciens des origines à 1848 », *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988, RHCF*, n°1, 1989, p. 181-195.

¹¹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, op. cit.*, p. 161.

¹² Cité dans Georges Ribeill, « Gestion et organisation... », *art. cit.*, p. 1010.

¹³ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, loc. cit.*

¹⁴ Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 332-373.

¹⁵ ANMT, 48 AQ 4265 : état nominatif des étrangers employés au service de la 2^{ème} division (Matériel et Traction) de la compagnie du Nord, 21 décembre 1887.

¹⁶ Jean-Marie Moine, *Les barons du fer. Les maîtres de forges en Lorraine du milieu du 19^e siècle aux années trente. Histoire sociale d'un patronat sidérurgique*, Nancy : Presses universitaires de Nancy, 1989, p. 186-192.

¹⁷ Gérard Noiriel, « Du "patronage" au "paternalisme" : la restructuration des formes de domination de la main-d'œuvre

Afin d'y remédier, les réseaux choisissent d'octroyer des avantages accessoires, sorte de « sursalaire » qui permet d'assouvir le besoin de sécurité de leurs employés. Il dépend toutefois du bon vouloir du patron, ce qui offre à ce dernier un moyen de pression, en sus de la rémunération, pour conserver son personnel¹⁸.

Cette stratégie n'a rien de novatrice et remonte à une institution ancienne : la fondation de la Caisse des Invalides de la Marine royale par l'édit de Nancy du 22 septembre 1673¹⁹. Garantissant aux vieux marins une retraite, elle apparaît pour Colbert comme un moyen d'assurer à la Marine un recrutement suffisant²⁰.

Véritable paternalisme ou simple politique de fixation du personnel ?

On peut s'interroger sur les tenants et aboutissants d'une telle option : s'agit-il, dans les chemins de fer, de la mise en œuvre d'une véritable politique paternaliste²¹ ou d'une simple volonté de fixation du personnel ?

Le patronage a son théoricien : il s'agit de Frédéric Le Play, qui le définit comme un « lien volontaire d'intérêt et d'affection »²² établi entre l'ouvrier et le patron, « une réciprocité d'attachement et de services, fondée sur des idées morales de hiérarchie et de devoir »²³. Trois caractéristiques principales distinguent le patronage : une conscience des liens d'interdépendance entre patron et ouvriers (qui suppose notamment la négociation du salaire de ces derniers), l'exhortation à la prévoyance et la protection de la famille. Il permet ainsi d'apaiser les relations sociales, idéalement proches de celles d'une ancienne société rurale²⁴, bien que les rapports entre le patron et ses employés demeurent en réalité dissymétriques²⁵. Le patronage évolue en un paternalisme, aux termes d'une crise consécutive des grandes grèves ouvrières de la fin du XIX^e siècle et du développement du mouvement ouvrier, de l'émergence

ouvrière dans l'industrie métallurgique française », *Paternalismes d'hier et d'aujourd'hui. Le Mouvement social*, n°144, juillet-septembre 1988, p. 28.

¹⁸ Henri Hatzfeld, *Du paupérisme...*, op. cit., p. 109-110.

¹⁹ Sur le régime de retraite des marins, voir : Thierry Tauran, « Le développement de l'inscription maritime » dans Thierry Tauran (coord.), *La Sécurité sociale. Son histoire à travers les textes. Tome VII Les régimes spéciaux de Sécurité sociale*, Paris : Comité d'histoire de la Sécurité sociale, 2015, p. 27-37.

²⁰ Henri Hatzfeld, *Du paupérisme...*, op. cit., p. 109.

²¹ Telle qu'elle est développée par Schneider au Creusot, Michelin à Clermont-Ferrand ou encore Saint Frères à Flixecourt.

²² Marianne Debouzy, « Permanence du paternalisme ? », *Paternalismes d'hier et d'aujourd'hui. Le Mouvement social*, n°144, juillet-septembre 1988, p. 6.

²³ Jean-Claude Daumas, « Patrons, patronat : les mots et les chiffres », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.

²⁴ Jessica Dos Santos, *L'Utopie en héritage. La Société du Familistère de Guise, de la mort de Jean-Baptiste Godin à la dissolution de l'Association (1888-1968)*, thèse d'histoire, dir. J.-F. Eck, université Charles de Gaulle-Lille III, 2012, p. 198-199.

²⁵ Alain Dewerpe, « Conventions patronales. L'impératif de justification dans les politiques sociales des patronats français (1800-1936) », dans Sylvie Schweitzer (éd.), *Logiques d'entreprises et politiques sociales des XIX^e et XX^e siècles*, Villeurbanne : Programme Rhône-Alpes recherches en sciences humaines, 1993, p. 26.

de la grande entreprise (qui bouleverse les relations au sein de l'institution) et du droit du travail, crise dans laquelle le rôle joué par l'État s'affirme. Il convient de préciser le vocabulaire : si « patronage » a une connotation positive et est utilisé par les partisans de Le Play, « paternalisme » semble davantage péjoratif.

Ce terme vient de Grande-Bretagne, où des initiatives telles que celle de Robert Owen à New Lanark en Écosse²⁶ se distinguent. Il arrive en France dans les années 1880²⁷ et est surtout utilisé par les détracteurs de l'action patronale²⁸. Le paternalisme concerne un nombre d'entreprises réduit²⁹, mais surtout de grande taille³⁰. Là encore, il s'agit d'une politique menée par un patron en vue de la pacification des relations entretenues avec ses employés. À la différence du patronage, le paternalisme constitue une prise en charge de toutes les étapes de la vie ouvrière, « du berceau à la tombe ». En ce sens, il reflète le « contrôle total » patronal sur la vie ouvrière³¹. Dès lors, le paternalisme apparaît comme un « système de production et de reproduction de la main-d'œuvre » en tant qu'il protège l'employé et son entourage durant toute leur vie. Les institutions patronales établies à destination de l'ouvrier et son entourage en sont l'expression la plus commune. Le paternalisme se distingue également par la volonté délibérée d'exclure l'État et les organisations syndicales de ces questions et par une relative innovation sociale³². Pour Michelle Perrot, il réunit au minimum trois éléments : « 1) présence physique du patron sur les lieux de la production, voire habitat patronal ; 2) langage et pratiques de type familial entre patrons et ouvriers ; 3) adhésion des travailleurs à ce mode d'organisation »³³. Patronage comme paternalisme se heurtent toutefois tous deux à un défaut régulier de main-d'œuvre. En réaction, le paternalisme met en place une véritable politique de formation et d'embauche³⁴. Les différentes formes de paternalisme cherchent avant tout à assurer le recrutement³⁵.

Qu'en est-il dans les chemins de fer ?

²⁶ David Dale construit en 1785 des usines de coton à New Lanark. Avec son gendre Robert Owen, ils prennent en considération les conditions de vie de leurs ouvriers. Ils construisent des logements spacieux et équipés, ainsi qu'une école pour enfants en bas âge.

²⁷ Jean-Claude Daumas, « Les métamorphoses du paternalisme », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.

²⁸ Gérard Noiriel, « Du "patronage" au "paternalisme"... », *art. cit.*, p. 18.

²⁹ *Ibid.*, p. 6.

³⁰ André Gueslin, « Le paternalisme revisité en Europe occidentale (seconde moitié du XIX^e, début du XX^e siècle) », *Genèses*, n°7, mars 1992, p. 203.

³¹ Gérard Noiriel, « Du "patronage" au "paternalisme"... », *art. cit.*, p. 30.

³² André Gueslin, « Le paternalisme revisité... », *art. cit.*, p. 201-202.

³³ Michelle Perrot, « Le regard de l'Autre : les patrons français vus par les ouvriers (1880-1914) », dans Maurice Lévy-Leboyer (éd.), *Le Patronat de la seconde industrialisation*, Paris : Éd. ouvrières, 1979, p. 294.

³⁴ Gérard Noiriel, « Du "patronage" au "paternalisme"... », *art. cit.*, p. 28.

³⁵ Marianne Debouzy, « Permanence... », *art. cit.*, p. 7.

Albert Jacqmin pointe les effets des mesures prises par les compagnies, qui tendent à « augmenter le bien être de [leurs] nombreux agents [...] Frappé de la sollicitude dont il est l'objet et comprenant les avantages qui lui sont offerts, le personnel s'attache à l'administration dont il dépend »³⁶.

Si cet effet est commun à l'ensemble des réseaux, les politiques mises en œuvre par ces derniers adoptent des formes différentes, ce qui participe au développement d'une « culture de réseau ».

« L'absence de paternalisme » de la compagnie du Nord³⁷ qui développe des institutions dans une visée avant tout pragmatique et économiste³⁸, tranche avec la politique familialiste chère à Gustave Noblemaire³⁹. Inspiré par la doctrine leplaysienne, il attache au père de famille, cellule de base de la société, un rôle central. Le directeur de la compagnie du PLM se décrit lui-même en octobre 1898 comme le « chef de notre grande et belle famille [du PLM] », dont « le souci permanent [...] est de maintenir, parmi ses membres, l'harmonie, l'union et le bien-être »⁴⁰. Ce père n'opère aucune distinction parmi ses enfants⁴¹. S'il encourage, à l'instar de François Jacqmin dans la compagnie de l'Est, l'initiative personnelle, il se différencie du patronage direct à l'œuvre au réseau du PO avec Augustin Cochin, dans lequel les autorités sociales et religieuses occupent une place de premier choix. Le rôle de personnalités motrices et la prise en considération des spécificités locales entrent donc en considération dans le développement plus ou moins conscient et cultivé d'une politique patronale⁴².

Les cheminots ne sont toutefois pas tous réceptifs à ce discours et aux initiatives qui en découlent. L'« affaire Marius André » est significative de l'hostilité que peuvent rencontrer de telles politiques.

Marius André intègre la compagnie du PLM comme secrétaire administratif en 1894. Militant syndicaliste et socialiste actif, il devient secrétaire d'une société amicale de consommation des employés du PLM (« l'Union »). En sa qualité de secrétaire général de l'Union du PLM depuis 12 ans, il assiste à un banquet présidé par le directeur du réseau, Gustave Noblemaire. À l'occasion de la retraite imminente de ce dernier, Marius André loue l'action du dirigeant :

³⁶ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 2.

³⁷ Françoise Guitard, « À l'origine de la protection sociale, les initiatives patronales : l'exemple de la compagnie des chemins de fer du Nord (1845-1910) » dans *Colloque sur l'histoire de la Sécurité sociale. Actes du 112^e congrès national des sociétés savantes* (Lyon, 1987), Paris : CTHS, CHSS & AEHSS, 1988, p. 242.

³⁸ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second*, *op. cit.*, p. 410.

³⁹ Georges Ribeill, « La "grande famille du PLM" », *Correspondances ferroviaires*, n°5, mars 2003, p. 4-9.

⁴⁰ Gustave Noblemaire, *Hommes et choses...*, *op. cit.*, p. 238.

⁴¹ *Ibid.*, p. 222.

⁴² Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1*, *op. cit.*, p. 171-177.

« Permettez-nous Monsieur le directeur, de saluer en vous ici le chef de la grande famille de l'Union PLM ». Gustave Noblemaire lui répond par une tirade qui évoque avec véhémence le Syndicat national. Marius André ne réagit pas. Pire encore : les discours sont imprimés dans une brochure, qui donne de la publicité à ce qui apparaît aux yeux des autres militants comme une compromission. Ses camarades ne lui pardonnent pas cette collaboration de classe : il est exclu du groupe PLM du Syndicat national. Marius André, qui estime que c'est son militantisme socialiste qui est en réalité ici attaqué, fait appel de la décision et son cas est examiné au congrès national du Syndicat le 17 mai 1908. Il occupe l'assemblée toute une demi-journée. André ne nie pas les faits. Eugène Guérard estime son comportement inexcusable : « Le Syndicat ne peut tolérer qu'un militant appelle l'un de nos plus terribles exploiters "le chef de la grande famille", en un banquet public, et après des injures à nous adressées ». Son exclusion semble toutefois avoir été prononcée de façon inéquitable. Contre la promesse d'abandonner ses fonctions à « l'Union », organisation soupçonnée de « jaunisse », l'ordre du jour suivant est voté :

« Le congrès, en se prononçant sur l'appel formé devant lui par le citoyen Marius André, a entendu uniquement protester contre une forme d'exclusion qui lui a semblé irrégulière ; mais il désapprouve hautement le langage tenu par Marius André vis-à-vis du directeur du PLM, et blâme énergiquement ce citoyen »⁴³.

Si elle relève davantage d'une politique d'attachement du personnel que d'un paternalisme total et assumé, l'action patronale n'en demeure pas moins multiforme. Les institutions sociales, qui en sont la plus symbolique expression, le montrent bien.

2. L'extrême diversité des œuvres patronales

Nous reprenons à notre compte la définition assez large des institutions patronales proposée par le juriste Hubert Brice en 1894 : « Est patronale toute institution, créée en dehors de l'obligation légale, par un patron, individuel ou collectif, dans le but d'améliorer la situation morale de l'ouvrier qu'il emploie. On peut donc considérer comme patronale toute institution avantageuse pour l'ouvrier », sans considération du motif qui justifie cette fondation, qu'il soit désintéressé ou non⁴⁴.

Il ne s'agit pas ici de lister de manière exhaustive les institutions mises en place par la

⁴³ AN, F⁷ 13661 : *Compte rendu du 19^e congrès du Syndicat national des chemins de fer. 15, 16, 17 et 18 mai 1908*, p. 6-8.

⁴⁴ Hubert Brice, *Les institutions patronales...*, op. cit., p. 6-7.

seule volonté des administrations de chemin de fer, ni de décrire avec minutie le fonctionnement de ces fondations destinées à améliorer, d'une part, la condition et les moyens de subsistance des employés et, d'autre part, les rapports entretenus avec ces derniers. Nous souhaitons en dresser un rapide panorama, afin de saisir leur diversité et en quoi elles caractérisent la condition d'agent des chemins de fer.

La jeunesse et la famille

Les compagnies portent une attention particulière à la famille de l'agent et plus particulièrement à ses enfants.

Cette sollicitude peut prendre la forme d'une aide pécuniaire. Ainsi, à l'occasion d'un heureux événement, les réseaux de l'Est et du Midi versent des allocations de naissance⁴⁵. Des assistances sont également mises en place pour soutenir les familles nombreuses : dans l'administration des chemins de fer de l'État, les agents commissionnés dont le salaire annuel est inférieur ou égal à 1 500 francs en province et à 1 800 francs à Paris, avec trois enfants de moins de 16 ans à leur charge, reçoivent 5 francs par mois pour le troisième enfant⁴⁶. Des mesures similaires, mises en place à la compagnie du Nord à partir de 1891, ont entraîné la distribution de 227 458 francs entre 3 300 familles en 1895⁴⁷.

Certains réseaux ont fondé de manière exceptionnelle des « institutions hospitalières », où s'entremêlent soins médicaux et attention portée à la famille.

C'est le cas de la compagnie de l'Ouest. Son conseil d'administration décide en 1875 l'établissement d'un asile⁴⁸ dans des dépendances de la gare des Batignolles à Paris. Il est créé pour soutenir les familles des agents de Paris, notamment ceux des services centraux, dont les parents sont actifs « 1° en recevant les enfants des deux sexes âgés de deux à sept ans, 2° en donnant aux filles, par les classes qui leur sont faites jusqu'à leur première communion, le moyen de s'instruire, 3° en distribuant du travail de couture aux femmes des agents ». L'asile des Batignolles est dirigé par une congrégation religieuse. Une crèche, d'une capacité d'accueil de 60 enfants âgés de huit jours à trois ans, est ouverte en 1879⁴⁹. En 1898, elle

⁴⁵ René Thévenez, Maurice d'Hérouville, Étienne Bleys, *Législation...*, vol. 2, *op. cit.*, p. 651.

⁴⁶ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 136-137.

⁴⁷ Richard von Kaufmann, *La politique française en matière de chemins de fer*, Paris : C. Béranger, 1900, p. 953.

⁴⁸ Le *Grand dictionnaire universel du XIX^e siècle* définit les salles d'asile (ou plus communément appelés « asiles ») comme des « établissements de charité et d'éducation dans lesquels on reçoit, pendant le jour, les enfants des familles pauvres, depuis l'âge de deux ans jusqu'à six ans ». Dès 1837, elles sont contrôlées par le ministère de l'Instruction publique. Le décret du 2 août 1881 supprime les salles d'asile, qui accueillaient alors près de 644 000 enfants, et les remplace par des écoles maternelles. Sur ce sujet, voir : Jean-Noël Luc, *L'invention du jeune enfant au XIX^e siècle. De la salle d'asile à l'école maternelle*, Paris : Belin, 1997, 511 p.

⁴⁹ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 420-421.

accueille 380 enfants. 449 filles âgées de 7 à 13 ans sont réparties dans sept classes. En 1895, une école professionnelle est instituée pour permettre à 60 d'entre elles, de 13 à 15 ans, de suivre un enseignement gratuit sur « les travaux de lingerie, la confection des robes et des vêtements d'enfants, les fleurs et les plumes ». Elles réalisent notamment les uniformes des agents⁵⁰.

Les compagnies cherchent également à assurer aux filles d'employés une situation familiale stable. La fondation de la baronne James de Rothschild est très significative de cette préoccupation au réseau du Nord.

Le 4 novembre 1869, Betty de Rothschild, veuve du baron James, fondateur de la compagnie du Nord, verse au réseau 100 obligations des chemins de fer autrichiens-lombards, d'une valeur de 500 francs chacune. Elle souhaite ainsi honorer la mémoire de son époux et marquer sa bienveillance à l'égard du personnel⁵¹. Ce don, non dénué d'une ambition d'immortalité⁵², permet la création de deux dots annuelles : l'une de 1 000 francs à destination des filles d'employés de la compagnie du Nord ; l'autre de 500 francs pour les filles d'ouvriers du réseau⁵³, afin de faciliter l'installation du ménage⁵⁴. En 1870, 149 filles d'agents commissionnés et 50 enfants de non-commissionnés postulent⁵⁵. Un tirage au sort annuel est organisé aux alentours du 15 novembre⁵⁶. Les candidates doivent remplir des conditions d'âge (18 ans révolus, 30 maximum), de moralité et de légitimité (production d'un bulletin de naissance, d'une attestation confirmant la fréquentation d'une école et d'un certificat de bonnes vie et mœurs), et leur père des conditions d'ancienneté de service (10 ans de service pour les agents actifs commissionnés, 5 années pour les non-commissionnés)⁵⁷. Cette

⁵⁰ « Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Notice sur les institutions de prévoyance créées par la compagnie et sur les mesures de bienveillance prises par elle en faveur de son personnel », *RGCF*, novembre 1900, p. 748-749.

⁵¹ ANMT, 48 AQ 6507 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la compagnie du Nord, 12 novembre 1869.

⁵² Élie Fruit, *1890-1910, dans la mêlée...*, op. cit., p. 30.

⁵³ ANMT, 48 AQ 6507 : note sur les fondations James et Alphonse de Rothschild, 30 octobre 1937. En 1905, lorsque meurt Alphonse de Rothschild, fils de Betty et de James, il lègue 100 000 francs par voie testamentaire (soit 12 dots de 500 francs). Les deux fondations sont alors réunies pour attribuer un total de quatorze dots (une de 1000 francs et les autres d'une valeur de 500 francs).

⁵⁴ ANMT, 48 AQ 6507 : circulaire sur la fondation instituée par Madame la baronne James de Rothschild en faveur des filles d'employés et d'ouvriers du chemin de fer du Nord, 4 novembre 1869.

⁵⁵ ANMT, 48 AQ 3926 : états nominatifs des postulantes à la fondation James de Rothschild, 18 novembre 1870.

⁵⁶ Date anniversaire du décès de James de Rothschild. ANMT, 48 AQ 6507 : « La fondation James de Rothschild », *L'Argus Soissonnais*, 2 septembre 1896.

⁵⁷ À partir de 1905, les critères sont quelque peu modifiés : alors que les conditions de service de l'agent sont allégées (le parent doit seulement être actif), une limite maximale de revenus est instaurée pour le père (3000 francs d'appointements). Quant à la postulante, les limites d'âge sont raccourcies (20 ans minimum, 25 maximum). À l'inverse, il n'est plus demandé de produire de certificat de bonnes vie et mœurs. Le réseau se réserve le droit de prononcer la déchéance de la candidate en cas d'indignité. Le consentement au mariage du parent employé à la compagnie est indispensable. ANMT, 48 AQ 6507 : note, 5 février 1906 ; ordre de service de la compagnie du Nord relatif au règlement pour le tirage au sort des fondations James et Alphonse de Rothschild, 29 août 1905.

institution est un encouragement au mariage : la lauréate tirée au sort ne perçoit la dot et ses intérêts qu'après les célébrations civile et religieuse, qui doivent intervenir dans les six ans qui suivent le tirage au sort⁵⁸, après enquête sur les mœurs et les revenus du fiancé. Si l'élue n'est pas mariée dans le délai escompté, elle ne touche que les intérêts⁵⁹. Le réseau se réserve la possibilité de déchoir une lauréate en cas d'indignité : c'est le cas de Mathilde Gélain, tirée au sort le 16 novembre 1909⁶⁰, qui a mis au monde un enfant en dehors des liens du mariage⁶¹. Ces fondations sont aussi un moyen de transmettre des valeurs sociales ; ici elles vont même jusqu'à s'ingérer dans la vie privée de la famille de l'agent. Elles apparaissent occasionnellement comme une façon de récompenser certains employés : ainsi, en novembre 1910, on sollicite le « maintien sur les listes de postulantes de filles d'agents qui se sont signalés d'une façon particulière pendant la grève d'octobre 1910 » en œuvrant pour la continuité de l'activité ferroviaire⁶².

Plus qu'une situation familiale stable, les compagnies cherchent à assurer aux enfants, et surtout aux fils d'agents, un avenir professionnel, en privilégiant leur instruction. Il s'agit de faciliter l'accès aux études des enfants de leur personnel jugé le plus méritant ou digne.

De nombreux réseaux mettent en place des systèmes de bourses à leur destination, parfois sous conditions (de revenus, d'ancienneté du parent, de charges de famille, de mérite)⁶³. En 1880, la compagnie de l'Est propose 47 bourses dans diverses institutions⁶⁴. Pour y prétendre, les enfants doivent généralement passer un concours⁶⁵. Si le nombre d'enveloppes est limité du fait de leur coût, les bourses s'ouvrent au fil des années à de plus en plus d'établissements. Quelques-unes sont créées à destination des filles d'agents, ce qui est rare : c'est le cas, à la compagnie du PO, d'une bourse à la fondation Eugène-Napoléon⁶⁶.

D'autres réseaux subventionnent des écoles communales ou, plus rarement, en créent. À cet égard, l'expérience de celui du Midi est riche d'enseignements. À Morcenx (Landes), une des

⁵⁸ Depuis 1877. Après 1905, il faut que la lauréate contracte le mariage trois ans après le tirage au sort ou avant ses 25 ans.

⁵⁹ Jusqu'en 1905. À partir de cette date, ils fructifient au profit de la compagnie. ANMT, 48 AQ 6507 : ordre de service de la compagnie du Nord relatif à la fondation James de Rothschild, 22 septembre 1899.

⁶⁰ ANMT, 48 AQ 4964 : rapport rédigé par un administrateur de la compagnie du Nord, 7 décembre 1909.

⁶¹ ANMT, 48 AQ 4964 : lettre du secrétaire de l'Exploitation de la compagnie du Nord à Gustave Lacan, secrétaire de la compagnie du Nord, 30 novembre 1909.

⁶² ANMT, 48 AQ 6507 : note sur les interprétations diverses du règlement des fondations James et Alphonse de Rothschild, s.d.

⁶³ François-Armand Moreau, *L'œuvre sociale du PLM*, Paris : Impr. du Montparnasse et de Persan-Beaumont, 1927, p. 96.

⁶⁴ Albert Jacqmin, *Étude...*, op. cit., p. 602-605.

⁶⁵ Tous les réseaux n'en organisent pas.

⁶⁶ À l'occasion du mariage de Napoléon III et de l'impératrice Eugénie, la ville de Paris offre à cette dernière un collier de diamants, d'une valeur de 600 000 francs-or. Elle refuse le présent et demande à ce qu'avec la somme d'argent soit édifié un établissement d'éducation gratuite pour les jeunes filles pauvres. Localisée dans le faubourg Saint-Antoine, la fondation Eugène-Napoléon est inaugurée le 28 décembre 1856 et reconnue d'utilité publique le 1^{er} octobre 1858. Elle accueille 300 élèves en 1869.

rare cités d'importance de ce réseau⁶⁷ et embranchement des lignes de Bordeaux à Bayonne et de Morcenx à Tarbes, le personnel des chemins de fer est présent en nombre⁶⁸, alors que l'offre scolaire environnante est très limitée. En 1864, un ancien atelier de dépôt du matériel est réhabilité en salles de classe⁶⁹. Deux sections sont organisées selon le sexe, une troisième pour les enfants en bas-âge. Les élèves y reçoivent une instruction complète (cours d'instruction morale et religieuse, lecture, écriture, chant, gymnastique, etc.) et genrée (travaux manuels et économie domestique pour les jeunes filles, par exemple). Le fonctionnement de cette institution est pris en charge par la compagnie : l'admission est gratuite pour les enfants d'agents et s'élève à deux francs par mois pour les extérieurs. En 1900, 210 élèves y sont inscrits. Ils reçoivent également des préceptes d'hygiène (un bain complet par mois) et de religion (une chapelle attenante est érigée)⁷⁰. On retrouve le même type de fondation à la compagnie de l'Est, au niveau de la gare frontalière d'Igney-Avrincourt (Meurthe-et-Moselle)⁷¹. Mais ces exemples demeurent exceptionnels. De manière générale, les réseaux, tels celui de l'Est⁷², préfèrent octroyer des facilités de circulation, qui ne leur coûtent rien, pour permettre à l'enfant de se rendre à l'école de la ville voisine s'il n'en existe pas dans son lieu de résidence.

L'embauche d'enfants d'agents (qui constituent de véritables « pépinières ») a longtemps été une politique mise en œuvre par les compagnies pour garantir le recrutement d'un personnel de qualité. Si le réseau du Nord porte par exemple un intérêt certain au devenir de ses anciens boursiers, l'apprentissage est un bon moyen de le garantir. L'apprentissage est « l'enseignement d'un métier manuel », qui nécessite un certain savoir-faire⁷³. À la suite d'une inspiration religieuse et d'autres industries, il est tôt envisagé par les créateurs du chemin de fer. Marc Seguin forme les futurs conducteurs de la ligne de Saint-Étienne, en recrutant des jeunes agents qui apprennent « sur le tas » auprès d'ouvriers expérimentés :

« Ces ouvriers sont extrêmement jaloux de leur savoir ; ils souffrent avec peine les jeunes gens que l'on met auprès d'eux afin de les initier dans leur art, et de les mettre en état de

⁶⁷ Christophe Bouneau, « Le modèle paternaliste cheminot : la politique sociale de la compagnie du Midi (1852-1937) », *Bulletin d'histoire de la Sécurité sociale*, n°40, juillet 1999, p. 36. Sur Morcenx et le rail, voir : Julien Leroy, *Morcenx : ville ferroviaire, 1852-1939*, mémoire de master 1 d'histoire, dir. C. Bouneau, université de Bordeaux, 2001, 172 p.

⁶⁸ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 605-607.

⁶⁹ « Les écoles primaires de Morcenx (Landes) », *Le Magasin pittoresque*, vol. 41, 1873, p. 299.

⁷⁰ Albert Jacqmin, *Étude...*, *loc. cit.*

⁷¹ *Note sur les conditions du travail du personnel ouvrier de la compagnie des chemins de fer de l'Est*, 31 mars-27 mai 1891.

⁷² Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 602-605.

⁷³ Hubert Brice, *Les institutions patronales...*, *op. cit.*, p. 129.

remplacer plus tard leurs maîtres [...] Il vaut mieux [...] dresser des jeunes gens intelligents à conduire, à réparer et à construire les machines. L'obligation où l'on est toujours d'élever des ateliers dès la mise à exécution de toute grande entreprise, donne au chef la facilité de faire choix, pour les destiner à ces emplois, de jeunes ouvriers qui, par leur capacité, leur zèle, leur bonne conduite, sont dignes de cette distinction. Il est aisé de leur faire comprendre tout l'avantage qui résulte pour eux de lier leur sort à celui d'une entreprise naissante, qui n'exige d'eux aucun sacrifice pour leur apprentissage, et qui a intérêt à leur faire acquérir une industrie qui leur offrira tous les avantages des professions les mieux rétribuées. De cette manière, on peuple les ateliers de jeunes garçons chez lesquels se manifeste le goût de la mécanique, en les nourrissant de l'espérance de les préposer plus tard à la direction des machines qui se confectionnent sous leurs yeux. À mesure qu'une machine sort de l'atelier, celui qui est choisi pour en devenir le conducteur, commence ses essais avec elle, et finit très promptement par se mettre en état de la diriger aussi bien que pourraient le faire les ouvriers les plus expérimentés. Les enfants peuvent être élevés dans cette carrière dès leur bas-âge ; ils commencent par devenir chauffeurs ; ils passent de là aux ateliers pour se mettre au fait de la construction et de la réparation, et en sortent pour conduire les machines »⁷⁴.

Les premières formes d'apprentissage sont relevées en 1852, à la compagnie de l'Est ; il faut toutefois attendre quelques années avant que leur organisation ne se stabilise. Elles sont destinées aux fils ou parents d'agents, souvent âgés de 13 à 15 ans et en bonne santé, qui savent lire, écrire et possèdent des notions d'arithmétique⁷⁵. Vers 1900, le réseau de l'Est en admet environ 70 par an, un nombre inférieur à celui des candidatures⁷⁶. À la compagnie du Nord, après avoir réussi un concours d'entrée, ils suivent une formation d'une durée généralement de trois ans⁷⁷. Elle comprend notamment des cours élémentaires d'écriture, d'orthographe et de lecture⁷⁸. Les apprentis ne perçoivent aucune rémunération de la part du réseau, « mais lorsqu'ils seront adjoints à des entrepreneurs de travaux, il leur sera alloué un salaire proportionné à leur aptitude. Ce salaire sera toujours fixé du contentement des entrepreneurs et donnera droit, pour les apprentis, à la participation dans les bénéfices faits sur les travaux entrepris »⁷⁹.

Le recours à des centres d'apprentissage, peu onéreux et surtout répandu dans les compagnies

⁷⁴ Marc Seguin, *De l'influence des chemins de fer et de l'art de les tracer et de les construire*, Paris : Carilian-Goeury & V. Dalmont, 1839, p. 496-498.

⁷⁵ Albert Jacquemin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 590-595.

⁷⁶ *Cahiers de l'IHS-CGT cheminots. Spécial apprentis*, n°40-41, 2^e trimestre 2011, p. 12.

⁷⁷ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, *op. cit.*, p. 639. À la compagnie du Nord, cette durée semble pouvoir être réduite : deux concours sont organisés annuellement entre ceux qui cumulent au moins deux années d'apprentissage, afin d'obtenir « un certificat d'acquit d'apprentissage pour l'obtention du livret d'ouvrier » (ANMT, 48 AQ 3379 : règlement pour l'admission à l'apprentissage dans les ateliers de la compagnie du Nord, avril 1849).

⁷⁸ L'apprentissage est encadré par une loi du 22 février 1851. Discutée depuis 1848, elle modifie légèrement un précédent texte du 12 avril 1803. Son article 10 prévoit qu'un temps doit être dégagé pour les apprentis qui n'ont pas achevé leur instruction (lecture, écriture, arithmétique, religion). Cette nouvelle loi se révèle toutefois un échec. Sur l'apprentissage, voir : Claude Didry, « L'apprentissage à l'épreuve du droit du travail. De la socialisation familiale à l'enseignement professionnel (1851-1936) », *Artefact Techniques, Histoire et Sciences Humaines*, n°3, 2016, p. 39-52.

⁷⁹ ANMT, 48 AQ 3379 : règlement pour l'admission à l'apprentissage dans les ateliers de la compagnie du Nord, avril 1849.

du Nord et de l'Est, permet de lutter contre une rude concurrence sur le marché du travail⁸⁰. Quant aux réseaux du PLM, du Midi et de l'Ouest, ils privilégient l'intégration directe de leurs apprentis au sein des ateliers, auprès d'une équipe d'ouvriers, et le suivi de cours du soir⁸¹. Les deux formules « l'atelier dans l'école » et « l'école dans l'atelier »⁸² ont par la suite coexisté dans certaines compagnies, à l'instar de celle du Nord⁸³. L'intérêt économique est réel pour l'administration de chemin de fer, comme le souligne l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction du Nord, cinq ans seulement après l'ouverture de l'atelier des apprentis de Tergnier (Aisne) : « Nous pouvons donc être assurés que les apprentis qui reçoivent un salaire minime, rendent presque autant que des hommes quand on ne leur confie que des travaux proportionnés à leurs forces »⁸⁴. Cette initiative garantit également un encadrement des membres de la famille de l'agent⁸⁵.

Mais la loi du 30 mars 1900 interdit de placer les apprentis dans des locaux où des ouvriers travaillent plus de 10 heures par jour. Des centres d'apprentissage sont donc spécialement créés, au sein desquels une véritable école côtoie des ateliers⁸⁶, pour qu'une formation complète, à la fois théorique et pratique, soit dispensée.

Le suivi d'une telle instruction ne garantit pas pour autant d'intégrer les chemins de fer : on l'observe particulièrement à l'administration des chemins de fer de l'État où l'offre d'emploi est inférieure à la demande⁸⁷.

Les apprentis bénéficient toutefois d'une préférence de recrutement sur les éléments extérieurs⁸⁸.

La consommation

L'intervention des compagnies en faveur de la consommation des agents et de leur famille prend cinq formes : la revente au détail, par l'administration des chemins de fer *via* les économats, à destination du personnel, de fournitures achetées en gros ; les sociétés de consommation ; les réfectoires ; l'indemnité pour cherté de vivres ; la distribution de facilités de circulation pour se rendre au marché.

⁸⁰ Albert Jacqmin, *Étude...*, *loc. cit.*

⁸¹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, *loc. cit.*

⁸² François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second*, *op. cit.*, p. 415.

⁸³ Léon Sénéchal, *Des institutions...*, *op. cit.*, p. 114-116.

⁸⁴ ANMT, 48 AQ 4077 : lettre de l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord aux administrateurs de la compagnie du Nord, 14 février 1879.

⁸⁵ Jean-Pierre Frey, *Le rôle social du patronat. Du paternalisme à l'urbanisme*, Paris : L'Harmattan, 1995, p. 71.

⁸⁶ Clive Lamming, « L'apprentissage à la SNCF entre une longue tradition et une dynamique nouvelle », *RGCF*, décembre 1999, p. 38.

⁸⁷ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 39-40.

⁸⁸ ANMT, 48 AQ 3379 : règlement pour l'admission à l'apprentissage dans les ateliers de la compagnie du Nord, avril 1849.

L'économat n'est pas propre au rail⁸⁹. La première initiative, en matière de fourniture par l'administration des chemins de fer à destination de son personnel, est réalisée à la compagnie du Nord avec la création d'un magasin de denrées en 1847. Ces initiatives sont dans un premier temps réalisées à Paris, où le coût de la vie est plus élevé⁹⁰. Tout agent possède un carnet personnel, sur lequel sont inscrites ses commandes ; il récupère son achat et son livret au moment de la livraison. Le montant total des emplettes est débité de son traitement à la fin du mois ; toutefois, il ne peut dépasser un certain seuil⁹¹. Les denrées sont vendues au prix d'achat, augmenté de 4,5 % « pour compenser les frais de gestion, pertes et dépréciations ». On s'y fournit en « articles d'épicerie, tels que bougies, cafés, chocolat, confitures, fruits et légumes secs, saindoux, savon, sucre, etc. et [...] combustible, bois ou charbon ». L'usage des denrées ainsi acquises est strictement personnel : il est interdit au personnel d'en faire un quelconque commerce. La compagnie du Nord possède en 1880 un magasin principal à La Chapelle, et cinq secondaires⁹², en 1906 un total de 14 magasins⁹³. 16 700 agents sont ainsi fournis en 1894⁹⁴. La compagnie d'Orléans adopte ce système en 1849, en prenant comme modèle la structure développée au réseau du Nord. Elle instaure un crédit différent selon que le personnel habite à Paris ou en province. Les bénéfices réalisés sont réinvestis en permettant la réduction des prix. Elle se distingue surtout par sa boulangerie, sise à Ivry⁹⁵. Un unique magasin annexe à l'Économat, localisé à Bordeaux, assure la fourniture de denrées alimentaires, vin, combustible, vêtements, pour le réseau du Midi à partir de 1856 grâce à des wagons distributeurs. L'institution est plus tardive à la compagnie de l'Ouest (1875) et prend le nom d'économat. Elle possède par ailleurs une organisation plutôt complexe : une sous-commission de cinq membres prépare les travaux de la commission qui administre l'économat⁹⁶. Ensuite, ses décisions doivent être approuvées par le conseil d'administration du réseau. Cette fondation ne réalise pas de bénéfice⁹⁷.

⁸⁹ On peut citer pour exemple celui du Familistère de Guise, érigé de manière concomitante (à partir de 1860). Au début des années 1900, Maurice Reclus en dénombre encore 79, dont 22 dans le textile, 9 dans la métallurgie et 11 dans le travail des métaux ordinaires.

⁹⁰ Georges Ribeill, « Au bon temps des économats de la SNCF », *Historail*, n°28, janvier 2014, p. 8.

⁹¹ Le tiers du traitement mensuel pour les agents commissionnés, par exemple.

⁹² À Amiens, Aulnoye, Lille, Somain et Tergnier.

⁹³ Maurice Reclus, *Les économats dans l'industrie des chemins de fer en France*, Paris : A. Michalon, 1908, p. 73.

⁹⁴ Hubert Brice, *Les institutions patronales...*, *op. cit.*, p. 215.

⁹⁵ Des structures identiques ont été mises sur pied, à l'instar de la boulangerie coopérative des chemins de fer d'Orléans à Nantes, créée en 1888. Sur ce sujet, voir : Julie Maurice, « Sociabilités cheminotes » dans Laurence Prod'homme (dir.), *Bretagne Express. Les chemins de fer en Bretagne 1851-1989*, Lyon : Fage éd., 2016, p. 38.

⁹⁶ Elle est composée de dix membres, principalement des chefs de service : deux administrateurs, le secrétaire général et le directeur de la compagnie, les ingénieurs en chef du Matériel et de la Traction, de l'Entretien et de la Surveillance, le chef de l'Exploitation, le chef du service central de l'Exploitation, le chef du magasin général et le chef du secrétariat de la direction.

⁹⁷ Hubert Brice, *Les institutions patronales...*, *loc. cit.* ; Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 7-32.

L'« économat des vivres » de l'administration des chemins de fer de l'État, fondé en décembre 1887 avec un magasin à La Rochelle, est le seul à être accessible aux retraités et à leurs veuves⁹⁸. Il propose à l'ensemble du personnel, peu importe son lieu de résidence, des produits de qualité à prix moindre. Toutefois, son catalogue se cantonne à la consommation courante et demeure donc réduit. Il est également le seul à accréditer des commerçants⁹⁹. Par l'épargne réalisée et le plafonnement du montant des achats à une proportion du traitement, l'économat permet de limiter l'éventuelle contraction de dettes. Il entraîne une régulation des prix dans les commerces établis à proximité des magasins : l'administration des chemins de fer peut alors suivre attentivement leur évolution et en tenir compte pour évaluer le caractère raisonnable de la demande d'une augmentation de salaire¹⁰⁰. Il présente un avantage indéniable pour les compagnies dans lesquelles il est en place, en matière salariale :

« Les économies mêmes réalisées grâce aux fournitures patronales par les clients des magasins constituent [...] un véritable relèvement de salaires. Ce relèvement serait pleinement mis en lumière si les bénéfices obtenus sur les prix du commerce étaient répartis en fin d'année comme les bonis des coopératives. Mais pour n'être ni totalisé, ni réparti, pour être fractionné en autant de parcelles que de ventes il n'en est pas moins réel »¹⁰¹.

À la différence des précédents, les sociétés coopératives de consommation sont des associations constituées par des agents. On les retrouve aux réseaux de l'Est et du PLM¹⁰², où elles prennent la forme de sociétés coopératives ou d'unions libres¹⁰³. L'éparpillement des agents, une politique patriarcale et familiale privilégiée par ces compagnies ainsi que la forte tradition coopératiste de ces régions¹⁰⁴ expliquent l'option pour cette formule plutôt que celle de l'économat¹⁰⁵. Les « copés »¹⁰⁶ permettent aux agents d'accéder aux produits de consommation courante à un prix moindre que le commerce traditionnel et de bénéficier de davantage d'autonomie et d'indépendance puisque, contrairement aux magasins de denrées, les réseaux ne les gèrent pas directement. C'est pourquoi le congrès des chemins de fer tenu à

⁹⁸ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, op. cit., p. 128-135.

⁹⁹ Maurice Reclus, *Les économats...*, op. cit., p. 47.

¹⁰⁰ Albert Jacqmin, *Étude...*, loc. cit.

¹⁰¹ Maurice Reclus, *Les économats...*, op. cit., p. 180.

¹⁰² Georges Ribeill, « Des coopératives de consommation pour les cheminots de l'Est et du PLM », *Historail*, n°30, juillet 2014, p. 56-67.

¹⁰³ Gustave Noblemaire, « Les institutions patronales dans les compagnies de chemins de fer », *La Réforme sociale*, 16 juin 1890, p. 718-719. La gestion d'une union libre est plus légère que celle d'une société coopérative, qui demande un investissement plus important de la part des agents.

¹⁰⁴ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1*, p. 164-165.

¹⁰⁵ Léon Sénéchal, *Des institutions...*, op. cit., p. 87.

¹⁰⁶ Henri Vincenot, *La vie quotidienne...*, op. cit., p. 182.

Milan en 1887 préconise cette solution¹⁰⁷.

La société alimentaire de l'Est à Paris, créée le 2 octobre 1865, n'admet en son sein que les employés de ce réseau, ce qui la différencie principalement d'un commerce *lambda*. Chaque sociétaire acquiert des actions et verse une somme d'argent les premiers mois suivant sa souscription. Les achats peuvent avoir lieu comptant ou à terme, grâce au système du livret personnel. La société est administrée par un conseil de sept membres, indépendants de la compagnie. Cette dernière prête toutefois un magasin gracieusement, dans lequel on retrouve des produits d'épicerie. En outre, les premiers capitaux ont été avancés par le réseau et le ravitaillement hebdomadaire des denrées à la résidence des agents est assuré à titre gracieux. Elle facilite également le transport jusqu'au magasin. Une prime d'encouragement est enfin accordée annuellement, « calculée d'après l'importance des transports effectués sur le réseau de l'Est pour le compte de la société ». Si elle n'y participe pas directement, l'administration des chemins de fer soutient donc cette institution. Les agents réformés et retraités peuvent prendre part à la société de consommation de l'Est à Mohon. Elle fonctionne par ailleurs sur un modèle différent, avec la mise en place d'un système de jetons, qui remplace une monnaie, pour le paiement des marchandises. La comptabilité en est simplifiée et les difficultés de paiement moindres. Les jetons peuvent également être utilisés dans les commerces environnants accrédités, ce qui n'est pas sans générer quelques travers¹⁰⁸. Les bénéfices réalisés par la société sont répartis entre les actionnaires¹⁰⁹. On dénombre 14 sociétés de ce type en 1891¹¹⁰. On retrouve le même modèle au réseau du PLM, avec notamment l'Union des employés des chemins de fer PLM. 15 000 adhérents bénéficient ainsi de réductions de 5 à 25 % accordées par d'importants commerces en 1915. En 1889 a même été créée une Fédération des sociétés coopératives de consommation des employés des chemins de fer PLM¹¹¹, Est et diverses, qui réalise une commande centralisée de gros pour obtenir les meilleurs prix et cherche à supprimer les intermédiaires entre elle et les producteurs¹¹².

Qu'il s'approvisionne à l'économat ou à la coopérative, le gain est réel pour l'agent qui bénéficie de prix inférieurs jusqu'à 20 à 25 %¹¹³.

¹⁰⁷ Cité par Hubert Brice, *Les institutions patronales...*, *op. cit.*, p. 211.

¹⁰⁸ Un agent de la compagnie qui aurait besoin d'argent pourrait par exemple revendre ses jetons à une personne extérieure pour une valeur moindre, et les dépenser à sa guise dans les commerces accrédités autres que celui de la société.

¹⁰⁹ Albert Jacquemin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 33-62.

¹¹⁰ *Note sur les conditions du travail du personnel ouvrier de la compagnie des chemins de fer de l'Est*, 31 mars-27 mai 1891.

¹¹¹ Casimir Chiouse, *Historique de la Fédération des sociétés coopératives de consommation des employés de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, Grenoble : Bureau-directeur de la Fédération, 1896, 23 p.

¹¹² Maurice Reclus, *Les économats...*, *op. cit.*, p. 87.

¹¹³ Georges Ribeill, « Au bon temps... », *art. cit.*, p. 8.

La création de cantines¹¹⁴ ne peut être généralisée dans la mesure où elles nécessitent des effectifs nombreux pour fonctionner. Elles se concentrent donc dans des centres importants, à l'instar des grandes gares.

On les retrouve uniquement dans certains réseaux dans un premier temps. La première cantine est créée en 1857 par la compagnie du PO, dans les ateliers d'Ivry. Elle peut accueillir 500 ouvriers des ateliers et des gares et des employés, uniquement masculins, sur une large amplitude horaire¹¹⁵ :

« On [y] trouve à tous les repas : de la soupe ; du bouillon gras ; du bœuf, du veau ou du mouton avec des légumes ; des légumes frais ou secs, suivant la saison ; des œufs, du fromage, des confitures, etc. ; ... en un mot tout ce qui suivant la saison et le prix peut être débité en portions d'une importance convenable [...] Le vin est également délivré dans l'établissement »,

en quantité limitée. Les agents y achètent également des denrées. Elle est gérée par une congrégation religieuse¹¹⁶, qui assure notamment la distribution des repas. Le réseau du Midi crée quant à lui sa cantine à Bordeaux en 1865. Accessible aux ouvriers des ateliers et au personnel de l'administration centrale, elle sert en 1895 plus de 214 303 repas¹¹⁷. La compagnie du PLM ouvre sa première structure en 1868, dont il sous-traite la cuisine à un restaurateur. Son accès est plus restreint, en termes d'horaires, qu'à Ivry. Toutefois, les agents du PLM bénéficient depuis 1878 de réductions (plus ou moins élevées selon le prix du repas) dans les nombreux buffets¹¹⁸ localisés dans ses gares. Les réseaux de l'Ouest et de l'Est n'ont quant à eux pas pris de telles mesures pour leur personnel¹¹⁹, le second ayant toutefois mis à disposition de ses agents des commodités pour prendre leurs repas (salles chauffées, bancs, tables, poêles pour la cuisson)¹²⁰. L'administration des chemins de fer de l'État dispose de réfectoires avec le matériel nécessaire¹²¹. En 1880, une cantine ouvre au réseau du Nord à

¹¹⁴ Sur l'alimentation des cheminots dans le cadre de leur activité professionnelle, voir : *Approvisionnement ferroviaire et pratiques alimentaires des citoyens. Actes de la journée du 15 mai 2009*. RHCF, n°41, 2010 ; Simon Berthon, *Les cantines du rail en France. De la gamelle à double fond au plateau repas (1857-1984). Organisation, fonctionnement et alimentation*, mémoire de master 2 d'histoire, dir. J.-P. Williot, université François-Rabelais Tours, 2011, 2 vol. ; intervention de Jean-Pierre Williot, « Le cheminot, entre son panier et son réfectoire » au colloque international « Manger au travail (XVIII^e-XXI^e siècle) », Dijon, 16 janvier 2014 ; accessible en ligne <http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/manifesterations/13_14/14_01_16-17.html> [consulté le 31 janvier 2017] ; *L'alimentation au travail depuis le milieu du XIX^e siècle. Le Mouvement social*, n°247, avril-juin 2014, 192 p.

¹¹⁵ 9 heures-14 heures puis 16 heures 30-18 heures 30.

¹¹⁶ Les sœurs de Saint-Vincent-de-Paul.

¹¹⁷ Richard von Kaufmann, *La politique...*, loc. cit.

¹¹⁸ Sur le fonctionnement des buffets, voir : Bruno Carrière, « Les buffets de gare : l'exemple du PO de 1900 à 1937 », *Les Rails de l'histoire*, n°7, novembre 2014, p. 4-11.

¹¹⁹ En 1891, les agents de la compagnie de l'Est bénéficient de 25 % de réduction dans les buffets et buvettes.

¹²⁰ Albert Jacqmin, *Étude...*, op. cit., p. 63-82.

¹²¹ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, op. cit., p. 37.

Hellemmes¹²². Ces structures, pratiques pour les agents qui ne peuvent se restaurer chez eux du fait de l'éloignement géographique, leur assurent une meilleure alimentation à des prix raisonnables¹²³.

Des indemnités sont également versées par les compagnies pour contrebalancer l'augmentation du coût de la vie. Il en existe deux types.

La première sert à compenser, de façon momentanée, la hausse du prix du pain. L'indemnité pour cherté de vivres se caractérise donc par son exceptionnalité et le fait qu'elle soit allouée de façon homogène à l'ensemble du personnel du réseau concerné. Ce système est mis en œuvre dans les compagnies de l'Est, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest et du PLM. Son montant varie selon le statut marital de l'agent, la composition de sa famille, sa résidence et son salaire. Seule celle du Nord se distingue par sa considération du cours du pain dans le calcul de l'indemnité mensuelle, variable.

La seconde prestation cherche à contrebalancer le coût de la vie élevé dans certaines localités de résidence. Contrairement à la précédente, cette allocation a la plupart du temps un caractère permanent. La compagnie de l'Est institue cette indemnité de résidence en juillet 1867 pour les agents résidant à proximité de gares de la banlieue parisienne¹²⁴. On la retrouve aussi pour les gares frontalières¹²⁵. Bien qu'elle génère parfois des réclamations émanant d'agents insatisfaits, elle se base sur un principe d'égalité :

« Les indemnités pour cherté de vivres ont précisément pour but et [...] pour effet de mettre sur le même pied des agents dont le travail est le même ; le traitement nominal est le même, les droits à la retraite sont égaux, mais l'agent qui se trouve par suite de circonstances indépendantes de sa volonté attaché à une résidence dans laquelle la vie est coûteuse, trouve dans l'indemnité une juste compensation des charges supplémentaires auxquelles il est astreint ».

Ce dispositif s'avère toutefois onéreux¹²⁶.

Des facilités de circulation sont distribuées pour favoriser la consommation du ménage d'un employé. Elles sont de deux types et concernent les personnes ou les produits.

Des permis gratuits peuvent être accordés à la femme de l'agent marié ou à la fille du veuf pour se rendre au marché voisin, dans le cas où aucun ne serait organisé dans leur localité.

¹²² Intervention de Jean-Pierre Williot, « Le cheminot, entre son panier et son réfectoire » au colloque international « Manger au travail (XVIII^e-XXI^e siècle) », Dijon, 16 janvier 2014 ; accessible en ligne <http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/manifestations/13_14/14_01_16-17.html> [consulté le 31 janvier 2017].

¹²³ Albert Jacqmin, *Étude...*, loc. cit.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 83-92.

¹²⁵ *Note sur les conditions du travail du personnel ouvrier de la compagnie des chemins de fer de l'Est*, 31 mars-27 mai 1891.

¹²⁶ Albert Jacqmin, *Étude...*, loc. cit.

C'est le cas aux compagnies du Nord et de l'Est, qui permettent ainsi un voyage hebdomadaire. On retrouve dans les autres réseaux des dispositions semblables.

En outre, un abattement sur les taxes pour le transport de marchandises est prévu par la plupart des administrations de chemins de fer.

Dans l'un comme l'autre cas, les facilités de circulation présentent l'avantage de ne pas engendrer de charge supplémentaire pour les compagnies¹²⁷.

Le logement

Avec le développement industriel du XIX^e siècle, les ouvriers sont recrutés en masse. La question de leur logement devient problématique et est prise en main par les industriels dès la seconde moitié du siècle, et un peu plus tardivement par l'État dans les années 1890¹²⁸.

On constate une prise en considération des conditions de vie des employés. En effet, une attention particulière est portée, notamment par les réformateurs, à l'hygiène et à la salubrité ainsi qu'à la modération du loyer ou à l'accession à la propriété privée¹²⁹, alors que bon nombre d'ouvriers connaissent des conditions d'habitat misérables, savamment décrites dans des enquêtes médicales. Pour Jules Siegfried, fondateur et président de la Société Française des Habitats à Bon Marché¹³⁰, le taudis est en 1889 le plus grand facteur de démoralisation, de morbidité et de mortalité. Selon Maurice Boisseau, « l'amélioration du logement du travailleur était la première question sociale »¹³¹.

L'accès à un logement paraît être pour les compagnies un bon moyen de fixer des ouvriers qualifiés que l'on peine parfois à recruter et de garder un œil sur les employés¹³².

Si la question du logement ouvrier n'est pas propre au chemin de fer à la fin du XIX^e siècle, elle y revêt toutefois une dimension particulière.

L'exploitation du rail nécessite pour certains agents de fréquemment découcher et déménager suite à un changement de résidence pour raisons de service. D'après Henri Vincenot, les compagnies privilégient la rotation du personnel au sein du réseau pour éviter que le personnel, installé dans un poste auquel il est rompu, ne se laisse aller. En cas de déménagement, l'agent peut percevoir une indemnité et le transport de sa famille et du

¹²⁷ *Ibid.*, p. 93-97.

¹²⁸ Hélène Frouard, *Du coron au HLM. Patronat et logement social, 1894-1953*, Rennes : PUR, 2008, p. 26.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 19.

¹³⁰ Créée en 1889. Jean-Claude Garnier, *Du logement ouvrier au logement cheminot*, Paris : Cercle généalogique des cheminots, 2009, p. 2.

¹³¹ Maurice Boisseau, *Les œuvres d'amélioration sociales dans la compagnie des chemins de fer du Nord*, Paris : Impr. et libr. L. Fournier, 1924, p. 108.

¹³² Arnaud Gaboriau, « Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926) », *RHCF*, n°31, 2004, p. 101-138.

mobilier est pris en charge¹³³. Henri Vincenot cite l'exemple d'Albert Sauvageol, un ancien chef de gare principal, qui affirme avoir déménagé à 25 reprises au cours de sa carrière (soit tous les 550 jours en moyenne)¹³⁴.

Par ailleurs, les installations ferroviaires (dépôts, ateliers, etc.) se situent parfois en dehors de la ville, où l'offre locative est plus limitée. Pour autant, la résidence des agents doit être proche de l'exploitation. Souvent située à l'écart de la société et entourés de ses pairs, cela favorise ainsi le développement d'un entre-soi corporatif.

Le logement au chemin de fer répond à plusieurs logiques.

Pour certaines catégories d'agents, un habitat dans l'enceinte ou le voisinage immédiat du chemin de fer est indispensable, puisque leur activité professionnelle ou leurs responsabilités requièrent une présence de tous les moments, parfois même durant le repos¹³⁵. Le logement de fonction constitue dès lors un accessoire du contrat de louage de services¹³⁶. Il concerne les sous-chefs et chefs de gare, les surveillants, les chefs de dépôt et d'ateliers, les gardes-barrières, les concierges, etc. Il leur est retiré quand cesse leur activité à la compagnie¹³⁷. Les agents du réseau de l'Est qui bénéficient d'un logement jouissent également du chauffage et de l'éclairage gratuits¹³⁸. Dans cette démarche, l'intérêt de la compagnie prime sur celui du cheminot :

« Cette mesure nécessaire au point de vue de la régularité et même de la sécurité de l'exploitation, avantageuse le plus souvent au point de vue de l'économie dans les dépenses, profite, en définitive, au personnel [...] Leur fournir un logement, c'est s'assurer un travail plus profitable, c'est se donner le moyen de les avoir sous la main, en cas de besoin, même pendant les heures de repos, c'est, enfin, les attacher plus étroitement à leurs fonctions par le dévouement et la reconnaissance »¹³⁹.

En 1895, la compagnie de l'Ouest loge 4 692 agents, soit 16 % de ses effectifs. À l'instar des employés du réseau du Nord, ils ne paient pas de loyer. Les cheminots de la compagnie du Paris-Lyon logés « dans l'intérêt du service » s'acquittent quant à eux d'un loyer fixé en fonction de leur traitement (5 % de celui-ci)¹⁴⁰, comme à la compagnie du PO (10 %)¹⁴¹.

¹³³ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 136.

¹³⁴ Henri Vincenot, *La vie quotidienne...*, *op. cit.*, p. 226-227.

¹³⁵ Jules Michel, « Les mesures prises par les administrations des chemins de fer en faveur de leur personnel », *RGCF*, février 1895, p. 80.

¹³⁶ Nicolas Lahaye, *La cité du Bourget (1884-1975). Histoire de ses logements par sa gestion urbaine et son insertion dans Drancy*, mémoire de master 2 d'histoire, dir. M. Martini et E. Cohen, université Paris VII-Denis Diderot, 2009, p. 67.

¹³⁷ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 93 ; Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 2, *op. cit.*, p. 189.

¹³⁸ *Note sur les conditions du travail du personnel ouvrier de la compagnie des chemins de fer de l'Est*, 31 mars-27 mai 1891.

¹³⁹ Jules Michel, « Les mesures... », *art. cit.*, p. 81.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 83-84.

¹⁴¹ Patrick Kamoun, *La brique et le rail. Des cités de cheminots au logement pour tous*, Paris : EPH, 2007, p. 33.

Les administrations de chemins de fer prennent également des mesures en faveur de l'accès à un logement sain et bon marché pour les agents qui ne peuvent disposer d'une résidence dans l'enceinte du chemin de fer.

Elles aspirent ainsi à améliorer la productivité de leurs employés. Pour Maurice Boisseau, un habitat décent est indispensable car les conditions de travail de l'agent nécessitent une bonne hygiène de vie :

« Quel travailleur a plus besoin de repos que le cheminot, aiguilleur, ou mécanicien ! Quel homme doit être plus attentif pendant son travail et plus sûr de lui ! L'aiguilleur [...] ne doit jamais perdre de vue son tableau et doit perpétuellement s'assurer que les voies sont correctement faites, les signaux bien ouverts ou fermés ; le mécanicien qui conduit un rapide n'a pas plus de 60 secondes, pour constater la position d'un signal, fermer le régulateur, et bloquer ses freins ! Comment cet aiguilleur et ce mécanicien, s'ils sont mal logés, pourraient-ils se reposer, entassés avec tous les leurs, dans une petite chambre, au milieu de tous les bruits extérieurs, continuels, dans ces maisons où vivent tant de familles ouvrières : rentrées et sorties d'hommes et de femmes souvent ivres, querelles, enfants qui crient, etc... Non seulement pour être dans les meilleures conditions de travail, le cheminot doit bien se reposer, mais il doit surtout être sobre, et comment empêcher d'aller à l'estaminet, celui dont la seule distraction est d'oublier dans l'absinthe, les misères de son taudis. Quelle confiance peut-on avoir dans un agent que l'on sait s'adonner à la boisson ? »¹⁴².

Lorsque l'arrivée ou le développement du chemin de fer entraîne une explosion de la demande immobilière dans des zones où l'offre résidentielle est limitée, les réseaux peuvent entreprendre la construction d'un parc immobilier, eux-mêmes ou par le biais d'une société intermédiaire d'habitations à bon marché. Neuf cités sont érigées au réseau du Nord dès avant 1914¹⁴³, parmi lesquelles celle du Bourget en 1883¹⁴⁴. Des cités sont également financées pour partie ou intégralement par les compagnies. En 1880, le réseau du PLM construit une première cité à Laroche¹⁴⁵ et, dix ans plus tard, des maisons d'ouvriers près de Paris, Lyon et Marseille¹⁴⁶. Leur loyer est généralement moindre que dans le parc privé. Initiative typiquement patronale à la compagnie du Nord, la baronne James de Rothschild donne en décembre 1904 quatre maisons sises à Gouvieux (Oise), à destination du logement des agents dont les revenus sont inférieurs à 2 500 francs. Les « villas James de Rothschild » sont mises en location contre une somme annuelle de 300 francs¹⁴⁷.

¹⁴² Maurice Boisseau, *Les œuvres...*, *op. cit.*, p. 14-15.

¹⁴³ Arnaud Gaboriau, « Aux origines... », *loc. cit.*

¹⁴⁴ Nicolas Lahaye, *La cité du Bourget...*, *op. cit.*, p. 56.

¹⁴⁵ François-Armand Moreau, *L'œuvre sociale...*, *op. cit.*, p. 132. Sur l'histoire de la gare de Laroche-Migennes, voir : Georges Ribeill, *PLM-City... Histoire d'une ville née du rail, Migennes. Du canal au TGV (XIX^e-XX^e siècles)*, Dixmont : Chez l'auteur, 1999, 186 p.

¹⁴⁶ Richard von Kaufmann, *La politique...*, *loc. cit.*

¹⁴⁷ ANMT, 48 AQ 6511 : projet de lettre, s.d. (accompagnant une lettre à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation)

Une initiative se distingue particulièrement au réseau du PO : la société coopérative de construction des employés, aussi appelée « Cottage d'Athis », fondée en avril 1894. Son but est double :

« Le but *moral*, qui consiste à soustraire la famille de l'ouvrier, occupé tout le jour hors de son foyer domestique, aux influences pernicieuses et délétères de la grande ville ; le but *pratique*, qui est de fournir à l'ouvrier un logement à bon marché, situé en bon air, où il se reposera des fatigues de la journée et auquel il s'intéressera parce qu'il aura l'espérance d'en devenir propriétaire un jour »¹⁴⁸.

L'aide de l'administration des chemins de fer est à souligner : elle lui cède un terrain proche de la gare de triage de Juvisy et prête une somme d'argent à intérêts réduits. L'expérience coopérative d'habitat promeut ici le logement individuel¹⁴⁹ : 19 pavillons agrémentés d'un jardin sont ainsi construits, puis loués ou vendus aux actionnaires. Pour le président de la société, l'épidémie de variole qui a touché la ville au cours de l'hiver 1894-1895 sans affecter les enfants des habitants est une preuve de la réussite de cette expérience¹⁵⁰. En 1900, 75 habitations ont été construites¹⁵¹. L'accession à la propriété privée est ainsi encouragée : elle responsabilise l'agent et l'attache à sa famille comme à la compagnie¹⁵² à proximité de laquelle il s'est fixé.

Des terrains dissociés de l'habitat sont également mis à disposition pour la culture : ce sont les jardins ouvriers¹⁵³.

Les premières initiatives sont relevées à l'étranger : en 1819, l'Angleterre évoque des « champs de pauvres » et le praticien allemand Schreber étudie les effets de la culture de la terre sur les *Kleingärtner* dans une optique de santé publique¹⁵⁴. Leur nombre croît en France dès la première moitié du XIX^e siècle. Une Ligue du coin de terre et du foyer voit le jour en

de la compagnie du Nord, 8 mai 1905).

¹⁴⁸ Robert David, « Excursion à Athis-Mons et à Choisy-le-Roi (15 mai) », *La Réforme sociale*, 1^{er} juillet 1895, p. 93.

¹⁴⁹ À l'opposé du modèle collectif développé dans d'autres expérimentations, comme celle du Familistère de Guise de Jean-Baptiste Godin. Jean-François Draperi, *La République coopérative*, Cork : Primento Digital Publishing, 2013, 327 p.

¹⁵⁰ Robert David, « Excursion à Athis-Mons... », *art. cit.*, p. 96.

¹⁵¹ Martine Ploton, *La condition sociale des agents de la compagnie d'Orléans de 1852 à 1914*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. M. Agulhon, université de Paris-I, 1976, p. 93.

¹⁵² Jean-Pierre Frey, *Le rôle social...*, *op. cit.*, p. 116.

¹⁵³ Les jardins attenants à l'habitat relèvent davantage du modèle urbain de la cité-jardin, plus tardif. Raoul Dautry, ingénieur en chef, en est le chantre après-guerre à la compagnie du Nord et Tergnier, dans l'Aisne, le modèle : elle demeure la plus ancienne (1920) et la plus importante (1 400 logements, pouvant accueillir près de 4 500 personnes) des cités-jardins. Sur ce sujet, voir : Rémi Baudouï, « La cité-jardin de Tergnier de la compagnie du Nord, 1921-1950. Éléments d'analyse d'un modèle de société cheminote », dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988, RHCF*, n°1, 1989, p. 265-277 ; Odette Hardy-Hémery, « Les cités-jardins de la compagnie du chemin de fer du Nord : un habitat ouvrier aux marges de la ville », *Revue du Nord*, n°374, 2008, p. 131-151.

¹⁵⁴ Marine Le Bescond, *Sous les pavés, la nature ?*, mémoire de fin d'études, dir. R. Payre, IEP de Lyon, septembre 2007, p. 19.

1896, fondée par l'abbé Lemire¹⁵⁵ et inspirée du « terrianisme »¹⁵⁶. Son but est que « chaque famille ouvrière puisse jouir au moins d'un coin de terre pour le cultiver et s'y garder elle-même »¹⁵⁷. Cette conception peut faire écho chez une frange de la corporation cheminote, d'origine rurale voire agricole.

Le jardinage est un loisir sain, qui tient l'ouvrier à distance des cabarets et cafés et le détourne de l'oisiveté ou d'une éventuelle activité révolutionnaire¹⁵⁸. Le potager cheminot occupe des terrains vacants souvent situés le long des grandes lignes ou à proximité des voies de débord des gares¹⁵⁹. Ils sont loués à Paris par les compagnies du PO ou du PLM¹⁶⁰. Le jardin permet à l'agent de produire des denrées consommables dont il peut se nourrir et de retirer de cette culture bienfaits physiques (exercice) comme moraux (loisir). C'est également un lieu de sociabilité où se mêlent les agents des différents services, qui ne se côtoient pas habituellement dans le cadre du travail, ainsi que leurs familles¹⁶¹.

À l'image de l'intervention des sociétés minières dans la construction des corons, les compagnies de chemins de fer ont fait une réelle preuve d'initiative en matière de logement. Elles concourent ainsi à la stabilisation de leur personnel¹⁶², à sa concentration, à son isolement (du reste de la société et de toute éventuelle agitation) mais aussi à sa dépendance vis-à-vis de la compagnie, qui peut exercer un certain contrôle.

La santé et la protection sociale

Tôt dans leur histoire, les réseaux mettent en place un service médical. Cette création s'inspire notamment de l'expérience minière¹⁶³.

¹⁵⁵ Pour donner une impulsion à son développement, l'abbé Lemire organise en octobre 1903 un congrès international des jardins ouvriers. La Ligue est reconnue d'utilité publique en août 1909. Sur la Ligue du coin de terre et du foyer, voir : Béatrice Compte-Cabedoce, *L'œuvre de la Ligue du coin de terre et du foyer. Les jardins ouvriers du département de la Seine (1896-1952)*, thèse d'histoire, dir. M. Agulhon, université Panthéon-Sorbonne, 1985, 2 vol. ; Béatrice Cabedoce, Philippe Pierson (dir.), *Cent ans d'histoire des jardins ouvriers. 1896-1996, la Ligue française du coin de terre et du foyer*, Grane : Créaphis, 1996, 221 p.

¹⁵⁶ Le « terrianisme » tend vers « la petite propriété insaisissable et assurée à tous », comme le sous-titre le livre du docteur G. Lancry sur *Le Terrianisme*, préfacé par l'abbé Lemire en 1899.

¹⁵⁷ Cité dans Patrick Kamoun, *La brique...*, *op. cit.*, p. 45.

¹⁵⁸ Jean-Marie Mayeur, *L'abbé Lemire 1853-1928. Un prêtre démocrate*, [s.l.] : Casterman, 1968, p. 381.

¹⁵⁹ Georges Ribeill, « Les jardins cheminots : du potager vivrier au jardin d'agrément. Histoire d'une institution corporative », *Historail*, n°2, juin 2007, p. 22.

¹⁶⁰ Jean-Marie Mayeur, *L'abbé Lemire...*, *op. cit.*, p. 386.

¹⁶¹ Henri Vincenot, *La vie quotidienne...*, *op. cit.*, p. 177-182.

¹⁶² Jacques Le Goff, *Du silence à la parole...*, *op. cit.*, p. 32.

¹⁶³ La compagnie des mines d'Anzin institue un service de santé à la suite du décret du 3 janvier 1813 sur la police des mines. Ses articles 15 et 16 prévoient la présence d'un chirurgien et de moyens de secours dans les grandes compagnies minières. Judith Rainhorn, « Médecins des mines et médecins des villes autour du corps blessé : l'enjeu du certificat médical d'accident du travail au début du XX^e siècle », dans Sylvie Aprile, Matthieu de Oliveira, Béatrice Touchelay, Karl-Michael Hoin (dir.), *Les Houillères entre l'État, le marché et la société. Les territoires de la résilience XVIII^e-XXI^e siècles*, Villeneuve-d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2015, p. 125-129.

Un service médical est institué en septembre 1847 au réseau du Nord¹⁶⁴. Ce dernier est divisé en circonscriptions ou sections médicales, chacune confiée à un médecin¹⁶⁵. Ces praticiens sont embauchés parmi les professionnels des alentours. Ils ont bien souvent souscrit aux actions des compagnies. La situation de médecin de la compagnie leur assure un « monopole » de la patientèle d'une zone (bien qu'ils puissent continuer à exercer en libéral) ; ils bénéficient en outre des facilités de circulation, tout comme leur famille¹⁶⁶.

Les prestations assurées sont fixées par une réglementation interne à chaque réseau¹⁶⁷ et présentent donc une grande variété.

À la compagnie du Nord, en plus d'assurer les visites médicales de recrutement, ces praticiens, payés au forfait, soignent gratuitement les malades et blessés de la zone dans laquelle ils œuvrent. Des tournées bimensuelles sont organisées pour contrôler « l'état sanitaire » des agents et des visites à domicile peuvent être demandées par les chefs de service. Les médicaments sont également fournis gratuitement. Dès le début des années 1850, le réseau indemnise les agents blessés, frappés d'incapacités définitives ainsi que les familles d'agents décédés et prend en charge les frais d'inhumation¹⁶⁸. Le service médical prend de l'envergure : on passe de 11 médecins en 1847 à 215 en 1902¹⁶⁹.

En 1895, la compagnie du Nord verse au titre de subventions de secours 1 208 512 francs à ses employés et leurs familles.

Si par rapport à d'autres entreprises industrielles, les dépenses en matière de santé peuvent paraître élevées (entre 20 et 45 francs par agent et par an), elles le sont moins lorsqu'elles sont mises en regard des charges d'exploitation, dont elles ne représentent que 1 % et 10 % des dépenses sociales (salaires exclus ; contre 50 % pour le régime de retraite)¹⁷⁰.

En plus de l'institution d'une politique de santé, les compagnies mettent en place une couverture sociale, qui demeure un élément attractif, mais pas propre au rail :

« Les institutions destinées à venir en aide à l'ouvrier ou à l'employé, en cas de maladie, sont extrêmement nombreuses ; il n'existe [...] plus de grande administration, ni d'usine qui n'ait établi, soit une caisse de prévoyance, soit une société de secours mutuels ou toute

¹⁶⁴ Bernard Royer, « Histoire de la médecine des chemins de fer en France », *SNCF infos médicales*, n°191, avril-mai-juin 1997, p. 30.

¹⁶⁵ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 274.

¹⁶⁶ Charles-Gérard Vaillant, « La médecine et les chemins de fer en France des origines à nos jours (1830-1995) (extraits) », *RHCF*, n°27, automne 2002, p. 115-116.

¹⁶⁷ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 274.

¹⁶⁸ Bernard Royer, « Histoire de la médecine... », *art. cit.*, p. 30-31.

¹⁶⁹ Ce qui fait un médecin pour 219 agents, proportion bien plus élevée que pour le reste de la société d'après Françoise Guitard, « Les politiques de santé... », *art. cit.*, p. 218.

¹⁷⁰ *Ibid.*, p. 223.

autre création de ce genre »¹⁷¹.

Ces politiques de prévoyance relèvent de la seule initiative patronale. Les administrations de chemins de fer perçoivent les bonnes santé et hygiène de l'agent comme un moyen d'assurer la régularité et la continuité du service, tandis que les garanties qu'elles proposent assurent une sécurité matérielle pour le temps présent puisqu'« il a été pourvu, d'une manière aussi large que possible, aux éventualités qui peuvent atteindre l'employé pendant qu'il exerce ses fonctions »¹⁷².

Ces politiques patronales prennent différentes formes : dans certains réseaux, il n'existe pas de véritable caisse de secours et on privilégie les réactions spontanées et ponctuelles des administrations pour soutenir les travailleurs en situation urgente de difficulté, alors que d'autres mettent en place des fonds de secours et de prévoyance, alimentés par des retenues sur les traitements, les bénéfices et les allocations versées à leurs agents¹⁷³.

Entre 1853 et 1865, des caisses de prévoyance sont instituées, avec des modalités propres.

On capitalise sur les expériences plus anciennes, ce qui explique les similitudes d'un réseau à l'autre. C'est le cas de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, « qui [...] a profité des études et des recherches de ses devancières »¹⁷⁴ en matière de prévoyance et de retraite.

Cette prise en charge n'est toutefois pas pour l'ensemble des effectifs.

La caisse fondée en 1853 par le réseau de l'Est est à destination des seuls agents commissionnés, par exemple. À la compagnie du PO est instituée une caisse de secours pour le seul personnel de la Traction. Bien qu'elle ait été initialement laissée de côté, la famille de l'agent bénéficie parfois de ces prestations : à la compagnie du Midi, les veuves et orphelins d'un employé décédé peuvent toucher une pension ou une indemnité¹⁷⁵. Les retraités sont exclus de ces mesures¹⁷⁶. Des conditions de revenus ou d'ancienneté sont parfois exigées : à l'administration des chemins de fer de l'État, les soins sont gratuits pour l'ensemble du personnel¹⁷⁷ ; mais la gratuité des médicaments est mise en place uniquement pour les agents

¹⁷¹ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 316.

¹⁷² Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. XXVI-XXX.

¹⁷³ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 277.

¹⁷⁴ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. XXIX.

¹⁷⁵ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 316-370.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. 439-442.

¹⁷⁷ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 138.

qui gagnent moins de 3 000 francs par an¹⁷⁸.

On cherche ainsi à fixer l'agent, à le responsabiliser pour limiter les abus¹⁷⁹ ; mais ces caisses de prévoyance demeurent également des instruments de discipline, dans la mesure où toutes excluent de leur prise en charge les pathologies consécutives à une bagarre, à l'alcoolisme ou à une mauvaise conduite¹⁸⁰.

Ces initiatives en matière de santé et de protection sociale ne demeurent toutefois pas exemptes de critiques.

Il semble que dans un premier temps un certain flou ait entouré la réalité des garanties auxquelles peuvent prétendre les agents. Ainsi, l'enquête de 1858 « [émet] le vœu que des règlements complets et écrits, tels que ceux qui existent sur quelques lignes, fassent connaître à chacun les secours auxquels il a droit, en cas de maladie ou de blessures, et que sa veuve et ses enfants obtiendront dans le cas où il leur serait enlevé »¹⁸¹.

D'autres critiques concernent l'attitude des médecins, peu empressés à porter secours aux agents¹⁸², voire incompetents, à tel point qu'il est parfois nécessaire à l'employé de faire appel à ses frais à des praticiens extérieurs à la compagnie¹⁸³. L'intrusion des réseaux dans la question médicale pose également problème : le but étant d'assurer une reprise rapide du travail pour le personnel afin de limiter la gêne du service, les médecins trop complaisants sont renvoyés¹⁸⁴, quand les agents feignant la maladie sont dénoncés à l'administration des chemins de fer¹⁸⁵.

L'étendue de la couverture médicale fournie est trop restreinte pour les assurés, qui se plaignent notamment que la gratuité des médicaments soit limitée aux produits figurant sur une liste contrôlée par le réseau¹⁸⁶.

Si elles demeurent sans aucun doute avantageuses, les prestations en matière de santé demeurent toutefois marginales en comparaison de l'attrait exercé par la perspective de la retraite.

¹⁷⁸ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 151.

¹⁷⁹ Bernard Royer, « Histoire de la médecine... », *loc. cit.*

¹⁸⁰ Albert Jacqmin, *Étude...*, *loc. cit.*

¹⁸¹ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. XLII.

¹⁸² Martine Ploton, *La condition sociale...*, *op. cit.*, p. 112-113.

¹⁸³ Gustave Martin, souffrant, est ausculté par le docteur Gouin, un praticien de la compagnie que lui a adressé son supérieur hiérarchique. Il lui diagnostique une courbature. Son état s'aggravant, il consulte un médecin de son voisinage, le docteur Mérijot, qui reconnaît une pleurésie. Il évalue à 1 500 francs le coût de cette maladie. Gustave Martin, *Mémoires...*, *op. cit.*, p. 68-70.

¹⁸⁴ Martine Ploton, *La condition sociale...*, *loc. cit.*

¹⁸⁵ Françoise Guitard, « Les politiques de santé... », *loc. cit.*

¹⁸⁶ Martine Ploton, *La condition sociale...*, *loc. cit.*

La prise en charge de la vieillesse, une institution très attractive

L'institution de caisses de retraite dans les chemins de fer n'est ni une nouveauté, ni un phénomène propre au rail : les marins, les militaires (ordonnance royale de 1764) et les fonctionnaires (loi du 9 juin 1853)¹⁸⁷ se voient octroyer une pension en récompense de leurs services pour l'État¹⁸⁸.

Toutefois, elles sont rapidement mises en place après la création des compagnies¹⁸⁹ et procèdent de l'initiative patronale.

Dès mars 1844, François Bartholony, président du conseil d'administration du réseau PO, estime qu'il relève du devoir moral de la compagnie d'assurer un avenir à ses anciens employés :

« Il ne faut pas que les hommes qui consomment leur vie au service de la compagnie soient exposés à tomber un jour dans l'abandon et le besoin. La dignité d'une grande administration souffre toujours de l'humiliation où se trouvent réduits ceux qui ont eu l'honneur de jouir de sa confiance et d'exercer une part quelconque de son autorité. La mesure proposée aura pour résultat de prévenir une pareille éventualité et d'y pourvoir d'une manière régulière, permanente, comme il convient, en un mot, dans un ordre de choses bien réglé »¹⁹⁰.

L'enquête de 1858 reconnaît en outre que les agents sont dans l'impossibilité d'assurer par eux-mêmes un pécule pour leurs vieux jours, au vu de la modicité de leurs salaires¹⁹¹. L'émergence de caisses de retraite portées par les patrons privés a parfois pu apparaître également comme une façon de contrer les volontés étatiques et syndicales en la matière¹⁹² ; cela ne semble pas être le cas pour les chemins de fer.

L'État joue toutefois un rôle indirect dans l'établissement des caisses de retraite à destination

¹⁸⁷ Michel Pigenet (dir.), *Retraites. Une histoire des régimes spéciaux*, Issy-les-Moulineaux : ESF, 2008, p. 11-14.

¹⁸⁸ Paul Soulier, *Les institutions...*, *op. cit.*, p. 152.

¹⁸⁹ Il est préférable, d'après Christian Chevandier, d'utiliser l'expression de « régime pionnier » plutôt que celle de « régime spécial ». Cette dernière paraît d'autant plus anachronique qu'elle naît avec la loi sur les assurances sociales du 30 avril 1930. Si un « régime spécial » se construit en opposition à un « régime général », le premier le précède pourtant de plusieurs décennies. Michel Margairaz leur préfère les appellations de « régime particulier » ou « régime spécifique » (Christian Chevandier, « Pétrifier un statut... », *art. cit.*, p. 73). Sur les régimes spéciaux de Sécurité sociale, voir : Thierry Tauran, *Les régimes spéciaux de Sécurité sociale*, Paris : PUF, 2000, 126 p. ; Michel Pigenet (dir.), *Retraites...*, *op. cit.*, 95 p. ; Thierry Tauran (coord.), *La Sécurité sociale... Tome VII*, *op. cit.*, 539 p.

¹⁹⁰ Séance de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie du PO du 30 mars 1844, citée dans compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, *Notice sur les institutions fondées par la compagnie en faveur de son personnel*, Paris : imp. Hemmerlé, Petit & c^{ie}, 1922, p. 5. Cette idée est confirmée lors du congrès international des chemins de fer de 1892 : « On considère comme une obligation morale pour les administrations de chemins de fer d'assurer, dans la mesure du possible, le sort des anciens agents et après eux de leurs familles » (Union des associations internationales, *Code des vœux internationaux. Codification générale des vœux et résolutions des organismes internationaux, associations, instituts, congrès, conférences, commissions, comités, bureaux, etc.*, t. 1, Bruxelles : Palais Mondial, 1923, p. 9).

¹⁹¹ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, *op. cit.*, p. XXX-XXXI.

¹⁹² Michel Pigenet, « Exigences de loyauté et contraintes professionnelles : aux origines des "régimes spéciaux" de retraite », dans Michel Pigenet (dir.), *Retraites...*, *op. cit.*, p. 15.

des personnels du rail. En 1850, la création d'une caisse nationale de retraites est en discussion au Parlement. Cette initiative législative est suivie de près par les compagnies de chemins de fer¹⁹³. Alors que le premier régime de retraite est institué dans les compagnies de Rouen, du Havre et de Dieppe¹⁹⁴, la détermination des pensions versées est ajournée dans l'attente de l'aboutissement des débats parlementaires¹⁹⁵. La loi du 18 juin 1850 institue la caisse de retraites pour la vieillesse (CRV), dont la garantie est assurée par l'État. Son objet est la « constitution au profit de toute personne de l'un ou de l'autre sexe âgée de plus de trois ans, d'une rente payable jusqu'à son décès à partir d'une année d'âge fixée, au choix du déposant, de 50 à 65 ans »¹⁹⁶.

Cette création influence la première des trois périodes de l'histoire des caisses de retraite ferroviaires jusqu'à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècles, identifiées par le juriste Paul Soulier.

Elle se caractérise par le versement de retenues sur le salaire des agents et d'apports patronaux modestes à la CRV¹⁹⁷, effectués sur un livret individuel au nom de l'agent. Une somme égale à la retenue opérée sur le traitement de l'agent est versée par la compagnie¹⁹⁸. Ce système est dit « à primes uniques successives » ou « à livret individuel »¹⁹⁹. La pension est donc calculée en fonction des versements. Lorsque les caisses de retraite sont créées, seule une frange réduite du personnel prend part à cette institution, qui n'est pas obligatoire²⁰⁰. Le recours à la CRV apporte une certaine garantie de simplification et de sécurité²⁰¹. Par ailleurs, la loi du 7 juillet 1856 acte la fin des versements plafonnés provenant des sociétés anonymes et des compagnies de chemin de fer ; ces dernières se saisissent dès lors de l'opportunité offerte par la CRV²⁰². Seules se distinguent en la matière la compagnie de l'Est qui, dès l'origine en 1853, institue une caisse spéciale, et celle du PO.

¹⁹³ Cité dans Henri Hatzfeld, *Du paupérisme...*, op. cit., p. 119.

¹⁹⁴ Après la fusion de ces caisses avec d'autres en 1855, l'ensemble du personnel classé de la compagnie de l'Ouest en devient bénéficiaire le 1^{er} janvier 1857.

¹⁹⁵ Paul Soulier, *Les institutions...*, op. cit., p. 29.

¹⁹⁶ Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, *Rapports et délibérations*, décembre 1877, p. 4.

¹⁹⁷ Paul Soulier, *Les institutions...*, op. cit., p. 67-72.

¹⁹⁸ Maurice Louvard, *Les caisses de retraites des compagnies de chemins de fer*, mémoire de l'École libre des sciences politiques, 1897, p. 8-9.

¹⁹⁹ Waltispurger, « Le régime des retraites de la SNCF », *RGCF*, octobre 1942, p. 245.

²⁰⁰ Contrairement à la plus tardive loi du 29 juin 1894 dans les mines, qui fait suite à des initiatives privées de la part des houillères et marque la naissance du premier système de prévoyance sociale obligatoire. Sur le régime de retraites des mineurs en particulier, voir : *La protection sociale minière du XVIII^e siècle à nos jours. Cahier d'histoire de la Sécurité sociale*, n°5, 2009, 414 p. ; Thierry Tauran, « Les institutions de protection des salariés des mines » dans Thierry Tauran (coord.), *La Sécurité sociale... Tome VII*, op. cit., p. 77-79.

²⁰¹ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites des employés de chemins de fer*, thèse de droit, université de Rennes, 1913, p. 15 ; J. Girard, *Le régime des retraites des agents de chemins de fer*, Lille : L. Danel, 1930, p. 3.

²⁰² Jean-Marie Thiveaud, « La lente construction des systèmes de retraite en France de 1750 à 1945 », *Revue d'économie financière*, n°40, 1997, p. 32.

Mais le recours à la CRV n'est pas exempt de travers : « Le règlement de la caisse de la vieillesse étouffait l'institution, rendait vaine toute tentative de perfectionnement »²⁰³. Dès lors, les compagnies entreprennent la création de caisses qu'elles gèrent par elles-mêmes. À la suite du réseau de l'Est, celui du Nord en 1855, du PLM et du Midi en 1856 fondent leurs propres caisses de retraite²⁰⁴.

Un aperçu de la situation en 1880 est significatif de la diversité qui caractérise les dispositions des règlements des caisses de retraite, malgré une organisation générale relativement commune²⁰⁵.

Ces caisses sont souvent alimentées, pour partie, par les cotisations des agents. De facultative, la retenue sur le traitement des agents est en effet devenue obligatoire. Cette modification ne s'est pas faite sans opposition, puisque l'agent n'a d'autre choix que de se voir enlever autoritairement une partie de sa rémunération²⁰⁶. Pour Paul Brugère, si les salaires des agents sont « modestes parfois, mais toujours suffisants et réguliers », ils sont complétés, si besoin, par des secours des réseaux et sont perçus même en cas de maladie : ils peuvent donc supporter une faible retenue²⁰⁷. Certaines des ponctions se basent sur le seul traitement courant (Est, Midi, Nord, Ouest, PLM), des sommes fixes (PO) ou incluent les augmentations (Ouest, Midi). Quant à leur taux, il varie d'une compagnie à l'autre (3 % pour l'Est, le Midi et le Nord, 4 % pour le PLM et l'Ouest) et parfois même selon l'âge de l'agent au moment de son admission (c'est le cas des ouvriers du PO).

Il en est de même pour les subventions des compagnies, qui peuvent atteindre jusqu'à 8 % à l'Est. Leur taux est souvent calculé à partir des retenues effectuées sur les traitements²⁰⁸.

Les caisses sont en outre alimentées, dans une moindre proportion, par des sources de revenus complémentaires (intérêts des fonds placés, dons et legs, etc.).

La grande majorité des caisses de retraite est gérée par les seules administrations de chemins de fer. Se distingue à ce niveau la caisse du Midi, dont la gestion est partagée avec le personnel²⁰⁹.

L'accès au versement de la pension fait lui aussi l'objet de diverses modalités. Tous les agents ne peuvent prétendre à une retraite. En effet, si, de manière générale, les agents

²⁰³ Paul Brugère, *De l'organisation...*, *op. cit.*, p. 49.

²⁰⁴ J. Hine, *Les retraites du personnel des chemins de fer*, Paris : A. Rousseau, 1911, p. 2-3.

²⁰⁵ Cf. annexe n°16.

²⁰⁶ Maurice Louvard, *Les caisses...*, *op. cit.*, p. 145.

²⁰⁷ Paul Brugère, *De l'organisation...*, *op. cit.*, p. 81-83.

²⁰⁸ Cf. annexe n°17.

²⁰⁹ Cf. *infra*. René Thévenez, Fernand Manesse, *Législation...*, *op. cit.*, p. 366-367.

commissionnés cotisent tous (sauf ceux des compagnies du Midi et du PLM), la cotisation de ceux en régie est parfois facultative. L'administration des chemins de fer du PO a, quant à elle, crée une caisse à destination de ses ouvriers. On observe toutefois un mouvement qui tend à l'extension de l'accès à la retraite à d'autres catégories d'agents, tels les agents de la construction en 1876 au réseau du PLM.

Les conditions d'âge et d'ancienneté de service pour la liquidation de la pension varient également d'une compagnie à l'autre. Elles sont respectivement fixées à 55 ans et 25 annuités aux compagnies de l'Est, du Midi, de l'Ouest et du PLM ; mais le réseau du Nord opère la distinction entre le personnel sédentaire (25 années) et celui du service actif (20 années), qu'il libère à 50 ans (tout comme le PO)²¹⁰. Certaines ont par ailleurs prévu la mise à la retraite anticipée d'agents réformés.

La base de calcul du montant de la pension diffère. Depuis 1856, les compagnies ne doublent plus la cotisation des agents : la pension est désormais calculée sur le traitement des dernières années d'activité, à l'initiative de la compagnie du Midi. L'influence de la loi de 1853 sur les pensions civiles est évidente²¹¹. Les autres réseaux adoptent ce système entre 1856 et 1883²¹². Alors qu'auparavant les cotisations déterminaient le montant de la pension, cette dernière, égale à une fraction constante, par année d'affiliation, du traitement moyen des dernières années d'affiliation (antièmes), est désormais fixe. Peut entrer en compte le dernier traitement reçu ou le traitement moyen des cinq, six ou dix dernières années actives, ainsi que d'autres éléments, à l'instar d'avantages en nature et de certaines primes au réseau du Midi. Des plafonds de pension sont en outre fixés dans la plupart des compagnies²¹³.

Quant au règlement des pensions, il s'effectue trimestriellement ou mensuellement²¹⁴.

Cette extrême diversité est critiquée, dès les origines des caisses de retraite, par Auguste Perdonnet, qui regrette l'absence d'une réglementation uniforme²¹⁵.

On observe toutefois qu'elle évolue en faveur des agents.

Mais un deuxième temps dans l'histoire des caisses de retraite est marqué par des difficultés financières.

Avec l'accroissement du nombre de prétendants à la retraite et l'amélioration des prestations

²¹⁰ Seule l'administration des chemins de fer de l'État propose une limite d'âge supérieure pour le maintien en activité depuis un décret du 18 janvier 1896 : 62 ans pour le personnel inférieur, 65 ans pour celui supérieur.

²¹¹ Paul Brugère, *De l'organisation...*, *op. cit.*, p. 16-17. La loi de 1853 étant intervenue quelques années après la création de la première caisse de retraites sur les chemins de fer, l'influence est donc mutuelle.

²¹² Musée social, *L'effort social des grands réseaux de chemins de fer en faveur de leur personnel*, [s.l.] : [s.n.], [s.d.], p. 94.

²¹³ Maurice Louvard, *Les caisses...*, *loc. cit.*

²¹⁴ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 444-571.

²¹⁵ Auguste Perdonnet, *Notions générales sur les chemins de fer*, *op. cit.*, p. 172.

fournies en termes de vieillesse (accroissement des pensions, mise en place de la réversibilité), les charges tendent à supplanter les ressources. L'imprévoyance des réseaux doit aussi être pointée, comme le reconnaît Gaston Griolet, vice-président de la compagnie du Nord :

« Il est difficile aussi de se rendre compte bien exactement des conséquences d'un règlement de pensions de retraites. Ainsi, celui du Nord est beaucoup plus avantageux au personnel, et particulièrement au petit personnel, qu'il peut le paraître au premier abord »²¹⁶.

Les retraites grèvent de plus en plus les finances des compagnies²¹⁷. Dès 1883, François Jacqmin signale la sous-alimentation des caisses de retraite²¹⁸. Quatre ans plus tard, Alfred Picard leur prédit une sombre destinée, du fait de l'insuffisance des versements²¹⁹. Au 31 décembre 1895, le réseau du Nord accuse un trou de 55 millions de francs entre ses liquidités et les fonds indispensables au maintien des pensions pour les agents actifs²²⁰. On parle alors de « crise des caisses de retraites »²²¹.

Alors pour éviter le déficit, les différents réseaux accroissent progressivement les retenues sur le traitement des agents ainsi que les dotations patronales.

	1853	1862	1879	1891
Subventions de la compagnie	75 000 f/an	2 %	8 %	12 %
Retenues sur le traitement des agents	-	2 %	3 %	3 %

Tableau n°3 – Évolution des participations patronale et ouvrière dans le financement de la caisse de retraites de la compagnie de l'Est.

En avril 1892, la compagnie du PLM annonce à ses actionnaires que la dotation patronale doit augmenter de 6 % à 10 % pour compenser des faiblesses de trésorerie²²².

À partir de la fin du XIX^e siècle, de nouveaux règlements sont élaborés, afin que ces travers ne puissent se reproduire :

²¹⁶ ANMT, 48 AQ 4747 : extrait du compte rendu de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie du Nord, 1902.

²¹⁷ Cf. annexe n°18.

²¹⁸ Maurice Louvard, *Les caisses...*, loc. cit.

²¹⁹ Alfred Picard, *Traité des chemins de fer... Tome 3, op. cit.*, p. 123.

²²⁰ Émile Desforges, *La loi...*, op. cit., p. 116.

²²¹ Maurice Louvard, *Les caisses...*, op. cit., p. 144.

²²² Albert Trombert, *Les institutions de prévoyance des grandes compagnies de chemins de fer*, Paris : Chaix, 1899, p. III-IV.

« Les anciens règlements représentent l'effort progressif tenté par les compagnies pour obtenir un double résultat : s'assurer à elles-mêmes par la promesse de la retraite un personnel stable et attaché à son état ; assurer à leurs agents, pour eux-mêmes à l'âge où le repos devient nécessaire, pour leurs veuves et leurs enfants après eux, une pension qui les mette à l'abri du besoin [...] Dans leur ensemble, ils assurent aux agents à 55 ans d'âge et 25 ans de service une pension égale à la moitié de leur traitement et qui va augmentant avec le nombre des années de service sans être limitée, comme dans les services de l'État, par des maxima trop étroits. La veuve et les enfants ont droit à la moitié de la pension du mari, alors que les veuves de fonctionnaires ne reçoivent qu'un tiers. L'agent atteint d'infirmités prématurées, la veuve et les enfants de l'agent mort au bout de 15 ans de service obtiennent une retraite proportionnelle. Le seul reproche que l'on puisse faire aux compagnies, c'est de n'avoir pas montré suffisamment de prévoyance, de n'avoir pas évalué exactement les charges qu'elles assumaient. Les règlements nouveaux [...] ont été élaborés précisément en vue d'échapper pour l'avenir à l'accroissement de charges »²²³.

Une telle institution, assurant une sécurité matérielle au travailleur pour ses vieux jours, corollaire de la sécurité de l'emploi assurée par le commissionnement, atteint rapidement l'effet escompté : s'attacher un personnel²²⁴, installé dans une relation de travail stable, projetée d'emblée sur le long terme.

La fondation de pensions de retraite demeure, sans nul doute, la mesure la plus attractive aux yeux des agents et Albert Jacqmin constate avec satisfaction que « l'institution des caisses de retraites [...] a eu pour effet immédiat de donner au personnel des chemins de fer une fixité inconnue jusque-là »²²⁵.

Agents comme compagnies tirent donc mutuellement profit de la mise en place d'une telle œuvre :

« Les caisses de retraite et les caisses de secours sont, en général, des institutions de prévoyance dont on ne peut que désirer et poursuivre le développement, puisqu'elles doivent avoir pour but d'assurer les sociétaires contre les accidents du présent et la précarité de l'avenir ; mais elles ont aussi un autre objet aussi sérieux et aussi recommandable : elles constituent, l'institution des retraites surtout, le lien solide qui associe le personnel et la compagnie aux mêmes intérêts et qui doit faire naître d'une solidarité basée sur la justice et le respect des droits de chacun, la fidélité et le dévouement réciproques d'une partie pour l'autre. Les institutions de retraites et de prévoyance attachent le personnel à l'administration ou à l'atelier ; grâce à elles, à leur puissance morale, la sécurité et l'ordre administratifs sont assurés, de sorte qu'elles sont bien plutôt, actuellement, les bienfaitrices des compagnies, dont elles aident à sauvegarder les multiples intérêts, que du personnel »²²⁶.

Tous les observateurs s'accordent à souligner l'avancée sociale des cheminots en la

²²³ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 180-181.

²²⁴ ANMT, 48 AQ 3383 : ébauche de lettre des administrateurs de la compagnie du Nord au ministre des Travaux publics, 24 octobre 1889.

²²⁵ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 2.

²²⁶ F. Ayliès, *Les associations...*, *op. cit.*, p. 62.

matière, à l'instar de l'économiste allemand Richard von Kaufmann : « Toutes ces dispositions placent les employés de chemins de fer dans une situation privilégiée au point de vue de la retraite ; dans aucune branche de l'industrie l'avenir des ouvriers n'est aussi bien assuré »²²⁷. En effet, alors que 73 % des effectifs du rail bénéficient d'un régime de retraite, le taux tombe à 4 % dans l'industrie privée en 1898²²⁸.

Si Paul Brugère pointe des dispositions plus favorables que celles des fonctionnaires²²⁹, Paul Soulier affirme qu'il s'agit du « régime le plus important et le plus libéral qui existe en France »²³⁰ et souligne l'absence d'« une organisation aussi complète et aussi puissante que celle de l'industrie des transports par voie ferrée ». En 1898, les caisses de retraite ferroviaires comptent 183 000 affiliés et presque 50 000 pensionnés²³¹ sur un total de 250 000 agents²³², alors que seuls 10 % des hommes salariés cotisent pour leur retraite à la Belle Époque²³³.

Ce système, reconnu en tant que tel, est même ponctuellement apprécié comme modèle.

Ainsi en octobre 1863, le maire de Rochefort se renseigne auprès de la compagnie du Nord à propos de l'organisation de sa caisse de retraite, alors qu'un projet est en cours d'étude pour les employés communaux²³⁴.

Les facilités de circulation, une institution peu onéreuse

Rapidement, les compagnies ferroviaires adoptent des dispositions en faveur de la gratuité en matière de circulation pour les agents actifs. Ces mesures présentent l'avantage de n'engendrer aucune charge supplémentaire pour les réseaux.

Un régime d'échange entre réseaux est mis sur pied. Fin juillet 1852, le réseau du PO accorde aux agents des autres compagnies des permis gratuits pour les employés voyageant en service et une réduction de moitié pour les autres motifs²³⁵. Celui du Nord adopte en retour des mesures semblables pour les agents du PO²³⁶. Les compagnies décident finalement en

²²⁷ Richard von Kaufmann, *La politique...*, *op. cit.*, p. 951.

²²⁸ Georges Ribeill, *Des faveurs...*, *op. cit.*, p. 30.

²²⁹ Paul Brugère, *De l'organisation...*, *op. cit.*, p. 52-53.

²³⁰ Paul Soulier, *Les institutions...*, *op. cit.*, p. XVI.

²³¹ Cf. annexe n°19.

²³² *Ibid.*, p. VIII. D'après l'enquête de l'Office du travail publiée en 1898 et citée par Paul Soulier, 2,656 millions d'ouvriers travaillent dans 296 797 établissements ; mais seuls 201 d'entre eux proposent un régime de retraites à 98 656 bénéficiaires.

²³³ Francis Démier, *Histoire des politiques sociales. Europe, XIX^e-XX^e siècle*, Paris : Seuil, 1996, p. 47.

²³⁴ ANMT, 48 AQ 3825 : lettre du maire de Rochefort au directeur de la compagnie du Nord, 3 octobre 1863.

²³⁵ ANMT, 48 AQ 3392 : lettre du directeur de la compagnie du PO aux membres du comité de direction de la compagnie du Nord, 31 juillet 1852.

²³⁶ ANMT, 48 AQ 3392 : lettre de Charles Didion, directeur de la compagnie du PO, aux membres du comité de direction de la compagnie du Nord, 8 janvier 1853.

novembre 1880 d'accorder des réductions pour la circulation sur un autre réseau. L'agent bénéficie du quart de place, sa famille de la moitié²³⁷.

Une carte de circulation apparaît à des temporalités diverses selon les réseaux : elle est distribuée au personnel du réseau de l'État dès décembre 1890, en 1901 à celui du Midi et sept ans plus tard à celui de l'Orléans²³⁸. La réglementation propre à chaque réseau fixe la classe (de la première à la troisième) dans laquelle l'agent voyage, différente selon son grade²³⁹. Elle permet ainsi à l'employé de visiter sa famille, de s'approvisionner à la campagne, en complément des économats ou des coopératives, ou encore d'habiter un peu à l'écart des zones où le coût de la vie est le plus élevé.

Toutefois, les bénéficiaires doivent parfois se soumettre à des interdictions d'emprunter certains trains lors des périodes de forte affluence (Pentecôte²⁴⁰, fête du 14 juillet²⁴¹) ou pour certains trajets très empruntés²⁴², « arrivés à limite de charge »²⁴³.

Ces libéralités sont également étendues à la famille de l'agent actif.

Ainsi en 1899, si l'agent voyage gratuitement, les compagnies de l'Est, du PLM et du Nord étendent cette exonération à la famille. Les administrations de chemins de fer de l'État et de l'Ouest pratiquent une réduction de 90 %. Quant à celle du Midi et de l'Orléans, elles appliquent le quart de place pour les femmes et enfants. Les autres parents de l'agent jouissent également de ces avantages, selon des conditions variables. Ils bénéficient par exemple de facilités pour rendre visite à l'agent. On peut également citer le cas de la compagnie de l'Est, qui étend la gratuité aux ascendants²⁴⁴.

L'exonération de tout frais de l'agent retraité et de sa famille ne semble pas être allée de soi.

Il leur est nécessaire d'engager des actions au cours des années 1890 pour accéder à ces libéralités. Une pétition adressée au ministre des Travaux publics demande une circulation à tarif réduit pour les retraités des compagnies et leurs femmes (0,01 franc le kilomètre ou le tarif militaire). Mais en 1896, seuls les réseaux peuvent accorder cette « mesure gracieuse », selon leur bon vouloir. Le ministre Jean Guyot-Dessaigne souligne en outre que si d'autres groupes comme les officiers et sous-officiers retraités ont tenté en vain des réclamations en ce

²³⁷ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 649-650.

²³⁸ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, *op. cit.*, p. 61.

²³⁹ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, t. 1, *op. cit.*, p. 166.

²⁴⁰ ANMT, 48 AQ 4679 : avis au personnel de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 30 mai 1900.

²⁴¹ ANMT, 48 AQ 4679 : idem, 4 juillet 1900.

²⁴² ANMT, 48 AQ 4679 : idem, 5 juin 1900.

²⁴³ ANMT, 48 AQ 4679 : idem, 22 juin 1900.

²⁴⁴ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 142-145.

sens, il lui paraît peu probable que la demande des agents retraités aboutisse²⁴⁵. Cette revendication semble toutefois avoir porté ses fruits puisqu'à l'extrême fin du XIX^e siècle, l'agent retraité et sa famille bénéficient de réductions, voire de la gratuité des transports²⁴⁶.

La grande majorité de ces avantages sociaux ne sont pas propres au rail et se retrouvent dans les grands établissements industriels, facilités de circulation exceptés. Par leurs effets, les agents des chemins de fer figurent, avec les mineurs, parmi les corporations les mieux protégées à la fin du XIX^e siècle²⁴⁷.

Si, au rail, ces œuvres patronales présentent des similitudes dans leurs grands traits, elles sont toutefois marquées par le particularisme qui caractérise les administrations qui les instituent et explique la grande diversité des formes adoptées (économats/coopératives, aides directes, subventions, etc.), des temporalités (le premier économat date de 1847 au réseau du Nord, 1875 pour celui de l'Ouest) ou encore des modes d'administrations (caisse de retraite de la compagnie du Midi, participation aux bénéfices dans celle du PO).

Cette variété est largement le fruit du pragmatisme (indemnités diverses) et de la promotion d'une idéologie (modèle coopératif, catholicisme social, etc.)²⁴⁸. À l'instar des autres domaines, il n'existe aucune réglementation partagée par l'ensemble des administrations de chemins de fer.

Force est toutefois de constater qu'il s'agit d'un paternalisme que l'on pourrait qualifier de ségrégatif²⁴⁹, dans la mesure où il concerne bien souvent davantage les agents commissionnés que les ouvriers des chemins de fer, même si le champ de ses bénéficiaires tend toutefois à s'étendre.

Il n'empêche que leur apport est indéniable.

Ces œuvres sociales permettent de créer du lien entre les compagnies, les agents mais aussi leurs familles. En soutenant ses employés dans leur vie quotidienne et familiale, de leur entrée dans la vie professionnelle à la cessation de leurs services, l'administration des chemins de fer concourt à l'amélioration de conditions de vie parfois difficiles, préserve leur intégrité physique et limite les risques auxquels ils sont exposés, tout en leur permettant d'envisager sereinement leur avenir. Elle aspire ainsi à s'attacher la reconnaissance de l'agent qui en retour

²⁴⁵ « Le transport des employés retraités », *Journal des transports*, 4 janvier 1896, p. 4.

²⁴⁶ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *loc. cit.*

²⁴⁷ Henri Hatzfeld, *Du paupérisme...*, *op. cit.*, p. 104.

²⁴⁸ Jean-Claude Daumas, « Les métamorphoses du paternalisme », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.

²⁴⁹ Cécile Omnès, *La gestion du personnel...*, *op. cit.*, p. 144.

s'investit davantage dans son travail, et à assurer la reproduction du personnel, tout en répondant aux impératifs de sécurité et de régularité.

Une telle politique sociale n'est pas sans peser sur les finances des administrations de chemins de fer.

Le paternalisme est de manière générale onéreux. C'est ce qui explique qu'il disparaisse quand il n'est plus en adéquation avec les exigences du marché, comme à Citroën à la fin de la Première Guerre mondiale.

Son coût varie toutefois selon les réseaux, même si les données sont lacunaires pour une bonne évaluation du montant des politiques sociales des compagnies ferroviaires. Les calculs peuvent en outre être sujets à discussion. On remarque néanmoins qu'entre 1890 et 1904, le coût des institutions patronales a quasiment doublé, sans qu'il soit possible d'apprécier l'évolution de leur part dans les dépenses d'exploitation.

	1890	1893	1897	1902	1904
Montant des dépenses pour les institutions patronales (en francs)	38 078 858	49 731 830	63 178 000	69 013 000	71 743 427
Part des dépenses patronales dans les charges d'exploitation	-	-	9,5 %	9,26 %	-

Tableau n°4 – Évolution du coût des dépenses patronales de 1890 à 1904.

Données tirées de : Léon Sénéal, *Des institutions patronales des grandes compagnies françaises de chemins de fer*, Lille : C. Robbe, 1904, p. 251 ; « Les institutions de prévoyance des six grandes compagnies de chemins de fer », *Journal des transports*, 1^{er} juillet 1905, p. 314 ; « Les institutions de prévoyance des chemins de fer français », *Journal des transports*, 20 octobre 1906, p. 494.

L'influence des compagnies tout au long de la vie de l'agent et de sa famille est réelle. Ces institutions sont commandées par des intérêts divers, à la fois philanthropiques (qui profitent à l'employé), économiques (attacher le personnel, limiter les hausses de salaires et donc les dépenses) et de discipline sociale (pacifier les relations, contrôler le personnel)²⁵⁰, qui, bien qu'ils puissent paraître contradictoires, sont loin d'être antinomiques : « Les grandes compagnies, comme tout autre patron, ont parfois été décidées à créer telle ou telle habitude par la considération du profit qu'indirectement elles en tireraient » ; mais « l'idée de patronage [...] n'est pas exclusive de l'intérêt du patron, lorsque son intérêt personnel se traduit par des dispositions dont l'ouvrier tire lui-même profit »²⁵¹.

²⁵⁰ Jessica Dos Santos, « Le paternalisme patronal, entre protection sociale et gestion du personnel », *Les cahiers de l'institut CGT d'histoire sociale*, n°132, décembre 2014, p. 10.

²⁵¹ Léon Sénéal, *Des institutions...*, op. cit., p. 10.

Il demeure toutefois clair que ces initiatives patronales ne répondent en aucun cas à une revendication préalable des agents : il serait donc fallacieux d'affirmer qu'elles sont le fruit de luttes²⁵² ou une concession contre une potentielle paralysie du pays²⁵³.

3. Une politique sociale critiquée

Mais la stratégie patronale mise en place au chemin de fer ne fait pas l'unanimité. Elle demeure l'objet de nombreuses remises en cause.

Elles touchent d'abord à l'essence même du paternalisme.

En effet, deux courants de pensée s'opposent autour de cette question. Alors que pour Frédéric Le Play, les œuvres patronales permettent de « rétablir l'harmonie sociale », c'est à l'ouvrier de prendre les choses en main et d'en être à l'initiative, et non au patron, selon Stuart Mill²⁵⁴.

Certaines critiques visent le fonctionnement de fondations bien précises.

Elles n'émanent pas tant de la corporation cheminote que de la société. C'est le cas des économats et des sociétés coopératives, qui rencontrent une forte opposition²⁵⁵. En effet, du fait de leurs bas prix, leur concurrence est estimée inégale par rapport aux boutiques environnantes et au petit commerce²⁵⁶, qui y perçoivent une atteinte à la liberté du commerce. En 1863, des négociants parisiens tenant boutique à proximité de la gare d'Orléans²⁵⁷ saisissent le tribunal de commerce de la Seine pour « concurrence déloyale, abus des livrets et vente à non-employés » par les magasins de la compagnie du PO²⁵⁸. Le 2 décembre 1886, une pétition est déposée à la Chambre des députés par des commerçants et industriels de Paris et de banlieue. Ils estiment l'installation d'économats aux chemins de fer préjudiciable à leur activité²⁵⁹. Pour Marcel Lemerrier, cet argument est peu recevable :

« Non seulement [...] les institutions dont il s'agit n'ont juridiquement aucun caractère commercial, puisqu'elles ne constituent qu'une union de personnes achetant en commun

²⁵² Comme le souligne à juste titre Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 26.

²⁵³ C'est l'argumentation erronée qu'avance François de Closets à propos du régime de retraite dans *Toujours plus !* : « Au XIX^e siècle, la France se donne des structures industrielles. Dans la civilisation de la machine à vapeur, de nouveaux secteurs stratégiques apparaissent, principalement le charbon et le chemin de fer. La France accorde une pension à ses mineurs dès 1884 et en 1909 à ses cheminots. [...] L'histoire de la retraite révèle de façon transparente les motivations qui l'inspirèrent. La pension récompense les groupes qui, de par leurs fonctions, tiennent l'État. [...] Premier secteur, le plus évident : les transports. Aviateurs, marins, cheminots sont à même de bloquer les hommes et les marchandises : ils ont donc la possibilité de se reposer plus tôt que d'autres » (Paris : Grasset, 1982, p. 74-75).

²⁵⁴ Hubert Brice, *Les institutions patronales...*, *op. cit.*, p. 8.

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 222-223.

²⁵⁶ Albert Jacquemin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 7-32.

²⁵⁷ Actuelle gare de Paris-Austerlitz.

²⁵⁸ Maurice Reclus, *Les économats...*, *op. cit.*, p. 107-108.

²⁵⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 janvier 1887, p. 143-144. Mais le rapporteur Ernest Déjardin-Verkinder démonte leur argumentaire et propose l'ouverture d'une enquête, renvoyée aux ministères des Finances et des Travaux publics. Le 20 octobre 1886, le comité consultatif des chemins de fer rend un avis négatif.

par l'intermédiaire de leur patron ou d'une société civile les marchandises nécessaires à leur consommation et se les distribuant entre elles au prix de revient ; mais encore, les sacrifices consentis par les administrations ou compagnies de chemins de fer en faveur de leurs éconômats ou des sociétés coopératives ne représentent jamais [...] que de modestes suppléments de salaires alloués par des patrons à leurs employés et ouvriers »²⁶⁰.

Une autre critique récurrente concerne le paiement à crédit, qui conduirait à l'endettement de l'employé et à sa dépendance économique. Si on ne peut nier que ce risque existe bien, la plupart des structures de consommation l'ont anticipé, en imposant à l'agent de commander dans une limitation maximale d'un tiers à trois cinquièmes de son salaire selon les réseaux²⁶¹ ou de payer comptant.

Le système des éconômats permettrait en outre au patron de forcer ses employés à se fournir dans son magasin, et indirectement de contrôler sa consommation. C'est la pratique du *truck system*²⁶², qui met à mal la liberté du consommateur²⁶³. Si ce grief ne semble de prime abord pas fondé aux chemins de fer où l'inscription aux éconômats et sociétés coopératives de consommation relève en théorie du volontariat²⁶⁴, les principaux intéressés dénoncent des adhésions contraintes : « Les agents de l'Est sont forcés de faire partie de l'éconômât ; sinon, on leur refuse des cartes de marché. Autre moyen de pression : le chef de bureau qui prépare les dossiers donne de mauvaises notes aux agents qui ne vont pas à l'éconômât »²⁶⁵. Le juriste Maurice Reclus reconnaît à demi-mot ces pressions :

« Que leur personnel dirigeant n'ait pas de secrètes préférences pour les agents adhérents, que l'usage du livret d'éconômât ne constitue pas l'une des composantes de la notion patronale du "bon employé", c'est ce que nous ne saurions accorder. [...] Nous pensons qu'il est humainement impossible, lorsqu'on a fondé une institution, de faire abstraction de l'inévitable et légitime désir qu'on a de la voir se développer et fonctionner à souhait, surtout lorsque ce développement, ce fonctionnement sont susceptibles de donner des résultats utiles. Ce serait trop attendre des compagnies que de leur demander de se désintéresser d'œuvres excellentes en soi et dont elles bénéficient par le seul fait qu'elles profitent à leur personnel. Nous croyons donc volontiers qu'une vague suggestion, plus ou moins consciente de part et d'autre, mais très efficace, s'exerce de directions à employés

²⁶⁰ Marcel Lemerrier, *Les caisses de retraites et autres institutions patronales des chemins de fer en France et à l'étranger: Rapport présenté au Congrès international des chemins de fer à Washington (États-Unis d'Amérique) en mai 1905*, Bruxelles : P. Weissenbruch, 1905, p. 8.

²⁶¹ Léon Sénéal, *Des institutions...*, op. cit., p. 93.

²⁶² Le *truck system* est la pratique selon laquelle les employés sont obligés de se fournir en produits de consommation dans le magasin de l'usine par leur patron ou sont rémunérés en nature (jetons, bons, marchandises, etc.). Elle permet à l'employeur de recouvrir ainsi une partie du traitement versé, réduit au minimum, mais entraîne souvent l'endettement de l'employé. En France, des propositions législatives en faveur du paiement en devises ayant cours des salaires ouvriers se multiplient dans les années 1890, à la suite du texte de Maxime Lecomte du 20 janvier 1890. Le *truck system* est prohibé par la loi du 7 décembre 1909 sur le paiement des salaires des ouvriers et employés.

²⁶³ Jacques Le Goff, *Du silence à la parole...*, op. cit., p. 91.

²⁶⁴ Léon Sénéal, *Des institutions...*, op. cit., p. 95.

²⁶⁵ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-septième congrès national tenu [...] à Paris les 5, 6, 7 et 8 avril 1906*, Puteaux : La Cootypographie, 1906, p. 13.

en ce qui concerne la clientèle des éconômats. Mais cette suggestion ne saurait aller, en aucun cas ni en aucune manière, jusqu'à l'abus »²⁶⁶.

Un dernier reproche qui peut être formulé à l'encontre de ces structures concerne leur encouragement à la consommation²⁶⁷. Pour Albert Jacqmin, ces critiques ne doivent pas entrer en considération tant leurs bienfaits sont essentiels²⁶⁸.

Cela n'empêche toutefois pas une longue campagne parlementaire en faveur de la suppression des éconômats. La Chambre des députés est saisie de la question dès 1890 avec le dépôt, le 20 juin, par Maxime Lecomte, d'une proposition de loi visant la suppression du *truck system*. En 1894 alors qu'est discuté le projet de loi sur les sociétés coopératives de consommation²⁶⁹, Émile Basly propose un amendement qui vise la disparition des éconômats et leur transformation en coopératives ; mais il est repoussé²⁷⁰. À sa suite, cette volonté de suppression est reprise dans de nombreux textes²⁷¹, bien que les voix des partisans de tels établissements dans les chemins de fer se soient élevées au Parlement²⁷². Par ailleurs, si tous ne s'accordent pas sur les modifications à envisager, les cheminots ne demeurent pas en reste pour défendre leur institution. Au congrès de 1892, la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer se prononce en faveur du maintien des éconômats²⁷³. Quatre ans plus tard, 12 696 agents de la compagnie du Nord signent une pétition dans ce sens²⁷⁴. De telles questions et initiatives se multiplient pour les textes ultérieurs²⁷⁵. L'article 3 de la loi du 25 mars 1910 sur la suppression des éconômats prévoit finalement leur maintien pour les chemins de fer, avec un référendum quinquennal pour statuer sur leur sort²⁷⁶.

L'institution d'œuvres sociales n'est toutefois pas toujours appréciée par les principaux

²⁶⁶ Maurice Reclus, *Les éconômats...*, *op. cit.*, p. 188-189.

²⁶⁷ Léon Sénéchal, *Des institutions...*, *op. cit.*, p. 97.

²⁶⁸ Albert Jacqmin, *Étude...*, *loc. cit.*

²⁶⁹ Dont l'article 34 est ainsi rédigé : « Les éconômats de chemins de fer, jusqu'au jour de leur transformation en sociétés coopératives de consommation, dans le délai d'une année à dater de la promulgation de la présente loi, seront tenus aux obligations imposées à ces sociétés et jouiront des avantages qui leur sont accordés par la présente loi, à la condition de ne se livrer à aucune opération de commerce et de ne procurer aucun bénéfice aux compagnies. Ces éconômats sont soumis à la surveillance de l'État ».

²⁷⁰ Maurice Reclus, *Les éconômats...*, *op. cit.*, p. 7-26.

²⁷¹ Proposition de loi déposée le 27 juin 1899 par Georges Berry ; proposition de loi déposée le 20 novembre 1899 par Jules Coutant, puis à nouveau le 20 janvier 1903 et le 3 juillet 1906, etc.

²⁷² Georges Naulot, *La suppression des éconômats par la loi du 25 mars 1910*, thèse de droit, université de Paris, 1910, p. 95.

²⁷³ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-septième congrès...*, *op. cit.*, p. 11.

²⁷⁴ Maurice Reclus, *Les éconômats...*, *op. cit.*, p. 190.

²⁷⁵ *Ibid.*, p. 192-197 ; Georges Naulot, *La suppression...*, *op. cit.*, p. 97-99. La question du maintien des éconômats est par exemple de nouveau débattue le 5 avril 1906 à l'occasion du XVII^e congrès du Syndicat national, et un ordre du jour opposé au maintien de ces structures « tels qu'[elles] fonctionnent actuellement » et favorable à leur transformation en sociétés coopératives est adopté (AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-septième congrès...*, *op. cit.*, p. 9-16).

²⁷⁶ *J.O. Lois et décrets*, 27 mars 1910, p. 2585.

bénéficiaires.

En effet, certains travailleurs semblent vivre leur mise en place comme une remise en cause de leur indépendance :

« Beaucoup d'ouvriers ont leur fierté et ne veulent pas d'une aumône ; et plus encore que les autres, le travailleur français est jaloux de son indépendance et de sa liberté ; il craint souvent que d'une manière déguisée, son patron ne cherche à les lui ravir »²⁷⁷.

Quant aux cheminots en particulier, on retient plusieurs critiques à l'égard de la politique sociale telle qu'elle est mise en œuvre par les compagnies.

La principale d'entre elles concerne la précarité de ces institutions.

Elles n'ont en effet aucun caractère légal ou réglementaire. Elles ne sont pas pour les agents un droit, mais apparaissent comme une bonne grâce accordée par des compagnies qui font preuve de mansuétude. Dès lors, ils peuvent en être privés à tout moment. Cependant, « les améliorations qu'il réalise habituant l'ouvrier à un certain bien-être, le patron devra compter ensuite avec des habitudes prises »²⁷⁸. Ces avantages octroyés s'apparentent au fil du temps à des acquis pour les employés, qui n'hésiteraient pas à manifester leur mécontentement en cas de disparition.

Alors qu'ils sont les premiers concernés, les agents de chemins de fer souhaiteraient également être davantage associés au fonctionnement et à la gestion de ces institutions. Ils trouvent ainsi anormal de ne pas prendre part à la rédaction des statuts des caisses de retraite²⁷⁹. Cette organisation évite aux réseaux toute ingérence et contrôle extérieurs.

Les caisses de retraites demeurent l'œuvre qui focalise le plus les critiques. Les agents s'attachent à démontrer les limites de leur fonctionnement.

Pour l'ancien cheminot Jean de Lamounarias, la perspective de la retraite est une illusion sur laquelle spéculent les compagnies : « Les capitalistes des voies ferrées n'ont d'autre but que de s'attacher un personnel, servile jusqu'à la mort, auquel ils font entrevoir une vieillesse heureuse qu'il n'atteindra sûrement pas, mais auquel l'illusion d'un tel avenir suffit pour supporter indéfiniment un aveugle et avilissant servage »²⁸⁰. Parfois, la pénibilité des conditions de travail empêche l'agent de remplir les exigences requises pour prétendre à la liquidation de la pension. C'est le cas des mécaniciens et chauffeurs, comme le pointe le docteur Duchesne qui milite pour la diminution de la durée de leurs services : « [Les

²⁷⁷ Maurice Boisseau, *Les œuvres...*, *op. cit.*, p. 11-12.

²⁷⁸ Hubert Brice, *Les institutions patronales...*, *loc. cit.*

²⁷⁹ F. Aylies, *Les associations...*, *op. cit.*, p. 24.

²⁸⁰ Jean de Lamounarias, *Les mémoires...*, *op. cit.*, p. 151.

mécaniciens et chauffeurs] sont incapables de faire vingt-cinq ans de service actif, [...] ils seront usés au bout de vingt ans [...] Pour eux surtout on devrait abaisser cette limite, comme cela a lieu dans la compagnie du Nord »²⁸¹.

Le régime de retraite en place requiert en effet un temps de cotisation long, qui voit souvent le décès, le licenciement (clause de déchéance) ou la démission de l'agent, survenir avant que celui-ci ne puisse en bénéficier. D'après les calculs de F. Aylies basés sur les sorties des effectifs des compagnies, « c'est à peine si *dix-huit employés sur cent* bénéficieraient de la retraite à l'âge de cinquante-cinq ans »²⁸².

Par ailleurs, les règlements entretiennent parfois l'ambiguïté. Ainsi, pour pouvoir prétendre à une pension aux compagnies du Nord et du PLM, l'agent doit être au préalable admis à la retraite par le réseau²⁸³. D'après Gaston Renaudel, « ces textes permettaient aux compagnies, lorsque cela leur plaisait, de ne pas appliquer leur règlement »²⁸⁴. Eugène Delattre cite l'exemple du mécanicien Harduin du dépôt de Tergnier²⁸⁵, entré à la compagnie du Nord le 15 avril 1855. Alors qu'il atteint les conditions d'âge (50 ans) et d'ancienneté (20 ans pour le service actif), il demande la liquidation de sa retraite. Son chef de dépôt, qui affronte une insuffisance du personnel, le prie de repousser de quelques semaines son départ, ce qu'il accepte. Le 15 juin 1875, il conduit un train de Charleroi à Tergnier. Contrôlé à la frontière, un agent de la douane découvre un kilo de tabac belge, qui lui aurait été offert par un commerçant. Pour Eugène Delattre, Harduin a été abusé dans sa naïveté. Il est verbalisé par la douane pour contrebande²⁸⁶ et l'affaire est censée en rester là. Mais cet écart entraîne dès le lendemain sa révocation. Le réseau du Nord refuse de liquider sa retraite, arguant de l'article 9 du règlement de la caisse de retraites : « Les statuts disent : pour *être admis*, cela

²⁸¹ Édouard-Adolphe Duchesne, *Des chemins de fer...*, op. cit., p. 279. Les travaux du docteur Duchesne ont entraîné un débat avec les médecins des compagnies. Pour le docteur Bisson, par exemple, après 20 années actives, les mécaniciens « ne ressentent qu'une disposition assez grande à se fatiguer, une certaine inaptitude à des marches prolongées » (cité par François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier*, op. cit., p. 646-647).

²⁸² F. Aylies, *Les associations...*, op. cit., p. 13.

²⁸³ Article 7 du règlement de la caisse de retraites de la compagnie du PLM : « Aucune pension n'est liquidée qu'autant que l'agent aura été préalablement admis, par le conseil d'administration, à faire valoir ses droits à la retraite » ; article 8 du règlement de la caisse de retraites de la compagnie du Nord : « Aucune pension n'est accordée qu'autant que l'intéressé a été préalablement admis par la compagnie à faire valoir ses droits à la retraite », tous deux en vigueur avant l'adoption de la loi du 21 juillet 1909.

²⁸⁴ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, op. cit., p. 33.

²⁸⁵ Eugène Delattre, *Dure condition des employés du chemin de fer (350,000 travailleurs, un million et demi d'habitants). Déposition de Eugène Delattre devant la commission de la chambre des députés chargée de régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés*, Paris : Typographie Tolmer & c^{ie}, 1881, p. 28-30.

²⁸⁶ Les agents roulants sont souvent suspectés de trafics et font l'objet de contrôles réguliers sans que les principaux intéressés ne soient prévenus. Les mécaniciens et chauffeurs de la compagnie du Nord font particulièrement l'objet de suspicions concernant la contrebande de tabac belge. S'ils s'adonnent à un tel trafic, ils encourent des sanctions pouvant aller jusqu'à la révocation. Sur les roulants, voir : Georges Ribeill, « Au temps des compagnies, conducteurs et gardes-freins : des roulants à tout faire ? », *Historail*, n°26, juillet 2013, p. 76-81.

suppose que la compagnie a le droit de ne pas vous admettre et... elle ne vous admet pas à la retraite ». Harduin porte l'affaire devant la justice. Le jugement rendu le 31 mars 1877 par le tribunal civil de Laon est à la faveur de l'agent, les droits acquis ne pouvant être rognés. Mais la compagnie formule un recours et cette fois, l'arrêt de la cour d'appel d'Amiens déboute le mécanicien, défendu par Eugène Delattre :

« Il résulte de la teneur de cet article [9] que l'absence de ces conditions [d'âge et d'ancienneté] ou de l'une d'elles constituerait une fin de non-recevoir insurmontable contre une demande de retraite ; mais que l'intimé en tire à tort cette conséquence que les deux conditions indiquées sont les seules nécessaires pour l'obtention de cette retraite ; Que si telle avait été l'intention de la compagnie il lui était facile de l'exprimer en plaçant en tête de l'article 9 ces mots : "Auront droit à la retraite les agents remplissant les deux conditions ci-après" ; Considérant que la compagnie a voulu, au contraire, réserver sa liberté complète d'appréciation en matière d'admissibilité à la retraite, parce qu'en présence de l'énorme responsabilité qui pèse sur elle comme aussi dans l'intérêt de la sécurité publique, il importe qu'elle conserve tous les moyens d'action sur le nombreux personnel qu'elle emploie ».

Il se pourvoit en cassation, mais la Cour rejette le 26 novembre 1878 sa demande²⁸⁷. Les sommes qu'il a versées sur son livret sont ainsi perdues. Pour les agents qui rencontrent cette situation, cela s'apparente « à une spoliation, à une mainmise sur des sommes dont ils se croyaient propriétaires »²⁸⁸. Avec le risque du licenciement et de la perte de ce qui fait l'attrait principal de la condition cheminote, les caisses de retraite concourent à la discipline des agents.

D'après F. Aylies, malgré la « violation flagrante [du] droit public » que cette mesure représente²⁸⁹ et les nombreuses critiques formulées à cet égard, les réseaux font fi de ces considérations :

« Les avocats des compagnies, répondant aux critiques d'ensemble provoquées par les caisses de retraite et de secours, disaient simplement ceci : "C'est à prendre ou à laisser ; quand on entre chez nous, il faut accepter ou rejeter nos règlements intérieurs, aussi bien ceux des institutions de prévoyance que les autres. C'est ainsi, en un mot, que se résout, chez nous, le refus ou l'acceptation de l'emploi" »²⁹⁰.

Pour Gaston Renaudel, la politique sociale des réseaux est intéressée dans la mesure où leur prétendue philanthropie leur confère une image de marque, grâce à une publicité

²⁸⁷ Édouard Dalloz, Charles Vergé (dir.), *Jurisprudence générale. Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine en matière civile, commerciale, administrative et de droit public*, Paris : Impr. A. L. Guillot, 1879, p. 283-285.

²⁸⁸ J. Hine, *Les retraites...*, op. cit., p. 6.

²⁸⁹ F. Aylies, *Les associations...*, op. cit., p. 66.

²⁹⁰ *Ibid.*, p. 10.

positive :

« Les compagnies, toujours avides de réclame, veulent se donner une renommée de philanthropie qu'elles n'ont pas en réalité. C'est ainsi qu'elles éditent des brochures²⁹¹ relatant les dépenses patronales faites en faveur du personnel, en sus des traitements, salaires et indemnités diverses. Elles détaillent les salaires de maladie, les pensions de retraites, les allocations pour cherté de vivres, les gratifications. Il semble que les compagnies aient beaucoup à se faire pardonner, pour étaler ainsi leur philanthropie, qui, au fond, n'est qu'un complément de salaire, sans lequel les agents ne pourraient pas vivre, en raison des traitements de famine qu'on leur accorde »²⁹².

En effet, le logement²⁹³ comme les initiatives en faveur de la consommation, en permettant l'accès à des vivres ou à un loyer à moindre coût, peuvent être perçus comme des moyens de ne pas augmenter les salaires. Ces institutions entraînent dès lors une plus grande dépendance du travailleur envers son patron, tout comme les caisses de retraite lorsque l'agent ne souhaite pas perdre les versements déjà effectués²⁹⁴.

La relation individuelle de travail entre l'employeur et l'employé est régie, dans les premiers temps du rail, par un contrat de louages de services à durée indéterminée, de droit commun. Il ne distingue *a priori* pas la situation de l'agent des chemins de fer de celle des autres travailleurs : celui-ci s'engage dans une relation par essence inégalitaire, dans laquelle l'État intervient peu ou pas.

Les compagnies demeurent maîtresses du choix et de la gestion de leur personnel. Au nom des impératifs de service public et de sécurité, chaque réseau fixe de manière indépendante et autonome, par une réglementation interne, les conditions d'emploi, de travail et de retraite, qui si elles varient d'une administration de chemins de fer ou d'un service à l'autre, ont toutefois des traits communs.

Caractérisées par une organisation poussée, une grande rigueur, une extrême pénibilité et une réelle dangerosité, qui ont pu entraver le recrutement et la stabilité du personnel, les conditions de travail sont contrebalancées par la mise en place de politiques sociales. Fruits d'un savant calcul entre pragmatisme, intérêt économique et philanthropie affichée, ces initiatives patronales – et non acquises « de haute lutte » ou accordées par l'État comme on a pu parfois le dire – conduisent à l'amélioration de la condition des agents, dans laquelle le

²⁹¹ À l'occasion des expositions universelles, les expériences patronales sont présentées dans des brochures. L'accent est mis sur la dimension philanthropique plutôt que sur les intérêts économiques ou sociaux de ces politiques. Ainsi diffusées, elles peuvent ainsi inspirer des initiatives ultérieures.

²⁹² Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, *op. cit.*, p. 36.

²⁹³ Hélène Frouard, *Du coron...*, *op. cit.*, p. 28.

²⁹⁴ Georges Cornil, *Du louage...*, *op. cit.*, p. 14-15.

commissionnement joue un rôle central : il confère un « proto-statut », permettant à celui qui en bénéficie d'accéder à des garanties de stabilité dans l'emploi, de salaire, d'avancement, de prévoyance et de retraite avantageuses. Il devient toutefois dépendant de la compagnie.

Ces avantages sociaux participent de l'« identification professionnelle » et de la représentation collective du groupe²⁹⁵ : attachées à la condition cheminote, les œuvres sociales, dont l'extrême diversité concourt au développement d'un esprit de réseau propre à chaque administration, tendent à créer un entre-soi, relativement clos et fermé au tout-venant, mais surtout mieux loti que les ouvriers de l'industrie privée. Cette « somme d'avantages enviables et enviés »²⁹⁶, avec notamment une protection sociale avancée et une stabilité de l'emploi, distinguent dès lors le groupe cheminot des autres corporations, ce qui n'est pas toujours bien perçu²⁹⁷. Ces avantages sociaux sont constitutifs d'une identité cheminote, qui dépasse les clivages hiérarchiques ou de métier.

La dispersion de la corporation et la centralisation de l'organisation du travail donnent toutefois aux « petits chefs » un rôle déterminant à jouer dans la progression de carrière des agents.

Cette situation génère un fort sentiment d'injustice et d'arbitraire. Combiné à des conditions de travail difficiles et à l'émergence d'organisations ouvrières qui se structurent dans la seconde moitié du XIX^e siècle, il est le terreau qui permet l'élaboration de revendications portées par l'ensemble du groupe social des travailleurs du rail et conduit aux premières unifications des conditions d'emploi, de travail et de retraite des agents.

²⁹⁵ Olivier Kourchid, « Mineurs, cheminots... », *art. cit.*, p. 227-229.

²⁹⁶ Selon les mots de Gustave Noblemaire, directeur de la compagnie du PLM, cités dans « Le personnel des chemins de fer », *Journal des débats politiques et littéraires*, 14 octobre 1898, p. 1.

²⁹⁷ Cf. annexe n°20.

Sous-partie II. Des faveurs aux droits : premières confrontations, premiers résultats (années 1890-années 1910)

Alors que les compagnies sont en position de force en matière de choix et de gestion de leur personnel, l'objet de cette sous-partie est d'examiner les incidences de l'émergence des premiers mouvements revendicatifs puis du syndicalisme, ainsi que les facteurs qui ont conduit l'État à intervenir dans cette question.

Avec la création de sociétés de secours mutuels, la corporation cheminote se dote d'espaces de réflexion sur sa condition et les premières réclamations commencent à émerger. L'existence de regroupements corporatifs, mûs par des revendications communes, est officialisée en 1884.

Chapitre IV. Faire pression pour défendre ses intérêts

L'objet de ce chapitre est de saisir comment les agents, en s'organisant collectivement, tentent de s'imposer dans une relation jusqu'alors unilatérale et régie par le principe d'autorité.

Des mouvements revendicatifs émergent timidement dans les années 1830 (1), puis de manière plus franche à partir de la décennie 1860. Une poussée syndicaliste s'attache par la suite à bouleverser l'ordre social établi (2). Ces différents acteurs investissent des moyens d'actions qui présentent des degrés de contestation variés.

Mais les compagnies ne restent pas sans réaction et se mobilisent pour la préservation de leur autorité (3). Le rapport de forces se tend alors.

1. L'émergence de revendications cheminotes et d'une organisation ouvrière qui peine à s'imposer

Les premières revendications sont formulées par le milieu mutualiste.

La mutualité, entre prévoyance et revendications

Les conditions de vie ouvrières, décrites dans des enquêtes dès les années 1830, la prise de conscience de l'insécurité et de la précarité de l'existence face aux risques de maladie mettent en exergue le problème du paupérisme. Cela pose alors la « question sociale ».

Particulièrement exposé aux accidents et à l'arbitraire patronal, le personnel cheminot s'organise. Héritage de la solidarité pratiquée des corporations à la franc-maçonnerie¹, des institutions de prévoyance basées sur la mutualité apparaissent sur le modèle des *friendly societies* anglaises afin de protéger contre les risques qui menacent l'existence.

La législation ne leur est pas favorable. Après la suppression des corporations par le décret d'Allarde en mars 1791, ces associations sont interdites par la loi Le Chapelier des 14-17 juin. Actrices d'une prévoyance que l'État ne peut assumer, les sociétés de secours mutuels survivent² mais subissent la suspicion, voire la répression, d'une administration, plus ou moins tolérante. Le

¹ Édouard Desmarets, *Législation et organisation des sociétés de secours mutuels en Europe*, 6^e éd., Paris : Paul Dupont, 1881, p. 7-11.

² Michel Dreyfus, *La Mutualité : une histoire maintenant accessible*, Paris : Mutualité Française, 1988, p. 17-18.

nombre de groupements augmente dans les années 1820-1830³. L'entraide ouvrière prime : les premières sociétés sont sans doute créées à la suite de collectes pour soutenir des camarades dans le besoin. C'est un phénomène que l'on retrouve au rail en 1843, pour assister les ouvriers du chemin de fer de Saint-Germain à Versailles malades⁴.

Dans les années 1830, à la faveur d'une agitation ouvrière, se forment des « sociétés de résistance », dont certaines actions relèvent du présyndicalisme⁵ et traitent de politique. Après la Révolution de 1848, les organisations, autorisées par la Constitution⁶, sont de plus en plus composées de membres du même milieu professionnel, qui partagent les mêmes risques⁷ et discutent dans ce cadre de leurs intérêts communs. C'est le cas de l'Association des travailleurs des chemins de fer français dès mars 1848. La société se distingue par le versement d'une allocation après 15 jours de chômage et par son action en faveur du retour à l'emploi⁸. Les compagnies aident l'organisation à se stabiliser dans les premiers temps de son existence⁹.

Alors que l'on évolue vers un encadrement de leur existence, avec la loi du 15 juillet 1850 et le décret du 26 mars 1852, ces premières initiatives éphémères ne font pas d'émule chez les travailleurs du rail avant le milieu des années 1860. En remettant en cause les dispositions Le Chapelier, en supprimant le délit de coalition et en autorisant, dans certaines limites, les rassemblements ouvriers, la loi du 25 mai 1864, adoptée à l'heure où le Second Empire innove davantage sur le plan social, joue sans doute un rôle dans ce renouveau.

Les sociétés de secours mutuels s'apparentent à des auto-assurances complémentaires.

Ce système de protection sociale, au cœur duquel se trouve la solidarité, est basé sur la prévoyance libre et individuelle. Grâce à l'épargne de leurs membres, elles proposent une couverture des risques liés à la personne. L'administration de ces associations autogérées repose en grande majorité sur le bénévolat¹⁰.

Les prestations proposées varient d'une organisation à l'autre, même si un socle commun se dessine : prise en charge des frais médicaux, pharmaceutiques et d'une partie des dépenses

³ Michel Dreyfus, « Autour des "régimes spéciaux" : retour sur l'évolution de la protection sociale en France », dans Michel Pigenet (dir.), *Retraites...*, *op. cit.*, p. 23.

⁴ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 471.

⁵ Michel Dreyfus, *La Mutualité : une histoire...*, *op. cit.*, p. 19.

⁶ L'article 8 de la Constitution du 4 novembre 1848 reconnaît le droit d'association. Il n'est plus nécessaire pour elles d'obtenir l'autorisation gouvernementale prévue par l'article 291 du Code pénal. Les statuts sont simplement déclarés au préfet.

⁷ Pierre-Léon Fournier, *Le Second Empire et la législation ouvrière*, Paris : Recueil Sirey, 1911, p. 75-76.

⁸ Association des travailleurs des chemins de fer français, *Statuts*, [s.l.] : N. Chaix, [s.d.], p. 1-5.

⁹ La compagnie du Nord lui accorde une subvention le 12 mars 1848, par exemple. Elle se dissout toutefois en 1850, suite à l'accumulation de problèmes financiers. Des moyens humains limités et de maigres connaissances en matière de gestion expliquent également ces existences éphémères, d'après Michel Dreyfus, *Liberté, égalité, mutualité : mutualisme et syndicalisme, 1852-1967*, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 2001, p. 31.

¹⁰ Gustave Noblemaire, *Hommes et choses...*, *op. cit.*, p. 236.

funéraires, indemnité journalière en cas de maladie ou d'accident, pensions aux veuves et orphelins. Quelques sociétés versent également des retraites généralement peu élevées¹¹. Les secours pour chômage sont plus rares.

Le paysage présenté par la mutualité cheminote est varié.

Des organisations peuvent être propres à une seule catégorie administrative du personnel. Certaines sont circonscrites localement ou à l'échelle d'un réseau¹². D'autres, à envergure nationale, assistent l'ensemble des travailleurs du rail, peu importe leur administration, telle que la Fraternelle créée plus tardivement, en 1880. Des dernières enfin ne dispensent qu'un certain type de secours. Si leurs prestations sont spécialisées¹³, ces multiples organisations entrent en concurrence à la faveur de l'extension de leur champ d'intervention dans le domaine de la protection sociale¹⁴.

Les prestations proposées sont déterminantes dans le choix d'adhérer ou non.

Les sociétés de secours mutuels apparaissent en effet comme un moyen de pallier la faiblesse, voire même l'inexistence, des allocations des caisses patronales¹⁵. C'est ce qui motive la constitution de la société de secours mutuels des ateliers du chemin de fer de l'Est par des ouvriers d'Épernay. Alors que la caisse de prévoyance de la compagnie ne prend en charge, lorsqu'ils tombent malades, que les soins médicaux et la moitié de leur traitement pendant 15 jours, la société de secours mutuels offre des prestations plus complètes : paiement des honoraires des médecins et des pharmaciens, ainsi que d'éventuels frais funéraires, versement d'une indemnité pendant la durée de la maladie, voire d'une indemnité à la veuve ou l'orphelin en cas de décès du sociétaire, mais aussi de pensions de retraite¹⁶. L'importance de ces organisations varie également, jusqu'à atteindre des dizaines de milliers de sociétaires et des millions de francs de capital, à l'instar de la société de secours mutuels et de prévoyance des employés et ouvriers de la compagnie du PO, fondée en 1865, dont l'actif dépasse 10 millions de francs et qui rassemble plus de 16 000 adhérents au 28 avril 1907¹⁷. La question financière conditionne celle de l'existence de la société et de l'étendue des prestations assurées et détermine la viabilité de la structure¹⁸.

Pour autant, ce palliatif à l'action patronale n'est pas exempt de travers. Pour Mesnard, le

¹¹ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 394.

¹² Pour Georges Ribeill, les compagnies encouragent la circonscription des sociétés de secours mutuels à l'échelle d'un réseau (*Le personnel... Tome I, op. cit.*, p. 324-325).

¹³ La Fraternelle, par exemple, se spécialise initialement dans l'octroi de pensions de retraite, tandis que la Protection Mutuelle s'oriente plus généralement vers la couverture des risques maladie, d'invalidité prématurée et de décès.

¹⁴ AN, F⁷ 13680 : rapport relatif à la formation d'une nouvelle société de secours des employés de chemins de fer à la gare de Paris, adressé par un commissaire spécial au directeur de la Sûreté Générale, 5 mars 1897.

¹⁵ « La Fraternelle société de secours des employés de chemins de fer », *L'Agent d'assurances*, n°16, 5 juin 1888, p. 189.

¹⁶ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 372.

¹⁷ *Annuaire Marchal des chemins de fer & des tramways*, Paris : H. Dunod & E. Pinat, 1907, p. 1223.

¹⁸ Gustave Noblemaire, *Hommes et choses...*, *op. cit.*, p. 76-77.

développement de ces organismes évite aux réseaux d'améliorer la situation des travailleurs¹⁹.

Ces organismes semblent dans un premier temps bien accueillis par les administrations de chemins de fer. Leur soutien est moral²⁰, mais également financier grâce à des subventions²¹.

Mais au moment du renouveau des années 1860, certaines créations sont scrutées avec méfiance, à l'instar de la société de secours mutuels des agents du service actif des chemins de fer du Nord, fondée en 1865²².

Les attitudes varient d'une compagnie à l'autre. Le réseau du PLM n'intervient pas dans la gestion de sociétés qui offrent des prestations complémentaires aux siennes²³, tandis qu'à celui du PO, Augustin Cochin, administrateur empreint de catholicisme social, joue un rôle moteur dans la constitution, en décembre 1864, de la société des ouvriers et employés, dont il devient le premier président. En sus d'une subvention, la compagnie prélève les cotisations sur les salaires²⁴. Cette implication n'est pas toujours vue d'un bon œil par les intéressés, qui y voient une ingérence abusive des réseaux²⁵.

Plus que le recours à des moyens modérés dans le souci d'améliorer un quotidien difficile, certaines initiatives traduisent l'émergence d'un cadre de réflexion et de revendication d'un collectif qui cherche à améliorer ses conditions de travail et à se défendre face à l'arbitraire de ses employeurs. Elles peuvent donc être marquées d'une dimension contestataire.

En octobre et novembre 1870²⁶, des mécaniciens de plusieurs réseaux reprennent un projet de pétition en faveur d'une augmentation salariale, qui avait valu à certains de leurs collègues plusieurs révocations un an auparavant²⁷. Destinée au ministre des Travaux publics, la pétition est d'abord présentée aux compagnies. Ils rédigent parallèlement les statuts d'une société de secours mutuels et coopérative. Les agents constituent une « association provisoire » : l'Union fraternelle²⁸. Ses statuts prévoient des secours pour les familles des mécaniciens blessés ou tués qui ne peuvent prétendre à une aide de la compagnie, mais interdisent tout versement pour maladie. Si l'organisation insiste sur

¹⁹ Mesmard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 65-68.

²⁰ Marc Caillard, administrateur de la compagnie du Nord, assure la présidence de l'Association des travailleurs dès ses débuts. Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 474-475.

²¹ La compagnie du Nord lui alloue 2 000 francs début 1849. Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire...*, *op. cit.*, p. 404.

²² Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 479.

²³ ANMT, 48 AQ 3382 : lettre d'Edmond Audibert, directeur de l'Exploitation de la compagnie du PLM, à M. Charles, chef de bureau au service central de l'Exploitation de la compagnie du PLM, 5 mars 1869.

²⁴ À partir de 1892, le réseau du PO augmente en outre la pension de retraite de l'ancien agent qui ne peut en bénéficier directement par la compagnie de la moitié de son montant. Georges Ribeill, « La MIF : 150 ans d'épargne cheminote », *Historail*, n°35, octobre 2015, p. 85.

²⁵ F. Aylies, *Les associations...*, *op. cit.*, p. 68.

²⁶ ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs...*, *op. cit.*, p. 20-21.

²⁷ Guy Thuillier, « La pétition des mécaniciens et des chauffeurs des chemins de fer en 1871 », *Le Mouvement social*, n°66, janvier-mars 1969, p. 65-66.

²⁸ ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs...*, *op. cit.*, p. 13-17.

le concours des agents à la prospérité du réseau, une décision du 27 mars 1871²⁹, transcrite dans un article des statuts, évoque à demi-mot le recours à la grève dans le cas où un de ses membres serait sanctionné. Les réseaux voyant là « un prétexte à la grève »³⁰, l'organisation n'obtient pas les autorisations indispensables à sa constitution. Le ministre des Travaux publics la considère comme « une association illicite », au caractère politique, et invite à tout mettre en œuvre « pour briser cette association qui pourrait à un moment donné produire les plus fâcheuses conséquences »³¹. Certaines compagnies prononcent de nombreuses suspensions et révocations³² : au total, 80 agents, identifiés comme des adhérents à l'Union fraternelle, sont licenciés³³, parmi lesquels F. Guimbert. Le contexte de la Commune n'est pas sans effet dans la répression. Ce n'est pas tant leur regroupement que le détournement de l'usage de la mutualité qui est reproché aux agents, ce que les principaux intéressés réfutent. Après août 1871, l'Union fraternelle abandonne la voie de la mutualité au profit du modèle coopératif³⁴. Cette initiative d'une société de secours catégorielle, et donc limitée, provoque donc la méfiance des compagnies.

Plus tard entre 1881 et 1883, les premières années de l'Association Fraternelle sont marquées par une hésitation entre une visée strictement mutualiste et « un instrument pour les revendications corporatives », donc plus syndicale. La première l'emporte finalement³⁵.

Alors que le nombre de sociétés de secours mutuels cheminotes connaît un réel progrès³⁶ et qu'elles étendent leur champ d'intervention après la loi du 1^{er} avril 1898 (« charte de la mutualité française »³⁷), les syndicats légalement constitués en 1884 n'apprécient pas forcément leurs homologues mutualistes. Ils souffrent de la forte audience de ces organisations, qui leur font parfois concurrence³⁸. La méfiance semble réciproque³⁹.

²⁹ ANMT, 48 AQ 3382 : procès-verbal de la réunion de l'Union fraternelle des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer français, 22 mars 1871.

³⁰ ANMT, 48 AQ 3382 : note de la compagnie du PLM relative au projet de loi, adopté le 21 décembre 1882 par la Chambre des députés, ayant pour objet de régler les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés, 8 mars 1883.

³¹ ANMT, 48 AQ 3939 : lettre de Charles de Saubert de Larcy, ministre des Travaux publics, au directeur de la compagnie du Nord, 22 mai 1871.

³² ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs...*, op. cit., p. 10-11.

³³ *Les accidents sur les chemins de fer français dans leurs rapports avec les agents de la traction. Pétition des mécaniciens et chauffeurs à l'Assemblée nationale*, Paris : A. Le Chevalier, 1872, p. 62.

³⁴ ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs...*, op. cit., p. 13-16.

³⁵ La préfecture de police de Paris l'enjoint à inscrire dans ses statuts l'interdiction de distribuer des secours pour chômage. Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 487.

³⁶ On compte 92 sociétés de secours mutuels au 31 décembre 1895, regroupant un total de 56 802 membres. *Ibid.*, p. 470.

³⁷ Jean Barberet, *Les sociétés de secours mutuels : commentaire de la loi du 1^{er} avril 1898*, Paris : Berger Levrault, 1904, p. 324. Elle précède de quelques jours la loi du 9 avril 1898 sur les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

³⁸ AN, F7 13680 : rapport relatif à la formation d'une nouvelle société de secours des employés de chemins de fer à la gare de Paris, adressé par un commissaire spécial au directeur de la Sûreté Générale, 21 décembre 1896.

³⁹ Alors que la Chambre syndicale des ouvriers et employés de chemins de fer se lance dans une grève en juillet 1891, l'Association fraternelle s'empresse de réfuter une rumeur de soutien financier. « Étéocle et Polynice, ou les syndicats d'employés de chemins de fer », *Journal des transports*, 14 août 1891, p. 388.

Cela n'empêche toutefois pas les travailleurs du rail d'adhérer aux deux structures.

Entre prévoyance et ébauche timide de revendications, les premières organisations corporatistes, parfois d'envergure nationale, que sont les sociétés de secours mutuels marquent les limites des règles établies par les compagnies et permettent aux agents des chemins de fer d'assurer leur propre protection dans des métiers parfois particulièrement exposés. Leur autogestion fait preuve d'une certaine maturité, mais demeure toutefois réduite du fait d'un fort subventionnement, notamment patronal.

Mais par la volonté des travailleurs du rail de ne pas subir une situation imposée et de se prendre en charge, ces sociétés s'imposent comme des espaces de réflexion sur les conditions de vie et de travail cheminotes, qu'elles cherchent à améliorer. Par ricochet, elles participent à la remise en cause, certes très modérée et sans qu'il ne s'agisse de leur but premier, de la toute-puissance des réseaux sur leur personnel. Cet aspect revendicatif prend un essor plus affirmé dès 1884.

L'émergence et la structuration du syndicalisme cheminot

Parallèlement au mutualisme, des groupements corporatifs connaissent dans un premier temps une existence éphémère.

En février 1848 est créée la Société fraternelle des chemins de fer français, composée essentiellement de mécaniciens, qui souhaitent obtenir les mêmes conditions de travail et de salaire que leurs homologues anglais, largement employés sur certaines compagnies⁴⁰, et exigent le renvoi de ces derniers. Le mouvement s'étend. Mais l'instauration, par arrêté ministériel, d'un préavis d'un mois à tout mécanicien ou chauffeur souhaitant quitter une compagnie, combinée à une caution d'un mois de salaire, entraîne l'abandon de l'idée d'interrompre le travail. Ce premier véritable regroupement cheminot disparaît⁴¹. Les agents de la Traction, qui font figure de notables du rail, sont donc parmi les premiers à s'organiser. Ce syndicalisme catégoriel qui émerge dans un premier temps s'explique par l'organisation du travail. Sa division prononcée engendre des différenciations des situations professionnelles et donc une conscience collective et une cohésion qui se limitent à la catégorie professionnelle.

Après la loi du 25 mai 1864, d'autres mouvements collectifs et revendicatifs éclosent dans les chemins de fer, parfois sous couvert de la mutualité⁴². Il faut attendre la loi de 1884 pour voir à

⁴⁰ La totalité des mécaniciens du réseau de Paris au Havre et un tiers de celui du Nord sont anglais.

⁴¹ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 471-473 ; Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 363-367.

⁴² Cf. *supra*.

nouveau les agents se grouper et constituer des organisations syndicales.

Jusqu'à cette date, le droit d'association est limité par le Code pénal. À partir de 1867-1868, une tolérance a cours⁴³, même si des mesures répressives sont prises par un État suspicieux en cas d'agitation⁴⁴, à l'instar de celles qui frappent l'Union fraternelle⁴⁵.

Inspiré par l'expérience des *trade unions* anglais, le premier congrès ouvrier d'octobre 1876 réclame les libertés de réunion et d'association. Les grèves se multiplient au tournant des années 1870-1880⁴⁶. Les républicains portent la question au Parlement, qui aboutit à la loi sur les syndicats professionnels du 21 mars 1884⁴⁷. Dans l'esprit de ses concepteurs, cette loi doit limiter l'influence du courant révolutionnaire⁴⁸, et permettre l'intégration des ouvriers à la République et la régulation des rapports sociaux, en favorisant la négociation entre les acteurs du travail plutôt que le conflit⁴⁹.

Le texte est loin de faire l'unanimité.

Il est rejeté par les compagnies. L'émergence d'un mouvement cheminot organisé signifie l'ingérence d'un nouvel acteur dans la gestion de leur personnel, prérogative qui, pour elles, relève du privé, et qu'elles exercent jusqu'alors de manière discrétionnaire.

La loi est également décriée par les agents du rail, qui exprimaient une réelle attente, dont témoignent des projets de syndicats dès 1882⁵⁰. Ils critiquent la publicité de l'identité des responsables syndicaux requise lors du dépôt des statuts⁵¹. Marqués par la répression de 1848 et 1871, ils craignent un système de fichage policier⁵², d'autant que les dispositions coercitives contenues dans le Code pénal sont maintenues⁵³. En outre, la loi offre peu de moyens d'action, aucune arme pour imposer leur reconnaissance, ni contrainte pour faire respecter la liberté syndicale ou condamner son entrave⁵⁴.

⁴³ Le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics adresse le 30 mars 1868 à l'Empereur un rapport favorable à la tolérance des syndicats, tant qu'ils restent à l'écart de toute considération politique et ne restreignent pas la liberté du commerce et de l'industrie.

⁴⁴ A.-G. Rouchy, *Les grèves dans les chemins de fer*, Paris : A. Rousseau, 1912, p. 28-29.

⁴⁵ Cf. *supra*.

⁴⁶ Stéphane Sirot, *1884 des syndicats pour la République*, Lormont : Le bord de l'eau, 2014, p. 23.

⁴⁷ ANMT, 202 AQ 1211 : *Recueil des lois, décrets, circulaires et autres documents administratifs publié par le dépôt des lois et actes du gouvernement*, n°13-14, 5-20 juillet 1908, p. 222-224.

⁴⁸ Francis Hordern, « Loi du 21 mars 1884 sur les syndicats professionnels », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire sociale et du droit social*, n°8, juillet 1999, p. 93.

⁴⁹ Stéphane Sirot, 1884..., *op. cit.*, p. 29-51.

⁵⁰ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 490.

⁵¹ Denis Barbet, « Retour sur la loi de 1884. La production des frontières du syndical et du politique », *Genèses. Sciences sociales et histoire*, n°3, 1991, p. 24-25.

⁵² Une commission composée des représentants ouvriers de 62 chambres syndicales parisiennes et constituée le 30 mars 1878 propose simplement le dépôt des statuts et la déclaration du nombre des membres de l'organisation, en réaction à la proposition de loi Lockroy qui prévoit que soient requises en sus leurs identité et adresse. En 1881, François Allain-Targé opte dans son rapport pour l'identification précise des seuls dirigeants et la loi du 21 mars 1884 adopte ce principe.

⁵³ Maurice Moissonnier, « 1884, la reconnaissance légale des syndicats », *Les cahiers de l'IHS-CGT*, n°11, septembre 1984.

⁵⁴ Jean de Lamounarias, *Les mémoires...*, *op. cit.*, p. 97-98.

Le syndicalisme cheminot bénéficie toutefois de cet appel d'air pour émerger de manière pérenne.

Un projet de statuts de chambre syndicale est adopté le 14 mars 1884 lors d'une réunion présidée par le baron Charles de Janzé. Dans l'assistance, on distingue Raoul de L'Angle-Beaumanoir, président de la Protection Mutuelle, F. Guimbert ou encore Eugène Delattre. Le Syndicat professionnel des employés de chemins de fer, dit « Syndicat Petit » du nom de son président, est fondé le 18 avril. Il se veut un espace de réflexion et un acteur à part entière de la réforme de la condition cheminote, tout en tenant compte de la prospérité des réseaux, bienveillants à son égard⁵⁵. Il prend en avril 1896 le nom d'Association amicale des employés de chemins de fer et des industries similaires, pour souligner la stratégie de conciliation et de concorde qu'il entend poursuivre.

À sa suite, les organisations se multiplient. Le 7 mars 1885, F. Guimbert fonde un syndicat de métiers : le Syndicat général professionnel des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de machines à vapeur de France et d'Algérie, ce qui lui vaut d'être exclu du Syndicat Petit. Les premiers travailleurs du rail y adhèrent vers 1888. Opposé à la cessation concertée du travail, ses desiderata sont essentiellement professionnels et favorables à une situation privilégiée pour les mécaniciens⁵⁶. Il devient, début 1894, la Fédération générale française professionnelle des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer et de l'industrie⁵⁷.

À la suite d'un mouvement de six jours dans les ateliers de la compagnie de l'Ouest fin 1889, Prades, ouvrier sellier membre du comité de grève, crée une nouvelle organisation⁵⁸ : la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français naît le 3 août 1890. Pour faire aboutir ses revendications, Prades envisage le recours au Parlement, mais réfute toute idée de cessation concertée du travail. Cette première organisation d'envergure nationale connaît, dès ses origines, un franc succès. La Chambre syndicale incarne le syndicalisme d'industrie, qui vise la représentation de tous les agents du rail dans leur acception la plus large. Il s'oppose au syndicalisme de métiers, plus courant à l'époque, que représente par exemple le Syndicat Guimbert. La Chambre syndicale est rebaptisée en avril 1895⁵⁹ Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies⁶⁰. Il participe activement à la création de la CGT en

⁵⁵ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières ..., op. cit.*, p. 497-498.

⁵⁶ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second..., op. cit.*, p. 463.

⁵⁷ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières ..., op. cit.*, p. 546.

⁵⁸ « Prades », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} février 1900, p. 1.

⁵⁹ Alexandre Renault, *Le syndicalisme dans les chemins de fer*, Paris : Paris-St. Lazare-Batignolles, 1910, p. 8.

⁶⁰ Cf. annexe n°21.

septembre 1895, à laquelle il adhère en juin suivant⁶¹.

D'autres organisations syndicales, très spécifiques, voient également le jour à l'échelle d'un seul métier ou d'un réseau.

Une organisation occupe une place à part dans ce paysage, en tant que représentante du syndicalisme jaune⁶², opposé à la lutte des classes et favorable à la collaboration entre patrons et ouvriers⁶³ : l'Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français. Elle est créée le 28 mars 1892 par des agents de la compagnie du PO et dirigée par Paul Lanoir. Elle s'oppose à la Chambre syndicale, dont elle blâme le recours à la grève, qu'elle qualifie de « crime social »⁶⁴. Elle bénéficie du soutien des réseaux⁶⁵.

Une organisation liée au syndicalisme chrétien⁶⁶, mais qui n'en relève pas *stricto sensu*, se distingue. Fondée en juillet 1898⁶⁷, l'Union catholique du personnel des chemins de fer permet aux pratiquants de remplir leurs devoirs religieux⁶⁸, grâce à des institutions charitables⁶⁹, des pèlerinages ou des retraites spirituelles⁷⁰. Elle s'oppose dès sa création à la Chambre syndicale, ainsi qu'aux institutions sociales créées par les agents⁷¹. Les compagnies accueillent favorablement cette création⁷², qui grâce à son système de placement⁷³, les pourvoit en personnel aux qualités morales garanties et éloigné des tentations syndicalistes⁷⁴. Ses adversaires l'accusent « d'être une coterie politique et de n'obéir qu'à un pouvoir occulte » ainsi que « les esclaves des compagnies, qui [les] couvrent en échange de toutes leurs faveurs »⁷⁵.

Le syndicalisme dans les chemins de fer est donc caractérisé par la multiplicité, la diversité

⁶¹ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 533. Son premier secrétaire général, de décembre 1895 à juin 1899, Lagailse, en est issu. Avec le Livre, l'organisation corporative cheminote demeure un des piliers de la confédération.

⁶² En opposition aux syndicats « révolutionnaires » dits « rouges ».

⁶³ Christophe Maillard, *Un syndicalisme impossible ? : l'aventure oubliée des jaunes*, Paris : Vendémiaire, 2016, p. 12.

⁶⁴ ANMT, 202 AQ 1212 : tract de l'Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, 28 mars 1892.

⁶⁵ Par exemple, le directeur de la compagnie du PO Émile Heurteau octroie en juin 1892 une indemnité de cherté de vivres et de loyer aux agents des gares de Bordeaux.

⁶⁶ Des syndicats chrétiens sont constitués dès 1886 par des journalistes et, l'année suivante, par des employés du commerce et de l'industrie.

⁶⁷ AN, F⁷ 13664 : note sur l'Union catholique du personnel des chemins de fer français, 24 juillet 1899.

⁶⁸ *Semaine religieuse du diocèse de Lyon sous le haut patronage de son Éminence le Cardinal Archevêque*, vol. 14, tome II, 1900, p. 189.

⁶⁹ AN, F⁷ 13664 : statuts de l'Union catholique du personnel des chemins de fer français, 9 octobre 1898.

⁷⁰ AN, F⁷ 13664 : note sur l'Union catholique du personnel des chemins de fer français, 5 avril 1905.

⁷¹ AN, F⁷ 13664 : note sur l'assemblée générale de l'Union catholique du personnel des chemins de fer français, 13 juillet 1899.

⁷² D'autant qu'elle insiste sur la discipline et l'importance d'un travail consciencieux. AN, F⁷ 13664 : note sur l'Union catholique du personnel des chemins de fer français, 16 janvier 1899.

⁷³ Son organe de presse diffuse des offres d'emploi.

⁷⁴ Toutefois, cet engouement semble temporaire : les pouvoirs publics étant méfiants vis-à-vis du clergé, les compagnies ne la considèrent pas davantage qu'une autre œuvre. En novembre 1899, à la suite d'une campagne politique réactionnaire, Pierre Baudin contraint les agents des réseaux de l'Est et du Midi à choisir entre la direction de l'Union et leur emploi. AN, F⁷ 13664 : notes sur l'Union catholique du personnel des chemins de fer français, 7 mars 1899, 4 août 1902 et 5 février 1908 ; Georges Ribeill, *Le personnel... Tome I*, op. cit., p. 539.

⁷⁵ ANMT, 48 AQ 4961 : « L'Union catholique du personnel des chemins de fer et le Syndicat des chemins de fer », *Le Peuple français*, 16 décembre 1909.

et la complexité des relations entretenues entre les organisations, aux sensibilités différentes. Le mouvement cheminot oscille entre syndicalisme de métier et d'industrie⁷⁶. Tous les syndicats ont toutefois en commun de chercher à tirer parti de leur principale force : le nombre important d'agents des chemins de fer⁷⁷. En s'unissant et s'organisant, ils espèrent donner plus de poids à la défense de leurs intérêts professionnels communs. Le taux de syndicalisation des agents demeure difficile à évaluer précisément⁷⁸ mais semble peu élevé : il est évalué à 3,5 % en 1892, 6,5 % en 1896, et seulement 4,25 % en 1902⁷⁹. Il présente toutefois des disparités selon les réseaux⁸⁰, les axes géographiques ou les établissements⁸¹, et s'avère volatile en fonction de l'actualité sociale⁸².

L'étude de l'organisation la plus connue, la plus active et la plus importante en termes d'adhérents du syndicalisme cheminot – la Chambre syndicale – permet de saisir la structuration de ce mouvement, qu'accompagne l'émergence de revendications propres à cette corporation.

À la différence des premières tendances revendicatives⁸³, la Chambre syndicale se dote très rapidement d'une organisation et d'un programme. Alors que les chefs de service sont saisis dans un premier temps de réclamations diverses et éparses⁸⁴, les griefs portés par la Chambre syndicale s'articulent dès août 1890 autour de cinq réclamations corporatives principales, relatives aux conditions d'emploi, de travail et de retraite des agents : une catégorie spéciale de prud'hommes pour juger les contentieux entre les agents et leurs employeurs ; le commissionnement obligatoire après un an de service ; un jour de repos par semaine pour tous ; la retraite après 20 ans de service et 50 ans d'âge ; une pension ou une indemnité pour les victimes d'accidents du travail⁸⁵. Elle s'oriente donc vers la défense de revendications les plus générales et globales possibles, ce qui légitime le rôle qu'elle entend jouer comme interlocutrice privilégiée et représentative de tous les cheminots avec les directions des compagnies et les pouvoirs publics.

⁷⁶ Contrairement, par exemple, aux mineurs, qui épousent d'emblée le syndicalisme d'industrie. Rolande Trespé, « Les caractéristiques du syndicalisme minier français et son apport au mouvement ouvrier français », *Historical Papers*, vol. 16, n°1, 1981, p. 148.

⁷⁷ Mesnard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 9-10.

⁷⁸ Qu'il s'agisse d'étudier les déclarations réalisées par les organisations elles-mêmes ou les chiffres des rapports moraux et financiers préparés à l'occasion des congrès, tant la rigueur n'a pas été toujours de mise. AN, F⁷ 13661 : *compte rendu du XX^e congrès national du Syndicat national, tenu à Paris les 4, 5, 6 et 7 mai 1909*, p. 240.

⁷⁹ En comparaison à d'autres pays d'Europe occidentale, le taux de syndicalisation demeure en France assez peu élevé, progressant de 3 % en 1892 à 9 % en 1914. Stéphane Sirot, *La grève en France : une histoire sociale (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris : O. Jacob, 2002, p. 181.

⁸⁰ Par exemple, en 1896-1897, 19,2 % des effectifs du réseau de l'État sont syndiqués contre 3,4 % à la compagnie du Midi.

⁸¹ D'après les estimations de Georges Ribeill. François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 480 ; *Histoire de l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 283.

⁸² Pour le Syndicat national : 6,3 % en 1898, 3,2 % en 1899, 2,5 % en 1900, puis 17,1 % en 1909. Cela a également des répercussions pour les organisations non impliquées dans la grève : alors qu'au lendemain du conflit de juillet 1891, au cours duquel le Syndicat Guimbert a élaboré son programme de revendications, cette organisation recueille des adhésions et fonde de nouvelles sections, le Syndicat Petit voit ses effectifs baisser.

⁸³ Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 350.

⁸⁴ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 475.

⁸⁵ « Les agents des chemins de fer », *Le XIX^e siècle*, 5 août 1890, p. 1.

Les réclamations évoluent à mesure que progresse la réflexion sur la condition cheminote⁸⁶. Elles sont précisées, approfondies et s'enrichissent de requêtes d'ordre salarial (notamment la fixation d'un salaire minimum régional) lors du congrès d'octobre 1891⁸⁷. Attachées à l'amélioration des conditions de vie et de travail des agents, ces revendications sont teintées de pragmatisme. Elles caractérisent aussi l'importance de la dimension corporatiste d'une organisation syndicale, qui recherche la défense de ses intérêts professionnels avant toute considération générale, relative à la lutte des classes ou à la défense de la classe ouvrière, ou politique⁸⁸. Les réclamations concernant les modalités d'accès à la retraite, formulées au cours du congrès suivant tenu en avril 1892, s'orientent vers une généralisation de la retraite⁸⁹.

Lors du congrès d'avril 1893, les revendications sont fixées de manière argumentée et réfléchie au sein d'un programme écrit et structuré en plusieurs points⁹⁰, qui reprend pour base la réflexion des mécaniciens et chauffeurs de 1870. Il inclut une indemnité de licenciement égale à deux mois, précise le calcul de son montant, fixe un minimum pour la pension de retraite qui demeure entièrement à la charge des compagnies. Il détermine les causes entraînant la rupture du contrat de travail par le réseau. Le licenciement ne peut être validé qu'après avoir fait l'objet d'une enquête. Le programme insiste sur le respect du droit syndical. Une part importante est consacrée à la rémunération des agents, qui doit leur assurer un niveau de vie suffisant (salaire minimum de 1 800 francs). Afin de limiter l'effet des recommandations et le favoritisme, l'avancement doit être « uniquement au concours et par ordre de mérite ». En outre, l'agent doit avoir connaissance de la notation qui lui a été attribuée. Le principe de la journée de 8 heures est précisé : cette durée correspond à l'amplitude maximale dans tous les services. Le repos hebdomadaire est porté à 36 heures ; s'y ajoutent 15 jours annuels de congés payés, durant lesquels l'agent est remplacé. En matière de santé, la Chambre syndicale réclame le libre choix du médecin et du pharmacien et la prise en charge des frais de l'agent et de sa famille. Une carte doit permettre aux agents actifs de voyager librement sur toutes les lignes ; des facilités de circulation sont également prévues pour leur famille et les retraités. Pour régler les différends entre les réseaux et leur personnel, on

⁸⁶ « La pétition des ouvriers et employés des chemins de fer », *Journal des transports*, 8 mai 1891, p. 221.

⁸⁷ « Extraits des statuts adoptés par le deuxième congrès national tenu à Paris en octobre 1891 », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 25 mars 1892, p. 4.

⁸⁸ À tel point que cela lui est reproché lors du XIX^e congrès du Syndicat national organisé mi-mai 1908, comme le rappelle Jean-Pierre Grandvallet dans le cadre d'une discussion sur les rapports entre l'organisation syndicale et la CGT : « Les délégués du 18^e congrès [...] avaient entendu par-là exprimer que l'on faisait trop de syndicalisme corporatif au Syndicat, que l'on ne faisait pas assez de syndicalisme pur, un peu moins égoïste qui élargit la solidarité qui doit exister entre tous les prolétaires ». Cité par Georges Ribeill, *Le personnel... Tome I, op. cit.*, p. 462.

⁸⁹ « Compte rendu du 3^e congrès », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 mai 1892, p. 4.

⁹⁰ Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, *Revendications du personnel des chemins de fer élaborées au 4^{me} congrès national tenu à Paris les 27, 28, 29 et 30 avril 1893*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1893, 14 p.

préconise l'institution de conseils d'arbitrage paritaires. D'autres demandes plus spécifiques sont formulées à l'égard de catégories précises d'agents. Se distinguent également, parmi quelques revendications d'ordre général, des dispositions en faveur de l'unification des règlements pour l'ensemble des compagnies⁹¹. Si la majorité des requêtes relève du pouvoir des compagnies et vise avant tout l'octroi d'avantages matériels et sociaux, le cahier de revendications s'enrichit également de réclamations politiques formulées à l'égard des pouvoirs publics, comme l'étatisation des réseaux⁹². Il ressort nettement que ces prétentions, parmi lesquelles on trouve aussi des revendications ouvrières classiques, résultent de l'organisation du travail spécifique du rail. Ces réclamations diversifiées en faveur d'une réglementation de l'emploi, des conditions de travail, du salaire, de la progression de carrière, de l'hygiène, de la santé et de la retraite des agents, partagées par tous les réseaux, semblent esquisser l'expression d'un premier vœu en faveur d'un statut du personnel complet, bien qu'il ne soit pas encore formalisé comme tel.

Mais ce programme revendicatif ne fait pas l'unanimité.

Il est parfois jugé excessif⁹³, voire démagogique⁹⁴. Il est vrai que les exigences sont élevées : on ne peut que mesurer la distance entre la situation que vivent les agents du rail en 1893 et cet idéal à atteindre⁹⁵. La Chambre syndicale a toutefois conscience que s'il ne peut être accepté en l'état, il doit servir de base à un dialogue⁹⁶.

Ce programme est adressé aux pouvoirs publics et aux administrations des chemins de fer dans les derniers jours de juin 1893⁹⁷. Les compagnies jugent les prétentions « un peu exagérées », d'autant qu'elles touchent à leur pré carré et que leur application engendrerait un coût supplémentaire non négligeable, chiffré par celle du PLM à 115 millions de francs⁹⁸. Elles promettent néanmoins de l'examiner avant la fin d'année 1893⁹⁹. En s'imposant comme une force de proposition, on aurait pu penser que la Chambre syndicale remettrait en cause le rapport établi entre les directions et le personnel ; mais il faut attendre une irruption en comité de direction et une relance fin février 1894¹⁰⁰ pour que la compagnie du Nord oppose une fin de non-recevoir, « en raison [des]

⁹¹ *Ibid.*, p. 3-13.

⁹² Ch. A., Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Commentaires des principales revendications*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, décembre 1896, p. 4.

⁹³ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 524.

⁹⁴ ANMT, 48 AQ 4600 : F., « C'est un maximum ! », *Le chemin de fer*, 13 août 1898.

⁹⁵ Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, *Revendications du personnel...*, *op. cit.*, p. 14.

⁹⁶ « Revendications », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 3 juillet 1893, p. 1.

⁹⁷ « Cahiers des revendications », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 26 juin 1893, p. 4.

⁹⁸ « Le sort des agents de chemins de fer », *Journal des transports*, 30 juillet 1898, p. 366.

⁹⁹ « Revendications », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 3 juillet 1893, p. 1.

¹⁰⁰ ANMT, 48 AQ 4470 : lettre d'Eugène Guérard, secrétaire général de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, aux président et membres du comité de direction de la compagnie du Nord, 26 février 1894.

actes et publications antérieures » de l'organisation syndicale à son égard¹⁰¹. La Chambre syndicale présente à nouveau son programme aux congrès nationaux suivants, en vain.

À partir de juin 1896, certains jugent inutiles de retenter ces démarches¹⁰². Le Syndicat national est prêt à transiger avec les compagnies sur certains sujets¹⁰³. Mais le congrès de 1897 décide de ne pas se rendre auprès des réseaux¹⁰⁴. En juillet 1898, l'envoi d'une délégation pour reconnaissance du syndicat et discussion avec les administrateurs, est vaine¹⁰⁵ et conduit au conflit. Un journaliste de la *Revue politique et parlementaire* affirme que les prétentions étaient telles qu'elles ne pouvaient que provoquer le rejet de la part des compagnies¹⁰⁶. C'est également l'idée qui ressort d'un rapport de police : sûr de ce refus, les membres du Syndicat national, forts de leurs soutiens politiques, entreraient en conflit avec les réseaux, obligeant ainsi le Gouvernement à intervenir¹⁰⁷.

Les pouvoirs publics sont plus réceptifs. Le cahier de revendications fait l'objet d'un réel examen, même si le ministre Charles Jonnart rejoint les compagnies sur la dimension excessive de certaines réclamations¹⁰⁸.

Mais les agents ne sont toutefois pas les seuls à s'organiser collectivement.

Dans l'industrie, les premières unions patronales voient le jour dès les années 1820-1830¹⁰⁹. La première initiative d'organisation patronale dans les chemins de fer date de la décennie suivante mais n'aboutit pas¹¹⁰. Une conférence des chemins de fer est fondée le 1^{er} août 1844¹¹¹ et réunit des dirigeants et des ingénieurs de quatre réseaux, afin de cultiver les intérêts communs des constructeurs et des exploitants de chemins de fer. En mai 1850, les réseaux d'Orléans et du Centre proposent de créer un « syndicat des compagnies du chemin de fer », afin de soigner leur image médiatique. Deux ans plus tard, une nouvelle conférence voit le jour, motivée par l'examen commun de « certaines questions spéciales plus liées au développement général de l'industrie des chemins de fer qu'aux intérêts particuliers et exclusifs de chaque compagnie »¹¹². En émane en

¹⁰¹ ANMT, 48 AQ 4470 : lettre du secrétaire de la compagnie du Nord aux administrateurs de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, s.d. [quelques jours après le 26 février 1894].

¹⁰² « Compte rendu du 7^e congrès national (suite) », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 13 juillet 1896, p. 567.

¹⁰³ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 533.

¹⁰⁴ « À l'issue du congrès », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 12 avril 1897, p. 722.

¹⁰⁵ ANMT, 48 AQ 4600 : « Loi violée », *La Lanterne*, 12 août 1898.

¹⁰⁶ Félix Roussel, « La grève générale et le syndicat Guérard », *Revue politique et parlementaire*, novembre 1898, p. 336. Il va même plus loin en affirmant que cette réaction de rejet était recherchée par les syndicalistes.

¹⁰⁷ AN, F⁷ 13660 : rapport du commissaire spécial adjoint de la Sûreté générale, 10 avril 1897.

¹⁰⁸ « La Chambre syndicale au ministère », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 19 mars 1894, p. 1.

¹⁰⁹ La première organisation patronale serait le comité des filateurs de Lyon, créé en 1824. On peut également citer la fondation de comités de maîtres de forges en 1828 pour la défense des intérêts de la branche. Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent : stratégies et pratiques de l'Union des industries métallurgiques et minières, 1901-1950*, Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2007, p. 26.

¹¹⁰ Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire...*, op. cit., p. 186.

¹¹¹ *Bibliographie de la France, ou journal général de l'imprimerie et de la Librairie et des cartes géographiques, gravures, lithographies et œuvres de musique. XXXIX^e année*, Paris : Pillot Ainé, 1850, p. 87.

¹¹² Cité par Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire...*, op. cit., p. 186-188.

février 1853 une instance moins officielle : le Cercle des chemins de fer¹¹³. Voulu comme un « terrain neutre », il réunit « tous les hommes qui ont contribué à fonder et à développer l'industrie des chemins de fer, et ceux que cette grande industrie intéresse ». Lieu de sociabilité et de promotion du rail¹¹⁴, il regroupe notamment des administrateurs de compagnie, des ingénieurs, des banquiers ou encore des hauts fonctionnaires¹¹⁵. Le Cercle des chemins de fer constitue le siège de la permanence des délégués des conseils d'administration et des directeurs des réseaux privés. L'administrateur Denis Benoist d'Azy déplore néanmoins, peu après sa fondation, l'absence « [d']union des grandes compagnies dans un esprit de défense commune »¹¹⁶.

Une exploitation commune rassemble les différents réseaux dans la première moitié de la décennie 1850. Les administrations du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du PLM et du PO sont représentées au sein d'un syndicat unique, créé officiellement le 22 janvier 1853 pour exploiter la ligne de petite ceinture, qui joint les gares intérieures de Paris¹¹⁷. Parmi ses attributions figure l'organisation du personnel¹¹⁸. Dix ans plus tard, c'est au tour du chemin de fer de grande ceinture, qui relie les gares extérieures mais proches de Paris, de réunir les réseaux du Nord, de l'Est, du PLM et du PO¹¹⁹, en un syndicat. Fin 1880, la décision est prise de former un syndicat commun pour exploiter de manière unifiée les chemins de fer des deux ceintures. Le syndicat d'exploitation des deux ceintures¹²⁰ est opérationnel début avril 1883¹²¹. Ces instances permanentes sont des lieux de rencontre et d'échange réguliers entre les compagnies, dont le but est de faire émerger une position commune sur des questions qui se posent à tous, qu'elles soient générales, commerciales ou encore techniques. Par leur nature, on peut émettre l'hypothèse qu'elles ont joué un rôle dans la construction d'un processus de concertation de l'ensemble des réseaux privés. En mai 1881, François Allain-Targé souligne le déséquilibre entre le poids d'une telle structure et celui des agents, encore peu organisés¹²².

Malgré des différences dans leur façon de gérer leurs agents, les compagnies sont confrontées à des

¹¹³ Charles Yriarte, *Les cercles de Paris, 1828-1864*, Paris : Dupray de la Mahérie, 1864, p. 291.

¹¹⁴ Cercle des chemins de fer, *Annuaire de 1863*, Paris : Paul Dupont, 1863, p. 77.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 82-83.

¹¹⁶ Cité par Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire...*, *op. cit.*, p. 188. Le Cercle des chemins de fer périclité avec la Première Guerre mondiale. Cyril Grange, « Cercles et clubs : des lieux de sociabilité patronale ? » dans Jean-Claude Daumas (dir.), *Dictionnaire historique des patrons...*, *op. cit.*

¹¹⁷ *Bulletin des lois de la République française*, XI^e série, bulletin n°27, décembre 1852-juin 1853, p. 385-387.

¹¹⁸ *Bulletin des lois de la République française*, X^e série, bulletin n°470, juillet-décembre 1851, p. 1105-1123.

¹¹⁹ *Bulletin des lois de la République française*, XII^e série, bulletin n°26, juillet-décembre 1875, p. 308-311.

¹²⁰ Ministère des Travaux publics, *Recueil des lois, décrets, conventions et cahiers des charges concernant le réseau concédé à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, Paris : Impr. nationale, 1883, p. 242-252.

¹²¹ L. Grippon-Lamotte, *Historique du réseau des chemins de fer français : les six grandes compagnies-le réseau « État »*, Issoudun : Gaignault impr.-éd., 1904, p. 526. Cet organe commun disparaît le 1^{er} janvier 1935 suite à la suppression du service voyageurs de la petite ceinture et à une politique de réduction des dépenses, alors que les syndicats respectifs des chemins de fer des petite et grande ceintures subsistent jusqu'à la création de la SNCF en 1938.

¹²² « Chambre des députés. Séance du 17 mai. Présidence de M. Gambetta », *L'Univers*, 20 mai 1881, p. 3.

problématiques très similaires. Leur concertation joue en défaveur des agents qui s'organisent dès la seconde moitié des années 1860¹²³. À mesure qu'il tente d'entrer vainement en contact avec les directions des compagnies, le Syndicat national soupçonne que l'adoption d'une position commune soit orchestrée par « le fameux syndicat occulte dit "Syndicat de ceinture", composé [...] de tous les directeurs de grandes compagnies »¹²⁴.

Pour autant, contrairement à d'autres corporations¹²⁵, aucune organisation collective n'est légalement constituée pour représenter les intérêts communs des réseaux privés. Si le président du syndicat des deux ceintures s'exprime parfois au nom des compagnies, il n'existe pas d'interlocuteur unique, comme pourrait l'être le permanent d'une organisation patronale¹²⁶. Face à l'État ou aux syndicats, chaque compagnie se présente la plupart du temps comme une partie distincte, même si toutes défendent la même position. Cela s'explique peut-être par la crainte, dans le cas contraire, de devoir reconnaître leur pendant ouvrier et donc d'entrer en discussion avec les organisations syndicales, ce à quoi se refusent les compagnies privées dans un premier temps.

L'action patronale est principalement défensive : les réseaux ne formulent pas de revendications et cherchent à combattre les ingérences extérieures. Ils visent donc majoritairement l'obtention de résultats à court ou moyen terme. Cette entente prend différentes orientations. Elle possède un but d'information et de concertation. Lors des discussions de textes de loi, dont les compagnies ne sont jamais à l'initiative, les renseignements obtenus permettent d'élaborer, au cours de réunions régulières, une stratégie commune. Il est capital pour elles de présenter publiquement un discours collectif harmonieux, qui renforce une image d'unanimité, de front commun et leur confère plus de poids pour peser dans les débats et étendre leur influence. Cette concertation est une stratégie réfléchie. Si d'aventure les mesures législatives envisagées, contre lesquelles les réseaux se sont organisés, sont adoptées, ces derniers tentent d'obtenir l'application la plus favorable, en arrachant des dérogations ou en orientant l'interprétation d'un règlement d'administration publique. En multipliant les contacts, ils entretiennent des rapports réguliers, voire constants, avec les pouvoirs publics et espèrent ainsi influencer directement les acteurs de la prise de décision. Le suivi scrupuleux des travaux législatifs et des orientations gouvernementales est d'autant plus primordial que les réseaux sont régulièrement sollicités pour leur expertise : leur connaissance empirique du

¹²³ Cf. *supra*.

¹²⁴ ANMT, 48 AQ 4600 : « Loi violée », *La Lanterne*, 12 août 1898.

¹²⁵ Danièle Fraboulet, « Les organisations patronales au début du XX^e siècle » dans Jean-Claude Daumas (dir.), *Dictionnaire historique des patrons...*, *op. cit.*

¹²⁶ À l'instar d'un Robert Pinot pour l'UIMM par exemple. Olivier Dard, Gilles Richard (dir.), *Les permanents patronaux : éléments pour l'histoire de l'organisation du patronat en France dans la première moitié du XX^e siècle*, Metz : Centre de recherche universitaire lorrain d'histoire, 2005, rééd. 2013, 321 p.

milieu du rail, que peu d'autres détiennent, leur permet de contribuer à la réflexion des autorités et de l'administration ou de plaider en faveur de l'évolution des dispositions législatives devant une commission parlementaire. Leur action investit aussi le terrain administratif, avec le dépôt de recours au Conseil d'État¹²⁷. Cette unanimité des réseaux peut être perçue comme un contrepoids aux revendications cheminotes.

Elle pose toutefois question. On peut s'interroger sur un biais des sources à notre disposition, desquelles ne ressort aucun point de friction ou discordance. On ne doute toutefois pas que des divergences d'opinion aient existé entre compagnies et que certains sujets aient fait l'objet de débats internes.

Par ailleurs, la mise en commun des intérêts ne signifie pas pour autant l'unification des pratiques. L'action collective vise en effet à défendre l'autonomie des réseaux en matière de gestion de leur personnel.

Face à l'émergence et à la structuration progressive de mouvements cheminots revendicatifs et de plus en plus organisés, les compagnies elles aussi s'associent pour défendre leurs intérêts.

La question de la reconnaissance des organisations corporatives, et surtout du Syndicat national, et de leur rôle d'interlocuteur privilégié, cristallise les tensions émanant du rapport de forces qui se joue entre ces deux acteurs.

De la remise en cause du droit syndical à l'amorce d'un dialogue : un lent processus (1884-années 1900)

Si une amélioration de la situation des cheminots face à l'arbitraire et au favoritisme semble notable depuis 1884, celle-ci demeure insuffisante¹²⁸. La Chambre syndicale tente de faire accepter son rôle d'interlocuteur légitime et naturel dès 1891¹²⁹. Mais loin de l'accueillir à bras ouverts, les compagnies éprouvent des réticences face à l'émergence du syndicalisme cheminot. Les directeurs remettent en cause son utilité sociale¹³⁰.

Les réseaux n'ont donc cessé de combattre le Syndicat national, au moins dans un premier temps, toujours de manière dissimulée. Ils adoptent pour cela des stratégies variées. Ils attisent les divisions parmi les agents, en appuyant le sentiment de supériorité de certaines catégories de personnel comme les mécaniciens, afin de mettre à mal toute tentative d'union

¹²⁷ Cf. *infra*.

¹²⁸ F. Aylies, *Les associations...*, *op. cit.*, p. 26-27.

¹²⁹ Eugène Guérard, *Les chemins de fer devant l'opinion publique...*, *op. cit.*, p. 10-11.

¹³⁰ Propos rapportés par *L'Éclaireur de la Voie*, cités dans Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 513.

cheminote. Ils tentent également d'infiltrer le conseil d'administration et les comités de sections du Syndicat national.

Les compagnies encouragent certaines créations de syndicats, avec le dessein qu'ils s'opposent au syndicalisme « rouge » et affaiblissent un mouvement cheminot déjà divisé. C'est le cas de l'Union syndicale, accusée d'avoir été créée « sous les auspices et avec l'argent de la compagnie d'Orléans »¹³¹ afin de contrer la Chambre syndicale¹³². On peut toutefois s'interroger sur l'efficacité d'une telle stratégie, qui ne paraît pas avérée.

S'ils acceptent dans un premier temps de recevoir la Chambre, les réseaux déniaient surtout à ses militantes toutes possibilités d'exercer la liberté syndicale accordée par la législation en 1884.

Cette hostilité se manifeste principalement par des sanctions, parfois déguisées, à l'égard du personnel syndiqué. La révocation est d'autant plus grave que les compagnies s'engagent depuis 1867 à n'embaucher aucun agent licencié par un autre réseau. En situation monopolistique, cette mise à l'index signifie pour le révoqué la fin de sa carrière au chemin de fer, d'autant que les démarches effectuées en faveur des réintégrations ne sont pas concluantes¹³³. Ainsi, les compagnies espèrent se protéger en éloignant d'éventuels aspirants de toute tentation syndicaliste. Bien que les réseaux, forcés, acceptent de reconnaître avec quelques réserves¹³⁴ la Chambre syndicale¹³⁵, le renvoi de deux de ses membres¹³⁶ pour des motifs déguisés mène à la grève en juillet 1891.

Cette obstruction de la pratique syndicale prend également une forme plus détournée. Lors de la création de nouvelles sections, des mutations forcées sans compensation salariale, des mesures d'intimidation et des sanctions arbitraires sont prononcées¹³⁷. Par ailleurs, dès octobre 1891, des difficultés pour obtenir les permis et congés indispensables pour se rendre au congrès sont signalées¹³⁸. Cette violation répétée de la loi de 1884 est dénoncée le 22 mai 1894 par les députés, pressés par la Chambre syndicale¹³⁹. À Antoine Jourde qui évoque le réseau de l'État, le ministre rétorque que « le gouvernement ne croit pas que cette loi [de 1884] puisse s'appliquer aux agents de l'État ». Cette déclaration provoque un tollé : il est intolérable que le ministre des Travaux publics

¹³¹ Cité dans *Le patrimoine de la SNCF...*, *op. cit.*, p. 340.

¹³² Georges Ribeill, « La police et les syndicats cheminots (1890-1914) », dans Alain Faure, Philippe Vigier (dir.), *Maintien de l'ordre et polices en France et en Europe au XIX^e siècle*, Paris : Créaphis, 1987, p. 384.

¹³³ Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, *Compte-rendu du 2^{me} congrès...*, *op. cit.*, p. 15-16.

¹³⁴ Le directeur de la compagnie du PO Émile Heurteau tolère qu'elle représente la corporation uniquement pour des affaires collectives. François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 471.

¹³⁵ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 503-504.

¹³⁶ Atsushi Fukasawa, *Histoire du syndicalisme cheminot...*, *op. cit.*, p. 9.

¹³⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 30 mars 1893, p. 1150-1154.

¹³⁸ Alors que le règlement de la compagnie du Nord stipule en novembre 1847 qu'« il est interdit aux employés de s'absenter du service de la compagnie sans avoir obtenu un congé et une autorisation spéciale du comité [de direction] ». Chambre syndicale des ouvriers & employés des chemins de fer français, *Compte-rendu du 2^{me} congrès...*, *op. cit.*, p. 13, 18-21.

¹³⁹ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 523.

donne un tel exemple, qui serait obligatoirement imité par les directeurs des compagnies privées. Le président du Conseil remet sa démission le soir-même¹⁴⁰. Si la Chambre syndicale se targue que cet épisode ait contribué, « fait unique dans les annales du Parlement français, à la chute du ministère qui tombait sur une question ouvrière »¹⁴¹, il faut tenir compte du contexte de politique générale : c'est davantage l'« esprit nouveau » et la tolérance religieuse voulus par Jean Casimir-Périer que les républicains modérés ont condamné¹⁴². Les compagnies cèdent. Le réseau du Nord recommande de s'en tenir aux pratiques en vigueur, n'accordant aucun régime de faveur pour l'exercice des droits syndicaux¹⁴³, ligne de conduite partagée par les chemins de fer de l'État¹⁴⁴. Les refus de congés sont rares les années suivantes¹⁴⁵.

En sus de faire respecter la lettre de la loi de 1884, la Chambre syndicale n'a de cesse d'obtenir sa reconnaissance par les réseaux privés.

À l'occasion de chaque congrès, une délégation de militants est constituée afin de rencontrer les administrations de chemins de fer. Mais la démarche est vaine : alors qu'en mai 1893, les compagnies reçoivent avec bienveillance ces émissaires, elles se ferment par la suite totalement au dialogue. Surtout, elles déniaient au syndicat tout rôle dans la gestion de leur personnel¹⁴⁶, dont celui d'intermédiaire entre elles et leurs agents¹⁴⁷. S'ils doivent satisfaire certains desiderata, les réseaux favorisent les discussions directes, sans concertation avec les syndicats, puisque rien ne les contraint à traiter avec eux. Le traitement de réclamations de manière individuelle leur donne l'assurance que les dispositions accordées ne seront pas étendues à tous les travailleurs. Les compagnies persistent collectivement dans leur refus de reconnaître la Chambre syndicale et ses revendications jusqu'à la fin des années 1890¹⁴⁸.

Après l'échec de la grève d'octobre 1898 et le renouvellement de son conseil d'administration, le Syndicat national tente une nouvelle approche auprès des compagnies, impulsée par le modéré Bardeau, qui remplace Eugène Guérard au secrétariat général en janvier 1899¹⁴⁹. Conscient d'un

¹⁴⁰ *J.O. Lois et décrets*, 24 mai 1894, p. 2372.

¹⁴¹ « Groupe parlementaire de défense des travailleurs de chemins de fer », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 28 mai 1894, p. 87.

¹⁴² Vincent Duclert, *La République imaginée, 1870-1914*, Paris : Belin, 2014 p. 251.

¹⁴³ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 21 mai 1894.

¹⁴⁴ ANMT, 48 AQ 4502 : lettre de Ludovic Dupuy-Dutemps, ministre des Travaux publics, au directeur de l'administration des chemins de fer de l'État, 16 avril 1895.

¹⁴⁵ Seuls deux refus sont à déplorer en 1895. L'année suivante, l'intervention du ministre des Travaux publics Adolphe Turrel permet à un agent de la compagnie du Nord de se rendre au congrès.

¹⁴⁶ « Le congrès des chemins de fer », *Le Temps*, 1^{er} mai 1893, p. 3.

¹⁴⁷ François Caron, « Essai d'analyse historique... », *art. cit.*, p. 29.

¹⁴⁸ ANMT, 48 AQ 4600 : « Loi violée », *La Lanterne*, 12 août 1898.

¹⁴⁹ Élie Fruit, notice « Bardeau », *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, version mise en ligne le 30 juin 2008, dernière modification le 27 janvier 2010 ; accessible en ligne <<http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/spip.php?article488>> [consultée le 28 mai 2018].

rapport de forces qui lui est défavorable, il présente un profil plus apaisé, se concentrant sur l'amélioration du quotidien¹⁵⁰ et rappelant l'importance de la discipline et du respect de la hiérarchie. Les demandes d'audience sollicitées en 1899 restent sans réponse. Mais en septembre 1902, ce changement d'attitude, qui pourrait être le signe d'une certaine maturité, est remarqué¹⁵¹.

Ce nouveau comportement semble porter ses fruits au niveau local. Le jeu d'échelles nous permet d'apprécier la réalité de la construction des rapports sociaux : si l'échange direct est encore difficile entre les directions des compagnies et les administrateurs de l'organisation corporative, le dialogue est amorcé aux niveaux inférieurs, notamment à l'échelle des congrès régionaux. Depuis que le Syndicat national a adopté le principe du fédéralisme en avril 1897¹⁵², les revendications les plus urgentes sont désormais formulées au niveau des groupes de chaque réseau, puis remontées au conseil d'administration. Des congrès régionaux discutent de revendications, ensuite présentées à chaque direction de réseau¹⁵³. Dès lors, la formulation des réclamations est adaptée au contexte local et à la situation différenciée que connaît le personnel de chaque compagnie et les revendications peuvent être mises régulièrement à jour¹⁵⁴. Le Syndicat national acte en outre la création des comités de réseaux en 1902. Constitués à l'issue de chaque congrès régional, ils sont chargés d'étudier pour chaque réseau les revendications qui lui sont spécifiques. Après aval du conseil d'administration, celles-ci sont présentées à la direction, par une délégation comprenant un administrateur, démarche réalisée au nom du Syndicat national. Pour Eugène Guérard, ce système présente en outre l'avantage, pour le personnel de chaque administration, de pouvoir prétendre aux dispositions plus favorables accordées sur les autres réseaux¹⁵⁵. L'échange a lieu à l'échelle des réseaux, dès juin 1897 avec des réunions périodiques avec le chef du service du personnel des chemins de fer de l'État¹⁵⁶. Cela rejoint la stratégie des compagnies, qui ne semblent néanmoins

¹⁵⁰ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 549.

¹⁵¹ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'un inspecteur principal de l'Exploitation de la compagnie du Nord à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 10 septembre 1902.

¹⁵² Après une réorganisation de l'administration des chemins de fer de l'État en décembre 1895, le groupe de La Rochelle réunit tous les groupes régionaux du réseau, le 23 janvier 1896. Le lendemain, des délégués du congrès se rendent au ministère des Travaux publics avec des députés pour présenter des réclamations spécifiques à leur réseau. En avril, à l'instar des agents commissionnés et classés, ceux qui ne le sont pas et qui cumulent 15 ans de service bénéficient également de 15 jours de congés payés et du versement de l'intégralité de leur salaire en cas de maladie. Le mois suivant, c'est leur avancement qui est réglementé. Ces succès remportés par la délégation du premier congrès régional du réseau de l'État motivent le Syndicat national à adopter progressivement le fédéralisme plutôt que le centralisme.

¹⁵³ « 8^e congrès national », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 mai 1897, p. 739.

¹⁵⁴ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1*, op. cit., p. 424. Les congrès régionaux voient le jour en 1900 et 1901 pour les compagnies du Midi et du PLM, 1903 et 1904 pour celles de l'Ouest et du Nord, et enfin 1906 et 1907 pour celles de l'Est et du PO.

¹⁵⁵ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 500.

¹⁵⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 14 décembre 1897, p. 2907-2908.

plus aussi fermées au dialogue¹⁵⁷. Une démarche du congrès régional du réseau du Midi en juillet 1900, dans un contexte d'agitation et avec l'intervention du ministre, aboutit à la reconnaissance de la légalité du Syndicat national par le directeur. À partir de cette date, des réunions ont lieu régulièrement entre l'administration du réseau et les représentants de l'organisation corporative¹⁵⁸. Force est de constater, en 1903, que l'attitude de certains réseaux semble moins hostile¹⁵⁹. En décembre 1904, la compagnie du Nord admet que « la plupart des réclamations déposées, soit entre ses mains, soit aux mains des chefs de service, sont fondées »¹⁶⁰. D'aucuns notent qu'« il est un résultat dont aucun travailleur du Nord ne méconnaîtra l'importance : c'est que les chefs prennent peu à peu l'habitude d'entrer en discussion avec ceux qu'ils emploient et que ces pourparlers, bien que momentanément infructueux, ne peuvent que servir la cause des salariés »¹⁶¹. Début février 1907, la compagnie consent à examiner, avec les délégués du congrès du Nord, leurs revendications, parmi lesquelles figure l'encouragement au dialogue entre les chefs de service et le personnel¹⁶². Près d'un an plus tard, on souligne la bienveillance de l'accueil qui a été fait à une délégation d'agents (non membres du Syndicat national) qui remet une pétition¹⁶³, ainsi que la prise en compte sérieuse de leurs demandes : « C'est la première fois que pendant plus d'une heure la direction accepte de discuter avec le personnel d'une façon si courtoise »¹⁶⁴.

Malgré l'échange réel qui existe, avec plus ou moins de facilité¹⁶⁵ aux échelons inférieurs, les compagnies persistent en 1908 dans leur refus de recevoir les administrateurs du Syndicat national, comme en avril 1910¹⁶⁶. Dans ces circonstances, il paraît difficile pour lui de s'imposer comme intermédiaire légitime entre le personnel et la direction, et donc comme contrepouvoir¹⁶⁷. Pour Eugène Guérard, seul un pouvoir accru des comités de réseaux lui permettrait de s'imposer¹⁶⁸. Dans cette situation d'« entre-deux », les tensions ressurgissent ponctuellement¹⁶⁹.

¹⁵⁷ AN, F⁷ 13660 : rapport de la direction de la Sûreté générale, mars 1900.

¹⁵⁸ Élie Fruit, *1890-1910, dans la mêlée...*, op. cit., p. 167-170.

¹⁵⁹ ANMT, 48 AQ 4781 : « Congrès national des travailleurs des chemins de fer », *Le Radical*, 5 mai 1903.

¹⁶⁰ ANMT, 48 AQ 4841 : lettre de Gustave Lacan, secrétaire de la compagnie du Nord, à Henri Hochedez, représentant du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, 19 mai 1905 ; 48 AQ 4871 : lettre de Gustave Lacan, secrétaire de la compagnie du Nord, à Joseph Villain, secrétaire du comité de réseau du Nord du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, 3 avril 1906.

¹⁶¹ ANMT, 48 AQ 6406 : « Au chemin de fer du Nord », *La Petite République*, 17 décembre 1904.

¹⁶² ANMT, 48 AQ 4900 : lettre de Joseph Villain, secrétaire du comité de réseau du Nord du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, à Gustave Lacan, secrétaire de la compagnie du Nord, 27 mars 1907 ; note remise à Gustave Lacan, secrétaire de la compagnie du Nord, par la délégation nommée au congrès régional du Nord, 3 février 1907.

¹⁶³ ANMT, 48 AQ 4930 : « Les employés du Nord pétitionnent », *Le Petit Parisien*, 11 février 1908.

¹⁶⁴ ANMT, 48 AQ 4930 : « Les chemins de fer », *Le Courrier de la Seine*, 15 mars 1908.

¹⁶⁵ Le dialogue est plutôt fructueux dans les réseaux de l'État, du Midi et du Nord, plus difficile dans ceux du PLM et de l'Ouest. Il se noue plus tardivement dans la compagnie de l'Est.

¹⁶⁶ Cité dans A.-G. Rouchy, *Les grèves...*, op. cit., p. 57.

¹⁶⁷ AN, F⁷ 13661 : *Compte-rendu du 19^e congrès...*, op. cit., p. 5-6.

¹⁶⁸ ANMT, 48 AQ 4930 : « Le congrès des chemins de fer », *Le Socialisme*, 24 mai 1908.

¹⁶⁹ ANMT, 48 AQ 4930 : « Un conflit entre la compagnie de l'Est et le Syndicat des chemins de fer », *L'Indépendant Rémois*, 4 novembre 1908.

Les effets de la loi de 1884 et l'action d'un syndicalisme cheminot en structuration sont largement limités par la persistance des compagnies dans leur refus de reconnaître l'organisation syndicale et par les entraves qu'elles posent au libre exercice du droit syndical de leur personnel, pour maintenir un rapport de force qui leur est favorable et éviter toute atteinte à leur principe d'autorité et à l'unité de direction. À l'échelon le plus élevé, le dialogue social est verrouillé, toute tentative de transaction ou de négociation avec les représentants nationaux du syndicat est bloquée.

Néanmoins, à la faveur de l'apaisement du Syndicat national, un dialogue constructif émerge, à l'échelle de chaque réseau à la toute fin des années 1890. Les agents parviennent à s'imposer comme interlocuteur, et donc acteurs de leur condition, et à se faire entendre.

Il a fallu pour cela qu'ils mobilisent une panoplie de moyens d'actions divers, plus ou moins appréciés et aux degrés de modération et de contestation variés.

2. La mobilisation d'un répertoire étendu d'actions collectives directes, légales et variées

La formulation de revendications, dans laquelle le syndicalisme joue un rôle essentiel, n'est pas suffisante. Il faut choisir des modalités d'action, témoins de la détermination des principaux intéressés, pour aboutir à leur mise en œuvre. Le répertoire de l'action collective¹⁷⁰, c'est-à-dire l'ensemble des moyens d'action mobilisés par des groupes pour la défense ou l'avancée d'intérêts communs, est un héritage du passé. Il est alimenté par la confrontation avec les pratiques d'autres professions comme par l'interaction avec les autorités responsables du maintien de l'ordre. Le choix stratégique de la modalité d'action s'opère en fonction des ressources dont dispose le groupe, de la concurrence et de contraintes circonstanciées¹⁷¹. Les agents des chemins de fer ont à leur disposition un large panel de moyens d'action, oscillant entre modération et action directe, qu'illustre l'hésitation du Syndicat dans la ligne de conduite à tenir, entre recherche de dialogue et grève générale à visée révolutionnaire.

¹⁷⁰ Le répertoire de l'action collective est théorisé par le sociologue américain Charles Tilly en 1984 : « Les origines du répertoire de l'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°4, octobre-décembre 1984, p. 89-108 ; *La France conteste : de 1600 à nos jours*, Paris : Fayard, 1986, 622 p.

¹⁷¹ Lilian Mathieu, notice « Action collective », dans *Dictionnaire du travail*, Paris : PUF, 2012, p. 1-6 ; Michel Offerlé, « L'action collective patronale en France, 19^e-21^e siècles. Organisation, répertoires et engagements », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, avril-juin 2012, p. 82-97.

L'achat d'actions des compagnies de chemin de fer : une tentative avortée

L'idée de la participation active du personnel à la gestion d'une société concessionnaire dans le domaine du chemin de fer n'est pas nouvelle.

En février 1850, elle sous-tend la création de l'Union des employés-travailleurs, dirigée par l'ingénieur Edmond Bion¹⁷², qui vise la construction et l'exploitation des chemins de fer de l'État. Edmond Bion aspire ainsi à « cimenter l'alliance vainement tentée jusqu'alors du capital avec le travail »¹⁷³. Mais la société périlite rapidement¹⁷⁴.

Ce projet refait régulièrement surface jusque dans la première moitié des années 1890.

En 1867, un ancien employé de la compagnie de l'Est¹⁷⁵ Édouard Siebecker préconise aux nombreux agents du rail de créer une société, dont le capital serait alimenté par des cotisations mensuelles. Ainsi, le personnel choisirait les administrateurs de sa compagnie, élus par et parmi les actionnaires. D'autant plus investis dans leur travail que leurs intérêts en dépendent, ils y gagneraient le soutien de la direction des réseaux¹⁷⁶.

La mutualité s'empare de l'idée.

L'Association des agents des chemins de fer français créée en juillet 1867¹⁷⁷ envisage l'acquisition d'actions des réseaux, tout en se défendant d'être « une institution de résistance contre les directeurs des compagnies ». Mais la réaction des administrations des chemins de fer et des autorités ne se fait pas attendre et la société est rapidement dissoute¹⁷⁸. L'idée aurait également germé à la Fraternelle. Si elle se cantonne à la distribution de retraites, son but dissimulé serait de truster les assemblées d'actionnaires, voire d'administrateurs. Alors, les compagnies poussent leurs ingénieurs à investir la mutuelle. Ils obtiennent la reconnaissance d'utilité publique et rendent ainsi impossible l'acquisition d'actions¹⁷⁹.

Le syndicalisme est également sensible à ce projet.

Le Syndicat Petit étudie, peu après sa constitution en septembre 1884, cette option. Mais cette

¹⁷² Notice « Bion-Duval Edmond », *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, version mise en ligne le 30 juin 2008, dernière modification le 11 mai 2012 ; accessible en ligne <<http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/spip.php?article994>> [consultée le 30 janvier 2018].

¹⁷³ *Société de l'Union des employés-travailleurs formée pour la construction et l'exploitation des chemins de fer de l'État ainsi que de tous les autres travaux que l'association pourrait obtenir, soit par voie de concession, soit par voie d'adjudication. Acte de société*, Paris : Impr. de Prève, 1850, p. 14.

¹⁷⁴ Elle ne survit pas à sa première année. « Mouvement social. Chez les cheminots », *Le Temps*, 5 août 1911, p. 3.

¹⁷⁵ « Un patriote », *Gil Blas*, 23 septembre 1901, p. 1.

¹⁷⁶ Édouard Siebecker, *Physiologie des chemins de fer : grandes compagnies – employés – public – portraits – anecdotes – conseils aux voyageurs*, Paris : J. Hetzel, 1867, p. 215-217.

¹⁷⁷ Ludovic Désveaux, *Les coalitions...*, *op. cit.*, p. 75. Henri Vincenot attribue sa création à Édouard Siebecker, ce que nous ne trouvons attesté nulle part ailleurs. Henri Vincenot, *La vie quotidienne...*, *op. cit.*, p. 189-190.

¹⁷⁸ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 480-481.

¹⁷⁹ ANMT, 48 AQ 4470 : V. Jaclard, « Les travailleurs des chemins de fer », *La Revue socialiste*, janvier-juin 1894, p. 89.

initiative crée une situation de crise et est abandonnée avant toute réalisation¹⁸⁰.

Plus tard, en 1895, la Chambre syndicale envisage cette modalité d'action, inspirée par une expérience italienne récente¹⁸¹. Afin de vérifier que les compagnies disposent des fonds suffisants à la réalisation de leurs revendications, elle souhaite investir les assemblées générales des actionnaires. Elle trouve toutefois une limite dans l'investissement financier nécessaire : Eugène Guérard évalue à plus de 305 000 francs la somme à réunir¹⁸². Une cotisation mensuelle de deux francs payée par 20 000 agents permettrait à un délégué de représenter le syndicat dans quatre compagnies au bout d'un an, et trois à quatre dans tous les réseaux au bout de cinq ans.

L'idée est discutée en congrès le 27 avril 1895. Des réserves sont formulées sur les intérêts contradictoires entre la condition d'actionnaire capitaliste et celle d'agent. D'aucuns craignent également que cette œuvre ne se retourne contre le personnel, puisque les compagnies pourraient arguer que s'il réussit à acquérir des actions, c'est que les salaires sont suffisamment élevés. Sans illusion sur les résultats potentiels, Eugène Guérard voit surtout là l'occasion d'afficher la volonté de conciliation et de modération du syndicat et l'opportunité d'obtenir sa reconnaissance officielle pour « inviter leurs directeurs à discuter avec lui, de puissance à puissance ». Le principe est adopté¹⁸³, mais face aux difficultés de réalisation¹⁸⁴, il reste sans lendemain.

Malgré l'échec de sa mise en œuvre, qui rencontre l'hostilité des autorités, la prise de participation dans le capital, moyen d'action légal qui ne confère pas une importante visibilité à l'action syndicale et paraît de prime abord peu contestataire, témoigne d'un certain réalisme de la part des agents, qui analysent l'orientation du rapport de forces et tentent de s'y adapter en mobilisant les ressources à leur disposition pour imposer aux compagnies la discussion de leur condition.

¹⁸⁰ *Bulletin*, 15 septembre 1884 et 15 mars 1885, cités dans Office du Travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 493-496.

¹⁸¹ En septembre 1894, les membres de l'Association d'épargne des agents des chemins de fer de la Méditerranée réunissent 157 350 francs et achètent des actions de ce réseau, ce qui leur permet de discuter de leur condition avec les actionnaires (ANMT, 48 AQ 4531 : « Les travailleurs des chemins de fer », *La Petite République*, 6 juin 1896). En France en 1886, une autre corporation à statut – les mineurs –, constituée en société civile, rachète à Rive-de-Gier une concession que la compagnie des mines ne souhaite plus exploiter face au tarissement des filons. Mais cette expérience ne dure que quelques années.

¹⁸² Contre les 240 000 francs prévus par le groupe de Limoges, à raison de 20 actions pour un total de 26 000 francs pour le réseau du Midi et 22 000 francs pour celui de l'Ouest et 40 actions pour les autres compagnies, soit environ 73 000 francs pour celle du Nord, du PLM et du PO et 39 000 francs pour celle de l'Est.

¹⁸³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 006 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du sixième congrès national tenu à Paris [...] les 25, 26, 27 et 28 avril 1895*, Paris : Jean Allemane, 1895, p. 96-105.

¹⁸⁴ « Compte rendu 7^e congrès national (suite) », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 5 octobre 1896, p. 610.

Le pouvoir de l'écrit, au service de la sensibilisation

L'écrit est mobilisé sous plusieurs formes : papillons, tracts, brochures partisans¹⁸⁵, presse. Nous nous attarderons particulièrement sur cette dernière.

À la fin du XIX^e siècle, la presse est considérée comme le meilleur moyen de séduire l'opinion¹⁸⁶. Le mouvement ouvrier s'est emparé de l'outil médiatique depuis plusieurs décennies. L'émergence d'une presse corporative n'est pas propre au rail : on retrouve des journaux chez les fonctionnaires dès la II^e République¹⁸⁷. La loi du 29 juillet 1881 fixe le régime de la presse¹⁸⁸. Combinée aux progrès des techniques d'imprimerie et de distribution et à ceux de l'instruction de la population, les années qui suivent sont considérées comme l'âge d'or de la presse¹⁸⁹. Les premiers organes dédiés aux agents des chemins de fer ne sont pas fondés par les principaux intéressés : il s'agit du *Moniteur des employés des chemins de fer*, dirigé par Nublat¹⁹⁰, et de l'organe du Comité de défense des employés de chemins de fer, *Les serfs de la voie ferrée*, édité par le baron Charles de Janzé et Eugène Delattre, et qui devient en mai 1883 *La Voie ferrée*.

Les organisations corporatives nouvellement constituées en 1884 s'approprient ce média. Presque chaque syndicat possède son journal publié par et pour les agents¹⁹¹. La Chambre syndicale édite un bimensuel à partir du 25 mars 1892 : *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*¹⁹². La publication fait preuve d'une continuité et d'une stabilité exemplaires¹⁹³. Cet organe d'au moins quatre pages est essentiellement corporatif. Les premiers feuillets sont consacrés à la législation sociale et ouvrière, surtout celle intéressant directement les agents, et à l'exposition des revendications. Les accidents ferroviaires, les questions de sécurité, et leur corollaire – les conditions de travail – font souvent l'objet d'articles, tout comme le déroulé des mouvements sociaux. À l'occasion des

¹⁸⁵ Les premières publications cheminotes datent des années 1870 dans le cadre du mouvement de l'Union fraternelle. En 1897, le Syndicat national privilégie les brochures. Elles sont distribuées gratuitement lorsqu'elles ont trait à une question générale qui concerne l'ensemble des agents du rail. Les compagnies participent aussi à l'édition de brochures partisans, en fournissant de la documentation. Elles sont largement diffusées à « tous ceux [qui] détenaient une portion d'influence sur les pouvoirs [...] certaines catégories de personnes, notamment les conseillers généraux, les membres des chambres de commerce, des sociétés d'agriculture et autres personnes ayant besoin d'être renseignées » (Edgard Milhaud, *Le rachat des chemins de fer*, Paris : É. Cornély, 1904, p. 155).

¹⁸⁶ René Rémond, *La République souveraine : la vie politique en France, 1879-1939*, Paris : Fayard, 2002, p. 216-217.

¹⁸⁷ Jeanne Siwek-Pouydesseau, *Les syndicats des fonctions publiques au XX^e siècle*, Paris : Berger-Levrault, 2001, p. 27.

¹⁸⁸ Elle supprime le cautionnement et autorisation préalables à toute publication. Édouard Siebecker évoquait un cautionnement de l'ordre de 25 000 francs. Édouard Siebecker, *Physiologie...*, *op. cit.*, p. 218.

¹⁸⁹ Dominique Kalifa, « La presse », dans Vincent Duclert, Christophe Prochasson (dir.), *Dictionnaire critique de la République*, Paris : Flammarion, 2002, p. 781.

¹⁹⁰ Qui semble édité jusqu'en 1891.

¹⁹¹ Le Syndicat Guimbert fait paraître le mensuel *L'Alliance* dès 1885, l'Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français le mensuel *L'Éclair de la Voie* en avril 1892, le Syndicat Petit publie un *Bulletin du Syndicat professionnel*, puis *La Locomotive* à partir d'octobre 1893, le *Bulletin de l'Union catholique du personnel des chemins de fer* est publié à partir de mars 1899.

¹⁹² Cf. annexe n°22.

¹⁹³ En dehors de brèves interruptions lors des contextes belliqueux. Seuls son nom et son rythme de parution varient.

congrès¹⁹⁴, les rapports des différents conseils et commissions sont publiés, ainsi que le compte rendu des débats et des résolutions adoptées. Les démarches menées auprès des pouvoirs publics, les réunions des instances nationales de l'organisation syndicale ou les résultats d'élections sont relatés. Les dernières pages sont plutôt consacrées à l'activité des groupes syndicaux locaux. Les premières années, de nombreux articles ou tribunes, expressions directes des agents empreintes d'un fort ressentiment, dénoncent parfois virulemment les abus de la hiérarchie et le favoritisme. Ces attaques quasi-personnelles sont toutefois critiquées lors du congrès d'avril 1906¹⁹⁵. On ne trouve dans les pages du journal ni feuilleton littéraire¹⁹⁶, ni illustration. Les sujets intercorporatifs brillent également par leur absence. À l'instar de la presse syndicale minière¹⁹⁷, la question de la représentativité des thèmes abordés dans les colonnes du journal se pose : la politique internationale n'est par exemple pas abordée durant les mois précédant l'été 1914.

Quelle est l'influence réelle de cet organe corporatif ? Peu de chiffres existent concernant le nombre d'abonnés¹⁹⁸ et de lecteurs. Néanmoins en 1897, sur 100 agents des compagnies, sept sont régulièrement syndiqués au Syndicat national et parmi eux, trois s'adonnent à la lecture de l'organe corporatif. Douze ans plus tard, alors que le nombre de syndiqués a plus que doublé (15 %), celui des lecteurs a légèrement diminué (2,7 %). À l'instar de celui des mineurs¹⁹⁹, le journal est donc davantage celui de militants syndicalistes actifs que des agents syndiqués²⁰⁰. Outil de communication directe, il entretient le lien avec les adhérents, au-delà de l'éloignement géographique.

La collaboration au journal n'est d'ailleurs pas exempte de risques pour les agents, pouvant encourir jusqu'à la révocation²⁰¹.

Les syndicats entretiennent aussi des relations avec la presse généraliste. Parfois critiquée, elle est bien souvent admise aux congrès nationaux du Syndicat national²⁰².

Le recours à cette forme écrite permet à l'organisation de se faire connaître, de diffuser ses

¹⁹⁴ Cf. annexe n°23.

¹⁹⁵ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-septième congrès...*, op. cit., p. 19.

¹⁹⁶ La proposition de publication d'un feuilleton littéraire est repoussée lors du congrès d'avril 1897. « 8^e congrès national. Résolutions (suite) », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 3 mai 1897, p. 735.

¹⁹⁷ Michelle Perrot, « La presse syndicale des ouvriers mineurs (1880-1914) : notes pour un inventaire », *Le Mouvement social*, n°41, avril 1961, p. 99.

¹⁹⁸ Alors que l'abonnement était auparavant libre, il devient obligatoire pour les adhérents du Syndicat national à compter du 1^{er} janvier 1913.

¹⁹⁹ Michelle Perrot, « La presse syndicale... », art. cit., p. 98.

²⁰⁰ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome I*, op. cit., p. 399-400.

²⁰¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 31 mars 1896, p. 674 ; « Le contrat de louage et la loi du 27 décembre 1890 », *La Tribune de la voie ferrée*, 19 décembre 1898, p. 166.

²⁰² Des huis-clos peuvent toutefois être décidés pour les décisions qui doivent rester secrètes. Cela n'empêche cependant pas les autorités d'y assister. AN, F⁷ 13660 : compte rendu du 8^{ème} congrès national du syndicat des ouvriers et employés des chemins de fer français tenu les 1, 2, 3 avril 1897 à Paris, par le commissaire spécial A. Moreau, 3 avril 1897.

idées et point de vue, de dénoncer l'attitude des compagnies, d'exposer ses revendications et actions et de leur donner de l'écho, mais aussi de convaincre les principaux intéressés d'adhérer. Outre l'aspect militant, cette visée informative et pédagogique est également destinée à l'opinion publique, que l'on cherche à sensibiliser aux conditions de travail et de vie des cheminots. En la faisant réagir, on espère aussi l'intervention des pouvoirs publics, soucieux de leur électorat.

La presse est également mobilisée par les compagnies.

Cet outil médiatique fait partie intégrante de leur stratégie de communication. Les réseaux ciblent essentiellement la presse financière et nationale quotidienne d'opinion et mobilisent à moindre fréquence les organes patronaux ou techniques.

Les buts informatifs et pédagogiques sont évidents. S'ajoute une forte volonté de maîtriser leur image auprès des sociétés soucieuses du cours de leurs actions²⁰³. Les milieux d'affaires et la presse sont intimement liés dès le IInd Empire²⁰⁴. Posséder un journal est un investissement : cette industrie peut s'avérer lucrative²⁰⁵. Les liens personnels sont mobilisés. Léon Say, administrateur de la compagnie du Nord, entre au conservateur *Journal des Débats* après son mariage avec Geneviève Bertin, nièce d'un actionnaire du journal, en 1855²⁰⁶. Il en occupe la direction politique²⁰⁷ et y défend ses positions, proches des Rothschild²⁰⁸.

Les réseaux subventionnent aussi la presse. Dès les années 1840, ceux du PO et du Nord affectent de l'argent aux organes économiques et financiers²⁰⁹. En 1872 est créé un fonds « de publicité » par les compagnies du Nord, du PLM et du PO²¹⁰. Ce budget, auquel toutes contribuent dès 1880, permet de soutenir les publications favorables dans les pages économiques de grands titres, d'orchestrer des campagnes de presse politiques (hostiles aux agents du rail et à leurs activités, aux textes de loi qui leur sont favorables ou encore au Gouvernement) ou de taire la mise en cause des compagnies, notamment à l'occasion d'accidents²¹¹. Des montants importants sont ainsi déboursés lors de la grève des agents de chemins de fer de 1891²¹². Des permis de circulation sont accordés aux journalistes, afin de leur permettre de voyager gratuitement sur l'ensemble du territoire

²⁰³ Marc Martin cite la plainte en 1857 de la compagnie de l'Est face à un article amplifiant excessivement ses dépenses. Les actionnaires ont ainsi craint de perdre de l'argent, ce qui a entraîné une baisse du cours de ses actions. AN, F¹⁸ 362, cité par Marc Martin, « Presse, publicité et grandes affaires sous le Second Empire » dans id., *Histoire de la publicité en France*, Nanterre : Presses universitaires de Paris Nanterre, 2012, p. 149-192.

²⁰⁴ Marc Martin, « Retour sur "l'abominable vénalité de la presse française" », *Le Temps des médias*, n°6, 2006, p. 23.

²⁰⁵ Dominique Kalifa, « La presse », *art. cit.*, p. 784.

²⁰⁶ Georges Michel, *Léon Say sa vie, ses œuvres*, Paris : Calmann Lévy, 1899, p. 43.

²⁰⁷ Marc Martin, *Médias et journalistes de la République*, Paris : O. Jacob, 1997, p. 95-96.

²⁰⁸ Christophe Charle, *Le siècle de la presse, 1830-1939*, Paris : Seuil, 2004, 399 p.

²⁰⁹ Marc Martin, « Presse, publicité et grandes affaires... », *op. cit.*

²¹⁰ Élie Fruit, *1890-1910, dans la mêlée...*, *op. cit.*, p. 43-44.

²¹¹ Edgard Milhaud, *Le rachat...*, *op. cit.*, p. 19.

²¹² Jean Garrigues, *Les patrons et la politique : 150 ans de liaisons dangereuses*, Paris : Perrin, 2002, rééd. 2011, p. 43, 51. Sur la grève de 1891, cf. *infra*.

national²¹³. Cette solution présente l'avantage de ne rien coûter aux réseaux²¹⁴.

La presse sert également les compagnies pour leur propre information. Des revues de presse consacrées aux organisations syndicales²¹⁵ témoignent de la volonté de connaître leur fonctionnement, leur organisation, leurs effectifs ainsi que de surveiller leurs actions. Dans cette perspective, les réseaux bénéficient d'un avantage sur leur personnel car les réunions organisées par les agents sont la plupart du temps publiques, contrairement aux leurs.

Mais l'efficacité de tels procédés est difficilement appréciable et trouve ses limites dans le fait que le soutien pécuniaire ne garantit pas une adhésion automatique des journalistes et que les finances ne sont pas illimitées²¹⁶.

Si les parties recourent largement à la presse, un autre support de l'écrit permet aux agents de s'impliquer de manière plus directe et affirmée, mais sans doute plus risquée encore : les pétitions.

Les pétitions collectives, un moyen de pression limité et réprimé

L'exercice du droit de pétitionnement²¹⁷ figure dans la Constitution de 1848, même s'il connaît quelques restrictions sous le Second Empire²¹⁸. Son usage est maintenu sous la III^e République, mais il commence à décliner²¹⁹.

La pétition a pour but de porter des revendications dans les plus hautes sphères de décision. Une demande écrite est adressée à une autorité, dont on sollicite l'intervention. Elle est le fruit d'une démarche concertée et elle apparaît aussi bien comme un moyen d'expression autonome, la possibilité de participer aux débats politiques, que comme le reflet des préoccupations des signataires.

La voie pétitionnaire est récurrentement et tôt mobilisée par les cheminots, dès le milieu du XIX^e siècle.

Alors que les agents du rail investissent les événements de février 1848, sur fond de crise

²¹³ G. Bisson, *Accidents de chemins de fer*, Paris : F. Henry, 1865, p. 5-6.

²¹⁴ AN, F⁷ 13665 : André Karéls, « Les mécaniciens-chauffeurs et la loi Berteaux-Rabier », *Journal*, 29 mai 1901.

²¹⁵ Elles sont constituées par des agences de coupures de presse, qui réalisent une veille dans les médias. ANMT, 48 AQ 4470 : fiche à en-tête du Courrier de la Presse, accompagnant l'article « Les travailleurs des chemins de fer », paru dans *La Revue socialiste* de janvier 1894.

²¹⁶ Jean-Marie Moine, *Les barons du fer...*, *op. cit.*, p. 269, 275.

²¹⁷ Madeleine Rebérioux, « Pétitionner », *Le Mouvement social*, n°181, octobre-décembre 1997, p. 127-132 ; *L'individu face au pouvoir : les pétitions aux assemblées parlementaires. La Revue administrative. Numéro spécial*, 2008 ; Perrine Preuvot, « Le droit de pétition : mutations d'un instrument démocratique », *Jurisdiction*, n°4, 2010, p. 73-83 ; Frédéric Moret, « Adresses et pétitions » dans Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky (dir.), *Histoire des mouvements sociaux...*, *op. cit.*, p. 153-159.

²¹⁸ Le Second Empire ne permet par exemple de pétitionner que devant le Sénat.

²¹⁹ René Rémond, *La République souveraine...*, *op. cit.*, p. 234.

économique et sociale et de difficultés politiques, Marche, un ouvrier mécanicien de la compagnie du Nord, suivi de 2 000 mécaniciens, présente au Gouvernement provisoire une pétition en faveur de revendications non spécifiquement cheminotes²²⁰.

À la même époque, les pétitions se multiplient à la compagnie du PO à propos des salaires, de l'intervention directe dans la conduite du service et de la refonte de règlements²²¹. Ces revendications collectives émanent d'ouvriers des ateliers, de conducteurs de wagons, d'employés du petit entretien du matériel ou du nettoyage des machines et portent essentiellement sur les prétentions salariales, parfois sur des conditions de travail spécifiques à une catégorie. Les coketiers, après avoir obtenu la démission de leur supérieur hiérarchique, tiennent également à désigner leur nouveau chef. Le nombre de pétitionnaires et les fonctions qu'ils occupent (personnel plus ou moins spécialisé et donc difficile à remplacer) jouent dans la décision de satisfaire ou non leurs désirs.

Les agents ont toutefois tôt conscience que ce moyen d'action, qui demeure un engagement et requiert leur identification individuelle, les expose²²². Alors que la pratique du pétitionnement croît dans les décennies 1860 et 1870, les signataires élaborent un stratagème pour éviter les licenciements²²³.

Début 1867, quand la hiérarchie tente d'intimider les pétitionnaires et que la presse, arrosée de permis²²⁴, n'accorde que peu d'écho à leur initiative, ils constituent une société de secours mutuels : le paiement d'une modeste cotisation garantit ainsi aux révoqués le versement d'une allocation durant leur chômage²²⁵.

Si certaines pétitions sont uniquement communiquées à l'administration des compagnies²²⁶, les agents de la Traction, qui pétitionnent en 1870²²⁷ pour une augmentation salariale, sollicitent le ministre des Travaux publics.

²²⁰ Organisation du travail, garantie du droit au travail, revenu minimum en cas de maladie et moyen de subsistance en cas d'incapacité de travail. Elles aboutissent à l'adoption d'un décret garantissant le travail dès le lendemain. Notice « Bijon de Lancy (Auguste) », *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, version mise en ligne le 20 février 2009, dernière modification le 20 février 2009 ; accessible en ligne <<http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/spip.php?article26599>> [consultée le 7 février 2018].

²²¹ Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 335.

²²² *Ibid.*, p. 340-341, 347-348, 353-359.

²²³ Charles de Janzé, *Les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés...*, *op. cit.*, p. 3.

²²⁴ Maurice Valette, *Chemins de fer : les employés d'Orléans*, Paris : A. Faure, 1866, p. 2-11. De manière générale, les pétitions sont très rarement reproduites dans les organes de presse. Benoît Agnès, « Pétitions françaises, pétitions britanniques : des sources incomparables ? », *L'individu face au pouvoir : les pétitions aux assemblées parlementaires. La Revue administrative. Numéro spécial*, 2008, p. 83.

²²⁵ « Hier – Aujourd'hui – Demain », *Le Figaro*, 23 janvier 1867, p. 1-2.

²²⁶ C'est le cas, par exemple, de la pétition signée par 200 employés des chemins de fer de ceinture en juin 1891, afin d'obtenir des administrateurs une augmentation salariale.

²²⁷ ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer français à M. le ministre des Travaux publics. Adresse...*, *op. cit.*, p. 20-21.

Par cet appel au pouvoir²²⁸ exécutif, ils espèrent faire réagir leur autorité tutélaire. La pétition rendue publique, ils cherchent aussi à créer un courant d'opinion favorable à leur cause. Amendée par les mécaniciens révoqués, au rang desquels F. Guimbert, enrichie d'une adresse aux députés et communiquée au ministre le 12 juillet 1871, la pétition présente un premier programme de revendications développé autour de trois préoccupations majeures : la prévention des accidents et la sécurité des voyageurs (limitation de la durée excessive du travail, repos et effectifs suffisants), la limitation de l'arbitraire (règlement disciplinaire²²⁹) et l'amélioration de la condition des mécaniciens et chauffeurs (suppression des retenues, augmentation des salaires sur la base de ceux versés par l'État, droit à une retraite²³⁰).

Dans un registre alternant entre plainte et requête, l'idée maîtresse est que la sécurité de l'exploitation et des voyageurs ne peut être assurée que par un personnel bénéficiant de meilleures conditions de travail, d'où la nécessaire réglementation. La pétition est certes un élément d'une campagne de protestation, mais peut également être force de propositions. Menant l'enquête²³¹, le directeur du contrôle des compagnies Émile Couche souligne la difficulté, pour les mécaniciens et chauffeurs de tous les réseaux, d'organiser de façon cohérente et réaliste des revendications quand chaque compagnie possède son organisation propre : « Leurs revendications portent à faux sur plusieurs points quand on les applique à tel ou tel réseau où ce qu'ils réclament leur est concédé et au-delà... »²³². Cette initiative témoigne toutefois d'un début de prise de conscience collective des agents de la Traction, par-delà le cloisonnement des réseaux.

S'il semble par la suite moins mobilisé, ce moyen d'action est particulièrement utilisé lors de l'examen par le Sénat de la proposition de loi Berteaux²³³ au tournant du XX^e siècle.

Le Syndicat national diffuse en 1900-1901 des pétitions dans toutes les administrations de chemins de fer. Elles rassemblent 32 132 signatures, en deçà des attentes²³⁴. Une initiative se distingue par son originalité : l'envoi massif de cartes postales au président du Sénat²³⁵. Le but de cette modalité

²²⁸ Benoît Agnès, *L'appel au pouvoir : les pétitions aux Parlements en France et au Royaume-Uni (1814-1848)*, Rennes : PUR, 2018, 312 p.

²²⁹ La première ébauche de pétition était sur ce point plus fournie, précisant la composition de la commission chargée de la rédaction du règlement disciplinaire et préconisait la mise en place d'un conseil de discipline, préalable indispensable à toute sanction, et au sein duquel le personnel était bien représenté.

²³⁰ Une disposition sur le service médical a également été ôtée de la version initiale de la pétition, réclamant le droit pour tout mécanicien et chauffeur à être soigné et recevoir l'intégralité de son salaire jusqu'à son retour au travail.

²³¹ ANMT, 48 AQ 3939 : *Ibid.*, p. 4-11.

²³² Guy Thuillier, « La pétition... », *art. cit.*, p. 77-78.

²³³ Cf. *infra*.

²³⁴ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 012 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport présenté par le conseil d'administration au XII^e congrès national...*, *op. cit.*, p. 7.

²³⁵ ANMT, 48 AQ 4900 : compte rendu de la troisième séance du congrès du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, 12 avril 1907.

d'action légale décidée par le Syndicat national en avril 1907²³⁶ est de faire une démonstration de l'ampleur de la mobilisation du personnel²³⁷. Il distribue 400 000 cartes postales²³⁸, ainsi libellées :

« Le soussigné, employé de chemin de fer, prie Monsieur le président du Sénat de bien vouloir hâter la mise à l'ordre du jour de la proposition de loi de M. Berteaux, relative aux retraites des ouvriers et employés de chemins de fer, sur laquelle la Chambre des députés s'est prononcée, pour la première fois, le 17 décembre 1897, et qui, depuis cinq ans et demi, est soumise de nouveau à l'examen du Sénat »²³⁹.

Les cartes précisent l'identité et l'adresse de l'expéditeur, son emploi et sa compagnie²⁴⁰. Si l'envoi de cartes postales nécessite un investissement financier plus conséquent, il s'agit d'un moyen de pression, impressionnant par le nombre de courriers transmis. L'envoi simultané de récriminations identiques marque la détermination et la cohésion des pétitionnaires. Cette vaste campagne, jugée par les principaux intéressés « respectueuse à l'égard des sénateurs »²⁴¹, donne de la visibilité à leur cause et permet la sensibilisation de l'opinion, afin d'agir sur les pouvoirs publics. En 1908, près de 200 000 cartes sont reçues par le Sénat. Si le Syndicat national souligne l'efficacité de cette mesure coordonnée avec l'organisation de nombreuses réunions publiques²⁴², il faut toutefois attendre près d'un an encore la promulgation de la loi Barthou²⁴³.

Bien qu'ils tendent à réprimer ce moyen d'expression qui remet en cause leur autorité sur leur personnel respectif, les compagnies en tirent parfois également profit.

Lorsqu'elles échouent à empêcher la circulation de pétitions²⁴⁴, elles discréditent les rédacteurs de ces suppliques. Le réseau du PLM dépeint celle de juillet 1871 comme le fruit de communards, proches de l'Internationale et dissimulateurs²⁴⁵. Les compagnies instrumentalisent également ce moyen d'action, à l'instar de celle du Nord qui, entre 1890 et 1900, laisse volontiers l'agitation pétitionnaire croître, dans le but de lutter contre la Chambre syndicale puis le Syndicat national. En janvier 1898, elle orchestre dans ses dépôts une pétition contre la proposition de loi Berteaux du 17 décembre 1897, qui entraînerait la diminution de la durée des parcours et, par conséquent, du montant des primes afférentes²⁴⁶. Malgré l'insuccès annoncé par le Syndicat national²⁴⁷, ce texte

²³⁶ « Notre pétition par cartes postales », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 mai 1907, p. 1.

²³⁷ ANMT, 48 AQ 4900 : « Pour la loi Berteaux. Les "cheminots" pétitionnent », *La Petite République*, 24 mai 1907.

²³⁸ ANMT, 48 AQ 4900 : « Ce qu'ils demandent », *Le Rappel*, 14 juin 1907.

²³⁹ Cf. annexe n°24.

²⁴⁰ AN, F7 13665 : « Une manifestation monstre. 400.000 cartes postales au Président du Sénat », *L'Action*, 24 mai 1907.

²⁴¹ ANMT, 48 AQ 4900 : « Pour la loi Berteaux. Les "cheminots" pétitionnent », *La Petite République*, 24 mai 1907.

²⁴² « Rapport du conseil d'administration présenté au 19^e congrès national [du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer] », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 17 mai 1908, p. 132.

²⁴³ Cf. *infra*.

²⁴⁴ Jean de Lamounarias, *Les mémoires...*, *op. cit.*, p. 256-264.

²⁴⁵ Guy Thuillier, « La pétition... », *art. cit.*, p. 74.

²⁴⁶ « La loi Berteaux », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 17 janvier 1898, p. 886.

²⁴⁷ « Pression inutile », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 31 janvier 1898, p. 893.

semble rassembler de nombreux signataires²⁴⁸.

Au final, cette modalité d'action représente un moyen de pression limité.

Peu coûteuses, adaptées à l'étalement géographique de l'emprise ferroviaire et bénéficiant de la mobilité de certains agents, comme ceux de la Traction, pour être largement signées, les pétitions ne sont pas toujours aisées à mettre en œuvre d'un point de vue pratique. En 1900-1901, le Syndicat national constate la difficulté à diffuser ces textes, face à l'opposition des réseaux mais aussi au défaut de mobilisation des agents²⁴⁹.

En outre, les résultats d'une telle démarche ne sont pas toujours immédiats²⁵⁰ et l'engagement d'une discussion entre les parties ne signifie pas l'assurance que celle-ci aboutisse.

Se pose dès lors la question de l'utilité d'une telle modalité d'action, comme l'illustre le sort de la pétition des mécaniciens et chauffeurs. Fin 1871, Charles de Janzé présente à la Chambre des députés le texte signé par les délégués des 8 000 mécaniciens et chauffeurs de tous les réseaux privés²⁵¹, qui est renvoyé à la commission des pétitions²⁵². Renvoyée à plusieurs reprises devant différentes commissions, elle n'est mentionnée dans aucun rapport. La forte répression qui s'est abattue sur les signataires appuie encore davantage l'idée d'un échec de cette initiative²⁵³.

Si leur usage ne fait pas l'objet de débats, les pétitions demeurent donc une modalité d'action modérée, à l'efficacité toute relative.

D'aucuns avancent qu'elles n'ont jamais été sérieusement considérées par les compagnies²⁵⁴. Il nous semble devoir nuancer ce propos. Certes, le succès de cette démarche n'est pas assuré et la répression qui s'abat sur ses signataires peut être sévère. Les pétitions expriment néanmoins des revendications diversifiées, parfois avancées, qui peuvent mener à l'ouverture d'un processus de négociation avec les compagnies, même à un échelon inférieur.

Investir l'espace public : les réunions publiques et les affiches

Pour exprimer et diffuser ses idées, l'investissement de l'espace public est capital.

²⁴⁸ François Caron, « Essai d'analyse historique... », *art. cit.*, p. 21.

²⁴⁹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 012 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport présenté par le conseil d'administration au XII^e congrès national...*, *loc. cit.*

²⁵⁰ Une pétition en faveur de la hausse des salaires des agents de la compagnie du Nord habitant Paris et sa banlieue signée par 7 000 personnes et présentée à la direction fin mars 1908 ne débouche sur rien, à tel point que la présentation d'un autre texte est envisagée. ANMT, 48 AQ 4930 : « Le personnel de la compagnie du Nord et le relèvement général des salaires », *Le Petit Parisien*, 15 novembre 1908.

²⁵¹ *J.O.*, 19 décembre 1871, p. 5086.

²⁵² *J.O.*, 11 février 1880, p. 1551 : proposition de loi, déposée par M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 15 janvier 1880.

²⁵³ Eugène Guérard, *Les chemins de fer devant l'opinion publique...*, *op. cit.*, p. 7.

²⁵⁴ Louis Lesteven, *La réquisition des chemins de fer en cas de grève*, Paris : L. Bédoin, 1939, p. 9.

Le droit de se réunir paisiblement et sans armes est consacré dans la Constitution de 1848. Mais la loi du 19 juin 1849 interdit les rassemblements « de nature à compromettre la sécurité publique ». Un décret du 25 mars 1852 soumet toute réunion de plus de 20 personnes à l'aval gouvernemental. L'encadrement s'assouplit toutefois²⁵⁵ et la loi du 30 juin 1881 consacre la liberté de réunion²⁵⁶. Aux banquets, seules réunions jusqu'alors acceptées, succèdent les meetings.

La réunion publique est un groupement temporaire et organisationnel autour d'un objectif précis, présentant des orateurs à une assistance que l'on souhaite nombreuse. Elle peut être de différente nature (conférence, réunion électorale, etc.). Ses buts varient, de l'information à l'échange d'idées, en passant par la volonté de convaincre ou tout simplement la distraction. Les réunions permettent de prendre part aux débats politiques. Il est toutefois difficile d'en apprécier la portée réelle, notamment la part de conviction que ces manifestations remportent.

Cette forme d'action directe et démonstrative participe de la propagande.

Elle est tôt investie par les organisations corporatives. La Chambre syndicale coordonne des tournées, au cours desquelles Eugène Guérard multiplie les réunions publiques²⁵⁷. Si elles attirent de nouveaux adhérents, leurs résultats sont parfois limités, d'autant qu'elles se heurtent à l'intimidation des compagnies. Le Syndicat national y renonce en 1895²⁵⁸, estimant ensuite qu'elles doivent demeurer exceptionnelles²⁵⁹, puis les rétablit en 1898²⁶⁰.

Ces manifestations permettent aux organisations qui les encadrent de gagner en visibilité. Les prises de parole, exposés et discours se succèdent, en présence de conseillers municipaux ou encore de parlementaires, parmi lesquels d'anciens agents du rail. La presse, qui relaie leur organisation²⁶¹, y est souvent conviée²⁶² : la médiatisation est capitale pour réunir l'audience la plus large possible et atteindre l'opinion et les pouvoirs publics.

Le meeting peut être perçu comme une démonstration de force, notamment lorsqu'il porte en lui un caractère contestataire²⁶³. L'organisation de réunions simultanées sur l'ensemble du territoire national en est une forme aboutie. Elle est mise en œuvre à plusieurs reprises en réaction

²⁵⁵ La loi du 6 juin 1868 fait le *distinguo* entre les réunions publiques ayant un objet religieux ou politique et les autres, tolérées sous conditions.

²⁵⁶ Après déclaration des jour, heure et lieu et du bureau qui effectue la police de la réunion. Elles ne doivent toutefois pas avoir lieu sur la voie publique.

²⁵⁷ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 498.

²⁵⁸ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 006 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du sixième congrès national...*, op. cit., p. 22-28, 107-113.

²⁵⁹ « 8^e congrès national. Résolutions », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 26 avril 1897, p. 731.

²⁶⁰ AN, F⁷ 13660 : compte rendu du 9^{ème} congrès national du syndicat des ouvriers et employés des chemins de fer français, tenu à Paris les 28, 29 et 30 avril 1898, 1898.

²⁶¹ ANMT, 48 AQ 4841 : « Les travailleurs des chemins de fer », *L'Intransigeant*, 7 octobre 1905.

²⁶² ANMT, 48 AQ 4900 : « Le congrès des travailleurs des chemins de fer », *L'Est Républicain*, 15 octobre 1907.

²⁶³ ANMT, 48 AQ 4781 : « Contre le projet Waldeck-Rousseau », *La Presse*, 10 octobre 1903.

au retard pris par la discussion de la proposition de loi Berteaux²⁶⁴. Elles manifestent la détermination et la mobilisation d'un collectif. Leur caractère pacifique ne fait pas courir aux participants le risque d'être licenciés ou réprimés.

Si certains administrateurs participent volontiers aux banquets organisés par les sociétés de secours mutuels ou les associations, ce moyen n'est pas investi par les compagnies, bien que la présence d'informateurs aux manifestations orchestrées par les syndicats demeure une source d'information fiable.

Les réunions ne sont pas, pour les organisations corporatives, les seuls moyens d'occuper l'espace public.

Dans la lignée des déclarations royales ou d'autres placards plus contestataires, l'affiche imprimée et apposée sur les murs est également un vecteur d'information. Le droit d'affichage est régi par la loi du 29 juillet 1881, qui garantit la liberté d'expression²⁶⁵. L'affiche relève à la fois de la communication, de la pédagogie et de la persuasion. Destinée à être vue dans les espaces publics, elle doit attirer l'œil²⁶⁶. Les phrases sont souvent courtes, directes et vives, pour s'assurer que le message soit lu.

Ces placards émanent aussi bien des compagnies que des syndicats, qui mobilisent des discours différents, variant également selon le public visé. Dans un contexte de tension, ils servent de support à la critique plus ou moins anonyme de l'autre partie.

L'affiche peut également s'enrichir d'une image, voire d'une caricature. Engagé, sensible aux conditions de travail des classes laborieuses, Jules Grandjouan²⁶⁷, un des plus célèbres dessinateurs et affichistes politiques, met son art au service des organisations ouvrières, parmi lesquelles la CGT et le Syndicat national. Ce dernier lui commande trois affiches en 1910, consacrées à la sécurité, aux accidents et aux risques auxquels sont exposés les agents, physiquement marqués par la pénibilité du travail et la misère. Les mises en scène, légendées, les opposent aux dirigeants des réseaux, dodus et ventripotents en haut-de-forme, et dénoncent des écarts de salaires colossaux²⁶⁸.

²⁶⁴ 117 réunions ont été organisées simultanément le 7 octobre 1905, 140 le 8 juin 1907. Cf. *infra*.

²⁶⁵ Tout en réservant des lieux et couleur à l'affichage officiel.

²⁶⁶ Grâce aux progrès techniques de production et diffusion, ses concepteurs jouent volontiers sur son visuel, sa typographie et son lieu d'exposition.

²⁶⁷ Bibliothèque municipale de Nantes, *Jules Grandjouan*, Nantes : Bibliothèque municipale de Nantes/Éd. Memo, 1998, 109 p. ; Fabienne Dumont, Noémie Koechlin, *Dessins et textes de Jules Grandjouan, affichiste*, Paris : N. Koechlin, 1999, 108 p. ; *Jules Grandjouan : créateur de l'affiche politique illustrée en France*, Paris : Somogy, 2001, 287 p. ; Fabienne Dumont, Marie-Hélène Jouzeau, Joël Moris (dir.), *L'art social à la Belle Époque : Aristide Delannoy, Jules Grandjouan, Maximilien Luce, trois artistes engagés*, Auxerre : Adiamos 89, 2005, 31 p.

²⁶⁸ Jules Grandjouan (1910), « Syndicat national des chemins de fer. Public, apprends que chaque semaine les accidents de travail tuent trois des nôtres et en blessent quinze... » [affiche], « Dans les chemins de fer... comme partout les gros se roulent, mais les petits sont roulés... Grande réunion... Vendredi 1^{er} avril... » [affiche] et « Syndicat national des Chemins de fer. Est-il juste que ceux qui ne risquent rien aient tout et que ceux qui risquent tous les jours leur vie n'aient rien ? Cheminots, syndiquez-vous » [affiche], dans Fabienne Dumont, Noémie Koechlin, *Dessins et textes de Jules Grandjouan, affichiste*, Paris : N. Koechlin, 1999,

Qu'elles soient orales ou écrites, ces formes d'expression, dont le but est de marquer les esprits, sont généralement multipliées lors des mouvements sociaux. À cette occasion, les projecteurs sont braqués sur une corporation dont la capacité de paralysie du pays est réelle et crainte.

Les grèves, un moyen de pression direct contesté

Le moyen d'action directe par excellence demeure la grève. Elle figure au premier rang du répertoire de l'action collective.

La loi Le Chapelier des 14-17 juin 1791, puis quelques années plus tard celle du 12 avril 1803 (22 germinal an XI), vont dans le sens d'une interdiction des coalitions, c'est-à-dire de toute entente temporaire et collective dans un but revendicatif²⁶⁹. Le Code pénal de 1810²⁷⁰ aggrave les sanctions encourues. La loi sur la police des chemins de fer du 15 juillet 1845 punit en outre tout abandon de poste en service, notamment pour les mécaniciens et les garde-freins²⁷¹ et la réglementation interne à chaque réseau prévoit des dispositions similaires pour les aiguilleurs²⁷².

La cessation concertée et collective du travail perturbe l'activité ferroviaire et s'oppose au principe de continuité du service public. Ses conséquences sont d'autant plus considérables que les chemins de fer représentent un secteur stratégique : outre son rôle essentiel pour la Défense nationale, tout arrêt du trafic a des répercussions industrielles, commerciales, économiques et sociales. Par cette épreuve de force, les agents cherchent à contraindre les compagnies à la négociation et ainsi inverser le rapport de forces qui leur était défavorable, en obtenant l'amélioration de leurs conditions de travail et de vie ou *a contrario* en en contestant la dégradation. Ce moyen d'action est multiforme : de l'arrêt complet du travail à la grève du zèle²⁷³, les modalités de déclenchement, les degrés de préparation et d'organisation, les durées, les étendues et les mobilisations²⁷⁴ sont très variés, dans un contexte plus ou moins favorable à l'agitation²⁷⁵. Moyen de s'exprimer et surtout de se faire entendre, la grève peut être, selon les revendications qu'elle

p. 43-44, 46. Cf. annexe n°25.

²⁶⁹ Stéphane Sirot, *1884..., op. cit.*, p. 8.

²⁷⁰ Cf. annexe n°26.

²⁷¹ Cf. *supra*.

²⁷² Ludovic Désveaux, *Les coalitions..., op. cit.*, p. 165.

²⁷³ La grève du zèle consiste en une application stricte et tatillonne des règlements, qui entrave le bon fonctionnement de l'exploitation en le ralentissant. Appliquée dès 1895 en Italie, cette modalité d'action, qui ne donne pas lieu à une interruption du service, est envisagée lors du congrès organisé par le Syndicat national en août 1911, mais finalement pas mise en œuvre.

²⁷⁴ La participation des agents de chemins de fer aux mouvements extra-corporatifs semble plutôt limitée, même s'il convient de souligner, par exemple, leur implication dans la grève des verriers de Carmaux en 1894 ou encore celle du Métropolitain en 1901.

²⁷⁵ Ainsi Berthelot enjoint en avril 1910 ses camarades à initier une agitation en pleine période électorale. AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 21^e congrès national tenu [...] à Paris les 13, 14, 15 & 16 avril 1910*, Courbevoie : La Cootypographie, 1910, p. 25.

accompagne, offensive ou défensive. Si elle fait partie d'un même processus de protestation²⁷⁶, elle peut se distinguer des autres actions collectives par un caractère plus contestataire, conflictuel, voire spectaculaire. L'arrêt du travail s'accompagne parfois de violences physiques ou matérielles²⁷⁷. Les mouvements partiels, locaux ou régionaux sont plus nombreux que ceux nationaux, coordonnés par une organisation syndicale ; mais nous ne nous attarderons que sur ces derniers, à la valeur symbolique plus élevée²⁷⁸.

La grève générale occupe une place particulière dans la réflexion du mouvement ouvrier. L'idée d'un arrêt du travail interprofessionnel, apparue au moins dès les années 1780, s'implante en France dans la seconde moitié du siècle suivant²⁷⁹. D'orientation « révolutionnaire », elle doit permettre l'émancipation d'une classe ouvrière qui reprendrait en main les outils de production. Pour Eugène Guérard, sa réussite passe par une bonne préparation, c'est-à-dire une propagande active, indispensable pour éveiller les travailleurs, adhérents de syndicats organisés, à l'intérêt d'une action commune²⁸⁰. Il attribue un rôle-clé à la corporation cheminote dans ce processus²⁸¹.

Alors qu'ils traversent une crise, les chemins de fer font tôt dans leur existence face à la grève qui survient dans le contexte révolutionnaire de 1848.

Dès la mi-janvier, des ouvriers de la ligne Châteauroux-Limoges cessent le travail pour obtenir une augmentation salariale²⁸². Lors des journées révolutionnaires, alors que les compagnies subissent incendies et dégradations matérielles²⁸³, voire des barricades²⁸⁴, le trafic est perturbé à la compagnie d'Orléans. Dès mars, de nombreuses catégories du personnel présentent des revendications et tentent d'étendre l'agitation à d'autres réseaux. Certaines réclamations présentent un caractère social avancé : au réseau du Nord, le principe de l'institution d'une commission mixte paritaire est acté²⁸⁵. Le président du conseil d'administration de la compagnie d'Orléans remet en cause le droit de grève de son personnel, l'assimilant à la désertion. À la compagnie du Nord, les 1 300 grévistes qui occupent la gare des marchandises de La Chapelle font face à l'envoi de troupes armées le

²⁷⁶ Jacques Bonhomme, « Les grèves », *Le Rappel*, 29 mai 1870, p. 2.

²⁷⁷ Edward L. Shorter et Charles Tilly ont montré que celle-ci déclinait après la Première Guerre mondiale. Edward L. Shorter, Charles Tilly, « Le déclin de la grève violente en France de 1890 à 1935 », *Le Mouvement social*, n°76, juillet-septembre 1971, p. 95-118.

²⁷⁸ Xiao-Hong Xiao, *Jaurès face aux mouvements des grèves (1885-1914)*, thèse d'histoire, dir. R. Trempé, université de Toulouse II-le Mirail, 1990, vol. 1, p. 47-56.

²⁷⁹ Michel Pigenet, « Action directe et grève générale » dans Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky (dir.), *Histoire des mouvements sociaux...*, *op. cit.*, p. 286.

²⁸⁰ Élie Fruit, *1890-1910, dans la mêlée...*, *op. cit.*, p. 83-84.

²⁸¹ Larry S. Ceplair, « La théorie de la grève générale... », *art. cit.*, p. 36-37.

²⁸² Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 13-14.

²⁸³ Pierre-Charles Laurent de Villedeuil, *Œuvres de Émile et Isaac Pereire [...] : série G, documents sur l'origine et le développement des chemins de fer (1832-1870)*, t. 3, Paris : F. Alcan, 1912-1920, p. 2369-2383.

²⁸⁴ Des barricades sont érigées dès le 24 février dans l'enceinte parisienne du chemin de fer, sur initiative des employés de la gare des marchandises d'Ivry.

²⁸⁵ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, *op. cit.*, p. 23.

18 mai²⁸⁶.

Légèrement modifiée par la loi du 27 novembre 1849, la législation en matière de grève est améliorée par la loi du 25 mai 1864, qui abroge le délit de coalition. Mais la portée de ce texte est atténuée par la condamnation de l'atteinte à la liberté de l'industrie et du travail et l'interdiction de toute réunion et association²⁸⁷.

L'agitation reprend néanmoins. Les premiers mouvements revendicatifs qui se structurent demeurent cependant attachés à l'idée de conciliation et de prospérité des compagnies et assez éloignés de l'idée de grève.

En avril 1870, les mécaniciens et chauffeurs ont conscience de l'arme qu'elle représente. Ils n'hésitent pas à en brandir la menace²⁸⁸, qui constitue en elle-même un moyen de pression suffisant. Ils ne vont pas jusqu'à joindre le geste à la parole²⁸⁹.

Les organisations syndicales constituées à partir de 1884 adoptent elles aussi dans un premier temps une attitude prudente vis-à-vis de cette modalité d'action, bien que la grève ait donné naissance à des organisations corporatives, à l'instar de la Chambre syndicale en novembre 1889. Elle s'oppose toutefois à cette modalité d'action dès son assemblée constitutive en août 1890²⁹⁰. Le Syndicat Petit, modéré, privilégie lui aussi la conciliation et n'envisage la grève, qu'il assimile à la violence, qu'en dernier recours²⁹¹.

Ces réserves n'empêchent pourtant pas l'éclatement de deux mouvements coordonnés et encadrés par une organisation syndicale dans la décennie 1890. À cette époque, la grève est la forme de contestation la plus en vogue, et le nombre d'arrêts de travail croît²⁹². Ces deux manifestations touchent l'ensemble de la corporation et présentent une envergure nationale.

Un mouvement en faveur de la réintégration de révoqués éclate en juillet 1891 à la compagnie du PO. Il s'étend à l'ensemble des réseaux le 14. Mais il ne fait pas l'unanimité : certaines sections de province²⁹³, ainsi que les syndicats Petit et Guimbert, s'y opposent. Du fait d'une mauvaise organisation de la Chambre syndicale et de l'absence de mobilisation des mécaniciens et chauffeurs,

²⁸⁶ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 477.

²⁸⁷ J. Planques, *Les grèves et coalitions dans le personnel des chemins de fer (moyens préventifs)*, Toulouse : Impr. du Sud-Ouest, 1911, p. 62-67.

²⁸⁸ Jacques Bonhomme, « Les grèves », *Le Rappel*, 29 avril 1870, p. 3.

²⁸⁹ Michelle Perrot, dans sa thèse consacrée aux grèves ouvrières de 1871 à 1890, ne relève aucun conflit des agents de chemins de fer. Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 481 ; Michelle Perrot, *Les ouvriers en grève. France, 1871-1890*, t. 1, Paris : Mouton, 1974, 2 vol.

²⁹⁰ Cité dans Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 502.

²⁹¹ *Bulletin*, n°1, 15 juin 1884, cité dans Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 492.

²⁹² Vincent Viet dénombre 80 grèves et 28 000 grévistes par an en moyenne dans les années 1870-1879 ; 400 grèves et 78 000 grévistes dans les années 1890. Le nombre de conflits a été multiplié par cinq, et celui de ses acteurs par trois.

²⁹³ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 472.

le mouvement perd en vigueur. L'armée occupe les établissements ferroviaires²⁹⁴ ; et le Gouvernement, sollicité par l'organisation syndicale, refuse d'intervenir auprès des compagnies²⁹⁵. La grève se solde par un échec le 20 juillet. Les réseaux, appuyés par le ministre des Travaux publics Yves Guyot, révoquent plusieurs milliers d'agents²⁹⁶, parmi lesquels Prades. À la suite de ce mouvement, le retrait du droit de grève des agents est envisagé²⁹⁷.

La Chambre syndicale fixe en octobre le processus de déclaration de la grève générale²⁹⁸ pour que tout arrêt de travail prématuré soit évité²⁹⁹. Par ailleurs, l'organisation syndicale tire des leçons de l'échec de l'agitation de 1891 : elle n'a de cesse dans les années qui suivent de se défendre de l'intention qui lui est prêtée de placer la grève comme le premier des buts à poursuivre : elle n'y voit qu'un des moyens à mobiliser pour obtenir la mise en œuvre de ses revendications³⁰⁰.

Mais la parution en 1892 d'une brochure signée par un certain Mesmard sème le trouble. Cette publication sous pseudonyme fait la promotion de la grève générale³⁰¹ et est relayée par *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, avec de très légères réserves³⁰². Les milieux politiques s'émeuvent particulièrement du refus de répondre à une éventuelle mobilisation militaire pour mettre fin au mouvement de grève générale, s'alarmant d'un péril de la Défense nationale dans un pays marqué par la défaite de 1870 et l'idée de revanche³⁰³. La question est abordée lors du congrès fin avril 1893. La Chambre syndicale se désolidarise de la publication, en assurant du patriotisme de la corporation³⁰⁴.

Début juin 1896, les conditions de déclenchement de la grève générale sont modifiées par le Syndicat national³⁰⁵. À partir d'avril 1898, seuls les agents actifs prennent part à cette décision³⁰⁶.

Alors que le Parlement débat des prud'hommes, du contrat de louage, de la durée du travail et des retraites des agents des chemins de fer³⁰⁷, mais n'aboutit qu'à peu de résultats, les

²⁹⁴ Atsushi Fukasawa, *Histoire du syndicalisme cheminot...*, op. cit., vol. 1, p. 9-10.

²⁹⁵ Ludovic Désveaux, *Les coalitions...*, op. cit., p. 116.

²⁹⁶ Atsushi Fukasawa, *Histoire du syndicalisme cheminot...*, op. cit., vol. 1, p. 12.

²⁹⁷ Cf. *infra*.

²⁹⁸ Désormais, seul un congrès réuni dans ce but décide, à la majorité des trois-quarts des voix, l'interruption du service. Chambre syndicale des ouvriers & employés des chemins de fer français, *Compte-rendu du 2^{me} congrès...*, op. cit., p. 80.

²⁹⁹ Larry S. Ceplair, « La théorie de la grève générale... », art. cit., p. 29.

³⁰⁰ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 519.

³⁰¹ Mesmard, *Les employés...*, op. cit., p. 78-82.

³⁰² Saint-Dickay, « Brochure à lire », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 25 octobre 1892, p. 2 et « Bibliothèque des syndiqués », op. cit., p. 4 ; « Bibliothèque des syndiqués », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 25 novembre 1892, p. 4.

³⁰³ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 29 avril 1893, p. 1289-1290.

³⁰⁴ « Ordre du jour voté par le 4^e congrès national des ouvriers et employés de chemins de fer français », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 mai 1892, p. 1.

³⁰⁵ Elle doit être proposée par 16 administrateurs minimum (sur les 30 qui composent le conseil d'administration), recevoir l'accord d'au moins 20 des 25 membres du comité de grève générale nommé chaque année par le congrès. « Compte rendu du 7^e congrès national tenu les 4, 5, 6 et 7 juin 1896 [...] », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 3 août 1896, p. 579-580.

³⁰⁶ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 539.

³⁰⁷ Cf. *infra*.

organisations syndicales maintiennent la pression. Influencé par l'expérience des chemins de fer étrangers, notamment suisses³⁰⁸, le Syndicat national vote en avril 1897 le principe de la grève générale³⁰⁹. Aucune date n'est toutefois décidée³¹⁰.

Le déclenchement de la grève de 1898 est ponctué par les nombreuses et vaines démarches du Syndicat national auprès des compagnies en avril, juillet et août 1898³¹¹. Après avoir cherché sans succès à mobiliser d'autres corporations³¹², à favoriser la conciliation³¹³ et à s'assurer du soutien de ses groupes³¹⁴, les administrateurs du Syndicat national, sollicités³¹⁵ après l'entrée en grève des terrassiers début octobre³¹⁶ et entraînés par l'arrêt du travail des métallurgistes, conducteurs de bus et gaziers, décident, à une très faible majorité, de s'associer au mouvement de grève à partir du 14 octobre³¹⁷, soit près de cinq mois et demi après qu'elle a été votée par le dernier congrès.

Face à ces initiatives, les réseaux se mobilisent également, tandis qu'Ernest Blagé, directeur de celui du Midi, publie un démenti quant au refus des compagnies de traiter avec leur personnel³¹⁸.

Elles ont à cœur de décrédibiliser la grève, la réduisant à l'action d'une faction constituée illégalement, peu représentative et manipulée par des meneurs³¹⁹, Eugène Guérard en tête³²⁰. Pendant des mois, une campagne de presse pointe les désagréments qu'une grève causerait³²¹. Cette

³⁰⁸ AN, F7 13660 : rapport du commissaire spécial adjoint de la Sûreté générale, 10 avril 1897. Les agents des chemins de fer suisses réclament en novembre 1895 une augmentation de salaires, une progression à l'ancienneté, ainsi qu'un tribunal arbitral pour juger leurs différends avec les compagnies. L'Association centrale du personnel des entreprises de transport envisage le recours à la grève. Quatre compagnies sur cinq sont prêtes à faire des concessions ; toutes refusent néanmoins un tribunal arbitral. Le 16 février 1896, la grève générale est votée, mais une ultime démarche est tentée. Le réseau du Nord-Est refuse de négocier, mais accorde à son personnel certaines garanties. Face à ce qui paraît comme une bonne grâce de la compagnie, l'Association déclare la grève à compter du 2 mars. La compagnie, forcée de négocier, interprète les résultats de ces discussions dans un sens qui lui est favorable, ce qui provoque de nouvelles réclamations en mars 1897. Après une pétition et un ultimatum, une grève est suivie par 5 000 agents. Après un arbitrage du Gouvernement favorable aux agents, le travail reprend le soir du 13 mars.

³⁰⁹ AN, F7 13660 : compte rendu du 8^{ème} congrès national du syndicat des ouvriers et employés des chemins de fer français tenu les 1, 2, 3 avril 1897 à Paris, par le commissaire spécial A. Moreau, 3 avril 1897.

³¹⁰ AN, F7 13660 : rapport du commissaire spécial adjoint de la Sûreté générale, 10 avril 1897.

³¹¹ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, loc. cit.

³¹² « Rapport du conseil d'administration sur la tentative de grève d'octobre 1898 (suite) », *La Tribune de la voie ferrée*, 9 janvier 1899, p. 1.

³¹³ « Les réponses des compagnies », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 août 1898, p. 90-91 ; ANMT, 48 AQ 4600 : Paul Aubert, « Une maladresse », *La Paix*, 13 août 1898 ; R. X., « Loi violée », *La Lanterne*, 12 août 1898 ; E. Degay, « Sage résolution », *La Lanterne*, 28 août 1898.

³¹⁴ ANMT, 48 AQ 4600 : « La grève », *Le Temps*, 11 octobre 1898.

³¹⁵ ANMT, 48 AQ 4600 : « Les grèves », *Le Figaro*, 6 octobre 1898.

³¹⁶ O. Frin, « La grève générale du bâtiment », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 octobre 1898, p. 125.

³¹⁷ « Rapport du conseil d'administration sur la tentative de grève d'octobre 1898 (suite) », *La Tribune de la voie ferrée*, 9 janvier 1899, p. 2.

³¹⁸ ANMT, 48 AQ 4600 : « Les employés de chemins de fer », *Le Sémaphore de Marseille*, 11 août 1898.

³¹⁹ Cette rhétorique de meneurs qui « pervertissent » une minorité passive est un classique du patronat, dont témoigne aussi Jean de Lamounarias : « Après ce spontané enrôlement syndical [...], la compagnie n'hésitait pas à me confier un poste de sécurité sans aucun examen préalable, dans le principal but de m'éloigner de mes camarades sur lesquels on me supposait avoir quelque ascendant, d'encourager à la révolte, et, dans le dessein sans doute de se débarrasser du terrible meneur qu'on soupçonnait en moi » (Jean de Lamounarias, *Les mémoires...*, op. cit., p. 191).

³²⁰ ANMT, 48 AQ 4600 : « La grève », *Journal des débats*, 12 octobre 1898 ; « La grève générale et les chemins de fer », *Le Petit Bleu*, 12 octobre 1898.

³²¹ ANMT, 48 AQ 4600 : Jean Valgraive, « La politique économique et la grève générale des travailleurs des chemins de fer », *L'Avril*, 5 septembre 1898, p. 8.

hostilité se retrouve également du côté des autres syndicats. Pour F. Guimbert, l'arrêt du travail relève d'« un crime de lèse-patrie »³²². Comme en 1891, il invite ses adhérents à ne pas y prendre part, à l'instar de l'Association amicale³²³.

Le stratagème établi, pour assurer la diffusion du mot d'ordre de grève en province sans être interpellés par les autorités et éviter les écueils de 1891³²⁴, échoue³²⁵ et le Gouvernement ordonne le 13 octobre 1898 l'interception des messages et l'occupation des lieux.

L'organisation corporative n'envisage quant à elle la reprise du travail qu'en échange de la satisfaction de ses revendications³²⁶. Malgré les appels au calme, des actes de sabotage ont lieu³²⁷, mis en scène par les réseaux avec la complicité de la police d'après le Syndicat national³²⁸. L'atteinte volontaire et clandestine à l'outil de travail est caractéristique de la pratique du syndicalisme « révolutionnaire »³²⁹, mais plutôt contraire à la culture des agents de chemins de fer³³⁰. Cette modalité d'action directe, simple à mettre en œuvre, radicale, aux effets retentissants³³¹, demeure risquée et pas toujours contrôlable. Quant à l'arbitrage requis par l'organisation cheminote en vertu de la loi du 27 décembre 1892, il n'aboutit pas³³².

Le 17 octobre, Eugène Guérard reconnaît l'échec cuisant de la tentative de grève générale alors que seuls 135 grévistes sont comptabilisés³³³. À la suite des travailleurs du rail, les autres corporations reprennent le travail³³⁴. L'hésitation initiale, mêlée à un défaut d'organisation des instances centrales du Syndicat national, la mollesse de la réaction des sections provinciales, les campagnes de presse, le rôle-clé joué par les indicateurs de la police³³⁵ et l'intimidation pratiquée par un État efficacement préparé expliquent le peu de mobilisation qui conduit à ce raté. On peut y voir aussi l'inadéquation entre le principe de la grève générale et la mentalité cheminote, attachée à l'ordre³³⁶.

³²² ANMT, 48 AQ 4600 : sans titre, *Agence Havas*, 14 octobre 1898.

³²³ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 549.

³²⁴ Absence de mobilisation de la province, mais aussi des mécaniciens et chauffeurs, et manque d'organisation.

³²⁵ ANMT, 48 AQ 4600 : Émile Gautier, « À propos de la grève des chemins de fer », *Mémorial d'Amiens*, 25 octobre 1898.

³²⁶ Hausse générale des salaires, retraite pour tous, retraite proportionnelle, réduction de la durée du travail, absence de sanction contre les grévistes et réintégration des licenciés.

³²⁷ ANMT, 48 AQ 4600 : « Tentatives criminelles sur les lignes de l'Est et du Nord », *Le Petit Journal*, 16 octobre 1898.

³²⁸ « Rapport du conseil d'administration sur la tentative de grève d'octobre 1898 (suite) », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 janvier 1899, p. 3.

³²⁹ Émile Pouget, membre de la « commission du boycottage et du sabotage » instituée lors du congrès de Toulouse de la CGT en 1897, est l'apologiste de cette tactique. Il a notamment publié un ouvrage sur ce sujet : Émile Pouget, *Le sabotage*, Paris : M. Rivière, [ca 1910], 68 p.

³³⁰ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 66.

³³¹ Sébastien Albertelli, *Histoire du sabotage : de la CGT à la Résistance*, Paris : Perrin, 2016, p. 17.

³³² ANMT, 48 AQ 4600 : « Le syndicat des chemins de fer. Demande d'arbitrage », *La Petite République*, 16 octobre 1898. Elle reçoit une fin de non-recevoir de la part du juge de paix.

³³³ ANMT, 48 AQ 4600 : « Les grèves », *La Petite République*, 18 octobre 1898.

³³⁴ Office du travail, *Statistiques des grèves et des recours à la conciliation et à l'arbitrage survenus pendant l'année 1898*, Paris : Impr. nat., 1898, p. 268.

³³⁵ Georges Ribeill, « La police et les syndicats cheminots... », *art. cit.*, p. 386-391.

³³⁶ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 62.

L'échec du mouvement plonge le Syndicat national dans la crise³³⁷.

Cet insuccès entraîne une rupture dans la ligne de conduite du Syndicat national et son attitude vis-à-vis des compagnies. Désormais plus modéré, il n'envisage plus la grève générale que comme un dernier recours, après les vaines tentatives de médiation et d'actions légales³³⁸.

Les réseaux sont hostiles à tout mouvement de grève, dans la mesure où il désorganise, voire interrompt, le service et engendre des pertes financières.

Certaines grèves sont particulièrement vécues comme un affront qui remet particulièrement en cause leur autorité, à l'instar du mouvement déclenché en 1891 afin de contester une sanction disciplinaire. Les compagnies agissent pour prévenir toute agitation. En sus du déploiement d'une politique sociale avancée, elles scrutent l'actualité du syndicalisme ferroviaire, dont elles encouragent la frange jaune. Cela leur permet d'anticiper tout mouvement social ou, si elles échouent, de préparer leur riposte. De plus, elles intimident leur personnel pour enrayer l'essor syndical et adoptent une politique de recrutement très contrôlée.

Lorsque ces précautions montrent leurs limites, face à la menace d'un mouvement ou à son déclenchement, l'attitude des réseaux évolue.

À l'épreuve des premières agitations de mars 1848, ils cèdent du terrain et transigent par crainte du conflit, en accordant une partie des revendications des agents. Mais cette stratégie ne semble pas judicieuse car la satisfaction même partielle de réclamations inspire d'autres catégories du personnel, qui menacent à leur tour de cesser le travail.

Par la suite, plus intransigeantes, les compagnies déploient un arsenal de pratiques visant à limiter la légitimité, l'efficacité et le succès du conflit et à y mettre fin. Pour maintenir la continuité du service, les grévistes sont remplacés par des agents nouvellement embauchés pour une durée temporaire ou définitive. En mai 1870, le réseau de l'Ouest recrute des travailleurs étrangers pour remplacer les grévistes³³⁹. Ce plan est encore plus facile à mettre en œuvre en cas de contexte économique difficile, durant lequel les demandes d'emploi d'un vivier de main-d'œuvre immédiatement disponible affluent. La fidélité des non-grévistes est également encouragée. Après l'échec de 1898, le chef de l'Exploitation du réseau du PLM félicite publiquement le personnel qui a assuré le trafic³⁴⁰.

Bien que cela fasse débat, la grève est alors considérée comme une rupture du contrat de travail³⁴¹.

³³⁷ Le Syndicat national doit affronter l'effondrement des adhésions et la démission de ses administrateurs.

³³⁸ ANMT, 48 AQ 4600 : « Les employés de chemin de fer », *Le Réveil du Nord*, 5 novembre 1898.

³³⁹ Jacques Bonhomme, « La question ouvrière. Les grèves », *Le Rappel*, 10 juin 1870, p. 2.

³⁴⁰ ANMT, 48 AQ 4600 : P. S., « L'action de l'ex-syndicat ! », *La République française*, 26 octobre 1898.

³⁴¹ Stéphane Sirot, *La grève en France...*, op. cit., p. 204.

Exposé à ce risque, le gréviste a beaucoup à perdre. Les agents sont parfois mis en demeure de reprendre le travail avant une certaine échéance, sous peine d'une révocation qui peut prendre une ampleur massive. Le licenciement cible parfois certaines personnalités, à l'instar des délégués des ouvriers en mai 1848³⁴² ou de Prades, le premier secrétaire général de la Chambre syndicale³⁴³, suite à la grève 1891. Si elle éloigne les militants les plus actifs, cette épuration doit également prévenir toute tentative ultérieure de mouvement.

Plutôt réticentes à l'immixtion de l'État dans les rapports qu'elles entretiennent avec leur personnel, les compagnies le sollicitent néanmoins en cas de conflit.

Les organisations et actions syndicales, l'état d'esprit des agents et les éventuelles agitations font l'objet de la surveillance des autorités publiques, attentives au bon fonctionnement d'un service public sur lequel elles exercent une tutelle³⁴⁴.

La force publique est surtout mise à disposition des réseaux pour assurer le maintien de l'ordre et protéger leurs enceintes et le personnel non gréviste. Le recours à la force armée en cas de grève est de plus en plus fréquent dans la décennie 1880³⁴⁵. Il a également une finalité dissuasive et apparaît ainsi comme une forme d'intimidation. Toutefois, l'action de l'État, plus ou moins sévère selon le pouvoir en place³⁴⁶, n'atteint pas la dimension répressive et le niveau de violence observés dans d'autres corporations³⁴⁷.

Afin d'enrayer la grève, l'État porte également le conflit sur le terrain policier et judiciaire. Des perquisitions ont lieu le 15 octobre 1898 aux domiciles des administrateurs du Syndicat national, ainsi qu'au siège de l'organisation. Le motif est autre que l'atteinte à la propriété ou à la liberté du travail, pour lequel les grévistes sont généralement poursuivis³⁴⁸ : il s'agit de s'assurer de la légalité du syndicat³⁴⁹. Certains y perçoivent une volonté d'intimidation, alors que la grève vient d'être déclarée³⁵⁰.

³⁴² Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire...*, *op. cit.*, p. 401. Mais, après les journées de juin, de nombreux agents sont licenciés. De 1 300 ouvriers avant mai, les effectifs des ateliers de La Chapelle diminuent à 400, alors que la compagnie montre un souci de rationalisation. En outre, pour limiter l'expansion d'une éventuelle agitation, les réseaux choisissent de délocaliser une partie de l'activité de leurs ateliers dans de nouveaux établissements, plus isolés, à l'instar de Longueau (Somme), située en périphérie d'Amiens

³⁴³ Cf. annexe n°27.

³⁴⁴ ANMT, 48 AQ 3744 : note de Domergue, membre du cabinet du préfet de police de Paris, à M. Nusse, 12 janvier 1857.

³⁴⁵ L'intervention des troupes passe de 3 % en 1882, à 10 % en 1886 et 15 % en 1890. Michelle Perrot, *Les ouvriers en grève...*, t. 1, *op. cit.*, p. 195.

³⁴⁶ Stéphane Sirot, *La grève en France...*, *op. cit.*, p. 228.

³⁴⁷ À Rive-de-Gier en avril 1844, deux mineurs succombent à leurs blessures. Le 1^{er} mai 1891, à Fourmies, neuf personnes trouvent la mort. Six grévistes sont tués entre le 10 juin et le 30 juillet 1908 lors de la grève des ouvriers du bâtiment de Draveil-Villeneuve-Saint-Georges. Sur ce dernier événement, voir : Jacques Julliard, *Clemenceau briseur de grèves : l'affaire de Draveil-Villeneuve-Saint-Georges*, Paris : Julliard, 1965, 204 p.

³⁴⁸ Stéphane Sirot, *La grève en France...*, *op. cit.*, p. 232.

³⁴⁹ ANMT, 48 AQ 4600 : « Le syndicat des chemins de fer », *La Petite République*, 15 octobre 1898.

³⁵⁰ ANMT, 48 AQ 4600 : L. Mirman, « Une honte », *Le Franc-Parleur de Reims*, 15 octobre 1898.

Les premières grèves de chemins de fer sont donc en majorité offensives, très rarement des mouvements de résistance.

Si toutes s'accompagnent de revendications, parfois avancées, la plupart d'entre elles mettent en avant des réclamations classiques du mouvement ouvrier³⁵¹, visant à l'amélioration du quotidien, plus que des doléances spécifiquement cheminotes (davantage liées à l'organisation du travail ou à la sécurité sociale). Après 1884, la défense de la liberté syndicale³⁵² joue toutefois un rôle certain dans leur déclenchement, généralement préparé.

Dans cette tentative d'inversion du rapport de forces pour contraindre à la transaction ou, mieux, à la négociation, les grévistes échouent. Ces courtes grèves mettent en avant le rôle-clé, dans la réussite ou l'échec de l'interruption du travail dans les chemins de fer, des mécaniciens et chauffeurs, indispensables pour assurer la circulation des trains. Leur esprit de discipline³⁵³ n'est pas sans incidence sur l'avortement des conflits de 1891 et de 1898. Ces cessations du travail posent aussi la question de la fertilité de tels mouvements dans les chemins de fer. Si certains lieux de concentration cheminote et le maillage des lignes de chemin de fer permettent théoriquement la diffusion de mots d'ordre, ces grèves témoignent de la difficulté à mobiliser sur l'ensemble du territoire national pour organiser un mouvement d'ampleur. Après les quelques transactions obtenues dans le contexte de 1848, les compagnies ne font plus preuve d'esprit de compromis. Le recours à des médiateurs extérieurs ou à l'arbitrage légalement institué n'y change rien.

Il faut cependant se garder de voir ces grèves comme des phénomènes isolés, mais plutôt les percevoir comme un élément d'une action syndicale variée, déployée au quotidien de manière énergique pour faire aboutir des revendications.

Ce répertoire d'actions collectives est aussi partiellement investi par les compagnies privées, qui se mobilisent face à un mouvement ouvrier qui se structure. Elles présentent un refus de l'intervention de l'État à géométrie variable : pragmatiques, elles l'encouragent dans un contexte troublé, pour défendre leurs intérêts économiques et préserver l'ordre social établi. L'acteur étatique, jusque-là cantonné à un rôle très réduit, prend dans ces circonstances particulières une place plus importante, mais toujours limitée à son aspect répressif et temporaire, grâce à sa position d'agent du maintien de l'ordre.

Surtout, à travers la mobilisation de ces moyens d'action, la difficulté des conditions de

³⁵¹ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 11, 39.

³⁵² Michelle Perrot, *Les ouvriers en grève...*, t. 1, *op. cit.*, p. 303-304.

³⁵³ François Caron, « Essai d'analyse historique... », *art. cit.*, p. 26.

travail des agents des chemins de fer est rendue visible. Ils témoignent de la combativité et de la détermination des organisations syndicales, qui portent également leur combat au cœur du pouvoir.

3. Le relais parlementaire : une influence indirecte au cœur du processus décisionnel

Face à la difficulté de nouer un dialogue avec les compagnies et aux échecs des grèves, l'intervention d'acteurs extérieurs à la corporation cheminote est privilégiée par les militants syndicaux dès la première moitié des années 1890.

Les députés et sénateurs, intercesseurs auprès des pouvoirs publics

Les organisations corporatives cherchent à mobiliser des élus en faveur de leur cause. Elles y voient l'opportunité d'influer sur les pouvoirs publics, qui disposent d'une force de contrainte sur les réseaux du fait de la tutelle exercée par l'État sur les chemins de fer.

À quelques mois des élections législatives d'août et septembre 1893, un fascicule regroupant les revendications de la Chambre syndicale est présenté à l'ensemble des députés³⁵⁴. Le syndicat propose à tous les candidats, indifféremment de leur sensibilité politique, de s'impliquer, s'ils sont élus, dans la défense des intérêts cheminots. Les agents pourraient ainsi élire un candidat portant leurs doléances. Le but de cette démarche est de former à la Chambre des députés un groupe³⁵⁵ qui, une fois élu, transformerait les points du programme en autant de lois³⁵⁶.

Les élus des chambres haute et basse, chargés d'exercer au nom de l'ensemble du peuple français la souveraineté, présentent un attrait certain pour la question du rail, d'intérêt national. Certains parlementaires se rencontrent pour échanger sur un problème précis et forment des rassemblements aux débuts de la III^e République³⁵⁷, parmi lesquels les groupes d'intérêts et de défense³⁵⁸, qui se multiplient avant la Première Guerre mondiale³⁵⁹. Des regroupements s'opèrent dans l'Hémicycle autour de la défense des intérêts catégoriels, professionnels et économiques des agents aux débuts des années 1880. Dès 1882, un comité de défense des employés de chemins de fer réunit un

³⁵⁴ « Revendications », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 3 juillet 1893, p. 1.

³⁵⁵ « La nouvelle chambre », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 7 août 1893, p. 2.

³⁵⁶ « Bravo ! les cheminots », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 28 août 1893, p. 1.

³⁵⁷ Une liste des membres des « groupes de la gauche » du Sénat est publiée tous les ans à partir de 1885. Anne Chaussebourg, « Les groupes parlementaires du Sénat », *Pouvoirs*, n°44, 1988, p. 69.

³⁵⁸ Selon la typologie élaborée par Rainer Hudemann à propos de la période 1871-1875, distinguant groupes parlementaires, charnières, de rassemblement, d'intérêt ou de défense, d'études et d'amitié. Rainer Hudemann, « Les groupes parlementaires dans les stades de formation du parlementarisme français au XIX^e siècle. Méthodes d'analyse et typologie », dans Serge Berstein, Pierre Milza (dir.), *Axes et méthodes de l'histoire politique*, Paris : PUF, 1998, p. 319-333. Jean-Marie Pontier réunit quant à lui sous l'appellation d'« intergroupe » les deux dernières catégories mises au jour par Rainer Hudemann. Jean-Marie Pontier, « Le rôle des intergroupes au Parlement français », *Revue française de science politique*, n°4-5, 1982, p. 810-836.

³⁵⁹ Pierre Guiral, Guy Thuillier, *La vie quotidienne des députés en France de 1871 à 1914*, Paris : Hachette, 1980, p. 253.

sénateur et plus de 130 députés parmi lesquels Georges Clemenceau, Alexandre Millerand, Léon Gambetta³⁶⁰ et Charles de Janzé, son président³⁶¹.

La stratégie mise en place par la Chambre syndicale porte ses fruits : 120 députés (parmi lesquels une trentaine de socialistes) sur les 581 qui siègent sont acquis à sa cause en 1894³⁶². Mais cette tactique de pression sur les pouvoirs publics³⁶³ a ses limites : certaines questions comme les congés demeurent l'apanage des compagnies³⁶⁴ et la manœuvre suppose que le ministre des Travaux publics soit à l'écoute des réclamations des agents, ce qui n'est pas garanti : ainsi, sous le ministère Turrel en juin 1896, les parlementaires jugent leur marge de manœuvre trop réduite pour intervenir³⁶⁵.

Les soutiens des intérêts des agents à la Chambre des députés et au Sénat s'organisent³⁶⁶. Un groupe de défense des travailleurs de chemins de fer se constitue définitivement fin octobre 1894³⁶⁷. Sans existence officielle, il s'agit davantage d'une communauté d'intérêts informelle qui évolue au sein du Parlement, sorte d'intergroupe parlementaire. Il rassemble plus de députés que de sénateurs. Les élus de toutes sensibilités peuvent grossir ses rangs³⁶⁸, mais il est composé d'une cinquantaine de députés³⁶⁹, en majorité radicaux, radicaux-socialistes et socialistes³⁷⁰. Il compte 210 membres à la veille de la Première Guerre mondiale³⁷¹.

Il est composé d'un bureau – dont les plus hautes fonctions sont occupées par des noms prestigieux à l'instar de Jean Jaurès³⁷² –, chargé des dossiers adressés par la Chambre syndicale³⁷³. Ce groupe représente donc un vecteur essentiel de l'information et de la communication, aussi bien qu'un lieu de rassemblement et d'échanges pour ceux qui partagent des intérêts communs. En période

³⁶⁰ Élie Fruit, *Les syndicats...*, op. cit., p. 47-48 ; Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, op. cit., p. 43.

³⁶¹ Eugène Delattre en est le secrétaire. D'autres groupes se limitent à un seul réseau, comme le groupe des ouvriers et employés de chemins de fer du PLM, constitué en juin 1909 et présidé par Joannès Marietton. « Nouvelles politiques. Un nouveau groupe », *La Lanterne*, 25 juin 1909, p. 2 ; Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 490.

³⁶² « Nos défenseurs », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 26 mars 1894, p. 49.

³⁶³ « La nouvelle chambre », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 7 août 1893, p. 2.

³⁶⁴ Ce qui n'empêche toutefois pas le ministre des Travaux publics d'effectuer des démarches officielles auprès des compagnies. « Groupe parlementaire de défense des travailleurs de chemins de fer », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 28 mai 1894, p. 87.

³⁶⁵ « Compte rendu du 7^e congrès national tenu les 4, 5, 6 et 7 juin 1896 à [...] Paris », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 26 octobre 1896, p. 624.

³⁶⁶ Cf. annexe n°28.

³⁶⁷ « Le groupe des chemins de fer », *Journal des débats politiques et littéraires*, 27 octobre 1894, p. 4.

³⁶⁸ « Autour des chambres », *La Lanterne*, 11 novembre 1894, p. 1.

³⁶⁹ « Une délégation à la Chambre. Formation de notre groupe de défense », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 5 novembre 1894, p. 181.

³⁷⁰ « Les parlementaires et la grève », *L'Action française*, 16 octobre 1910, p. 4.

³⁷¹ Géo Bonét-Maury, René Samuel, *Les parlementaires français : dictionnaire biographique et bibliographique des sénateurs, députés, ministres ayant siégé dans les assemblées législatives de 1900 à 1914 suivi de la liste des groupes politiques [...] Tome II 1900-1914*, Paris : G. Roustan, 1914, p. 450.

³⁷² Le bureau est composé uniquement de députés : Maurice Berteaux est président, Jean Jaurès et Flaminius Raiberti les assesseurs, André Castelin et Fernand Rabier les secrétaires.

³⁷³ « Une délégation à la Chambre », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 5 novembre 1894, p. 1-2.

d'activité, le groupe tient régulièrement³⁷⁴ séance au Palais-Bourbon.

Le groupe parlementaire collabore étroitement avec les syndicats, qui lui font parvenir des documents pour appuyer ses interventions³⁷⁵. De leur côté, ses membres font preuve d'écoute et d'assistance³⁷⁶. Les parlementaires prennent également la parole lors des manifestations et réunions corporatives³⁷⁷. Ils sont aussi en contact avec les acteurs économiques du pays³⁷⁸.

Le Syndicat national a assez tôt conscience du rôle déterminant du politique et de l'arme législative dans l'évolution des conditions de travail des agents. En 1895, l'organisation syndicale crée une commission d'initiative chargée de l'élaboration de propositions et de l'étude des projets de loi³⁷⁹.

Ce travail de conception des propositions de loi permet d'essayer d'imposer aux compagnies des mesures auxquelles elles sont opposées. Les membres du groupe mobilisent au Parlement les moyens institutionnels à leur portée : inscription à l'ordre du jour, pétition ou adresse au président du Conseil, interpellation, résolution, question au ministre, débat oral en séance publique, proposition de loi, amendement et article additionnel déposés au nom du groupe, et bien sûr vote. Le travail en commission ou dans les bureaux³⁸⁰ est primordial, tout comme les discussions, formelles ou non, qui ont lieu dans les couloirs des assemblées. L'animation des débats dans l'Hémicycle vise différents buts : attirer le regard sur un conflit social, soutenir une initiative, protester et faire pression pour combattre un texte³⁸¹ ou tenter d'influencer, voire s'opposer à la politique gouvernementale.

Mais l'action du groupe ne se cantonne pas au cadre parlementaire. Il revêt le costume d'interlocuteur privilégié, d'entremetteur, voire de pacificateur : il intercède directement, officiellement ou plus discrètement, auprès des pouvoirs publics, qu'il informe des problèmes rencontrés par les travailleurs et des conflits sociaux, ou à qui il transmet un argumentaire³⁸². Il accompagne des délégations dans la présentation de leurs réclamations³⁸³. Médiateur, il encourage

³⁷⁴ « Dernière heure », *Journal des débats politiques et littéraires*, 11 février 1897, p. 4.

³⁷⁵ « Le groupe des chemins de fer », *Journal des débats politiques et littéraires*, 27 octobre 1894, p. 4.

³⁷⁶ « Le ministère et la grève », *Journal des débats politiques et littéraires*, 20 octobre 1910, p. 1.

³⁷⁷ « Les employés des chemins de fer », *Le Petit journal*, 5 avril 1897, p. 2.

³⁷⁸ « Transports commerciaux », *Bulletin de la Chambre de commerce de Limoges*, février-août 1915, p. 499.

³⁷⁹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 006 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du sixième congrès national...*, op. cit., p. 20.

³⁸⁰ Aux débuts de la III^e République, des députés tirés au sort forment les rangs des 11 bureaux de la Chambre. Ils nomment des commissions spéciales pour l'étude des propositions et projets de loi, qui disparaissent une fois que les parlementaires les ont examinés et se sont prononcés. En 1876, la première commission permanente est créée : il s'agit de celle du budget. En 1898, on compte 11 commissions à la Chambre. En 1902, les commissions permanentes supplantent celles spécialisées et la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication est créée. À partir de 1910, les membres des commissions permanentes sont désignés proportionnellement à la représentation des groupes politiques ; c'est ce changement qui marque la reconnaissance juridique et officielle des groupes parlementaires.

³⁸¹ « Les travailleurs des chemins de fer. Le congrès du Syndicat national. Deuxième journée », *L'Humanité*, 13 mai 1905, p. 1.

³⁸² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 2 décembre 1910, p. 3106.

³⁸³ « Les employés des chemins de fer de l'État », *La Lanterne*, 26 janvier 1896, p. 2.

parfois l'ouverture de négociations lors de tensions entre les compagnies et leurs agents³⁸⁴.

Le groupe parlementaire joue aussi un rôle de relais auprès de l'opinion publique. Le vice-président³⁸⁵ Jean Jaurès étale ses convictions dans *L'Humanité*³⁸⁶.

La multiplication des démarches de membres actifs et leur publicité sont des éléments essentiels de cette stratégie de pression, afin de peser dans la décision des pouvoirs publics. Depuis l'échec de la tentative de grève générale de 1898, cette modalité d'action est privilégiée par un Eugène Guérard de plus en plus attiré par le réformisme, et *a contrario* décriée par les syndicalistes « révolutionnaires ».

Par ailleurs, certains membres du groupe parlementaire sont promis à un bel avenir politique en devenant vice-président de la Chambre des députés, ministre, président du Conseil, voire de la République. C'est le cas d'Alexandre Millerand, avocat-conseil de la Chambre syndicale en 1891³⁸⁷, puis député-soutien en mars 1894³⁸⁸. Ministre des Travaux publics de juillet 1909 à novembre 1910, il devient président de la République de septembre 1920 à juillet 1924. On peut supposer que ces liens précieux donnent davantage de poids au groupe et à son action.

Les élections législatives représentent un temps fort de la vie du groupe parlementaire.

La politique de soutien de candidats initiée en 1893 est maintenue aux scrutins suivants. Mais le Syndicat national vérifie que les engagements pris par les candidats sont bien respectés par les nouveaux élus. La campagne électorale est le moment de récompenser la fidélité des élus qui ont défendu les intérêts des travailleurs du rail. À l'inverse, le syndicat dénonce ceux qui ne méritent pas que les électeurs leur renouvellent leur confiance³⁸⁹.

Parmi les parlementaires figurent des familiers des professions du rail, qui représentent souvent et directement ces travailleurs.

On retrouve des cheminots élus à l'Assemblée dès 1848³⁹⁰. Les catégories ouvrières figurent parmi

³⁸⁴ « Les parlementaires et la grève », *L'Action française*, 16 octobre 1910, p. 4.

³⁸⁵ Xiao-Hong Xiao, *Jaurès face aux mouvements des grèves...*, *op. cit.*, p. 27.

³⁸⁶ Par exemple : Jean Jaurès, « Le lendemain », *L'Humanité*, 19 octobre 1910, p. 1.

³⁸⁷ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du congrès national extraordinaire tenu [...] à Paris les 10, 11 et 12 décembre 1909*, Villeneuve-Saint-Georges : Union typographique/Impr. coopérative ouvrière, 1910, p. 118.

³⁸⁸ « Nos défenseurs », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 26 mars 1894, p. 49.

³⁸⁹ Une semaine avant le premier tour des législatives de 1898, son organe corporatif publie quatre listes nominatives : celles des élus sortants à soutenir, de ceux à défaire, de ceux qui ont alterné les votes en faveur et en défaveur de la cause cheminote, et des députés sortants qui ont refusé de voter, le 15 janvier 1898, la motion Berteaux, priant le Gouvernement de s'engager à faire adopter au Sénat le texte voté le 17 décembre précédent (« Contre ceux qui nous trahissent », *La Tribune de la voie ferrée*, 25 avril 1898, p. 29-30 ; « Votes des députés pendant toute la législature », *La Tribune de la voie ferrée*, 2 mai 1898, p. 33-34). *La Tribune de la voie ferrée* du 27 avril 1902 diffuse la liste des députés ayant refusé, le 28 mars 1899, le vote d'un crédit supplémentaire permettant d'augmenter le traitement mensuel des gardes-barrières. (« Votez contre ! », *La Tribune de la voie ferrée*, 27 avril 1902, p. 1). La parution d'une telle liste n'est ensuite plus systématique à l'occasion de chaque scrutin législatif : l'organe corporatif rappelle seulement en avril 1910 les noms des députés qui, malgré la signature de leur engagement, ont rejeté ou se sont abstenus lors du vote concernant la proposition Berteaux.

³⁹⁰ En avril 1848, Aimable Jullien, mécanicien-chauffeur à la compagnie du PO, représente à l'Assemblée nationale constituante

les moins bien représentées au Parlement sous la III^e République³⁹¹, à l'image des agents des chemins de fer : on ne compte que cinq députés pour la période 1900-1914³⁹², douze jusqu'en 1939 d'après le *Maitron*³⁹³, chiffre bien en-deçà de la réalité puisqu'à l'occasion de la seule élection législative de 1924, dix travailleurs du rail sont élus³⁹⁴.

De condition modeste, ils sont souvent formés au sein d'un syndicat. En effet, le militantisme demeure une des voies d'accès à la carrière politique³⁹⁵. Les premiers à rejoindre le Palais-Bourbon sont d'anciens agents, souvent révoqués³⁹⁶. Malgré la méfiance de la CGT à l'égard des hommes politiques, la figure de l' élu ouvrier joue un rôle structurant dans le syndicalisme de certaines corporations, à l'instar des mines³⁹⁷. Cela nous semble toutefois moins vrai pour le rail.

Le parlementaire, qu'il ait été ou soit agent des chemins de fer, connaît parfaitement les difficultés des hommes du rail pour les avoir lui-même vécues, ce qui lui confère de la légitimité. La qualité cheminote ne suppose pas une adhésion systématique au groupe de défense ; toutefois, l'ancien ou l'actuel agent paraît le représentant direct et par excellence de la corporation. Le Syndicat national relaie dans une rubrique de son journal les candidatures aux différentes élections politiques d'anciens ou d'actuels agents du rail et militants. Il espère ainsi que ses adhérents s'imposent davantage dans le paysage politique³⁹⁸. Plus qu'un travailleur du rail, c'est un militant que le Syndicat souhaite voir siéger à l'Hémicycle³⁹⁹. Toutefois, cette stratégie ne rencontre pas toujours le

l'Indre-et-Loire. Notice « Jullien Paul, Henri, dit Aimable », *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, version mise en ligne le 30 juin 2008, dernière modification le 30 juin 2008 ; accessible en ligne <<http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/spip.php?article5266>> [consultée le 25 août 2017].

³⁹¹ Bien que leur nombre progresse au cours de notre période. René Rémond, *La République souveraine...*, *op. cit.*, p. 179-181 ; Yves Billard, *Le métier de la politique sous la III^e République*, Perpignan : Presses universitaires de Perpignan, 2003 ; accessible en ligne <<http://books.openedition.org/pupvd/255>> [consulté le 14 septembre 2017].

³⁹² D'après le dépouillement des biographies établies dans Géo Bonét-Maury, René Samuel, *Les parlementaires français... Tome II 1900-1914...*, *op. cit.*, il s'agit d'Antide Boyer, Jean Colly, André Dubois, François-Fournier et Émile Faure.

³⁹³ Contre 31, à titre de comparaison, pour les députés mineurs. Olivier Kourchid, « Mineurs, cheminots... », *art. cit.*, p. 263-264.

³⁹⁴ Drège, « Révocations justifiées », *La Tribune des cheminots*, 10-20 mai 1924, p. 1.

³⁹⁵ Ce n'est toutefois pas systématique. Yves Billard, *Le métier de la politique...*, *op. cit.*

³⁹⁶ C'est le cas d'André Dubois, dessinateur à la compagnie du PLM depuis 1876, membre fondateur de la Chambre syndicale, révoqué lors de la grève de 1891 puis élu député de la Seine en 1906. Justinien Raymond, notice « Dubois André, César », *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, version mise en ligne le 30 juin 2008, dernière modification le 30 novembre 2008 ; accessible en ligne <<http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/spip.php?article3382>> [consultée le 25 août 2017].

³⁹⁷ Joël Michel, « Syndicalisme minier et politique dans le Nord-Pas-de-Calais : le cas Basly (1880-1914) », *Le Mouvement social*, n°87, avril-juin 1974, p. 9-34. Éric Anceau note toutefois que parmi les 131 parlementaires investis dans une activité syndicale soutenue, peu sont devenus des militants de premier plan. Il cite cependant l'exemple de Gaston Monmousseau. Éric Anceau, « Les écoles du Parlement. Les types de formation des parlementaires » dans Jean-Pierre Chaline, Alain Corbin, Jean-Marie Mayeur (dir.), *Les parlementaires de la Troisième République : actes du colloque international organisé par le Centre de recherches en histoire du XIX^e siècle (universités Paris I et Paris IV, UMR 8072 du CNRS) les 18 et 19 octobre 2001*, Paris : Publications de la Sorbonne, 2003, p. 183.

³⁹⁸ J.C., « Les nôtres », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 mai 1898, p. 41. C'est à peu près à la même époque que Quirino Nofri, le premier cheminot italien à devenir député, est élu, en 1897. Stefano Maggi, « Le cheminot en Italie. Image et culture », *RHCF*, n°36-37, décembre 2007, p. 339.

³⁹⁹ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-septième congrès...*, *op. cit.*, p. 17.

succès escompté⁴⁰⁰. Peut-être l'électorat cheminot craint-il que les candidats issus de milieux plus populaires échouent à le représenter correctement⁴⁰¹ : certaines expériences des élus d'origine ouvrière ont pu s'avérer décevantes⁴⁰².

Mais la combinaison de cette représentation parlementaire des cheminots avec la présentation d'un programme de revendications maximales s'avère plutôt habile :

« On a élaboré un programme irréalisable en majeure partie et que les compagnies n'accepteront probablement jamais. Celles-ci se trouveraient prises entre leur personnel syndiqué et une fraction de la Chambre [des députés] qui aurait peut-être avec elle, une certaine partie de l'opinion publique. C'est pour atteindre sûrement ce but, pour acculer les compagnies, que les meneurs voudraient arriver à avoir derrière eux un groupe compact de députés soutenant les revendications du syndicat »⁴⁰³.

Ainsi les cheminots, en présentant un programme difficilement réalisable, se heurteraient au refus prévisible des compagnies, pour qui ces réclamations sont irrecevables. Si d'aventure la perspective d'un mouvement social se dessinait, celui-ci serait soutenu par les socialistes et par une partie de l'opinion. Les pouvoirs publics seraient alors obligés de prendre position. Les cheminots étant en position de force du fait de leurs soutiens, les compagnies seraient contraintes de faire des concessions⁴⁰⁴.

Si le Syndicat national trouve des relais parmi les députés, il éprouve cependant des difficultés à recruter des porte-paroles au Sénat, plus conservateur. Ce n'est pas faute d'essayer de les convaincre dès mai 1895⁴⁰⁵. En février 1899, le Syndicat national invite les sénateurs à constituer un groupe parlementaire⁴⁰⁶. Mais le scrutin indirect, par un collège restreint d'élus locaux⁴⁰⁷, ne permet pas de déployer avec autant de poids auprès des candidats aux élections la tactique de soutien direct expérimentée à la Chambre des députés⁴⁰⁸. Certains choisissent d'agir auprès

⁴⁰⁰ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du congrès national extraordinaire...*, *op. cit.*, p. 179. Amédée Saint-Germain, commis principal de la compagnie du Midi à Bordeaux et administrateur du Syndicat national, en a fait l'amère expérience lors de sa candidature aux élections législatives de 1906, au cours de laquelle il n'a rassemblé que 2 135 voix, très peu dans des circonscriptions rassemblant de nombreux cheminots. Il est de nouveau vaincu en 1919. Élie Fruit, Justinien Raymond, notice « Saint-Germain Amédée », *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, version mise en ligne le 30 juin 2008, dernière modification le 29 janvier 2010 ; accessible en ligne <<http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/spip.php?article8436>> [consultée le 04 octobre 2017].

⁴⁰¹ Éric Anceau, « Les écoles du Parlement... », *art. cit.*, p. 180.

⁴⁰² Gérard Noiriel, *Les ouvriers...*, *op. cit.*, p. 119.

⁴⁰³ AN, F⁷ 13660 : compte rendu du 8^{ème} congrès national du syndicat des ouvriers et employés des chemins de fer français tenu les 1, 2, 3 avril 1897 à Paris, par le commissaire spécial A. Moreau, 3 avril 1897, p. 12-15.

⁴⁰⁴ *Ibid.*

⁴⁰⁵ Le Vieux, « Le Sénat », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 20 mai 1895, p. 314.

⁴⁰⁶ « Groupe parlementaire des intérêts des travailleurs des chemins de fer », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 février 1899, p. 1.

⁴⁰⁷ Le collège électoral des sénateurs est composé des députés élus du département, des conseillers généraux et d'arrondissement, ainsi que des délégués des communes (souvent les maires et leurs adjoints).

⁴⁰⁸ Cela s'observe notamment dans *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée* : si les élections législatives sont le sujet de nombreux articles, ce n'est pas le cas du scrutin sénatorial, dont le résultat n'est pas commenté. Seul le renouvellement de la composition de la commission des chemins de fer à la chambre haute est mentionné.

d'intermédiaires membres du collège électeur, notamment les conseils municipaux⁴⁰⁹. Les députés sont sollicités pour agir auprès de leurs homologues parlementaires, alors que l'étude de la proposition Berteaux de décembre 1897 traîne en longueur et entrave le processus législatif⁴¹⁰. Les rares défenseurs de la cause cheminote à la chambre basse sont donc d'autant plus précieux, tel Paul Strauss⁴¹¹.

Les intérêts des réseaux sont également représentés au sein de cette arène politique.

Les compagnies ne bénéficient pas, à première vue, de l'action d'une communauté structurée et identifiée défendant aussi ouvertement leur pouvoir économique et financier que ne le fait le groupe parlementaire pour les agents des chemins de fer.

Mais elles possèdent aussi leurs relations au sein de l'Hémicycle⁴¹², afin de réagir à l'interventionnisme de plus en plus envahissant de l'État et au développement du mouvement ouvrier dans les années 1880⁴¹³. L'influence se veut toutefois plus discrète, voire opaque, et relève davantage des relations interpersonnelles et d'un carnet d'adresses étoffé.

Les compagnies mobilisent les moyens à leur portée. Elles octroient gracieusement des permis de circulation aux parlementaires, moyen d'action efficace et peu coûteux⁴¹⁴. Elles soutiennent certains candidats plus favorables aux visées patronales par des espèces sonnantes et trébuchantes⁴¹⁵. L'efficacité de cette stratégie suppose toutefois que les candidats respectent leurs engagements.

Les parlementaires patronaux occupent également peu de sièges. Leur nombre représente 8 à 12 % des députés tout au long de la III^e République⁴¹⁶.

L'interpénétration des sphères politiques et économiques caractérise toutefois ces élus⁴¹⁷. Les

⁴⁰⁹ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du seizième congrès national tenu à [...] Paris les 11, 12, 13 et 14 mai 1905*, Puteaux : La Cootypographie, 1905, p. 37.

⁴¹⁰ Le Syndicat national finit par voter le 20 mars 1902 la suppression du Sénat (et rejoint en cela les programmes des radicaux dans un premier temps et des socialistes), dans l'éventualité où celui-ci choisirait de repousser la proposition de loi Berteaux et présente cette revendication aux candidats aux élections législatives de 1902. « La loi Berteaux », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 mai 1899, p. 1 ; « Compte rendu du XIII^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 6 avril 1902, p. 3.

⁴¹¹ « Compte rendu du XII^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 avril 1901, p. 3.

⁴¹² Alfred Picard, *Traité des chemins de fer... Tome 1*, op. cit., p. 559-560.

⁴¹³ Danièle Fraboulet, Gilles Richard, « Au Parlement : représentation et lobbying », dans Jean-Claude Dumas (dir.), *Dictionnaire historique des patrons...*, op. cit.

⁴¹⁴ Eugène Delattre, *Dure condition...*, op. cit., p. 33.

⁴¹⁵ Ainsi, à la suite de la crise du 16 mai 1877, Alphonse de Rothschild donne 500 000 francs au Comité électoral conservateur dans la perspective du scrutin d'octobre. Bien plus tard, au milieu des années 1920, c'est par l'Association des actionnaires et obligataires des chemins de fer français, constituée en janvier 1911 afin d'« étudier les mesures législatives propres à conserver aux valeurs de chemins de fer leur caractère de stabilité et de sécurité », dont « elle poursuivra la réalisation [...] auprès des pouvoirs publics », que transite l'argent des réseaux privés destiné aux candidats adverses du Cartel des gauches. Jean Garrigues, *Les patrons et la politique...*, op. cit., p. 40.

⁴¹⁶ Philippe Hamman, « Des patrons en politique », dans Jean-Claude Dumas (dir.), *Dictionnaire historique des patrons...*, op. cit.

⁴¹⁷ Près de 50 ans plus tard, au moment de la création de la nouvelle SNCF, la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer dénonce ce système, en publiant, en juillet et août 1937 dans *La Tribune des cheminots*, des organigrammes démontrant les liens entretenus par les administrateurs des réseaux privés avec « la plus haute aristocratie financière et industrielle des deux cents familles », production typique des années 1930 : cf. annexe n°29.

administrateurs de sociétés privées, fonction peu prenante⁴¹⁸, lucrative⁴¹⁹ et assez recherchée⁴²⁰, constituent un milieu de notables actifs qui exercent des responsabilités politiques d'envergure nationale ou entretiennent des liens avec ceux qui les occupent, comme en témoigne la composition des conseils d'administration des compagnies en 1883⁴²¹. Dans les années 1870 à 1900, à l'époque de la « République des hommes d'affaires »⁴²², ces notables à l'assise économique étendue et au carnet d'adresses fourni défendent une vision patronale des relations et de la protection sociales⁴²³. En dépit de différentes tentatives législatives en ce sens⁴²⁴, applaudies par le Syndicat national⁴²⁵, et d'une disposition du règlement du Sénat⁴²⁶, l'administration d'une compagnie de chemin de fer n'est pas incompatible avec un mandat parlementaire⁴²⁷. Les administrateurs des compagnies siègent à l'Hémicycle aux côtés d'actionnaires de ces sociétés privées, dans la mesure où plus de 60 % des parlementaires ont investi dans des actions, notamment dans le domaine des transports⁴²⁸. À l'instar des représentants des intérêts des agents, les parlementaires liés aux compagnies occupent

⁴¹⁸ Hervé Joly, « Les dirigeants des grandes entreprises industrielles françaises au XX^e siècle. Des notables aux gestionnaires », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, 2012, p. 22. Le conseil d'administration du PLM se réunit entre 25 et 30 fois par an quand Auguste Isaac y siège ; mais ce dernier ne se rend qu'à une séance sur deux en moyenne. Hervé Joly, « Auguste Isaac, administrateur de sociétés », *art. cit.*, p. 141-142.

⁴¹⁹ Jean Garrigues, *Les patrons et la politique...*, *op. cit.*, p. 69. D'après Édouard Drumont, une fois devenu administrateur de la compagnie du PO, Oscar Bardi de Fourtou se voit allouer 25 000 francs de traitement (*Le testament d'un antisémite*, Paris : E. Dentu, 1891, p. 402). Les compagnies de chemins de fer semblent toutefois moins généreuses que d'autres entreprises, d'après les comparaisons d'Auguste Isaac (« Auguste Isaac, administrateur de sociétés », *art. cit.*, p. 151-152).

⁴²⁰ Dans ses *Souvenirs anecdotiques* publiés en 1875, François Bartholony narre comment, lorsqu'il était président du conseil d'administration de la compagnie du PO en 1840, Jean-Élie Gautier, sous-gouverneur de la Banque de France, a refusé d'y siéger. Il introduit ainsi son récit : « La position de membre d'un conseil d'administration des compagnies des chemins de fer n'a pas toujours été recherchée comme elle l'est aujourd'hui » et le conclut sur ce constat : « Personne, presque personne alors n'avait foi en l'avenir des chemins de fer, et cependant j'avais raison : qui pourrait le contester aujourd'hui, alors que les personnages les plus considérables briguent l'honneur de siéger dans les conseils d'administration de cette grande industrie ? ». Le cumul des sièges d'administrateurs est ainsi courant, puisqu'aucune limite n'existe : Gaston Griot, vice-président de la compagnie du Nord, devient président des conseils d'administrations des aciéries de Nord-Est en 1908 et de la Banque Paribas sept ans plus tard.

⁴²¹ Cf. annexe n°30.

⁴²² Jean Garrigues, *La République des hommes d'affaires (1870-1900)*, Paris : Aubier, 1997, 432 p.

⁴²³ Jean Garrigues, *Les patrons et la politique...*, *op. cit.*, p. 62.

⁴²⁴ Les articles 81 et 82 de la loi du 15 mars 1849 prévoient que « ne peuvent être élus représentants du peuple [...] 2° les directeurs et administrateurs de chemins de fer. Tout représentant du peuple qui, pendant le cours de son mandat, aura [...] accepté une place, soit de directeur, soit d'administrateur de chemin de fer [...] sera réputé démissionnaire et déclaré tel par l'Assemblée nationale ». Dès le lendemain, le duc de Mouchy, candidat victorieux aux élections législatives de mai 1849, démissionne des conseils d'administration des compagnies d'Orléans à Bordeaux et du Nord. Mais cette disposition est annulée par un décret du 2 février 1852. Des initiatives législatives en faveur de l'inconciliabilité sont multipliées, à l'instar de la proposition de loi déposée par Pierre Ricard et Ernest Roche de juillet 1895. Mais elles n'aboutissent toutefois pas avant la loi de finances du 30 décembre 1928.

⁴²⁵ « Les incompatibilités parlementaires », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 18 novembre 1895, p. 417.

⁴²⁶ Une résolution adoptée le 29 juillet 1882 par le Sénat « interdit à tout sénateur de prendre ou de laisser prendre sa qualité parlementaire dans des entreprises financières, industrielles ou commerciales ». Il n'existe pas de mesure semblable pour les députés.

⁴²⁷ Seule la loi du 20 novembre 1883, approuvant les conventions des 26 mai et 9 juillet 1883 passées entre l'État et la compagnie du PLM, prévoit que « tout député ou sénateur qui, au cours de son mandat, acceptera les fonctions d'administrateur d'une compagnie de chemin de fer sera, par ce seul fait, considéré comme démissionnaire et soumis à la réélection » (*J.O. Lois et décrets*, 21 novembre 1883, p. 6018). Rien n'est dit des administrateurs élus après-coup, à l'instar d'Auguste Isaac qui conserve le siège qu'il occupe au conseil du réseau du PLM depuis avril 1911 alors qu'il est élu député en 1919. Hervé Joly, « Auguste Isaac, administrateur de sociétés », *art. cit.*, p. 147.

⁴²⁸ Anne-Marie Sohn, « La fortune : une approche originale du personnel politique et de son engagement » dans Jean-Pierre Chaline, Alain Corbin, Jean-Marie Mayeur (dir.), *Les parlementaires de la Troisième République...*, *op. cit.*, p. 219.

des fonctions politiques de premier plan. Proche d'Alphonse de Rothschild, Léon Say intègre le comité de direction de la compagnie du Nord en 1857 et en devient le vice-président trente ans plus tard⁴²⁹. Entre deux mandats de député de 1871 à 1875 puis de 1889 à 1896, il est élu au Sénat et est ministre des Finances de façon quasi ininterrompue de décembre 1872 à mai 1873, de mars 1875 à mai 1877, de décembre 1877 à décembre 1879 et de janvier à août 1882. Les compagnies récompensent aussi ceux qui ont été complaisants lorsqu'ils étaient au pouvoir. Oscar Bardi de Fourtou, ministre des Travaux publics de décembre 1872 à mai 1873 quand Léon Say est aux Finances, « pantoufle » au réseau du PO en devenant administrateur en novembre 1875, en remerciement de sa gestion de la liquidation de l'indemnité versée à la compagnie de l'Est après amputation d'une partie de son réseau par l'occupation allemande. Élu vice-président en avril 1894, il y siège jusqu'à sa mort en 1897⁴³⁰.

L'observation des coulisses du Parlement est révélatrice du travail mené de front par les réseaux et les parlementaires, en vue de la défense des intérêts des premiers⁴³¹. N'a-t-on pas aperçu le 18 juin 1909, « dans la salle où les membres du Sénat relisent et corrigent les épreuves de leurs discours, M. Peschaud, secrétaire de la direction de la compagnie d'Orléans, relire et corriger les épreuves du discours du sénateur de la Dordogne » Arnaud Denoix, dans lequel il contestait au Gouvernement tout droit d'intervenir en matière de retraite des agents de chemins de fer⁴³² ?

Les intérêts économiques et financiers des compagnies comme ceux professionnels des agents sont donc représentés au sein de l'Hémicycle.

À travers le groupe parlementaire, acteur reconnu des pouvoirs publics, ou ses relations, chaque partie investit le champ politique et accède indirectement aux centres décisionnels pour faire prévaloir son point de vue.

Dans les débats, compagnies et agents des chemins de fer s'expriment par parlementaires interposés sur les questions intéressant les rapports entre les réseaux et leur personnel.

Les parlementaires en action : l'hésitation entre l'élaboration d'une législation d'exception et le droit commun

Les rapports entre les compagnies et leurs agents⁴³³ sont une bonne porte d'entrée pour

⁴²⁹ Georges Michel, *Léon Say...*, op. cit., p. 42 ; Jean Garrigues, *La République...*, op. cit., p. 78.

⁴³⁰ Thierry Truel, *Oscar Bardi de Fourtou (1836-1897) : un ministre contre la République*, thèse d'histoire, dir. B. Lachaise, université Michel de Montaigne Bordeaux-III, 2014, p. 240-244.

⁴³¹ Cf. annexe n°31.

⁴³² AN, F7 13665 : « Incident au Sénat », *Le Matin*, 24 juin 1909.

⁴³³ Cf. annexe n°32.

apprécier les tactiques de ces groupes, qui portent sur le terrain parlementaire la défense d'intérêts divergents, et l'efficacité de la stratégie de pression pour obtenir une amélioration de la législation sociale.

Le député Charles de Janzé est le premier à remettre en cause la gestion discrétionnaire du personnel par les compagnies et à relayer les revendications cheminotes.

Dès avril 1865, il lance une véritable campagne contre l'emprise des réseaux privés de chemins de fer⁴³⁴. Il réclame la réglementation des relations avec leurs agents. D'un point précis – une instance prud'homale propre à la seule corporation cheminote⁴³⁵ –, la préoccupation s'étend à la question générale des rapports entre les agents et leurs employeurs, et plus précisément à la durée du travail⁴³⁶ et au contrat de louage.

D'après l'article 1780 du Code civil, la compagnie peut librement se séparer de son personnel, comme ce dernier en désert l'effectif⁴³⁷. La résiliation étant un droit, elle n'entraîne pas le versement d'indemnité. La Cour de cassation détermine toutefois le 8 février 1859⁴³⁸ des cas abusifs et préjudiciables : le non-respect des délais d'usage, la violation des clauses du contrat ou la faute du résiliant⁴³⁹. Dans un premier temps, les tribunaux et cours d'appel se prononcent en faveur du versement de dommages et intérêts aux agents révoqués arbitrairement, afin de compenser la perte subie par la cessation inopinée de l'engagement.

Mais la juridiction suprême casse toutes ces décisions en 1872 : elle se prononce en faveur d'une résiliation *ad nutum*, qui ne peut être accompagnée de motifs légitimes ou de dommages et intérêts⁴⁴⁰. Puisqu'on ne peut constater de faute⁴⁴¹, les jugements sont toujours rendus à la défaveur

⁴³⁴ G. Bisson, *Accidents...*, *op. cit.*, p. 2.

⁴³⁵ Cf. *infra*.

⁴³⁶ Cf. *infra*.

⁴³⁷ Le délai-congé équivaut à ce que nous appelons aujourd'hui le préavis. Il s'agit d'un délai de prévenance, qui protège l'employeur ou l'employé contre le départ ou le licenciement brusque de l'autre partie. Le délai-congé est caractérisé par la réciprocité. Sa durée diffère selon les professions et les zones géographiques. Alors qu'à l'occasion d'un licenciement soudain, la majorité des industries accordent huit à quinze jours de salaire ou instituent un préavis d'une à deux semaines. Maurice Charnay, « Une réforme ouvrière... », *art. cit.*, p. 143-144 ; Maurice Compertz, Fernand Labori, Émile Schaffhauser, *Commentaire de la loi sur le contrat de louage et sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies du 27 décembre 1890 d'après les documents officiels et les discussions parlementaires*, Paris : [s.n.], 1891, p. 5. Il a été réglementé par une loi du 19 juillet 1928, qui modifie la loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies. Elle prescrit notamment la mention du motif de la rupture, pour limiter les abus de droit. Mais un arrêt du 18 mars 1930 de la Cour de cassation limite l'innovation car il prévoit que l'abus de droit doit être prouvé par le salarié.

⁴³⁸ « Cass. civ. 8 février 1859, Académie impériale de Musique c. Potier », *Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine*, t. I, 1859, p. 58. Le 30 janvier 1856, Henry Potier, chef de chant de l'Opéra, voit son contrat conclu six ans auparavant être rompu par le directeur à compter du 1^{er} février. Il porte l'affaire devant le tribunal civil de la Seine, au motif que le règlement du théâtre impérial de l'Opéra prévoit un préavis de six mois et des indemnités équivalentes à autant de mois de traitement. Le directeur est condamné à lui verser une compensation égale à un an de traitement. Le jugement est confirmé par la cour de Paris, puis la Cour de cassation le 8 février 1859.

⁴³⁹ René Thévenez, Fernand Manesse, *Législation...*, *loc. cit.*

⁴⁴⁰ « Cass. civ. 5 février 1872, Chemins de fer de Lyon c. Falcoz », *Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine*, t. I, 1873, p. 63.

⁴⁴¹ Alfred Picard, *Traité des chemins de fer... Tome 3, op. cit.*, p. 95.

des agents congédiés par les compagnies subitement et sans indemnité. Avec la rupture de son contrat, le personnel perd tout droit à la retraite et ne peut récupérer les versements qu'il a effectués en prévision d'une pension, qui sont acquis à la caisse⁴⁴². La question d'une éventuelle restitution des retenues salariales opérées en vue de la retraite des agents monopolise particulièrement les débats⁴⁴³.

Face aux revendications des principaux intéressés, relayées par la pétition des mécaniciens et chauffeurs de 1871, et afin de régler une situation vécue comme une injustice, l'idée d'une législation propre aux rapports de travail des compagnies et de leur personnel fait son chemin⁴⁴⁴, notamment chez les partisans de l'Union républicaine menée par Léon Gambetta.

Le 3 août 1874, Jules Cazot dépose à la Chambre une proposition de loi en ce sens⁴⁴⁵.

Il ne s'agit pas ici d'un texte qui concerne l'ensemble des agents, mais seulement ceux dont l'action intéresse la sécurité publique : les mécaniciens et chauffeurs. Il propose que les mécaniciens et chauffeurs ne soient plus congédiés par les compagnies « qu'en vertu d'une cause déterminée », dont la liste sera fixée par un règlement d'administration publique sous trois mois⁴⁴⁶. Mais la fin de la législature survient sans que cette proposition de loi ne soit examinée⁴⁴⁷.

Peu après la défaite aux élections législatives des monarchistes, conservateurs, la débâcle des centre-droit et centre-gauche parmi lesquels les compagnies bénéficiaient de nombreux soutiens, la constitution d'une nouvelle majorité républicaine à la Chambre des députés et le départ d'Eugène Caillaux du ministère des Travaux publics, une proposition identique est présentée⁴⁴⁸ le 23 mars 1876 par Germain Casse⁴⁴⁹. Mais son examen est stoppé du fait de la dissolution de la chambre basse consécutive à la crise du 16 mai 1877⁴⁵⁰.

Malgré ces obstacles, les parlementaires persévèrent : le 29 janvier 1878, Germain Casse reprend sa proposition précédente de 1876 avec quelques modifications, inspirées du rapport de

⁴⁴² Jules Clozel, *Patrons et employés : de la rupture des contrats de louage d'ouvrage entre patrons et employés (conséquences de la loi du 27 décembre 1890)*, Lyon : Impr. du salut public, 1897, p. 7.

⁴⁴³ Georges Cornil, *Du louage...*, *op. cit.*, p. 336-337.

⁴⁴⁴ Charles Fould, *De la résiliation du louage de services à durée indéterminée : l'article 1780 du Code civil complété par la loi du 27 décembre 1890*, Paris : A. Rousseau, 1900, p. 19-32.

⁴⁴⁵ *J.O.*, 4 août 1874, p. 5543.

⁴⁴⁶ ANMT, 48 AQ 3382 : proposition de loi déposée par Jules Cazot et plusieurs de ses collègues ayant pour objet de régler certains rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs mécaniciens ou chauffeurs, 3 août 1874.

⁴⁴⁷ Alfred Picard, *Les chemins de fer...*, *op. cit.*, vol. 3, p. 308.

⁴⁴⁸ *J.O.*, 6 avril 1876, p. 2474 : proposition de loi déposée par MM. Germain Casse, Édouard Lockroy, Naquet, Ordinaire, G. Périn, Clemenceau, Talandier et Floquet, ayant pour objet de régler certains rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs mécaniciens ou chauffeurs, 23 mars 1876.

⁴⁴⁹ *J.O.*, 24 mars 1876, p. 2056.

⁴⁵⁰ ANMT, 48 AQ 3382 : rapport sommaire de Germain Casse, au nom de la 3^e commission d'initiative parlementaire, chargée d'examiner la proposition de loi de M. Germain Casse et plusieurs de ses collègues tendant à régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés, 20 février 1879.

Louis Andrieux sur la précédente mouture⁴⁵¹ : elle est étendue à tout le personnel commissionné, et non plus aux seuls mécaniciens et chauffeurs. Un agent ne peut être congédié sans indemnité qu'à l'appréciation des juges⁴⁵². Si le champ d'application de la proposition de loi est étendu, il exclut toutefois les non-commissionnés⁴⁵³.

Charles de Janzé dépose le 15 janvier 1880 une proposition de loi pour la réglementation des chemins de fer. Elle est renvoyée à la commission chargée de régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés⁴⁵⁴, qui doit également examiner le texte Casse⁴⁵⁵.

Charles de Janzé s'est inspiré de la proposition de loi Casse, à tel point que les compagnies le comparent à « un amendement à [cette] proposition »⁴⁵⁶. Le texte octroie à l'agent commissionné révoqué sans motif légitime une indemnité d'un an de salaire minimum. Si l'agent quitte le service, un préavis d'un mois lui est imposé ; sinon la compagnie peut prétendre à une indemnité⁴⁵⁷. Charles de Janzé espère ainsi mettre fin aux licenciements arbitraires et aux brusques démissions. Il propose l'élaboration rapide d'un code pénal spécial applicable uniformément à l'ensemble des agents des différentes compagnies : il va plus loin que le règlement d'administration publique prévu par la proposition Cazot afin de fixer les causes de révocation, puisque c'est ici un texte de loi qui le sanctionne. Des mesures prévoient l'examen de punitions contestées.

Les réseaux s'érigent contre l'indemnité prévue en cas de révocation abusive⁴⁵⁸ et refusent que les agents des chemins de fer bénéficient d'une législation spécifique. C'est un des principaux arguments de l'opposition à ce texte.

Devant la commission parlementaire le 23 mars 1880⁴⁵⁹, les représentants des compagnies insistent sur l'intérêt qu'ils ont à conserver un personnel spécialisé, qui prend du temps à être formé⁴⁶⁰.

⁴⁵¹ *J.O.*, 23 juillet 1876, p. 5454.

⁴⁵² Cette disposition n'est pas sans lien avec l'article 270 du Code du commerce de 1807, qui dispose que « tout matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable a droit à une indemnité contre le capitaine ». *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 26 février 1881, p. 373.

⁴⁵³ *J.O.*, 30 janvier 1878, p. 845 ; *J.O.*, 9 février 1878, p. 1349 : proposition de loi déposée par MM. Germain Casse, Martin Nadaud, Viette, Clemenceau, Turigny, Bouquet, Henri de Lacretelle, Maigne, Lockroy, Édouard Millaud, Georges Perin, Margue, Marcellin Pellet, Barodet, Dréo, Brelay, Marion, Greppo, Floquet, Crozet-Fourneyron, Laisant, Leconte, Ménard-Dorian, Gagneur, Chavassieu, Louis Blanc, Madier de Montjau, Spuller, Talandier, Cantagrel, Rathier (Yonne), tendant à régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés, 29 janvier 1878.

⁴⁵⁴ Eugène Delattre, *Dure condition...*, *op. cit.*, p. 2.

⁴⁵⁵ *J.O.*, 21 janvier 1880, p. 573.

⁴⁵⁶ ANMT, 48 AQ 3382 : note de Paulin Talabot, directeur général de la compagnie du PLM, relative à la proposition de loi présentée par M. le baron de Janzé, député, pour la réglementation des compagnies de chemins de fer, 6 avril 1880.

⁴⁵⁷ *J.O.*, 11 février 1880, p. 1550-1556 : proposition de loi déposée par M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 15 janvier 1880.

⁴⁵⁸ ANMT, 48 AQ 3382 : note de Paulin Talabot, directeur général de la compagnie du PLM, relative à la proposition de loi présentée par M. le baron de Janzé, député, pour la réglementation des compagnies de chemins de fer, 6 avril 1880.

⁴⁵⁹ Les administrations des chemins de fer de l'Est, du Nord, de l'Ouest, du PO, du Midi, du PLM et de l'État sont reçues. ANMT, 48 AQ 3382 : lettre d'Henry Varroy, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 20 mars 1880.

⁴⁶⁰ ANMT, 48 AQ 3382 : *Le Rappel*, 25 mars 1880 (le titre de l'article n'est pas précisé).

L'élaboration d'un code pénal spécifique ne leur paraît pas réalisable, puisqu'il ne permettrait pas d'apprécier le contexte dans lequel la faute sanctionnée, aurait été commise, ni l'attitude générale de l'agent jusqu'alors. Charles de Janzé formule quant à lui l'espoir que le texte de la commission « [mette] le sort des agents à l'abri des caprices d'un despotisme inouï »⁴⁶¹.

Léon Margue insiste dans son rapport du 6 décembre 1880 sur les propositions Casse et Janzé⁴⁶² sur la légitimité de l'intervention de l'État dans la question et soumet un nouveau texte. Les rapports entre le travailleur commissionné et les compagnies sont fixés par un « contrat à longue durée », qui ne peut être révoqué que d'un commun accord ou par une décision de justice ; dans le cas contraire, chaque partie peut prétendre à une compensation. La commission étend l'indemnité, accordée par Jules Cazot, Germain Casse et Charles de Janzé, à l'agent commissionné révoqué sans motif légitime aux cas de rétrogradation (« descente de classe »), considérés comme une « révocation partielle ». Pour s'assurer du bien-fondé et de l'uniformité des mesures disciplinaires administrées, un règlement d'administration publique fixe les causes légitimes du licenciement et de la rétrogradation. La portée de ces dispositions est plus réduite que celle souhaitée par Charles de Janzé : il n'est plus question d'une loi, ni d'un panel étendu de sanctions⁴⁶³.

Mais les compagnies s'y opposent fermement, estimant disposer du « droit de [...] retirer leurs fonctions [aux agents] du moment que notre confiance en eux a disparu, cela bien entendu sous les réserves des dispositions du droit commun »⁴⁶⁴. En février 1881, la discussion est repoussée et Léon Margue chargé de la rédaction d'un rapport supplémentaire. Il procède à quelques modifications (disposition autorisant l'agent à quitter la compagnie avec un mois de préavis, obligation de verser le montant des amendes à la caisse de secours et de prévoyance de la compagnie)⁴⁶⁵.

À l'occasion de l'examen de la nouvelle proposition de la commission⁴⁶⁶, Ludovic Trarieux dépose une contre-proposition afin de compléter l'article 1780 du Code civil et de donner aux dispositions qu'il présente (préavis de trois mois avant congédiement, restitution des retenues salariales versées à la caisse des retraites) une portée générale. Le sous-secrétaire d'État des Travaux publics David

⁴⁶¹ Charles de Janzé, *Les serfs de la voie ferrée...*, op. cit., p. 53-56.

⁴⁶² *J.O. Lois et décrets*, 7 décembre 1880, p. 12026.

⁴⁶³ *J.O.*, 16 décembre 1880, p. 12375-12377 : rapport de Léon Margue fait au nom de la commission chargée d'examiner les propositions de loi : 1° de M. Germain Casse et plusieurs de ses collègues, tendant à régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés ; 2° de M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 6 décembre 1880.

⁴⁶⁴ ANMT, 48 AQ 3382 : note sur le projet de loi tendant à réglementer les rapports des compagnies avec leurs agents, s.d., annexée à une lettre d'Armand André Amé de Saint-Didier et de Gaston Griotet, administrateurs de la compagnie du Nord, à Sadi Carnot, ministre des Travaux publics, 3 février 1881.

⁴⁶⁵ *J.O. Lois et décrets*, 25 février 1881, p. 1050-1051 : annexe au rapport de Léon Margue fait au nom de la commission chargée d'examiner les propositions de loi : 1° de M. Germain Casse et plusieurs de ses collègues, tendant à régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés ; 2° de M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 6 décembre 1880.

⁴⁶⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 février 1881, p. 351.

Raynal combat cette initiative, jugeant l'examen de la modification du contrat de louage de services prématuré alors qu'aucune étude n'a porté sur le sujet, exception faite de celle spécifique aux agents de chemins de fer. Le 26 février, la Chambre repousse la contre-proposition Trarieux⁴⁶⁷, qui a pu être perçue comme la genèse de la loi du 27 décembre 1890⁴⁶⁸ : il s'agit en effet de la première démarche en faveur d'une réforme de mesure générale, qui aurait concerné l'ensemble des travailleurs ayant contracté un louage de services pour une durée indéterminée. Le texte est finalement repoussé de peu début mars⁴⁶⁹, ce qui montre le poids des relais des travailleurs du rail au Parlement.

Une nouvelle proposition de loi est déposée conjointement le 6 février 1882 par les députés David Raynal et Pierre Waldeck-Rousseau⁴⁷⁰, républicains modérés dits « opportunistes » favorables à une politique de droits sociaux⁴⁷¹. Elle prescrit l'élaboration d'un règlement d'administration publique, qui détermine les causes de rupture du contrat des agents commissionnés. Si les motifs de la résiliation ne figurent pas dans celui-ci, l'agent peut prétendre à une réparation.

Le lendemain, Charles de Janzé et Eugène Delattre présentent à leur tour une proposition ayant le même objet. Elle reprend les dispositions du texte de la commission discutée par la Chambre des députés l'année précédente, mais l'amende : le préavis de l'agent commissionné qui veut quitter la compagnie est de quinze jours et un règlement fixe les pénalités encourues⁴⁷². En cas de licenciement sans motif légitime, une indemnité et le remboursement des retenues salariales sont prévus⁴⁷³.

Eugène Delattre rend un rapport commun le 12 juin 1882. Afin de concilier les opinions, la commission « simplifie » les dispositions soumises, écarte un certain nombre de questions (durée du travail, organisation du contrôle) et se recentre autour du licenciement arbitraire des agents, des sanctions disciplinaires, de l'homologation des statuts des caisses de retraite et du règlement des conflits. Un règlement d'administration publique fixe les emplois confiés aux agents commissionnés et les sanctions auxquels ils s'exposent⁴⁷⁴. On espère ainsi éviter l'abandon du

⁴⁶⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 26 février 1881, p. 382.

⁴⁶⁸ Étienne Antonelli, *De la résiliation du louage de travail*, Paris : A. Rousseau, 1906, p. 53.

⁴⁶⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 4 mars 1881, p. 391.

⁴⁷⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 6 février 1882, p. 85.

⁴⁷¹ François Ewald, « La politique sociale des opportunistes » dans Serge Berstein, Odile Rudelle (dir.), *Le modèle républicain*, Paris : PUF, 1992, p. 183.

⁴⁷² Émile Desforges, *La loi...*, *op. cit.*, p. 38-39.

⁴⁷³ François Milhet, *De la résiliation...*, *op. cit.*, p. 64-65.

⁴⁷⁴ ANMT, 48 AQ 3382 : rapport d'Eugène Delattre, au nom de la commission chargée d'examiner les propositions de loi : 1° de M. Raynal et plusieurs de ses collègues ; 2° de MM. le baron de Janzé, Delattre et un grand nombre de leurs collègues, ayant pour objet de régler les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés, 12 juin 1882.

commissionnement, par les compagnies⁴⁷⁵, qui verraient la discipline de leur personnel leur échapper en partie⁴⁷⁶.

Les réseaux s'y opposent au motif que « le projet de loi porte l'atteinte la plus grave à la sécurité publique, en compromettant la discipline et l'autorité qui sont la principale garantie de cette sécurité »⁴⁷⁷. Le ministre des Travaux publics Henry Varroy craint que la codification des mesures disciplinaires et la contestation des conflits devant une instance ne mènent à « la destruction de la discipline et de la hiérarchie dans les grandes administrations de chemins de fer », et donc de la sécurité publique⁴⁷⁸. Un amendement de Jules Steeg étend la portée du texte aux ouvriers des ateliers, des gares et de la Voie, qui, bien que non commissionnés, entretiennent souvent une relation stable et pérenne avec les compagnies qui les emploient⁴⁷⁹. Après deux délibérations⁴⁸⁰, le texte est finalement adopté le 22 décembre 1882⁴⁸¹. Le délai pour l'élaboration du règlement d'administration publique, qui ne fixe plus les causes que des seules révocations et descentes de classe, est doublé. Les amendes qui n'ont « pas le caractère d'un dommage » sont versées aux caisses de secours et de retraites⁴⁸². Les compagnies craignent que les travailleurs de l'industrie privée et de l'État ne réclament des dispositions similaires⁴⁸³ et voient d'un mauvais œil l'immixtion de l'État dans l'engagement qui les lie à leur personnel⁴⁸⁴.

Deux ans et demi après le vote des députés, Paul Cuvinot rend finalement le 25 juin 1885 un rapport⁴⁸⁵ et une contre-proposition qui entérine les décisions de la jurisprudence. Celui qui s'estime lésé par la résiliation du contrat doit prouver la mauvaise foi de la partie adverse pour prétendre à une compensation⁴⁸⁶. La commission sénatoriale fait intervenir un tribunal et prend en considération les sommes allouées aux caisses de retraites pour en fixer le montant. Ce texte semble à l'avantage des employeurs et d'aucuns pointent un risque de judiciarisation excessive de la procédure⁴⁸⁷.

⁴⁷⁵ Jean Grandet, *Les droits...*, op. cit., p. 50.

⁴⁷⁶ Alexandre Lunel, « L'abus de droit et la redéfinition des rapports juridiques entre patrons et ouvriers en droit français (seconde moitié XIX^e siècle-premier quart XX^e siècle) », *Revue historique de droit français et étranger*, vol. 87, n°4, octobre-décembre 2009, p. 524.

⁴⁷⁷ ANMT, 48 AQ 3382 : projet de lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Henry Varroy, ministre des Travaux publics, 20 juin 1882.

⁴⁷⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 juin 1882, p. 1057.

⁴⁷⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 22 décembre 1882, p. 2106.

⁴⁸⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 20 décembre 1882, p. 2086.

⁴⁸¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 22 décembre 1882, p. 2115.

⁴⁸² Cette mesure ne devrait toutefois pas s'appliquer à la compagnie du PO. ANMT, 48 AQ 3382 : observations de la compagnie du PO sur l'article 3 du projet de loi, s.d.

⁴⁸³ ANMT, 48 AQ 3382 : note de la compagnie du Midi sur le projet de loi soumis à l'approbation du Sénat, s.d.

⁴⁸⁴ ANMT, 48 AQ 3382 : note sur les questions de droit soulevées par le projet de loi ayant pour objet de régler les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents, mars 1883.

⁴⁸⁵ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 26 juin 1885, p. 738-739.

⁴⁸⁶ *J.O. Documents parlementaires. Sénat*, janvier 1886, p. 249-261.

⁴⁸⁷ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 14 novembre 1887, p. 912.

Mais il faut attendre presque deux ans avant que le Sénat ne l'examine⁴⁸⁸.

À cette occasion, parmi plusieurs contre-propositions déposées se distingue celle de l'ancien chef de cabinet du ministre des Travaux publics Charles de Freycinet, Paul Cuvinot, présentée en son nom personnel (et non en celui de la commission) car il juge la proposition de la commission insuffisante⁴⁸⁹.

Mais la chute du gouvernement Goblet⁴⁹⁰, puis la prise de fonctions du nouveau ministre des Travaux publics Severiano de Heredia ajournent la suite des discussions⁴⁹¹. Le ministre obtient le renvoi du texte à la commission⁴⁹², afin qu'une nouvelle rédaction puisse avoir lieu.

L'examen reprend au Sénat le 20 février 1888⁴⁹³. Le texte de Paul Cuvinot est finalement adopté, quoique très légèrement tempéré par un amendement d'Auguste Paris. Après une seconde délibération⁴⁹⁴ et plus de cinq années d'examen par le Sénat, l'ensemble est voté⁴⁹⁵. Héritage de 1789, le principe de législation d'unité et d'égalité devant la loi est respecté⁴⁹⁶ par l'adoption d'un texte général, qui ne vise plus les seuls travailleurs du rail.

Mais une fois de plus la Chambre des députés s'oppose en décembre 1888⁴⁹⁷ à la législation de droit commun portée par le Sénat⁴⁹⁸ et propose de rétablir les dispositions spéciales relatives aux agents de chemins de fer. Les députés adoptent un texte reprenant largement celui voté en décembre 1882⁴⁹⁹.

Le texte est transmis à la mi-avril 1889 au Sénat⁵⁰⁰, qui maintient sa position en faveur d'une modification du droit commun et de l'article 1780 du Code civil⁵⁰¹. Après deux délibérations⁵⁰², le texte revient le 5 décembre à la Chambre, très modifié⁵⁰³.

⁴⁸⁸ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 20 mai 1887, p. 572.

⁴⁸⁹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 15 novembre 1887, p. 916.

⁴⁹⁰ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 20 mai 1887, p. 572. Le général Boulanger est reconduit à la tête du ministère de la Guerre lorsque René Goblet succède à Charles de Freycinet comme président du Conseil en décembre 1886. Sur fond de difficultés économiques et sociales, d'opposition au régime parlementaire, de montée du nationalisme et de désir de revanche contre l'Allemagne survient l'affaire Schnæbelé, du nom d'un commissaire de police piégé à la frontière par son homologue allemand, soupçonné d'espionnage en Alsace et arrêté le 21 avril 1887. Le général Boulanger propose d'adresser un ultimatum à l'Allemagne, mais le président de la République Jules Grévy le freine dans ses ardeurs. À tort ou à raison, la menace allemande semble à nouveau palpable. Les républicains modérés et la droite s'allient alors contre la popularité croissante du général Boulanger et font tomber le gouvernement Goblet le 17 mai sur des considérations budgétaires.

⁴⁹¹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 2 juin 1887, p. 603.

⁴⁹² *Ibid.*, p. 922-923.

⁴⁹³ Supplément du *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 21 février 1888, p. 169.

⁴⁹⁴ Supplément du *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 14 mars 1888, p. 296.

⁴⁹⁵ *Ibid.*, p. 308.

⁴⁹⁶ Francis Hordern, « Du louage de services au contrat de travail ou de la police... », *art. cit.*, p. 95.

⁴⁹⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 décembre 1888, p. 3201.

⁴⁹⁸ Jean-Baptiste Duvergier, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*, Paris : L. Larose & Forcel, vol. 90, 1890, p. 496.

⁴⁹⁹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 11 avril 1889, p. 947.

⁵⁰⁰ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 15 mai 1889, p. 479.

⁵⁰¹ *J.O. Documents parlementaires. Sénat*, 10 juillet 1890, p. 202-205.

⁵⁰² *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 25 novembre 1890, p. 1067.

⁵⁰³ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 5 décembre 1890, p. 2438.

Dans la perspective de la séparation prochaine du Parlement⁵⁰⁴, les choses s'accélérent. Si Raymond Poincaré reconnaît que la loi est revenue de son examen au Sénat « démembrée », il refuse de retarder davantage l'application des points sur lesquels un accord a pu être trouvé. Les agents encouragent cette attitude, pressant leurs relais à la Chambre des députés de voter la loi, malgré son imperfection et son incomplétude, d'autant que les statuts des caisses ont évolué en leur faveur⁵⁰⁵. Le 20 décembre, les députés adoptent en l'état le texte revenu du Sénat, tout en n'écartant pas la possibilité de le reprendre ultérieurement⁵⁰⁶. La Chambre des députés, qui souhaitait une législation spéciale, cède à la volonté du Sénat.

Après plus de quinze ans de tractations parlementaires confuses, la loi sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies est promulguée le 28 décembre. Elle demeure singulière, en tant qu'elle présente des dispositions à la fois de portée générale et corporatives. Elle est composée uniquement de deux articles.

Le premier contient une mesure de droit commun, qui s'applique à tous les travailleurs louant leur service sans qu'aucune durée n'ait été préalablement fixée, peu importe l'industrie dans laquelle ils œuvrent. Il complète l'article 1780 du Code civil : le principe de libre résiliation d'un contrat de louage de service passé sans détermination de durée est toujours acquis et chaque partie peut donc par sa simple volonté rompre le contrat. Il s'agit là d'une reconnaissance légale de l'engagement à durée indéterminée, ignoré jusqu'alors par le Code civil de 1804⁵⁰⁷. Désormais, l'annulation peut donner droit de façon plus large et libre au versement de dommages et intérêts à la partie qui la subit abusivement, dans le seul cas où une faute serait constatée par un juge, « c'est-à-dire rupture brusque, intempestive du contrat »⁵⁰⁸. Tandis que les agents signaient auparavant un engagement au moment de leur embauche par lequel ils renonçaient à des dommages et intérêts⁵⁰⁹, cela est désormais proscrit. Employeurs comme travailleurs conquièrent, par cette première intervention du législateur en matière de contrat de louage⁵¹⁰, une garantie de sécurité et de stabilité. La loi omet néanmoins d'instaurer un éventuel préavis et de préciser les fautes susceptibles d'entraîner le versement d'une indemnité, qui restent à l'appréciation d'un tribunal. Son montant est déterminé par un certain nombre de critères, dont les « retenues opérées et [...] versements effectués en vue

⁵⁰⁴ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 18 décembre 1890, p. 2579.

⁵⁰⁵ C'est le souhait qu'émet F. Guimbert le 30 novembre. Charles Gans, *L'instabilité des ateliers et la résiliation du contrat de travail*, Laval : E. Jamin, 1897, p. 95 ; Marc Sauzet, *Le nouvel article...*, *op. cit.*, p. 4-5.

⁵⁰⁶ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 20 décembre 1890, p. 2617-2619.

⁵⁰⁷ Damien Sauze, *Le recours aux contrats de travail à durée déterminée en France : une analyse sur données d'entreprises (1985-2000)*, thèse de sciences économiques, dir. B. Gazier, université Paris-I Panthéon-Sorbonne, 2006, p. 13.

⁵⁰⁸ Adrien Carpentier, G. Maury, *Traité des chemins de fer. Tome 2*, *op. cit.*, p. 12.

⁵⁰⁹ Robert Pigelet, *La condition juridique...*, *op. cit.*, p. 62.

⁵¹⁰ Jacques Le Goff, *Du silence à la parole...*, *op. cit.*, p. 75.

d'une pension de retraite », qui figurent désormais comme un droit acquis au personnel. Le juriste E. Barthélemy y voit « l'innovation principale de la loi et la condamnation de la jurisprudence antérieure »⁵¹¹. Le seul moyen accordé par la loi pour que l'agent puisse récupérer les fonctions opérées est donc de saisir la justice, afin qu'elle reconnaisse le caractère abusif du licenciement. Le second article est quant à lui consacré à la question de l'homologation des règlements des caisses de retraite des cheminots⁵¹².

Cette courte loi est toutefois loin de faire l'unanimité.

Nombre de juristes, qui ne se sont emparés de la question de la législation industrielle qu'à partir des années 1880⁵¹³, critiquent l'ambiguïté de la loi du 27 décembre 1890. Pour Marc Sauzet par exemple, il s'agit d'« un texte obscur, énigmatique, dans sa disposition principale, tout au moins »⁵¹⁴. D'autres spécialistes sont plus nuancés⁵¹⁵. La confusion de sa rédaction donne naissance à une diversité d'interprétations, parfois contradictoires⁵¹⁶.

Les compagnies tentent dans un premier temps d'en limiter l'application aux seuls agents commissionnés⁵¹⁷. Mais la genèse parlementaire ci-dessus exposée montre bien à quel point ce raisonnement est erroné⁵¹⁸.

Les principaux intéressés jugent la loi insuffisante⁵¹⁹. La Chambre syndicale souhaite en février 1891 que ce texte apparaisse comme le premier pas vers « le droit à la retraite, c'est-à-dire l'existence assurée pour le jour où il [l'agent] ne lui sera plus possible de continuer le travail »⁵²⁰. Dans ses revendications formulées en 1893, l'organisation syndicale est favorable à un encadrement plus poussé du licenciement⁵²¹. Eugène Guérard finit par déposer auprès du conseil supérieur du travail une demande de révision du texte⁵²².

La Chambre des députés reconnaît, au moment où elle adopte le texte qui devient la loi du 27 décembre 1890, le décalage entre ce texte et les réclamations du personnel. Une commission,

⁵¹¹ E. Barthélemy, *De la résiliation du louage de services (loi du 27 décembre 1890)*, Paris : A. Pedone, 1896, p. 128.

⁵¹² Cf. *infra*.

⁵¹³ Au début du XIX^e siècle, la question du travail ouvrier est perçue comme une affaire relevant de la police.

⁵¹⁴ Marc Sauzet, *Le nouvel article...*, *loc. cit.*

⁵¹⁵ René Thévenez, *Les ouvriers...*, *op. cit.*, p. 82.

⁵¹⁶ La Cour de cassation fixe toutefois une ligne à suivre : l'employé doit réussir à démontrer la faute commise par son patron pour pouvoir prétendre à des dommages et intérêts, ce qui est très difficile et annihile donc les effets de la loi.

⁵¹⁷ Maxime Vêran, « Les employés de chemins de fer et la loi du 27 décembre 1890 », *Revue de droit commercial, industriel et maritime*, février 1895, p. 67.

⁵¹⁸ Les compagnies n'obtiennent pas gain de cause : la jurisprudence confirme par la suite et à de nombreuses reprises l'inexactitude de leur point de vue.

⁵¹⁹ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, *op. cit.*, p. 112.

⁵²⁰ « Chroniques du lundi. Chemins de fer et navigation », *Le Petit Journal*, 9 février 1891, p. 3.

⁵²¹ Elle circonscrit à seulement deux cas de figure la rupture du contrat à l'initiative des réseaux (abandon d'un poste engageant la sécurité publique, condamnation infamante) et précise en outre que, exception faite de ce second cas, une enquête doit impérativement précéder toute décision de congédiement. Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, *Revendications du personnel...*, *op. cit.*, p. 4-5.

⁵²² « Compte rendu du XII^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 avril 1901, p. 3.

présidée par Raymond Leygue, se constitue à la Chambre basse, afin « de reprendre dans une proposition nouvelle et spéciale, celles des dispositions repoussées par le Sénat qui pourraient paraître nécessaires ». Mais elle n'aboutit pas avant la séparation des chambres et les élections législatives d'août-septembre 1893⁵²³.

Le débat sur l'adoption d'une législation spécifique aux agents des chemins de fer est loin d'être clos. Bien qu'un texte de droit commun ait finalement été préféré sur impulsion du Sénat, le projet d'une loi spéciale n'est pas abandonné⁵²⁴.

En plus d'être remise en cause, la loi du 27 décembre 1890 tarde à être suivie d'effets.

Sur demande du ministre des Travaux publics en janvier et juin 1891, les réseaux mènent des études en vue de la révision des règlements de leurs caisses de retraites, puis les communiquent pour homologation⁵²⁵. Les agents peuvent toutefois s'y opposer s'ils jugent le règlement trop attentatoire à leurs intérêts, comme en 1897 avec celui établi par la compagnie de l'Ouest⁵²⁶. L'administration décide de différer son approbation. Les fonctionnaires du contrôle et les inspecteurs des finances examinent les règlements. Une commission du comité consultatif des chemins de fer⁵²⁷ émet en février 1894 un avis défavorable, au motif que les compagnies ne peuvent assurer que la somme allouée pour les retraites soit suffisante. Le ministre accorde l'homologation mais sous certaines réserves, voire la refuse totalement. Les compagnies s'opposent à cette décision. À défaut de sanction face au refus des réseaux, le *statu quo* dure près de dix ans⁵²⁸.

Le député Flaminius Raiberti estime que c'est au Conseil d'État de statuer pour mettre fin à cette situation⁵²⁹. Il dépose le 5 mars 1902 un texte en ce sens à la Chambre des députés, soutenu par le

⁵²³ Émile Desforges, *La loi...*, *op. cit.*, p. 106-110.

⁵²⁴ Avant même son vote, André Castelin, ancien contrôleur des chemins de fer du Nord, dépose le 24 décembre 1890 à la Chambre des députés une proposition de loi sur le contrat de louage et la situation des travailleurs du rail vis-à-vis des compagnies, mais y renonce suite à l'adoption de la loi quatre jours plus tard. Une proposition de loi élaborée par la Chambre syndicale en février 1891 présente d'importantes similitudes avec ce texte. De nombreuses initiatives se succèdent ensuite, entre juin 1893 et juillet 1895 (propositions de loi déposées par Raymond Leygue le 7 juin 1893, par André Castelin les 2 décembre 1893 et 12 juillet 1895, par l'abbé Lemire le 16 juillet 1894), mais aucune n'est examinée par le Parlement. Étienne Bleys, Maurice d'Hérouville, René Thévenez, *Législation...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 655 ; Émile Desforges, *La loi...*, *loc. cit.* ; Charles Gans, *L'instabilité...*, *op. cit.*, p. 155.

⁵²⁵ Paul Soulier, *Les institutions...*, *op. cit.*, p. XII. Les réseaux respectent le délai d'un an qui leur est octroyé. En effet, les règlements des différentes caisses sont présentés au ministre des Travaux publics aux dates suivantes : 17 janvier 1891 pour le règlement du réseau du PLM ; 3 février 1891 pour le règlement de la compagnie du PO ; 26 mars 1891 pour celui du réseau de l'Ouest ; 8 mai 1891 pour le règlement du réseau du Nord ; 10 septembre 1891 pour celui de la compagnie du Midi ; 18 novembre 1891 pour celui du réseau de l'Est.

⁵²⁶ « Dernière heure », *Journal des débats politiques et littéraires*, 11 février 1897, p. 4.

⁵²⁷ L'article 7 d'un décret du 18 septembre 1893 prévoit que le comité consultatif des chemins de fer « donne également son avis sur toutes les questions relatives à l'organisation, par les soins des compagnies, de caisses de retraites, d'économats et toutes autres institutions analogues » (*J.O. Lois et décrets*, 20 septembre 1893, p. 4782). Par ailleurs, en réaction à la recrudescence de ce type de dossiers, le texte prévoit qu'un membre de la société des actuaires siège désormais au comité.

⁵²⁸ J. Hine, *Les retraites...*, *op. cit.*, p. 7-8.

⁵²⁹ Le recours au Conseil d'État est inspiré d'un amendement présenté par Paul Strauss adopté partiellement par le Sénat le 7 juin 1901 lors de l'examen de la proposition de loi Berteaux. Cf. *infra. J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 7 juin 1901, p. 809.

ministre Pierre Baudin⁵³⁰, afin de compléter l'article 2, inefficace faute de force contradictoire. Par la loi du 10 avril 1902⁵³¹ adoptée sans débat, le Conseil d'État devient l'arbitre de tout désaccord relatif à l'homologation. En réalité, cette solution semble n'avoir été jamais, sinon rarement, mise en œuvre⁵³². Les premiers règlements et statuts sont finalement validés par le ministre des Travaux publics dans les mois qui suivent⁵³³, au grand dam de certains syndicats qui souhaitent être consultés⁵³⁴.

Au regard de la durée des débats, les résultats obtenus par la loi du 27 décembre 1890 paraissent limités.

Mais ce texte a une valeur symbolique dans la mesure où l'intervention parlementaire, et donc de l'État, aboutit pour la première fois à une législation régissant les rapports entre les compagnies et leurs employés.

La longue et complexe genèse du texte et son évolution ultérieure sont significatives d'un soutien des députés qui s'affirme sur le long terme, ainsi que de la mauvaise volonté du Sénat, toutefois moins perceptible qu'à l'occasion de la proposition Berteaux⁵³⁵.

Elles sont surtout une bonne focale pour apprécier les différentes positions et stratégies adoptées par les parties dans le bras de fer qui les oppose l'une à l'autre. Les compagnies mènent une campagne active afin de faire valoir leurs intérêts sur les questions économiques, sociales et fiscales qui les concernent et sur tous les textes qui remettent en cause leurs prérogatives. Alors que les débats législatifs sont en cours, les réseaux abreuvent les pouvoirs publics d'observations, de notes, d'évaluations chiffrées, de renseignements et de pièces justificatives en espérant faire pencher le futur texte de loi en leur faveur. Leur expertise est admise et c'est en qualité de spécialistes que les compagnies sont sollicitées par les commissions parlementaires pour donner leur avis ou apporter des compléments d'informations. Ainsi sont-elles reconnues officiellement comme partenaire. Si toutefois les débats tournent en leur défaveur, elles martèlent leur opposition à la tribune du

⁵³⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 6 mars 1902, p. 1183.

⁵³¹ *J.O. Lois et décrets*, 12 avril 1902, p. 2693.

⁵³² J. Hine, *Les retraites...*, *op. cit.*, p. 26.

⁵³³ Les règlements des différentes caisses sont finalement homologués par le ministre des Travaux publics aux dates suivantes : 30 octobre et 19 novembre 1902 pour l'ancien règlement du réseau du Nord ; 30 octobre, 19 novembre et 24 décembre 1902 pour le nouveau règlement du réseau du Nord ; 30 octobre 1902 pour les ancien et nouveau règlements du réseau du PLM, ceux des réseaux de l'Ouest et de l'Est ; 21 octobre 1904 pour les ancien et nouveau règlements de la compagnie du PO ; 30 octobre, 15 décembre 1902, 9 novembre et 5 août 1907 pour ceux de la compagnie du Midi.

⁵³⁴ Le Syndicat national souhaite la création d'une commission de révision des statuts. Composée de 15 membres (un représentant du Gouvernement, sept délégués des compagnies et autant du personnel élus par les agents), elle serait consultée dans l'éventualité d'une modification des règlements des caisses de retraites et de prévoyance. Dans l'attente de cette institution, c'est le comité consultatif des chemins de fer qui rend un avis sur l'homologation. « Rapport du conseil d'administration présenté au 14^e congrès national, tenu à Paris les 30 avril, 1^{er}, 2 et 3 mai 1903 », *La Tribune de la voie ferrée*, 24 mai 1903, p. 4.

⁵³⁵ Cf. *infra*.

Parlement à travers la voix de leurs défenseurs. Et si, à leur grand dam, le texte est malgré tout adopté, elles n'hésitent pas à tout mettre en œuvre pour en retarder l'application ou à en limiter les effets.

Ce pragmatisme et cette expertise, elles les partagent avec les agents organisés. Eux aussi sont reçus par les commissions et bénéficient, selon l'orientation du Gouvernement, de l'oreille attentive de leur ministre de tutelle. À force de rencontres et d'échanges, la collaboration avec les pouvoirs publics se rapproche de l'institutionnalisation. Mais face à des discussions qui traînent en longueur et au risque que rien n'aboutisse, les syndicats sollicitent leurs représentants aux chambres afin d'adopter un texte, aussi imparfait qu'il soit. Ils persévèrent dans l'idée de le modifier et d'en étendre le champ d'application plus tard.

Surtout, le combat mené par les travailleurs du rail, leur permet, grâce à leurs appuis parlementaires, de faire progresser le droit commun, bien que les motivations initiales aient été avant tout corporatistes.

Une stratégie limitée et contestée

Cette stratégie de recours au politique pour faire aboutir des revendications est loin de faire l'unanimité et demeure critiquée.

L'intérêt pour des candidats aux élections de soutenir la cause des travailleurs du rail s'explique aisément : les agents des chemins de fer représentent un électorat intéressant vu leur nombre, leur éparpillement sur l'ensemble du territoire national, ainsi que leur concentration dans des localités ou zones géographiques où sont situées les installations ferroviaires. Dans certains centres, ils représentent la corporation la plus nombreuse.

Mais cette stratégie a ses limites.

Si le recours à l'intervention des députés et sénateurs présente un certain intérêt puisque, durant la III^e République, le législatif occupe une place centrale et l'emporte sur l'exécutif, encore faut-il que les parlementaires soient en mesure de siéger au moment où le besoin de leur intercession se fait sentir. C'est ainsi que les vacances parlementaires ne permettent pas à Jean Jaurès de réunir comme il l'entend le groupe de défense des intérêts cheminots dès les premiers jours de grève en octobre 1910⁵³⁶.

Par ailleurs, tous les parlementaires ne font pas preuve d'une motivation égale et il est rare que le groupe soit au complet, loin s'en faut⁵³⁷.

⁵³⁶ « Convocations à éviter », *Journal des débats politiques et littéraires*, 15 octobre 1910, p. 1.

⁵³⁷ « Une délégation à la Chambre », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 5 novembre 1894, p. 1.

En outre, à la suite des premières désillusions constatées en 1897⁵³⁸ et malgré le contrôle des engagements pris dès l'année suivante, la convergence des votes n'est pas assurée. On le voit avec Alexandre Millerand, qui combat la proposition Berteaux lors de sa discussion au sein du groupe parlementaire en 1897, vote en sa faveur à la Chambre le 29 décembre de la même année, puis se ravise et s'y oppose le 14 novembre 1901 une fois ministre⁵³⁹. Exerçant un mandat représentatif, et non impératif, les élus ne suivent pas toujours à la lettre les consignes transmises par ceux qu'ils se sont engagés à représenter.

Les accusations d'électoratisme et de démagogie fournissent les principales critiques à l'égard du recours parlementaire⁵⁴⁰. Ces réprobations émanent aussi bien de la presse que des politiques eux-mêmes. En effet, les candidats sont attentifs aux intérêts de la population qu'ils pourraient représenter ou des grands électeurs, afin de garantir leurs suffrages⁵⁴¹. Leur appui est orienté par des arrière-pensées électorales, parfois en dépit de tout bon sens et des éventuelles conséquences⁵⁴². On retrouve ici toute la limite du relais parlementaire⁵⁴³.

Au sein du Syndicat national, cette stratégie est de plus en plus contestée.

Face au décalage entre les attentes des travailleurs du rail en matière de louage et les résultats obtenus, son efficacité est mise en doute dès 1898⁵⁴⁴ et l'échec de la grève qui voit la tendance à la collaboration avec les pouvoirs publics revenir sur le devant de la scène. À la suite des élections législatives de 1902, le conseil d'administration du Syndicat national débat de l'opportunité de cette tactique, qui s'en remet aux hommes politiques et face à laquelle certains agents restent dans l'expectative⁵⁴⁵, et de l'entremêlement du corporatif et du politique. Un antagonisme entre les franges « réformistes » et « révolutionnaires », se révèle nettement⁵⁴⁶. Au congrès de 1905, Yves Bidamant, de sensibilité « révolutionnaire », propose, à l'image de l'action menée par les syndicats

⁵³⁸ Sieux « constate avec regret que, sur cent quatre-vingt-douze membres qui composent notre groupe de défense parlementaire, une demi-douzaine à peine sont venus prendre contact ; autant se sont excusés » et cite l'exemple du député de sa région qui a voté contre l'engagement qu'il avait pris, concluant amèrement : « Cela prouve que bien souvent [...] le candidat promet ce que ne tient pas l'élu. Le remède à cela, nommez des vôtres. Ceux-là soutiendront vos intérêts » (« Une constatation », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 12 avril 1897, p. 722). Quant à Eugène Guérard, il constate que rien n'a été obtenu par le groupe, mais n'abandonne pas pour autant ce moyen d'action (« Un discours de Guérard », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 12 avril 1897, p. 722).

⁵³⁹ « Quelques explications de M. Millerand », *Le Temps*, 30 mars 1902, p. 1.

⁵⁴⁰ Cf. annexe n°33.

⁵⁴¹ Pierre Guiral, Guy Thuillier, *La vie quotidienne des députés...*, op. cit., p. 65-66.

⁵⁴² *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 18 juin 1909, p. 471.

⁵⁴³ Jean Jaurès, pourtant vice-président du groupe parlementaire lorsque survient la grève d'octobre 1910, en a bien conscience, lorsqu'il s'interroge : « N'est-ce qu'aux jours de la période électorale qu'ils se souviennent qu'ils font partie du groupe parlementaire des chemins de fer ? ». Cité par Xiao-Hong Xiao, *Jaurès face aux mouvements des grèves...*, op. cit., p. 153.

⁵⁴⁴ « Le contrat de louage et la loi du 27 décembre 1890 », *La Tribune de la voie ferrée*, 28 novembre 1898, p. 154.

⁵⁴⁵ Cela explique sans doute pourquoi les listes analysant les votes des parlementaires au regard de leur engagement ne sont plus publiées systématiquement dans l'organe de presse corporatif après ce scrutin. « Rapport du conseil d'administration présenté au 14^e congrès national, tenu à Paris les 30 avril, 1^{er}, 2 et 3 mai 1903 », *La Tribune de la voie ferrée*, 3 mai 1903, p. 4.

⁵⁴⁶ « Compte rendu du 14^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 7 juin 1903, p. 2.

de l'alimentation pour obtenir la suppression des bureaux de placement lors d'un conflit récent⁵⁴⁷, un chantage à l'abstention électorale afin d'obtenir une avancée dans l'examen de la proposition Berteaux : « la grève du bulletin de vote »⁵⁴⁸, mais la proposition est largement repoussée. Elle retrouve toute sa vigueur à l'approche des élections législatives de mai 1906 sans être tranchée⁵⁴⁹. Au congrès de 1909, les débats sur les modalités d'action et l'opportunité d'une grève entraînent une discussion sur l'orientation du Syndicat national. Le recours aux délégations et au relais parlementaire est remis en cause par un certain nombre de militants, parmi lesquels Yves Bidamant, qui jugent insuffisants les résultats. Eugène Guérard défend cette stratégie⁵⁵⁰, bien que conscient des limites que présente l'organisation actuelle pour permettre d'atteindre une efficacité maximale⁵⁵¹. Certains, à l'instar de Serressèque, estiment toutefois les travailleurs du rail « assez forts pour [s']affranchir de la tutelle parlementariste »⁵⁵². Cette contestation de la stratégie menée par Eugène Guérard n'est pas sans lien avec son retrait de l'organisation.

Avec l'émergence des revendications cheminotes, portées par des organisations mutualistes et syndicales qui aspirent à une amélioration de leur condition, on assiste aux premières remises en cause sérieuses de l'ordre social établi, particulièrement ébranlé à partir du début des années 1870. Les moyens d'action syndicaux, également investis par les compagnies, sont caractérisés par leur large spectre et leur déploiement à plusieurs niveaux (auprès de l'opinion publique, des pouvoirs en place), illustration de l'hésitation entre les sensibilités « réformiste » et « révolutionnaire » jusqu'en 1898.

Si le recours au soutien parlementaire ne permet pas toujours l'aboutissement des revendications initialement fixées et entretient ainsi les tensions entre ces deux tendances syndicales, il a le mérite de permettre aux parties d'être entendues sur les sujets qui les concernent

⁵⁴⁷ Dès 1886, les employés du commerce et de l'alimentation critiquent le système de placement privé auquel ils ont souvent recours pour être embauchés. Les bureaux sont accusés de pratiquer des tarifs exorbitants et de favoriser l'instabilité de l'emploi. Une Ligue pour la suppression des bureaux de placement est créée. La Fédération des travailleurs de l'alimentation, qui voit le jour en mai 1902, mène une campagne vigoureuse contre les placeurs privés. Une grève a lieu à Paris du 25 décembre 1903 au 1^{er} janvier 1904. Le 14 mars 1904, une loi prescrit, entre autres mesures, la suppression progressive des bureaux payants. Sylvain Leteux, « Revendications professionnelles et usage de la violence : le cas des bouchers parisiens (1886-1904) » dans Jean-Claude Caron, Frédéric Chauvaud, Emmanuel Fureix, Jean-Noël Luc (dir.) *Entre violence et conciliation : la résolution des conflits sociopolitiques en Europe au XIX^e siècle*, PUR : Rennes, 2008, p. 127-137.

⁵⁴⁸ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du seizième congrès national [...]*, op. cit., p. 30.

⁵⁴⁹ « Rapport du conseil d'administration présenté au 17^e congrès national (suite) (1) », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 avril 1906, p. 3.

⁵⁵⁰ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 20^e congrès national*, [s.l.] : [s.n.], [s.d.], (sans doute 1909), p. 100-130, 140-173, 206-207, 208-221.

⁵⁵¹ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du congrès national extraordinaire...*, op. cit., p. 221.

⁵⁵² *Ibid.*, p. 20.

et ainsi être reconnues comme expertes. Au-delà du rapport de forces qui investit l'arène parlementaire, c'est une première étape vers la construction d'un dialogue entre ceux qui deviennent les interlocuteurs des pouvoirs publics.

Les députés et sénateurs se révèlent donc des acteurs déterminants de l'évolution des conditions d'emploi, de travail et de retraite des agents, à l'instar du Gouvernement, bien que l'action de ce dernier se cantonne à la dissuasion et au maintien de l'ordre. Les pouvoirs publics, sollicités principalement mais non exclusivement dans un contexte conflictuel, s'investissent de plus en plus dans les relations sociales qui se construisent au sein des compagnies privées.

Malgré la coordination de celles-ci, qui demeure un réel atout face à la multiplicité des organisations ouvrières, le rapport de force ne leur est plus exclusivement favorable et les conditions d'emploi, de travail et de retraites des agents sont de plus en plus discutées.

Chapitre V. Le rapport de force à l'œuvre pour la construction d'un premier cadre légal et réglementaire : amélioration des conditions de travail et défense des droits de la corporation

Alors que se mobilisent agents, syndicats et compagnies, le rapport de forces se tend entre les parties.

Cette situation conduit à l'émergence d'un premier cadre légal et réglementaire, qui résulte de la confrontation entre la prétention à une amélioration de leurs conditions de travail (1) (3) ou la défense de leurs droits de la part des cheminots (2), l'opposition des compagnies et les initiatives gouvernementales.

1. Résoudre les litiges individuels entre les travailleurs du rail et les compagnies (seconde moitié du XIX^e siècle-1907)

La dimension conflictuelle de la relation de travail prend une ampleur d'autant plus importante que les rapports sociaux sont dissymétriques et caractérisés par la subordination.

Dès lors, l'éclosion de litiges individuels entre l'employé et le patron est inévitable et il est indispensable d'en prévoir la résolution.

L'échec de la création d'une juridiction spéciale pour régler les conflits (seconde moitié du XIX^e siècle-1890)

Cette préoccupation se rencontre assez tôt dans l'histoire des chemins de fer.

La création d'un conseil de discipline dès mars 1848 est réclamée à la compagnie du PO afin de « régler [...] les différends qui surviendraient entre les mécaniciens et la compagnie »¹. Cette volonté des agents d'être acteurs de la vie de leur réseau représente un véritable bouleversement de l'ordre établi. Il ne concerne toutefois qu'une seule catégorie du personnel.

En fait, le personnel ferroviaire est soumis, dès la constitution de sa corporation, à une

¹ Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 342.

situation complexe en matière de résolution des conflits individuels².

Les différends dans les chemins de fer proviennent essentiellement de la contestation de sanctions disciplinaires ou du refus des compagnies de verser une indemnité pour les infirmes ou blessés en service³. Dans ces cas, il est possible de recourir à la justice. La juridiction dont les agents sont justiciables est alors déterminée en fonction de leur catégorie professionnelle : il s'agit du tribunal de commerce, de la justice de paix ou encore du conseil des prud'hommes.

Cette dernière instance est initialement chargée de régler les petits différends, notamment ceux liés au contrat de travail, sur requête d'une des parties. Le premier conseil prud'hommal à voir le jour est créé à Lyon par une loi du 18 mars 1806. L'institution naît donc à une époque où les chemins de fer n'existent pas encore en France. Son but est de mener à la conciliation, voire, en cas d'échec, à juger les conflits qui éclatent dans les ateliers⁴, sans intervention de l'État⁵. Y siègent des juges qui ne sont pas des professionnels du droit, et des représentants des différentes catégories professionnelles, experts de leur métier. Les prud'hommes présentent l'avantage d'une justice rapide et à moindre frais⁶.

Il s'agit d'une juridiction d'exception : seuls ceux que la loi a désignés comme justiciables peuvent y recourir. Le décret du 11 juin 1809 précise que, pour en être justiciable, cinq conditions doivent être réunies, parmi lesquelles l'appartenance du patron à la fois aux catégories de fabricant et de commerçant. Ces instances prud'hommales se multiplient dans tout le pays entre 1806 et 1848, bien que l'institution connaisse une baisse de regain au début des années 1830. Dès la monarchie de Juillet, des prétentions à une extension des catégories professionnelles justiciables s'élèvent⁷. La première tentative de réforme générale en 1848⁸ institue pour la première fois la parité entre les représentants ouvriers et patronaux : l'égalité entre patrons et salariés est reconnue⁹.

Le juriste Paul Pic déduit du décret du 11 juin 1809 que « *les entreprises de transport* (chemins de fer, tramways, navigation maritime ou fluviale, voitures, etc.) demeurent donc en dehors de la compétence prud'hommale »¹⁰. Pourtant, certaines catégories professionnelles peuvent recourir à la juridiction prud'hommale parmi le personnel du rail.

² Cf. annexes n°32 et 34.

³ Ch. A., Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Commentaires...*, *op. cit.*, p. 7-8.

⁴ La conciliation préalable, obligatoire, est un succès dans 90 % des affaires. Alain Cottureau, « Les prud'hommes au 19^e siècle : une expérience originale de pratique du droit », *Justices. Revue générale de droit processuel*, n°8, octobre-décembre 1997, p. 14.

⁵ Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 1...*, *op. cit.*, p. 962.

⁶ Monique Kieffer, « La législation prud'hommale de 1806 à 1907 », *Le Mouvement social*, n°141, octobre-décembre 1987, p. 12-14.

⁷ Jean-Baptiste Duvergier, *Collection...*, *op. cit.*, t. 53, 1853, p. 161.

⁸ Décret du 27 mai 1848 relatif à l'organisation des conseils de prud'hommes.

⁹ Monique Kieffer, « La législation prud'hommale... », *art. cit.*, p. 23.

¹⁰ Paul Pic, « Un conflit parlementaire. La réforme des conseils de prud'hommes devant les chambres », *Revue politique et parlementaire*, t. XLIV, n°131, mai 1905, p. 307-308.

C'est le cas des ouvriers des ateliers des chemins de fer. Fin avril 1848, afin de mettre un terme à la menace de grève de ceux du PO, le ministre des Travaux publics nomme un conseil de prud'hommes, qui tranche le 11 mai en faveur des agents¹¹. Si on ne connaît pas le détail de sa composition¹², on voit néanmoins s'affirmer ici de manière certaine une volonté de conciliation. On peut toutefois s'interroger sur le recours à cette mesure, qui peut être lié à un contexte exceptionnel. La justiciabilité d'autres catégories du personnel, à l'instar des mécaniciens, des chauffeurs ou encore des poseurs de voie, n'est cependant pas aussi clairement établie. Certes, le décret du 28 août 1858, qui énumère les industries justiciables des sections du conseil des prud'hommes de Paris¹³, inclut les « machinistes pour toute industrie et les mécaniciens » ; mais les décisions rendues sont parfois contradictoires¹⁴. Alors que de nombreux mécaniciens sont révoqués suite à la création de l'Union fraternelle, certains, parmi lesquels Hulot, intentent un procès à leur compagnie afin de récupérer les retenues opérées en vue de la retraite et d'obtenir des dommages et intérêts, au motif d'un renvoi arbitraire¹⁵. La section des métaux du conseil des prud'hommes de Paris s'estime compétente et conclut en leur faveur les 16 et 30 octobre 1871. Mais, le tribunal de commerce de la Seine annule ces décisions le 25 janvier 1872 en appel¹⁶ : il estime que le mécanicien des chemins de fer ne remplit pas les conditions requises par le décret de 1809¹⁷ et ne peut être justiciable du conseil prud'hommal¹⁸.

Lorsque des conflits individuels éclatent dans les chemins de fer, les agents saisissent rarement le tribunal de commerce ou le juge de paix : ils préfèrent généralement les transactions aux longues et onéreuses procédures face aux services de contentieux aguerris des compagnies. Après le dépôt de leur pétition de juillet 1871 par Charles de Janzé, les mécaniciens et chauffeurs revendiquent l'institution d'un tribunal arbitral. Composé de deux arbitres sélectionnés par chaque partie et d'un tiers nommé par un magistrat, il permettrait une justice plus accessible¹⁹. Pour que cessent les inconstances jurisprudentielles, Charles de Janzé dépose le 9 février 1872²⁰ une

¹¹ Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 360-362.

¹² Marcel David, « L'évolution historique des conseils de prud'hommes en France », *Droit social*, n°2, février 1974, p. 6.

¹³ Créé en 1844.

¹⁴ *J.O.*, 26 février 1872, p. 1373 : annexe n°886 (rectifié) à la séance du 9 février 1872, proposition de loi relative à l'établissement, à Paris, d'une cinquième section du conseil des prud'hommes, ayant pour mission de statuer sur les différends qui pourront s'élever entre les ouvriers employés par les compagnies de chemins de fer et les comités de direction de ces compagnies, présentée par MM. de Janzé, Raoul Duval, Jules Brame, Guinot, Tirard et Houssard, membres de l'Assemblée nationale.

¹⁵ Alain Cottureau, « Droit et bon droit. Un droit des ouvriers instauré, puis évincé par le droit du travail (France, XIX^e siècle) », *Annales. Histoire, sciences sociales*, n°6, 2002, p. 1522.

¹⁶ L'appel du jugement d'un conseil de prud'hommes est transféré du tribunal du commerce à la cour d'appel par la loi du 15 juillet 1905.

¹⁷ Il n'est pas « marchand, fabricant, chef d'atelier, contre-maître, teinturier, ouvrier, compagnon ou apprenti ».

¹⁸ Dès lors, les plaignants entreprennent des actions devant le tribunal de commerce de la Seine. René Thévenez, *Les ouvriers...*, *op. cit.*, p. 101-103.

¹⁹ *Les accidents sur les chemins de fer français dans leurs rapports...*, *op. cit.*, p. 51-60.

²⁰ *J.O.*, 10 février 1872, p. 965-966.

proposition de loi. Il s'agit de la toute première intervention parlementaire favorable aux agents des chemins de fer. Elle prévoit la création d'une section du conseil des prud'hommes de la Seine²¹, compétente pour régler les conflits entre une compagnie et son personnel²². Les réseaux s'y opposent, estimant le dispositif inutile et dangereux et les garanties dont bénéficient d'ores et déjà les agents suffisantes²³. Le rapporteur Raymond Bastid²⁴ soulève le problème de la dispersion géographique du personnel, pour une instance centralisée au ressort national, notamment en termes d'accessibilité pour les agents aux revenus les plus modestes. En outre, le conseil des prud'hommes est une juridiction de premier degré, qui ne juge en dernier ressort que pour les procédures ne dépassant pas 200 francs²⁵. Charles de Janzé insiste sur la rapidité et le coût moindre d'une affaire jugée par les prud'hommes, en les comparant avec les délais et frais engendrés par une affaire portée au tribunal du commerce. Intégrant les réflexions de Raymond Bastid, il envisage d'instituer des conseils de prud'hommes dans les localités des établissements de chemins de fer les plus importants, voire de se ranger à l'avis des députés s'ils estiment la création d'une nouvelle section superflue et l'existence des quatre autres sections suffisante. Mais la proposition Janzé n'est pas prise en considération²⁶.

À sa suite, une succession de propositions de loi, aboutissant à la loi du 27 décembre 1890, traite l'institution d'une juridiction spéciale pour les agents de chemins de fer.

En août 1874, Jules Cazot, convaincu de l'économie que représentent les prud'hommes pour les mécaniciens et chauffeurs, propose le jugement de leurs conflits avec les réseaux par la section des métaux du conseil le plus proche du dépôt auquel ils sont rattachés²⁷. Mais ce texte n'est pas examiné avant la fin de la législature.

La proposition est reprise à l'identique par Germain Casse une première fois en mars 1876, sans

²¹ Il existe depuis 1844-1847 quatre sections au conseil des prud'hommes de la Seine pour les métaux, les tissus, les produits chimiques et les industries diverses.

²² *J.O.*, 24 février 1872, p. 1330-1331 : annexe n°886 à la séance du 9 février 1872, proposition de loi relative à l'établissement, à Paris, d'une cinquième section du conseil des prud'hommes, ayant pour mission de statuer sur les différends qui pourront s'élever entre les ouvriers employés par les compagnies de chemins de fer et les comités de direction de ces compagnies, présentée par MM. de Janzé, Raoul Duval, Jules Brame, Guinot, Tirard et Houssard, membres de l'Assemblée nationale. Ce texte est déposé à une époque où les instances prud'hommales deviennent un lieu de recours quasi-exclusivement ouvrier, alors qu'elles étaient auparavant autant investies par les patrons (Pascale Rose Licinio, *Le conseil des prud'hommes de Tarare (Rhône) au XIX^e siècle. 1809-1911*, mémoire de master 1 d'histoire, dir. P. Vernus, université Lumière Lyon-II, juin 2006, p. 9).

²³ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, *op. cit.*, p. 18.

²⁴ *J.O.*, 19 mars 1872, p. 1950.

²⁵ Contre, par exemple 1 500 francs pour les tribunaux du commerce. *J.O.*, 9 avril 1872, p. 2443-2445 : annexe n°886 à la séance du 9 février 1872, proposition de loi relative à l'établissement, à Paris, d'une cinquième section du conseil des prud'hommes, ayant pour mission de statuer sur les différends qui pourront s'élever entre les ouvriers employés par les compagnies de chemins de fer et les comités de direction de ces compagnies, présentée par MM. de Janzé, Raoul Duval, Jules Brame, Guinot, Tirard et Houssard, membres de l'Assemblée nationale.

²⁶ *J.O.*, 25 avril 1872, p. 2751-2756.

²⁷ ANMT, 48 AQ 3382 : proposition de loi déposée par Jules Cazot et plusieurs de ses collègues ayant pour objet de régler certains rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs mécaniciens ou chauffeurs, 3 août 1874.

être étudiée avant la dissolution de la Chambre en mai 1877, et à nouveau en janvier 1878 : afin de, tous les agents commissionnés pourraient désormais contester leur licenciement devant le conseil des prud'hommes de leur localité, ou, s'il n'en existe pas, du chantier, de l'atelier ou du dépôt le plus proche. Cette mesure aurait pour effet de prévenir les révocations arbitraires. La compétence discutée de la section des métaux et le détail du texte sont renvoyés à une future commission²⁸.

Dans un premier temps opposé à cette extension des catégories professionnelles²⁹, Charles de Janzé dépose une nouvelle proposition en janvier 1880 : il s'écarte de la juridiction prud'hommale jusqu'alors envisagée et privilégie la contestation des sanctions disciplinaires infligées aux agents commissionnés devant un comité exécutif impartial³⁰. Ce point de vue rejoint celui d'Eugène Delattre, qui reconnaît certains bienfaits de l'institution prud'hommale tout en en pointant les limites³¹, et qui encourage la constitution d'un tribunal arbitral³².

Les réseaux soulignent l'incidence néfaste en matière disciplinaire d'une telle procédure, qui retarderait l'application des punitions³³.

Estimant qu'aucun ouvrier ne figure parmi le personnel commissionné et n'est donc justiciable des prud'hommes, la commission chargée d'examiner les textes Casse et Janzé abandonne l'instance prud'hommale au profit d'un tribunal arbitral présidé par un notable local, le juge de paix, et assisté de deux arbitres juges. Désignés par les parties respectives, ces deux experts techniques seraient des alliés précieux grâce à leur grande connaissance des réalités de l'exploitation du rail. Cette institution de proximité, garantie de compétence, d'indépendance et donc d'impartialité, traiterait des affaires qui peuvent être portées en appel devant le tribunal de commerce³⁴. Mais les députés repoussent cette proposition le 3 mars 1881³⁵.

L'idée d'une juridiction spéciale est reprise par David Raynal et Pierre Waldeck-Rousseau le

²⁸ ANMT, 48 AQ 3382 : rapport sommaire de Germain Casse, au nom de la 3^e commission d'initiative parlementaire, chargée d'examiner la proposition de loi de M. Germain Casse et plusieurs de ses collègues tendant à régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés, 20 février 1879.

²⁹ Il estime insuffisantes ces dispositions dans la mesure où le conseil prud'hommal n'est qu'un premier ressort et n'empêche donc pas les procédures longues et coûteuses.

³⁰ Composé de l'ingénieur en chef du contrôle, d'un délégué des administrateurs de la compagnie et d'un représentant élu du personnel commissionné. *J.O.*, 11 février 1880, p. 1550-1556 : proposition de loi déposée par M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 15 janvier 1880.

³¹ L'absence de représentation des agents face au chef du contentieux de la compagnie, qui demeure un professionnel du droit ; l'incapacité de juger sans l'expertise d'un tiers arbitre, ce qui risque d'entraîner une longueur de la procédure et des dépenses ; le grand nombre d'affaires à traiter, notamment les amendes, pouvant assaillir la juridiction ; son domaine de compétence, jusqu'alors non précisé ; l'absence de définition de la qualité de justiciable.

³² Présidé par le juge de paix ou un tiers, assisté par des arbitres choisis par la compagnie d'une part, le personnel d'autre part. Eugène Delattre, *Dure condition...*, *op. cit.*, p. 30-32.

³³ *Ibid.*, p. 59.

³⁴ *J.O. Lois et décrets*, 25 février 1881, p. 1050-1051 : annexe au rapport de Léon Margue fait au nom de la commission chargée d'examiner les propositions de loi : 1^o de M. Germain Casse et plusieurs de ses collègues, tendant à régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés ; 2^o de M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 6 décembre 1880.

³⁵ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 3 mars 1881, p. 391.

6 février 1882³⁶, puis Charles de Janzé et Eugène Delattre le lendemain, les deux textes ne traitant que des conflits survenant avec les agents commissionnés³⁷. Si elle est soutenue par le rapporteur Eugène Delattre le 12 juin 1882³⁸, les députés suivent toutefois le ministre des Travaux publics Henry Varroy, qui craint une remise en cause de la discipline du personnel³⁹, et abandonnent l'institution du tribunal arbitral⁴⁰. Lors de la seconde délibération, assurée que les compétences du juge de paix devraient être prochainement étendues par un projet de loi, la commission accepte un amendement d'Édouard de Sonnier, Théophile Marcou et Amédée-Pierre Bovier-Lapierre. Il prévoit que la juridiction en charge des différends soit celle qui prévaut dans le droit commun, mais il précise que les litiges doivent être instruits « comme affaires sommaires et jugées d'urgence », afin de limiter les frais occasionnés. Toute création d'une juridiction spéciale ou prud'hommale est donc écartée en décembre 1882⁴¹. Après un voyage au Sénat, de 1883 à 1888, qui étend la proposition à l'ensemble du personnel, les députés envisagent, entre fin 1888 et début avril 1889, de rétablir les mesures spéciales relatives aux agents des chemins de fer, qui avaient été repoussées par la chambre haute. Les compagnies s'y opposent, craignant la remise en cause de leur autorité⁴². Finalement, l'article premier de la loi du 27 décembre 1890⁴³ insiste sur le caractère sommaire et urgent du traitement des réclamations de dommages et intérêts consécutives au licenciement, portées devant les tribunaux civils et la cour d'appel⁴⁴.

Les agents du rail restent donc soumis dans un premier temps au droit commun, alors que toutes les propositions de loi avaient prévu qu'ils bénéficient soit, de 1872 à 1878, de la compétence des prud'hommes, soit, à partir de 1880, de celle d'une juridiction spéciale créée pour l'occasion.

Une réforme des prud'hommes qui bénéficie à l'ensemble des cheminots (années 1890-1907)

Les initiatives favorables à une réforme des prud'hommes, réclamée depuis le milieu du XIX^e siècle, sont nombreuses.

Parmi elles, un projet de loi de 1886 relatif à la création de prud'hommes commerciaux souhaite

³⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 6 février 1882, p. 85.

³⁷ Marc Sauzet, « La juridiction des conseils de prud'hommes (suite) », *Annales de droit commercial français, étranger et international*, 1889, p. 147.

³⁸ ANMT, 48 AQ 3382 : rapport d'Eugène Delattre, au nom de la commission chargée d'examiner les propositions de loi : 1° de M. Raynal et plusieurs de ses collègues ; 2° de MM. le baron de Janzé, Delattre et un grand nombre de leurs collègues, ayant pour objet de régler les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés, 12 juin 1882.

³⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 juin 1882, p. 1057.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 1062.

⁴¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 22 décembre 1882, p. 2115.

⁴² ANMT, 48 AQ 3382 : lettre à Pierre Deluns-Montaud, ministre des Travaux publics, 29 janvier 1889.

⁴³ Loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies.

⁴⁴ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 28 novembre 1890, p. 1100-1103.

l'extension de leur compétence au personnel des entreprises commerciales, travailleurs du rail inclus⁴⁵. Un autre texte présenté par Édouard Lockroy le 19 novembre 1889⁴⁶ fait suite à une première tentative d'instituer des prud'hommes pour les employés du commerce deux ans auparavant. À sa suite, les ministres du Commerce et de la Justice déposent également un projet de loi sur les conseils de prud'hommes⁴⁷. Le texte issu de l'examen de la Chambre des députés n'est transmis au Sénat que le 31 mars 1892⁴⁸.

Ce premier vote rencontre les aspirations des travailleurs du rail.

Au premier rang des revendications formulées dès août 1890 par la Chambre syndicale figure en effet la création d'une catégorie spéciale de prud'hommes⁴⁹. Au congrès d'avril 1892, les militants pensent naïvement qu'elle devrait aboutir rapidement. S'ils ne sont pas parvenus à obtenir la création d'une catégorie de prud'hommes qui leur soit spécifique, ils se félicitent de la perspective d'en devenir justiciables⁵⁰. Le cahier de revendications de la Chambre syndicale de 1893 maintient l'extension de la juridiction prud'hommale aux agents des chemins de fer comme un de ses fers de lance⁵¹. Cet objectif est poursuivi les années suivantes⁵².

Mais l'examen traîne au Sénat. La commission s'oppose à l'extension de la juridiction des prud'hommes, initialement réservée aux désaccords liés au travail industriel entre chefs d'industrie et ouvriers, à ceux liés au contrat de louage d'ouvrage, qui concerneraient aussi bien les ouvriers que les employés⁵³.

La question est à nouveau portée dans l'Hémicycle par le groupe parlementaire de défense des cheminots dès 1894⁵⁴. En février 1895, des députés socialistes invitent le Gouvernement à créer une catégorie de prud'hommes spécifique au personnel ferroviaire⁵⁵.

La question est également débattue à l'étranger. À l'occasion du congrès international des travailleurs des chemins de fer tenu à Milan fin août 1895, une décision est prise en faveur

« d'une loi, qui établisse les tribunaux d'arbitrage là où ils n'existent pas encore, car ces tribunaux, composés moitié d'employés et moitié d'employeurs, sont un des moyens les plus efficaces pour favoriser l'instruction et l'organisation des travailleurs de la voie ferrée, ainsi que

⁴⁵ René Thévenez, *Les ouvriers...*, *op. cit.*, p. 113-114.

⁴⁶ Il présente le même jour une autre proposition de loi favorable à l'institution de conseils des prud'hommes commerciaux. *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 19 novembre 1889, p. 83-84.

⁴⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 21 décembre 1889, p. 503.

⁴⁸ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 31 mars 1892, p. 337.

⁴⁹ « Les agents des chemins de fer », *Le XIX^e siècle*, 5 août 1890, p. 1.

⁵⁰ « Rapport du conseil d'administration », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 25 avril 1892, p. 2.

⁵¹ « La nouvelle chambre. Notre tactique », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 7 août 1893, p. 2.

⁵² IHS-CGT des cheminots, 4 FD 006 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du sixième congrès national...*, *op. cit.*, p. 84.

⁵³ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 30 avril 1894, p. 302-312.

⁵⁴ Cf. *supra*.

⁵⁵ « Nouvelles parlementaires », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 11 février 1895, p. 250.

pour améliorer leur situation économique et pour préparer les conditions de leur émancipation »⁵⁶.

Le Syndicat national encourage les catégories du personnel qui en sont justiciables à investir les prud'hommes⁵⁷ et souhaite le dépôt rapide, en avril 1897, d'une proposition de loi. Mais le commissaire spécial A. Moreau estime qu'il s'agit d'un vœu pieux, dont la mise en œuvre présenterait quelques difficultés du fait de la diversité des métiers⁵⁸.

La proposition Lockroy modifiée par le Sénat est renvoyée aux députés début juillet 1894⁵⁹. Elle ne semble cependant pas avoir été discutée.

Quelques mois après la constitution de la nouvelle Chambre des députés en 1898, Paul Beauregard et Adrien Lannes de Montebello déposent un nouveau texte réformant les prud'hommes⁶⁰, qui étend le bénéfice de cette juridiction aux employés du commerce, de l'industrie, aux mineurs ainsi qu'aux « ouvriers et employés des entreprises de transports ». Il ne précise toutefois pas si les chemins de fer bénéficient d'une section dédiée, ce qui laisse le Syndicat national sur sa réserve⁶¹. Moins d'une semaine plus tard, Charles Dutreix présente lui aussi une proposition de loi sur le même sujet⁶².

Le Syndicat national suit d'assez près l'évolution des travaux législatifs sur la réforme des prud'hommes⁶³, sans toutefois prendre une part active aux débats.

Le conseil supérieur du travail s'empare de ce dossier.

Invité en mars 1899 par le ministre du Commerce à donner son avis sur une éventuelle réforme des conseils prud'hommaux, le conseil supérieur du travail lance une enquête⁶⁴. Il se prononce le 6 juin 1900 en faveur de l'extension de leur compétence aux employés de commerce, aux ouvriers mineurs, aux agents de transport et de chemins de fer, ainsi qu'à tous les salariés du commerce et de l'industrie⁶⁵. Il rejette l'institution de conseils distincts pour ces nouvelles catégories de justiciables, à laquelle la création de nouvelles sections des conseils de prud'hommes est préférée.

⁵⁶ « 3^e congrès international des travailleurs des chemins de fer à Milan 1895 », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 16 septembre 1895, p. 386.

⁵⁷ L'organisation invite les ouvriers des ateliers des compagnies à prendre part aux élections prud'hommales en 1896, dans l'attente que ce droit soit étendu à l'ensemble du personnel. À partir d'avril 1898, chaque groupe du syndicat doit choisir un candidat pour les élections. Plus tard, elle les incite, en sus, à se faire élire (Jean Cheminot, « Les prud'hommes », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 13 juillet 1896, p. 565 ; AN, F⁷ 13660 : compte rendu du 9^e congrès national du syndicat des ouvriers et employés des chemins de fer français, tenu à Paris les 28, 29 et 30 avril 1898, 1898 ; IHS-CGT des cheminots, 4 FD 011 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du onzième congrès national tenu à [...] Paris les 1^{er}, 2 et 3 mars 1900*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1900, p. 53).

⁵⁸ AN, F⁷ 13660 : compte rendu du 8^e congrès national du syndicat des ouvriers et employés des chemins de fer français tenu les 1, 2, 3 avril 1897 à Paris, par le commissaire spécial A. Moreau, 3 avril 1897.

⁵⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 9 mars 1896, p. 447.

⁶⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 9 novembre 1898, p. 2156.

⁶¹ « Les conseils de prud'hommes », *La Tribune de la voie ferrée*, 6 février 1899, p. 2.

⁶² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 15 novembre 1898, p. 2198.

⁶³ « Informations », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 mai 1899, p. 3.

⁶⁴ Robert Baffos, *La prud'homie. Son évolution*, Paris : Libr. nouvelle de droit et de jurisprudence, 1908, p. 115.

⁶⁵ ANMT, 48 AQ 4679 : « Au conseil supérieur du travail », *Le Rappel*, 8 juin 1900.

Si le Syndicat national soutient l'œuvre du conseil supérieur du travail, le Syndicat professionnel des agents des chemins de fer s'y oppose quant à lui. Aux prud'hommes, il préfère l'instauration d'un comité de conciliation. Il pointe en outre les difficultés potentielles à constituer un électorat et des prud'hommes patronaux et préfère voir primer le règlement des conflits collectifs sur la résolution des litiges individuels⁶⁶.

Alors que la réflexion sur la mise en œuvre pratique de la future évolution législative se poursuit, la Chambre examine les propositions Beauregard et Dutreix à partir du 11 février 1901. Un amendement d'Arthur Groussier, inspiré par l'avis du conseil supérieur du travail et favorable à l'extension des prud'hommes pour les litiges « entre l'État, les départements, les communes, les établissements publics ou leurs représentants et les ouvriers de leurs entreprises industrielles, les employés et ouvriers de leurs chemins de fer », fait l'objet de débats. Soutenu par la commission du travail, il souhaite que les ouvriers soient justiciables de la section industrielle des prud'hommes, quand les commis, employés, etc. le seraient de la section commerciale. Cet amendement permettrait en outre de ne pas assigner la compagnie à son siège social, c'est-à-dire à Paris, mais devant le tribunal de prud'hommes le plus proche de l'endroit où le contrat de travail a été conclu. Si la nouvelle rédaction supprime l'allusion au personnel des chemins de fer⁶⁷, ils sont toutefois inclus dans ce projet adopté par les députés le 14 février 1901⁶⁸. Malgré ces signes encourageants, le Syndicat national invite toutefois ses militants à ne pas fonder de trop grands espoirs⁶⁹. Il observe l'évolution de la question pour les employés de commerce, soutenus par le ministre du Commerce Georges Trouillot, avec l'idée de réclamer dans un second temps une éventuelle assimilation⁷⁰. Lors de la discussion au Sénat, un amendement de Paul Strauss défend l'extension de la juridiction des prud'hommes aux employés, ouvriers et apprentis de l'industrie et du commerce, ce qui inclut le personnel des chemins de fer. Mais après deux délibérations, il est rejeté⁷¹. Le Syndicat national critique la décision de cette chambre « qui se met délibérément en travers de toutes les réformes utiles aux ouvriers »⁷². La proposition est finalement adoptée par les sénateurs le 15 mars 1904⁷³. En 1905, l'impatience pointe, sans doute accentuée par l'aboutissement récent de la loi du 21 mars sur les agents de l'administration des chemins de fer de l'État⁷⁴.

⁶⁶ J. Ournac, *Les conseils de conciliation dans les compagnies de chemins de fer*, Toulouse : Impr. du Sud-Ouest, 1911, p. 68-69.

⁶⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 février 1901, p. 375-388.

⁶⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 14 février 1901, p. 415-430.

⁶⁹ « Les conseils de prud'hommes », *La Tribune de la voie ferrée*, 4 mars 1901, p. 3-4.

⁷⁰ « Compte rendu du 14^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 31 mai 1903, p. 2.

⁷¹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 29 octobre 1903, p. 1289-1301 ; *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 8 mars 1904, p. 280-292.

⁷² « Les conseils de prud'hommes », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 novembre 1903, p. 1.

⁷³ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 15 mars 1904, p. 305.

⁷⁴ Cf. *infra*.

Il faut toutefois reconnaître que les militants du Syndicat national ne font pas montre d'un réel intérêt pour cette question, qui passe au second plan derrière l'examen de la proposition Berteaux⁷⁵. Si l'efficacité de l'instance est critiquée du fait de l'appel aux tribunaux du commerce qui cassent les jugements favorables aux ouvriers⁷⁶, tous s'accordent à reconnaître l'intérêt, pour tous les ouvriers et employés, de bénéficier de l'extension du périmètre des conseils de prud'hommes. Le Syndicat national s'attache à promouvoir cette juridiction auprès de l'ensemble des ouvriers en 1905⁷⁷, et surtout auprès des ouvriers des ateliers des chemins de fer, qui peuvent d'ores et déjà être électeurs et élus. Cependant, leur faible participation électorale est un argument souvent mobilisé par les opposants à l'extension⁷⁸.

Le Gouvernement choisit de disjoindre du texte les dispositions relatives aux appels des décisions des conseils prud'hommaux⁷⁹. Parallèlement, une proposition de loi est déposée en juillet 1905 par Albert Congy, qui souhaite appliquer les lois sur les conseils de prud'hommes aux litiges relatifs au contrat de louage d'ouvrage survenant dans le commerce et l'industrie⁸⁰. Sur initiative de Jean Jaurès, elle est adoptée immédiatement par la Chambre des députés et transmise au Sénat⁸¹.

En avril 1906, le rapporteur au Sénat Paul Strauss regrette que le texte adopté par les sénateurs le 15 mars 1904 soit resté sans suite⁸². Face aux évolutions législatives qu'ont connues les conseils prud'hommaux, il estime que la question de l'extension des bénéficiaires des prud'hommes aux employés de commerce doit à nouveau être posée.

Après accord des ministres de la Justice et du Commerce, un travail d'assemblage et de restructuration des différentes propositions législatives déposées ou adoptée est réalisé pour faire éclore un nouveau texte, sorte de voie transactionnelle. Son résultat est présenté le 10 juillet 1906 dans un rapport supplémentaire⁸³. L'extension de la prud'homie à de nouveaux bénéficiaires, parmi

⁷⁵ Ils n'ont par exemple mené aucune action mobilisatrice sur le sujet, tandis que leur énergie a été largement déployée pour la question des retraites. Cf. *infra*.

⁷⁶ L'investissement de la juridiction prud'homale par les organisations syndicales a pour conséquence une diminution des conciliations et *a contrario* un accroissement des procédures d'appel aux tribunaux de commerce demandées par les patrons. Monique Kieffer, « La législation prud'homale... », *art. cit.*, p. 20.

⁷⁷ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du seizième congrès national [...]*, *op. cit.*, p. 45-47.

⁷⁸ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Ordre du jour du XVI^e congrès national Paris : 11, 12, 13 et 14 mai 1905*, Paris : Impr. nouvelle, s.d. (sans doute 1905), p. 5-6.

⁷⁹ Elles font l'objet d'un nouveau projet de loi, qui devient la loi du 15 juillet 1905 sur les conseils de prud'hommes.

⁸⁰ CNAH, 42 LM 69 : proposition de loi, déposée par Albert Congy, déterminant la juridiction des conseils de prud'hommes en ce qui concerne le contrat de louage dans le commerce et l'industrie, 13 juillet 1905.

⁸¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 juillet 1905, p. 2935-2937.

⁸² CNAH, 42 LM 69 : rapport, rédigé par Paul Strauss, fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, déterminant la juridiction des conseils de prud'hommes en ce qui concerne le contrat de louage dans le commerce et l'industrie, 3 avril 1906.

⁸³ CNAH, 42 LM 69 : rapport supplémentaire, rédigé par Paul Strauss, fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, déterminant la juridiction des conseils de prud'hommes en ce qui

lesquels les travailleurs de chemins de fer, est actée, ce dont se félicite le Syndicat national⁸⁴. Ce n'est désormais plus la profession du patron mais la nature des activités exercées par l'employé qui entre en compte dans le classement du personnel des chemins de fer au sein des sections des conseils prud'hommaux.

Le texte adopté par le Sénat après deux délibérations est transmis à la Chambre des députés le 2 mars 1907⁸⁵. Dans le rapport favorable – bien que réservé sur certains points – d'Arthur Groussier, les chemins de fer figurent clairement au titre des catégories nouvellement bénéficiaires des prud'hommes⁸⁶, ce qui est confirmé lors de la discussion par le ministre du Travail. Il est voté à l'identique par les députés le 15 mars⁸⁷.

La loi du 27 mars 1907⁸⁸ codifie donc les mesures en vigueur et entérine l'apport de la jurisprudence en matière de prud'hommes.

Sa principale innovation réside dans l'extension de la compétence de ces conseils à de nouvelles catégories professionnelles. Ouvriers comme employés des chemins de fer sont désormais justiciables d'une instance accessible, rapide, dont les membres sont élus et représentés paritairement, pour les différends liés au contrat de louage⁸⁹.

Cette nouvelle extension a des répercussions sur l'organisation des conseils existants⁹⁰.

Le Syndicat national œuvre en faveur de la meilleure représentation possible des intérêts des agents de chemins de fer au sein des instances prud'hommales⁹¹. Les sources à notre disposition ne permettent pas d'apprécier la réception de ces nouvelles dispositions par les compagnies. Elles organisent toutefois également leur électorat⁹².

Au lendemain de la promulgation de la loi de mars 1907, les agents éprouvent toutefois des

concerne le contrat de louage dans le commerce et l'industrie, 10 juillet 1906.

⁸⁴ « Au Parlement. Les prud'hommes des chemins de fer », *La Tribune de la voie ferrée*, 18 novembre 1906, p. 1.

⁸⁵ CNAH, 42 LM 69 : proposition de loi adoptée par le Sénat, concernant les conseils de prud'hommes, transmise à la Chambre des députés, au nom du Sénat, par M. le président du Sénat, 2 mars 1907.

⁸⁶ CNAH, 42 LM 69 : rapport, rédigé par Arthur Groussier, fait au nom de la commission du travail chargée d'examiner la proposition de loi adoptée par le Sénat, concernant les conseils de prud'hommes, 7 mars 1907.

⁸⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 15 mars 1907, p. 662-671.

⁸⁸ *J.O. Lois et décrets*, 28 mars 1907, p. 2457-2462 : loi du 27 mars 1907 concernant les conseils de prud'hommes.

⁸⁹ Toutefois, lorsque la procédure dépasse 1 000 francs, les litiges qui concernent ces derniers sont du ressort des tribunaux ordinaires.

⁹⁰ Si les ouvriers des ateliers de construction et de réparation demeurent inscrits dans les sections avec d'autres ouvriers aux professions identiques, le personnel des transports et de la manutention forme une section nouvelle ou une catégorie nouvelle au sein des conseils déjà en place. Des sections du commerce, au sein desquelles les employés des transports forment une catégorie spéciale, sont créées. Mais la loi dispose que l'établissement des listes prud'hommales doit intervenir 20 jours après la révision des listes électorales politiques. Le Gouvernement procède à celle-ci début 1908 (« Conseils de prud'hommes », *La Tribune de la voie ferrée*, 26 mai 1907, p. 1).

⁹¹ « Les prud'hommes », *La Tribune de la voie ferrée*, 12 avril 1908, p. 1 ; « Conseils de prud'hommes. Inscription sur les listes électorales » et « Les listes prud'hommales », *La Tribune de la voie ferrée*, 19 avril 1908, p. 1. Cf. annexe n°35.

⁹² On retrouve au titre des électeurs patrons « non seulement les ingénieurs et chefs de service, mais [...] tout le personnel supérieur jusqu'au grade de chefs de gare, chefs de dépôt et chefs de district inclus, en ce qui concerne les professions industrielles, et de chef de service en ce qui concerne les professions commerciales » (ANMT, 202 AQ 1211 : note, mars 1908).

difficultés à la faire appliquer⁹³.

Les premières élections prud'hommales ont lieu le 29 novembre 1908 à Paris. Le succès du Syndicat national est limité dans la mesure où seuls 468 agents de l'agglomération parisienne, sur les 25 000 qu'elle compte (soit environ un cheminot sur 40)⁹⁴, se sont inscrits à titre d'électeurs sur les listes prud'hommales⁹⁵.

L'organisation corporative n'abandonne pas pour autant son vœu initial de la création d'une catégorie spécifique.

En effet, la loi du 27 mars 1907 représente pour elle un succès limité, dans la mesure où elle n'obtient pas de catégorie spécifiquement dédiée aux agents des chemins de fer, comme souhaité à l'origine. Eugène Guérard et Armand Moreau, secrétaire du Syndicat des omnibus de Paris, entreprennent de s'allier pour pallier cette difficulté. Ils déposent un vœu dans le sens d'une catégorie spécifique aux travailleurs des transports auprès du conseil supérieur du travail⁹⁶. Il ne semble toutefois pas aboutir.

La fin de l'exception des agents de l'administration des chemins de fer de l'État (années 1880-1905)

Alors qu'est discutée nationalement la réforme des conseils de prud'hommes dans les années 1890, un député pose la question des différends opposant l'administration des chemins de fer de l'État à ses agents.

En effet, le recours aux tribunaux de l'ordre judiciaire pour obtenir une indemnité en cas de licenciement est refusé au personnel de ce réseau. La jurisprudence les déclare incompétents : un arrêt du Conseil d'État du 25 janvier 1889 souligne que le ministre des Travaux publics, qui nomme et révoque les agents directement ou par délégation, est le seul amené à régler ces cas litigieux⁹⁷. Ce personnel tombe dès lors sous le coup de la justice administrative et est exclu du droit commun. Puisque justiciables de la justice administrative, la question de l'assimilation des agents du réseau

⁹³ À Amiens ou Narbonne, des ouvriers d'ateliers et de dépôts, pour lesquels il n'est pas besoin de créer un conseil *ad hoc*, se sont vus refuser l'inscription sur les listes électorales de la prud'homie. Le Syndicat national le déplore auprès du ministre du Travail. Par la suite, d'anciens agents de la compagnie de l'Ouest, rachetée par l'État, se heurtent au même rejet, au motif d'une assimilation avec les fonctionnaires. Lors du congrès de 1909, l'administration est invitée à assurer le bénéfice des prud'hommes au personnel du réseau de l'État (« Conseils de prud'hommes », *La Tribune de la voie ferrée*, 26 mai 1907, p. 1 ; AN, F⁷ 13661 : compte rendu du XX^e congrès national du Syndicat national, tenu à Paris les 4, 5, 6 et 7 mai 1909, 1909).

⁹⁴ « Les conseils de prud'hommes et l'industrie des chemins de fer », *Journal des transports*, 12 décembre 1908, p. 598.

⁹⁵ « Échos », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 décembre 1908, p. 1. Cela motive sans doute le congrès de mai 1909 à envisager de rendre l'inscription obligatoire pour tout adhérent employé depuis plus de trois ans au sein d'une compagnie (AN, F⁷ 13661 : compte rendu du XX^e congrès national du Syndicat national, tenu à Paris les 4, 5, 6 et 7 mai 1909, 1909).

⁹⁶ « Élections prud'hommales », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 novembre 1908, p. 1.

⁹⁷ Ce qui n'est pas sans poser des difficultés. René Thévenez, Fernand Manesse, *Législation...*, *op. cit.*, p. 401.

de l'État aux fonctionnaires est posée⁹⁸.

Mais elle est critiquée⁹⁹. Les principes retenus en 1878 en matière de personnel, au moment de la constitution du réseau de l'État¹⁰⁰, sont ambigus et, en matière de juridiction, ils pèsent davantage en faveur d'une parenté avec les agents des compagnies privées¹⁰¹.

Gustave Lhopiteau propose de régler cette situation perçue par certains comme anormale et injuste¹⁰² par un nouveau texte. Déposé le 8 juillet 1895, il attribue aux tribunaux ordinaires le jugement des litiges relatifs au contrat de travail survenant entre l'administration des chemins de fer de l'État et ses cheminots. Il garantit ainsi à ces derniers une certaine sécurité¹⁰³. Mais la Chambre se sépare sans avoir examiné cette proposition¹⁰⁴. En 1897, elle est remise à l'ordre du jour de la commission du travail sur insistance du Syndicat national, en vain¹⁰⁵.

Après les élections législatives de mai 1898, un nouveau texte est présenté le 4 mars 1899¹⁰⁶. Face au constat d'inefficacité de la loi du 27 décembre 1890, le Syndicat national désapprouve cette proposition et aurait préféré que la loi soit modifiée¹⁰⁷.

Cependant, de nouvelles élections législatives ont lieu en avril-mai 1902, sans que la proposition n'ait été discutée par les députés.

Entre temps, le conseil supérieur du travail s'empare en juin 1900 de la réforme législative des prud'hommes.

Alors qu'est posé le problème des personnels des établissements de l'État, il se prononce, sur proposition du directeur des chemins de fer de l'État Charles Metzger¹⁰⁸, en faveur de l'application des prud'hommes aux agents du réseau de l'État, selon les mêmes conditions que pour ceux des compagnies privées¹⁰⁹, ce dont se félicite le Syndicat national¹¹⁰.

Encouragé, Gustave Lhopiteau persévère. La procédure s'accélère quand il dépose pour la troisième fois une proposition de loi¹¹¹ en mars 1904¹¹². Le Syndicat national, las, ne voit « pas de raison spéciale pour qu[e ce dépôt] aboutisse cette fois plus que les autres », tout en « espér[ant]

⁹⁸ Cf. *infra*.

⁹⁹ Daniel Le Hire, *Les salaires des ouvriers au point de vue du droit civil*, Paris : A. Rousseau, 1900, p. 31.

¹⁰⁰ Cf. *infra*.

¹⁰¹ « Réforme nécessaire », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 27 juillet 1896, p. 574.

¹⁰² « Une anomalie », *La Justice*, 14 juillet 1895, p. 1.

¹⁰³ « Réforme nécessaire », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 27 juillet 1896, p. 574.

¹⁰⁴ « Juge et partie », *Le Radical*, 24 juillet 1895, p. 1.

¹⁰⁵ « Le projet Lhopiteau », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 mars 1899, p. 2.

¹⁰⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 4 mars 1899, p. 672.

¹⁰⁷ « Extension aux employés des chemins de fer de l'État du bénéfice de la loi du 27 décembre 1890 », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 mars 1899, p. 2.

¹⁰⁸ « Conseil supérieur du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 11 juin 1900, p. 2-3.

¹⁰⁹ *Bulletin de l'Office du travail*, 7^e année, t. VII, 1900, p. 576.

¹¹⁰ « Conseil supérieur du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 25 juin 1900, p. 3-4.

¹¹¹ « Le réseau d'État et ses agents », *Journal des transports*, 9 avril 1904, p. 194-195.

¹¹² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 21 mars 1904, p. 846.

qu'il ne sera pas nécessaire de [le] présenter une quatrième fois »¹¹³. L'unique article de la proposition est adopté à la Chambre¹¹⁴ comme au Sénat¹¹⁵ sans aucun débat.

La loi du 21 mars 1905 instaure la compétence des tribunaux ordinaires dans les contentieux individuels relatifs au contrat de travail survenant entre les chemins de fer de l'État et son personnel¹¹⁶.

Le Syndicat national se félicite de l'aboutissement d'une de ses revendications de 1893¹¹⁷, garantissant à 12 000 travailleurs le bénéfice du droit commun¹¹⁸.

Il semble toutefois que les litiges entre l'administration des chemins de fer de l'État et ses agents demeurent rares¹¹⁹.

2. Droit de grève contre statut du personnel ?

Si la réglementation de la résolution des litiges individuels mène à une amélioration des conditions de travail des cheminots, celle du droit de grève prend une toute autre orientation, cette fois défensive.

Lorsque sont promulguées les lois Ollivier de mai 1864 et Waldeck-Rousseau de mars 1884, les travailleurs du rail sont soumis au droit commun en matière de grève. L'exercice de ce droit dans un service public tel que le chemin de fer a longtemps fait l'objet de débats. Ses incidences sont telles qu'il est régulièrement remis en cause, particulièrement dans les années 1890, alors que les réseaux affrontent deux mouvements d'ampleur nationale coordonnés par le principal syndicat des chemins de fer¹²⁰.

En novembre 1890 dans le cadre des débats parlementaires sur le contrat de louage au Sénat, une contre-proposition d'Hippolyte Maze soulève déjà la question du droit de grève. Elle conditionne la résiliation du contrat de louage sans motifs légitimes à une compensation en dommages et intérêts. Pour le très libéral ministre des Travaux publics Yves Guyot, farouchement opposé aux grèves¹²¹ qu'il considère comme une rupture du contrat de travail¹²², cette mesure « supprime le droit de

¹¹³ « Les chemins de fer de l'État et les tribunaux », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 mai 1904, p. 1.

¹¹⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 15 novembre 1904, p. 2462.

¹¹⁵ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 17 mars 1905, p. 431.

¹¹⁶ *J.O. Lois et décrets*, 30 mars 1905, p. 2045 : loi du 21 mars 1905 attribuant aux tribunaux ordinaires l'appréciation des difficultés qui peuvent s'élever entre l'administration des chemins de fer de l'État et ses employés à l'occasion du contrat de travail.

¹¹⁷ AN, F⁷ 13660 : compte rendu du 8^e congrès national du syndicat des ouvriers et employés des chemins de fer français tenu les 1, 2, 3 avril 1897 à Paris, par le commissaire spécial A. Moreau, 3 avril 1897.

¹¹⁸ « Le personnel des chemins de fer de l'État et le contrat de louage », *La Tribune de la voie ferrée*, 2 avril 1905, p. 1.

¹¹⁹ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 179.

¹²⁰ Cf. *supra*.

¹²¹ Jean-Claude Wartelle, « Yves Guyot ou le libéralisme de combat », *Revue française d'histoire des idées politiques*, n°7, 1^{er} semestre 1998, p. 84.

¹²² Yves Guyot, *Les chemins de fer et la grève*, Paris : F. Alcan, 1911, p. 4. Cette idée prévaut tout au long de notre période mais a été relativisée par certains accords de fin de grève, voire la jurisprudence (Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 2...*,

grève à l'égard des employés de chemins de fer »¹²³ puisque ces derniers ne s'exposeraient pas au risque d'un contentieux. Le rapporteur de la commission sénatoriale Paul Cuvinot préconise plutôt d'ôter aux agents le droit de se coaliser afin de prévenir les grèves, bien qu'il ne soit pas partisan de cette option¹²⁴.

Après la grève de juillet 1891, nombreux sont ceux qui remettent en cause le droit de grève des agents, parmi lesquels des socialistes indépendants¹²⁵. À la commission militaire supérieure des chemins de fer, qui envisage d'amender les lois de 1864 et 1884 en faveur de l'exclusion du droit de grève des travailleurs du rail, les réseaux exposent leur refus d'une loi d'exception et la crainte que l'État ne s'immisce dans la gestion de leur personnel¹²⁶.

Cette interrogation est aussi celle d'acteurs politiques de premier plan. Sollicité par son homologue le ministre de la Guerre Charles de Freycinet¹²⁷, Yves Guyot rédige un projet, inspiré d'une loi anglaise de 1871¹²⁸, visant à exclure du bénéfice de la loi de 1884 les employés des manufactures ou services de l'État, des départements ou communes, des usines ou manufactures travaillant sous le contrôle et pour le compte de l'État, des arsenaux, des services publics ou des entreprises dont les dépenses engagent les finances des communes, des départements ou de l'État. Un article sanctionne de six mois à deux ans de prison les travailleurs du rail qui refusent de prendre ou abandonnent leur poste. Le dépôt du projet est prévu le 18 février 1892. Alors qu'il souhaite en demander le vote urgent afin d'éviter toute agitation¹²⁹, le gouvernement Freycinet, renversé, démissionne le jour même¹³⁰ et le texte n'aboutit pas.

Ces premières initiatives surviennent alors que s'agite la crainte de la survenue d'une grève qui mettrait en péril la Défense nationale.

La parution de la brochure de Mesmard en 1892, un temps promue par la Chambre syndicale, n'est en rien rassurante¹³¹. Les doutes sur le patriotisme des agents du rail sont entretenus l'année suivante par une disposition du congrès international des travailleurs des voies ferrées européennes, qui prévoit que la grève d'un des pays adhérents, décidée aux deux tiers des votants, pourrait être soutenue financièrement par les autres membres. Cette potentielle solidarité internationale en

op. cit., p. 293).

¹²³ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 27 novembre 1890, p. 1089.

¹²⁴ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 25 novembre 1890, p. 1069. Après un débat fourni, la contre-proposition d'Hippolyte Maze est finalement rejetée à une courte majorité.

¹²⁵ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 51-52.

¹²⁶ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 478.

¹²⁷ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 3 février 1896, p. 56.

¹²⁸ Yves Guyot, *Trois ans...*, *op. cit.*, p. 256-257.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 258.

¹³⁰ Yves Guyot, *Les chemins de fer et la grève...*, *op. cit.*, p. 17-19.

¹³¹ Mesmard, *Les employés...*, *op. cit.*, p. 80.

contexte belliqueux provoque un vif émoi¹³².

Ces tentatives de supprimer le droit de grève surviennent en outre dans un contexte de remise en cause du droit syndical, dont le ministre Charles Jonnart fait les frais en mai 1894¹³³.

Quelques mois plus tard, l'abbé Lemire propose à la Chambre des députés le contrôle, par les pouvoirs publics, des règlements relatifs aux conditions de nomination, de travail, d'avancement, de révocation et de retraite du « personnel stable » des réseaux. Les agents se voient en contrepartie ôter le droit de grève. Si les principaux intéressés louent l'intention de leur offrir des garanties, ils s'opposent à cette « espèce de compromis » craignant d'être « désarmés et impuissants au bon plaisir des employeurs, État ou compagnies »¹³⁴. Le texte n'est jamais rapporté¹³⁵, peut-être parce que le Gouvernement ne souhaite pas que les agents du rail fassent l'objet d'une législation spécifique¹³⁶. Toujours est-il que si le mot n'est pas prononcé, l'idée d'un statut du personnel compensatoire est ici en germe.

La crainte du péril de la Défense nationale exprimée par Charles de Freycinet est partagée par un de ses successeurs, le général Mercier, qui saisit le ministre des Travaux publics Louis Barthou à ce sujet¹³⁷.

Elle est une des motivations principales au dépôt des proposition et projet de loi Merlin et Trarieux en faveur du retrait du droit de grève des agents de chemins de fer.

Charles Merlin, Jules Cazot, Charles Demôle, Louis Cordelet et 60 autres sénateurs (dont d'anciens ministres) constatent le potentiel dramatique des conséquences d'une perturbation du trafic : répercussions économiques, sociales, financières, mise en péril de la sécurité intérieure et de la Défense nationale. Ils sanctionnent la désorganisation des services publics, en exposant à une peine de prison de six jours à six mois et à une amende de 16 à 500 francs toute coalition des personnels des arsenaux, des autres exploitations de l'État et des compagnies de chemins de fer, en vue d'interrompre ou de faire cesser le service. Un emprisonnement plus long est prévu pour les meneurs. Afin de décourager toute tentative de coalition, la seule incitation est également punissable de trois mois à deux ans de prison et 100 à 3 000 francs d'amende¹³⁸. Ce texte, de portée plus générale car non exclusif aux seuls agents du rail, est présenté au Sénat le

¹³² Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 575-578. Les délégués italiens demandent au congrès de Milan de 1895 la suppression de cette disposition, mais le *statu quo* est préféré.

¹³³ Cf. *supra*.

¹³⁴ « Un projet de loi », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 13 août 1894, p. 133.

¹³⁵ *Bulletin de l'Office du travail*, 1^{ère} année, 1894, p. 659.

¹³⁶ Eugène Guérard, « Comédiens ! », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 4 mars 1895, p. 267.

¹³⁷ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 3 février 1896, p. 56.

¹³⁸ ANMT, 202 AQ 302 : proposition de loi de M. Merlin et plusieurs de ses collègues sénateurs ayant pour objet d'interdire les coalitions formées dans le but de suspendre ou de cesser le travail dans les exploitations de l'État et dans les compagnies de chemins de fer, 21 décembre 1894.

21 décembre 1894¹³⁹.

Un projet de loi déposé peu après par le ministre de la Justice Ludovic Trarieux, après consultation de ses homologues de la Guerre et de la Marine¹⁴⁰, reprend le 4 mars 1895 la même logique¹⁴¹. Son auteur, qui semble avoir été l'avocat de la compagnie du Midi¹⁴², justifie essentiellement son texte par les risques encourus en cas de grève dans un contexte belliqueux. Il diffère également de la proposition Merlin à propos des secteurs concernés par ces nouvelles mesures, leur préférant les services publics « intéressant l'ordre général et la sécurité même du pays, de ce[ux] qui n'engagent qu'une question de finances »¹⁴³, ce qui lui confère une portée plus restreinte. Pour les chemins de fer, cela représente moins de la moitié de la totalité du personnel. Les femmes et hommes n'ayant pas à s'acquitter d'obligations militaires conserveraient donc le droit de grève. Plutôt qu'une législation nouvelle pour laquelle avaient opté les sénateurs, Ludovic Trarieux choisit la modification des articles 414 et 415 du Code pénal, dans le sens d'une répression plus importante de ces mouvements. Ce choix s'inscrit dans un contexte de réforme du Code pénal¹⁴⁴. Il prévoit en sus une interdiction de séjour de deux à cinq ans pour toute personne qui, après concertation, tente d'organiser un arrêt du travail ; mais cette disposition ne dit rien du gréviste qui rejoint un mouvement, sans prendre part à son organisation. Il institue une peine spéciale visant les coalitions concertées par le personnel des services publics : six jours à deux ans de prison, 16 à 500 francs d'amende. Les travailleurs ouvriers comme les employés des compagnies de chemins de fer sont exposés à ces sanctions¹⁴⁵.

La proposition Merlin soulève l'indignation du monde ouvrier¹⁴⁶, quand le projet Trarieux est vigoureusement condamné par le groupe parlementaire de défense des agents de chemins de fer, qui intervient auprès du président du Conseil¹⁴⁷.

Les syndicats cheminots sont presque unanimes à condamner ces textes. La Chambre syndicale estime en janvier 1895 que la proposition Merlin instaure une obligation de travail et rétablit ainsi

¹³⁹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 21 décembre 1894, p. 1050.

¹⁴⁰ Paul Houdaille, *Étude sur les rapports...*, *op. cit.*, p. 261.

¹⁴¹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 4 mars 1895, p. 115.

¹⁴² Le vieux, « Avec ou contre nous », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 18 mars 1895, p. 276.

¹⁴³ En se basant, pour les délimiter, sur l'article 51 de la loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée qui autorise certaines catégories de personnel à ne pas rejoindre immédiatement leur corps à la déclaration de la mobilisation : certains fonctionnaires des ministères de la Guerre, la Marine, l'Intérieur, des Travaux publics, des Finances, de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, des Affaires étrangères, de l'Administration des cultes, de la Justice, de l'Agriculture, du Commerce, des Forêts, de l'Administration de l'Algérie, des pays de protectorat, de l'administration du Sénat et de la Chambre des députés, ainsi que certains agents des chemins de fer (sections techniques, exploitation technique, administrations centrales).

¹⁴⁴ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 3 février 1896, p. 57.

¹⁴⁵ ANMT, 202 AQ 302 : projet de loi de Félix Faure, président de la République, et Ludovic Trarieux, ministre de la Justice, ayant pour objet d'interdire les coalitions formées dans le but de suspendre ou de cesser le travail dans les services publics de l'État, 4 mars 1895.

¹⁴⁶ « La loi contre les tentatives de grève », *Journal des transports*, 5 janvier 1895, p. 1.

¹⁴⁷ « La résistance », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 11 mars 1895, p. 272.

l'esclavage¹⁴⁸. De son côté, bien que toujours opposé à la cessation concertée et collective du travail, le Syndicat professionnel des employés de chemins de fer condamne la restriction du droit de grève¹⁴⁹. Il est rejoint par la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs, pour qui ce droit social doit être maintenu¹⁵⁰. Seule l'organisation de Paul Lanoir y est favorable, estimant qu'il s'agit d'« une loi nécessaire »¹⁵¹.

La mobilisation dépasse le simple cadre cheminot¹⁵². Un grand meeting intercorporatif a lieu le 6 avril 1895 à Paris¹⁵³. De nombreuses autres organisations professionnelles affichent leur soutien, parmi lesquelles le Syndicat des ouvriers et employés d'omnibus, les Fédérations des travailleurs du Livre, des ouvriers et employés d'omnibus, du personnel du gaz, des ouvriers métallurgistes, du bâtiment ou encore les mineurs¹⁵⁴. Reçu au ministère des Travaux publics fin avril 1895, le Syndicat national proteste vigoureusement contre les textes Merlin et Trarieux et précise que la grève ne demeure pas une finalité, mais un levier d'action parmi d'autres face à l'intransigeance des compagnies¹⁵⁵. Le VI^e congrès vote à huis-clos la grève¹⁵⁶ et l'organisation se tient prête à agir¹⁵⁷.

La possible compensation du retrait du droit de grève par la création d'un tribunal arbitral réglant les différends entre la compagnie et son personnel est évoquée en mai¹⁵⁸.

Le sénateur et ancien ministre des Travaux publics Charles Demôle signe un rapport commun au projet et à la proposition de loi.

À la différence du texte gouvernemental qui est repoussé, il dépasse la réflexion du seul contexte belliqueux. Il opte pour une modification des articles 414 et 415 du Code pénal. La disposition gouvernementale d'interdiction de séjour est conservée. Si les coalitions dans les services publics sont exposées aux mêmes sanctions que dans la proposition sénatoriale, les secteurs concernés sont, cette fois, clairement identifiés : établissements de la Guerre et de la Marine, manufactures de tabacs et d'allumettes, administrations des chemins de fer privées et de l'État. Pour ces dernières, il est précisé que sont concernés également les auxiliaires non classés employés à titre permanent (et

¹⁴⁸ Le vieux, « Le servage », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 7 janvier 1895, p. 227.

¹⁴⁹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 14 février 1896, p. 125.

¹⁵⁰ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 546.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 516.

¹⁵² Dès la fin février, les délégués de la Chambre syndicale arrêtent avec ceux de la Fédération de tabac ainsi que des allumettes et des poudreries une stratégie commune dans le cas où la proposition Merlin serait votée par le Sénat. De son côté, le comité d'organisation de la grève générale nommé par le congrès de la Fédération nationale des syndicats de 1894 adresse un manifeste à toutes les organisations ouvrières et une lettre aux députés et aux Bourses du travail, hostiles aux textes à l'étude.

¹⁵³ « Grand meeting du Tivoli-Vaux-Hall », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 15 avril 1895, p. 292.

¹⁵⁴ « La résistance », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 25 mars 1895, p. 280.

¹⁵⁵ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 006 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du sixième congrès national...*, *op. cit.*, p. 42-43.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 94, 118.

¹⁵⁷ AN, F⁷ 13660 : compte rendu du 6^e congrès national de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer, 25-28 avril 1895 ; note, 29 avril 1895.

¹⁵⁸ ANMT, 48 AQ 4502 : « Le congrès des chemins de fer », *La revue illustrée du XX^e siècle*, 5 mai 1895, p. 54.

non ceux non permanents). La portée de ce texte est donc plus étendue. Une peine de prison plus longue pour les meneurs et la sanction de l'incitation à la coalition, prévues dans la proposition Merlin, sont conservées. La provocation à la grève, qui doit avoir désormais un caractère public, est punie de trois mois à deux ans de prison et 100 à 3000 francs d'amende. La commission demande le retrait¹⁵⁹ des amendements présentés par Marcel Barthe en faveur d'une stricte réglementation des associations du personnel des services publics, qui provoquent un tollé chez les socialistes¹⁶⁰.

La discussion du texte est conditionnée par le Gouvernement à l'examen préalable et plus urgent du projet de loi sur les accidents du travail¹⁶¹. Mais le gouvernement Ribot tombe fin octobre 1895. Le 12 janvier 1896, le nouveau président du Conseil Léon Bourgeois fait connaître son intention d'abandonner le projet Trarieux. En réaction, le Sénat décide d'inscrire le texte à son ordre du jour le 28¹⁶².

Le retrait effectif du projet gouvernemental deux jours plus tard¹⁶³ n'empêche pas la chambre haute de discuter le texte de la commission. Malgré l'opposition du Gouvernement, la proposition de loi est finalement adoptée par le Sénat le 15 février 1896¹⁶⁴.

Si le Syndicat national s'attend à ce que les députés la repoussent¹⁶⁵, il ne se mobilise pas moins¹⁶⁶. Le texte n'est finalement jamais discuté et au début de l'été, l'agitation se tarit.

Mais suite au congrès du Syndicat national d'avril 1898 au cours duquel la grève est envisagée¹⁶⁷, à la sollicitation des autres corporations pour une éventuelle participation à cet arrêt du travail et consécutivement aux élections législatives de mai, la Chambre des députés est saisie à nouveau le 20 juin de la proposition de loi ayant pour objet de modifier les articles 414 et 415 du Code pénal, plus de deux ans après son adoption en première lecture par le Sénat¹⁶⁸.

La protestation contre ce texte s'organise durant les congés parlementaires. L'Union des syndicats de la Seine diffuse à l'ensemble des corporations, syndicats, fédérations et confédérations du territoire une circulaire hostile à ses dispositions, avec l'espoir de créer un mouvement

¹⁵⁹ ANMT, 202 AQ 302 : rapport rédigé par Charles Demôle au nom de la commission chargée d'examiner : 1° la proposition de loi de M. Merlin et plusieurs de ses collègues ayant pour objet d'interdire les coalitions formées dans le but de suspendre ou de cesser le travail dans les exploitations de l'État et dans les compagnies de chemins de fer ; 2° le projet de loi ayant pour objet d'interdire les coalitions formées dans le but de suspendre ou de cesser le travail dans les services publics de l'État, 10 juin 1895.

¹⁶⁰ « Le droit de grève des employés de chemins de fer », *Journal des transports*, 30 mars 1895, p. 1.

¹⁶¹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 21 juin 1895, p. 661 ; *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 27 juin 1895, p. 691.

¹⁶² Le vieux, « Pauvres vieux ! », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 février 1896, p. 465.

¹⁶³ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 30 janvier 1896, p. 45.

¹⁶⁴ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 14 février 1896, p. 117-127.

¹⁶⁵ « Aux travailleurs », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 2 mars 1896, p. 485.

¹⁶⁶ Le 1^{er} mars 1896, un meeting réunissant 5 000 personnes en présence de députés et conseillers municipaux et de délégués d'autres corporations se déclare prêt à agir et exige un vote parlementaire favorable à la défense du droit de grève pour tous les travailleurs (ANMT, 48 AQ 4531 : « Les réunions d'hier. Le syndicat des chemins de fer », *Paris*, 3 mars 1896 ; « Chronique des chemins de fer », *La Paix*, 4 mars 1896).

¹⁶⁷ ANMT, 48 AQ 4600 : « Aux travailleurs syndiqués », *La Petite République*, 4 juillet 1898.

¹⁶⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 21 juin 1898, p. 1801-1802.

interprofessionnel. Le Syndicat national la rejoint dans sa campagne de propagande active pour en obtenir le rejet par les députés¹⁶⁹.

Alors que le nouveau ministre des Travaux publics et ancien sénateur Louis Tillaye avait voté en faveur de la proposition Demôle le 15 février 1896¹⁷⁰, les agents semblent toutefois pouvoir compter sur le soutien du Gouvernement¹⁷¹ et des socialistes¹⁷².

Si le refus de la suppression du droit de grève ne figure pas parmi les revendications de la grève d'octobre 1898, la nouvelle transmission du texte voté par le Sénat, pour adoption en première lecture par les députés, semble avoir joué un rôle déterminant dans la mobilisation des syndicats parisiens d'autres corporations, davantage que la perspective de la grève générale des agents de chemins de fer¹⁷³.

Bien que la Chambre des députés soit à nouveau saisie de la proposition Demôle en 1902¹⁷⁴, la question n'est à nouveau abordée qu'en 1909 à l'occasion de la discussion du projet de loi Barthou sur les conditions de retraite du personnel des grands réseaux¹⁷⁵.

Eugène Tournon propose un amendement ôtant le bénéfice de la retraite à tout agent affilié depuis plus de 15 ans qui quitterait le service suite à une grève. Il préfère la privation d'avantages sociaux aux sanctions pénales prévues par Charles Merlin, Ludovic Trarieux et Charles Demôle. Pour Louis Barthou, qui soutient le droit de grève, l'éventualité où il serait tout de même interdit ne pourrait être réalisée sans l'« accompagner de mesures libérales et sans donner aux ouvriers et aux employés un statut qui garantisse leurs libertés indispensables ». Cette idée, présente en 1894 chez l'abbé Lemire, est mise en pratique dans les chemins de fer canadiens depuis juillet 1903¹⁷⁶. En France, elle est en discussion chez les fonctionnaires¹⁷⁷. Eugène Tournon finit par retirer son amendement.

Ce combat des agents ne correspond donc pas, à proprement parler, à des avancées en tant que telles puisque les cheminots défendent, ici, leur bénéfice du droit commun.

Peut-être peut-on y voir la première remise en cause sérieuse de leurs droits par des pouvoirs

¹⁶⁹ AN, F7 13665 : note sur les syndicats ouvriers contre le projet de loi Trarieux, 26 juillet 1898.

¹⁷⁰ O. Disk, « Lettre ouverte », *La Tribune de la voie ferrée*, 4 juillet 1898, p. 69.

¹⁷¹ ANMT, 48 AQ 4600 : « À la Bourse du Travail », *Journal des débats*, 2 août 1898.

¹⁷² ANMT, 48 AQ 4600 : « Un droit menacé », *La Lanterne*, 5 août 1898.

¹⁷³ Atsushi Fukasawa, *Histoire du syndicalisme cheminot...*, op. cit., vol. 1, p. 46-48.

¹⁷⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 juin 1902, p.1837-1838.

¹⁷⁵ Cf. *infra*.

¹⁷⁶ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 8 juillet 1909, p. 638-639.

¹⁷⁷ Dont les coalitions sont sanctionnées par les articles 123 et 124 du Code pénal. Les agents non ouvriers de l'État (postiers, enseignants, employés administratifs) sont exclus de la loi de 1884. Dès mai 1907, les députés débattent de l'octroi d'un statut au personnel fonctionnaire, qui interdirait le droit syndical. Un autre projet émanant du gouvernement Briand-Clemenceau en mai 1909 limite le droit d'association et interdit purement et simplement le droit de grève ; mais, présenté en plein conflit social des postiers, il n'a jamais été discuté au Parlement. Jeanne Siwek-Pouydesseau, *Les syndicats des fonctions publiques...*, op. cit., p. 36-37.

publics qui cherchent à orienter le rapport de forces¹⁷⁸. Toujours est-il qu'apparaît pour la première fois, à l'occasion d'un retour envisagé sur l'un de leurs droits sociaux, l'idée de l'octroi d'un statut du personnel pour les agents des chemins de fer.

3. La réduction de la durée du travail, entre prérogative des pouvoirs publics et initiative des compagnies

La durée du travail des agents¹⁷⁹ évolue dès les origines du chemin de fer dans le sens d'une diminution. Il s'agit du premier domaine à faire l'objet d'une réglementation par l'État. Elle illustre bien l'intervention grandissante de celui-ci. Pour autant, les compagnies n'entendent pas céder leur pré carré.

Le contrôle des pouvoirs publics sur le temps de travail

À partir des années 1840 s'organisent en Europe des mouvements pour la limitation de la durée du travail.

La revendication en faveur d'une diminution de la durée de la journée de travail s'affiche dès la première moitié du XIX^e siècle¹⁸⁰ comme une revendication d'envergure internationale, un enjeu de combats et de débats majeurs¹⁸¹.

Avec l'industrialisation, les horaires de travail des ouvriers ont connu, dans un premier temps, un allongement, qui s'accompagne d'une précarité de l'emploi. Des hygiénistes, des religieux et moralistes ou encore des réformistes, s'attachent à améliorer des conditions de travail pénibles¹⁸². La réduction du temps de travail s'affiche comme une des réclamations ouvrières les plus importantes¹⁸³. Mais la répression de ces initiatives est telle que cette requête passe au second plan jusque dans les années 1860-1870.

En France, malgré des revendications, la durée du travail ne fait l'objet d'aucune

¹⁷⁸ Alain Boscus, « Grève(s), grève générale et conflits sociaux. Approche(s) historique(s) », *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°45, 3^e trimestre 2012, p. 32.

¹⁷⁹ Cf. annexe n°32.

¹⁸⁰ Francis Hordern souligne son origine anglo-américaine, dès 1817. Sa première expérimentation a lieu en Australie en 1856 (Francis Hordern, « Les années 1919-1920 », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du droit du travail par les textes. Tome II : D'une guerre à l'autre (1919-1944)*, n°8, 1999, p. 32).

¹⁸¹ François Guedj, « Les conflits autour de la durée du travail : temps de travail, loisirs et sociétés salariales » dans *Histoire sociale de l'Europe : industrialisation et société en Europe occidentale, 1880-1970*, Paris : Seli Arslan, 1998, p. 333-356. Les titres de la littérature scientifique consacrée à ce thème sont assez éloquentes : François Guedj, Gérard Vindt, *Le temps de travail, une histoire conflictuelle*, Paris : Syros, 1997 ; Jean-Luc Bodiguel, *La réduction du temps de travail : enjeu de la lutte sociale*, Paris : Éd. Économie et Humanisme/Éd. ouvrières, 1968 ; Jacques Freyssinet, *La réduction de la durée du travail, enjeux de classes, hier et aujourd'hui*, [s.l.] : Institut CGT d'histoire sociale, 2005.

¹⁸² Jacques Freyssinet, *La réduction...*, *op. cit.*, p. 10-11. Ils invoquent des raisons sociales et morales (limiter le surmenage, la morbidité et la mortalité de la classe travailleuse, pour améliorer sa santé, sa vie de famille, et permettre une hausse de son niveau intellectuel), des motivations économiques (supprimer le chômage, développer le progrès technique, rationaliser l'organisation du travail) et des justifications politiques (contenu politique, de classe).

¹⁸³ *Ibid.*, p. 335.

réglementation jusqu'aux années 1840, à l'exception de certaines catégories de la population ouvrière que l'État cherche à protéger, comme les enfants¹⁸⁴. La question est donc traitée librement dans les chemins de fer par chaque réseau, qui adopte ses propres règles. L'exploitation des chemins de fer est une activité continue qui ne tolère pas d'interruption ou de ralentissement de la cadence, généralement assurée par le système du roulement des équipes. Néanmoins, les conditions de travail du personnel des chemins de fer présentent une très grande variété selon les métiers, les services, les régions ou même les compagnies. En 1859, l'employé de bureau est astreint à 7 heures de service effectif par jour. Le mécanicien œuvre en moyenne 10 heures à 10 heures et demi. De leur côté, les journées de travail du conducteur et du garde-frein à la compagnie de l'Est durent en moyenne 10 heures et 25 minutes, mais peuvent atteindre 17 heures. L'aiguilleur quant à lui ne travaille pas plus de 12 heures¹⁸⁵. Cette diversité rend difficile toute tentative d'uniformisation en matière de durée du travail, particulièrement en ce qui concerne la longueur de la journée. Entre 1853 et 1899, la durée annuelle de travail du personnel des chemins de fer est de 3 876 heures¹⁸⁶. Le règlement intérieur établi par la compagnie des chemins de fer d'Alais à Beaucaire en septembre 1840 fixe les horaires de travail de ses employés de bureau de 7 heures à 18 heures, soit 11 heures par jour et 66 heures par semaine. Il représente une avancée par rapport aux dispositions précédentes, qui établissait la journée de 5 heures à 19 heures, soit 14 heures par jour et 84 heures par semaine¹⁸⁷.

La première revendication en matière de temps du travail apparaît tôt dans l'histoire des chemins de fer.

Lors des journées révolutionnaires de 1848, des vœux en faveur d'une diminution de la durée du travail sans baisse de salaire sont formulés¹⁸⁸, en conformité avec le décret du gouvernement

¹⁸⁴ Loi du 22 mars 1841 relative au travail des enfants employés dans les manufactures, usines ou ateliers, suivie de la loi du 19 mai 1874 sur le travail des enfants et des filles mineures employés dans l'industrie. Il ne faut toutefois pas se méprendre sur ce texte, qui n'a pas de visée philanthropique mais cherche à limiter la concurrence. Jean-Louis Robert a montré que les militants syndicalistes sont hostiles à la concurrence que représente le travail des femmes, qui doivent occuper, selon eux, une place bien déterminée auprès de leurs mari et enfants (Jean-Louis Robert, « La CGT et la famille ouvrière, 1914-1918 », *Le Mouvement Social*, n°116, juillet-septembre 1981, p. 66). Dans les faits, ces lois partielles, dont la mise en œuvre n'est pas contrôlée de manière efficace, sont peu ou pas mises en œuvre et les patrons, opposés à ces mesures générales de réduction de la durée du travail, encourrent de faibles sanctions en cas de non-application ou bénéficient de dérogations. Par ailleurs, les dispositions législatives qui s'accumulent donnent parfois naissance à des régimes difficiles à appliquer (Patrick Fridenson, « Le point de vue de l'histoire », *Réductions du temps de travail. Journée pluridisciplinaire du 31 mai 1994*, Paris : La Documentation française, 1994, p. 17-22 ; Jacques Freyssinet, *La réduction...*, *op. cit.*, p. 14).

¹⁸⁵ Auguste Perdonnet, *Notions générales sur les chemins de fer*, *op. cit.*, p. 167-168.

¹⁸⁶ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 651.

¹⁸⁷ Henri Vincenot, *La vie quotidienne...*, *op. cit.*, p. 58-59.

¹⁸⁸ Le programme revendicatif présenté début mars à la compagnie d'Orléans par les hommes d'équipe et de journée qui entretiennent une agitation à la gare de marchandises d'Ivry comprend le passage d'une journée de 15-16 heures à celle de 12 heures, dont deux seraient dédiés au repas. Si la durée avancée par le personnel peut prêter à une légère exagération, l'administration des chemins de fer va cependant dans leur sens en limitant le travail effectif (c'est-à-dire en décomptant les temps de pause, notamment pour les repas) à 10 heures.

provisoire du 2 mars 1848. Cette première réglementation nationale du temps de travail des hommes limite à un maximum de 10 heures la journée des ouvriers de la capitale et à 11 heures pour ceux de la province¹⁸⁹. La satisfaction de cette réclamation fait des émules¹⁹⁰. Mais dès le 9 septembre, un décret-loi porte à 12 heures le temps de travail effectif dans les manufactures et usines, sous peine d'amendes pour le chef en cas de dépassement¹⁹¹. Il conforte l'idée de la nécessaire intervention de l'État pour limiter la durée maximale de la journée de travail¹⁹². Ce texte, qui a fait l'objet de nombreuses dérogations¹⁹³, ne semble toutefois jamais avoir été appliqué aux chemins de fer¹⁹⁴.

Le temps de travail a très tôt fait partie des préoccupations étatiques, en lien avec la sécurité. Une durée du travail excessive mène au surmenage, qui multiplie le risque d'accidents. Ces derniers sont l'occasion d'une remise en cause des conditions de travail et d'une évolution des pratiques. Les travailleurs du rail relèvent pour cette matière du droit commun. La durée du travail peut toutefois être modifiée grâce au pouvoir réglementaire du ministre des Travaux publics en matière de police et de sûreté des chemins de fer, même si cela n'est pas établi clairement dans un premier temps. Il s'appuie pour cela sur l'article 9 de la loi du 11 juin 1842 établissant les grandes lignes de chemins de fer en France, les articles 3, 31 et 60 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, l'usage et l'exploitation des chemins de fer et l'article 33 du cahier des charges¹⁹⁵. Un décret du 1^{er} mars 1901, modifiant l'ordonnance de 1846, fixe plus clairement le rôle joué par le ministre des Travaux publics pour les agents dont dépend la sécurité de l'exploitation : il « détermin[e], la compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il jug[e] nécessaires à la sécurité de l'exploitation »¹⁹⁶.

Les premières mesures qui tendent à réglementer la durée du travail dans les chemins de fer marquent un premier pas vers l'unification de la durée du travail sur l'ensemble des réseaux. Le 30 octobre 1855, le ministre des Travaux publics s'inquiète de l'insuffisance du nombre d'agents

¹⁸⁹ François Jarrige, Bénédicte Reynaud, « La durée du travail, la norme et ses usages en 1848 », *Genèses*, n°85, 2011, p. 70-92.

¹⁹⁰ Quelques jours plus tard, les ouvriers des ateliers de réparation demandent à travailler 9 heures par jour, soit une durée inférieure aux prescriptions du décret. C'est elle qui est retenue pour les travaux mécaniques dans la convention signée le 7 mars 1848 par le directeur de la compagnie d'Orléans et les délégués des ateliers, dans l'attente que le gouvernement provisoire ne tranche légalement la question. En juin, le réseau accorde au personnel de la gare de Paris, actif de 16 à 18 heures par jour (dont 2 heures de repas), la soumission aux dispositions du décret. Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848... », *art. cit.*, p. 336-342, 353-354.

¹⁹¹ ANMT, 202 AQ 1195 : décret relatif aux heures de travail dans les manufactures et usines, 9 septembre 1848.

¹⁹² François Jarrige, Bénédicte Reynaud, « La durée du travail, la norme... », *art. cit.*, p. 88.

¹⁹³ Georges Cornil, *Du louage...*, *op. cit.*, p. 84.

¹⁹⁴ G. Bourlier, *La réglementation du travail des agents des compagnies de chemins de fer*, mémoire de l'École libre des sciences politiques, [s.d.], p. 5.

¹⁹⁵ Un avis du Conseil d'État du 9 avril 1884 le confirme.

¹⁹⁶ *J.O. Lois et décrets*, 4 mars 1901, p. 1537-1541.

et d'une charge de travail excessive¹⁹⁷. Près d'un an plus tard, le 3 octobre 1856, il insiste sur l'attention scrupuleuse à porter au respect des horaires de travail, notamment pour les gardes, les aiguilleurs, les mécaniciens et chauffeurs¹⁹⁸.

Commandée à la suite d'une série d'accidents, l'*Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer* pose un temps de travail équitable, tenant compte des limites de la fatigue des agents et pour lequel ils sont correctement rémunérés, comme une des conditions nécessaires à la sûreté de son service et à la sécurité de ses voyageurs pour un réseau¹⁹⁹. Elle conclut qu'un certain nombre de professions du chemin de fer, comme les ouvriers des ateliers, les agents du service de la voie ou encore les graisseurs, ont des conditions de travail qui ne diffèrent pas des autres industries. *A contrario*, si les conducteurs, garde-freins, mécaniciens et chauffeurs, sur les épaules desquels repose la lourde responsabilité de la sécurité publique, sont astreints à un service raisonnable, celui-ci est rempli dans des conditions plus difficiles (travail parfois de nuit, irrégulier, etc.). Les mécaniciens et chauffeurs travaillent en moyenne de 8 heures 20 à 10 heures 40 à la compagnie de Paris à Lyon, de 6 heures à 10 heures au réseau d'Orléans, et 12 heures à celui du Nord. Les aiguilleurs des réseaux de Lyon, d'Orléans et de l'Ouest travaillent également 12 heures par jour, parfois une heure de moins à la compagnie du Nord, alternant généralement semaine de jour et de nuit²⁰⁰, ce que l'enquête juge excessif²⁰¹.

Tout au long de la période, deux argumentaires contradictoires se font écho en matière de durée du travail, les uns pointant du doigt une durée dangereuse, les autres la jugeant raisonnable. Cette dualité n'épargne aucune catégorie professionnelle²⁰².

La survenue de catastrophes ferroviaires, consécutives au surmenage²⁰³, entraîne l'intervention ministérielle²⁰⁴.

¹⁹⁷ Edmond Rome, *La réglementation de la durée du travail des agents des trains sur les réseaux d'intérêt général*, Paris : E. Sagot, 1922, p. 17-18 ; Henri Vincenot, *La vie quotidienne...*, op. cit., p. 73.

¹⁹⁸ *Annales de l'Assemblée nationale*, 3 août 1874, p. 331.

¹⁹⁹ Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens...*, op. cit., p. VII.

²⁰⁰ Sauf au réseau d'Orléans où la période d'alternance dure trois mois.

²⁰¹ *Ibid.*, p. XII-XIX. Dix ans plus tard, François Jacqmin reconnaît toutefois des durées bien supérieures justifiées par la continuité du service – jusqu'à 17 ou 18 heures pour les agents des trains –, néanmoins compensées par des repos équivalents (François Jacqmin, *De l'exploitation...*, op. cit., p. 96-97).

²⁰² Les discours médicaux qui portent sur les conditions de travail des mécaniciens et chauffeurs l'illustrent bien : alors que le docteur Duchesne estime en 1857 que ces agents accomplissent des journées de « 16 heures et plus » de travail, son confrère Prosper de Pietra Santa lui oppose une durée de travail réduite presque de moitié (de l'ordre de 8 à 10 heures pour le personnel de la compagnie du PO). Martine Ploton, *La condition sociale...*, op. cit., p. 48.

²⁰³ L'accident de Saint-Quentin a provoqué le 27 octobre 1861 le décès de quatre personnes quand huit autres ont été blessées. La collision entre deux trains est due à une erreur de l'aiguilleur, alors en service pour une durée prévue de 24 heures. L'aiguilleur est condamné à six mois de prison (« Cours et tribunaux », *Le Temps*, 30 novembre 1861, p. 3). Un autre accident est survenu le 7 février 1864, à proximité de la gare d'Arras, au cours duquel un train de marchandises heurte de plein fouet un convoi grande vitesse, suite à une erreur d'aiguillage. Le bilan est lourd : quatre morts, de nombreux blessés. L'enquête montre que l'aiguilleur fautif était en poste depuis plus de 17 heures. Il est toutefois condamné à un an de prison (Louis Barnabé Cotellet, *Législation...*, t. 2, p. 18).

²⁰⁴ Monique Titz-Dubinsky, « L'aménagement du temps de travail des cheminots comme facteur de prévention des catastrophes

Constatant que les aiguilleurs travaillent parfois 18 voire 24 heures lors du passage du service de jour à celui de nuit (ou inversement), Louis Behic, ministre des Travaux publics, ordonne le 3 mai 1864 une réorganisation de leur travail en rappelant que la durée maximale ne doit pas excéder 12 heures²⁰⁵.

Mais ces différentes instructions ne sont pas appliquées et le ministre rappelle le 9 mai 1865 les instructions de la circulaire d'octobre 1856. À une époque où aucune règle générale n'existe à propos de la durée journalière de travail des mécaniciens et chauffeurs, le ministre des Travaux publics souhaite connaître, non pas les moyennes, mais les durées maximales du service des roulants²⁰⁶.

La réduction de la durée du travail sans baisse de traitement figure en bonne place dans les pétitions et les mouvements revendicatifs. Souvent associée à une demande de hausse du traitement, cette revendication simple, réalisable et compréhensible de tous²⁰⁷ a généralement pour dessein d'augmenter le salaire²⁰⁸.

Cette réclamation est particulièrement développée dans la pétition des roulants de février 1871. Ces derniers se plaignent de souvent travailler 40 heures d'affilée sans le moindre repos, et 12 heures sans manger. Afin de prévenir les accidents et d'assurer la sécurité des voyageurs, ils demandent donc de limiter la durée excessive du travail (supérieure à 14 heures), de majorer la rémunération des heures supplémentaires et l'octroi de trois jours de congés par mois, pour leur garantir un repos suffisant. Ils réclament en outre un meilleur contrôle des roulements des dépôts par l'État²⁰⁹.

Face à l'inefficacité de ces premières mesures d'initiative ministérielle, les parlementaires se saisissent à leur tour de la question : le dépôt de propositions de loi relatives au règlement des rapports entre les compagnies et leur personnel entre 1874 et 1882 entretient l'actualité de ce qu'on appelle alors « la réglementation du travail ».

À l'occasion des débats, les exemples de durées journalières du travail excessives se multiplient. Lors de l'étude de la proposition Casse de janvier 1878 par la commission, Eugène Delattre donne l'exemple, le 2 août 1879, de services pouvant atteindre jusqu'à 38 heures d'ouvrage consécutives²¹⁰. L'avocat accuse les chefs de dépôt de vouloir réaliser des économies, au détriment

ferroviaires », dans *Colloque sur l'histoire de la Sécurité sociale. Actes du 113^e congrès national des sociétés savantes (Strasbourg, 1988)*, Paris : CTHS, CHSS & AEHSS, 1989, p. 491-512.

²⁰⁵ ANMT, 48 AQ 3383 : circulaire de Louis Behic, 3 mai 1864.

²⁰⁶ Cité par Germain Palaa, *Dictionnaire.... Tome 2, op. cit.*, p. 272.

²⁰⁷ Michelle Perrot, *Les ouvriers en grève...*, t. 1, *op. cit.*, p. 284-285.

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 263.

²⁰⁹ ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs...*, *op. cit.*, p. 4-5.

²¹⁰ Eugène Delattre, *Dure condition...*, *op. cit.*, p. 5.

de la sécurité²¹¹.

Eugène Delattre et Charles de Janzé déposent une proposition de loi relative à la sécurité publique sur les chemins de fer le 2 mars 1882²¹². Ce texte, qui a pour but d'améliorer le contrôle des chemins de fer et d'empêcher les accidents, n'est pas exclusivement consacré à la durée du travail mais est plus large²¹³ et s'applique à presque tous les agents du rail. Au lieu de se baser sur la moyenne du temps de travail, les députés tiennent désormais compte de la durée maximale de présence sur le lieu de travail. Les journées des aiguilleurs et agents des trains ne peuvent dépasser une amplitude de 8 heures toutes les 24 heures (sous peine d'amende et de responsabilité de l'accident), sauf cas exceptionnels compensés par un double repos. Ils créent en outre une nouvelle profession, plus impartiale et indépendante que les ingénieurs du contrôle²¹⁴ : les inspecteurs de sûreté chargés de vérifier quotidiennement la durée du service des agents²¹⁵. Ce texte n'est cependant pas discuté, suite sans doute à la chute du gouvernement de Jules Ferry le 30 mars 1885 et aux élections législatives d'octobre.

La proposition est à nouveau déposée le 16 janvier 1886²¹⁶. Le rapport de Charles Wickersheimer du 28 mai 1887 prévoit une limitation de la durée du travail, avec cependant des mesures différentes pour :

- les mécaniciens et chauffeurs de trains de voyageurs, dont la conduite est jugée plus pénible que ceux de marchandises, avec une durée maximale de travail effectif (et non plus de présence sur le lieu de travail) désormais fixée à 10 heures sur 24 et une présence maximale sur la machine inférieure à 7 heures. Pour les trains de marchandises, elle est fixée à 12 heures ;
- les autres agents des trains et les aiguilleurs, avec une durée maximale de présence sur le lieu de travail (et non de travail effectif) de 12 heures sur 24. La durée de travail des aiguilleurs, fixée dans un règlement homologué par le ministre des Travaux publics, est en

²¹¹ En mars 1880, Charles de Janzé cite le cas du mécanicien Richard, qui s'est endormi sur sa machine après un service de 46 heures et un bref repos dans un dortoir bruyant (Charles de Janzé, *Les serfs de la voie ferrée...*, op. cit., p. 21). Henri Vuibert, sous-chef de gare à Mâcon depuis le 3 mai 1882, affirme quant à lui avoir déjà effectué un service de 55 heures consécutives (Henri Vuibert, *Du PLM...*, op. cit.).

²¹² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 2 mars 1882, p. 204.

²¹³ Réglementation uniforme de la surveillance de la voie, des signaux et manœuvres des aiguilles, du système de freins et du nombre de garde-freins, limitation de la charge de travail de l'aiguilleur, vérification de l'aptitude des mécaniciens, chauffeurs et aiguilleurs, etc.

²¹⁴ Depuis 1904 est publié, tous les ans, au *Journal Officiel* un rapport sur les activités du service général du contrôle du travail créé en 1902 au sein de l'administration des Travaux publics. Pour Stéphane Rials, le contrôle du travail en 1914 a joué un rôle réel dans l'avancée sociale des chemins de fer (Stéphane Rials, « Le contrôle de l'État sur les chemins de fer (des origines à 1914) », dans Michel Bruguère (éd.), *Administration et contrôle de l'économie : 1800-1914*, Genève : Droz, 1985, p. 120). Cf. annexe n°36.

²¹⁵ *J.O. Impressions parlementaires. Chambre des députés*, t. VI, n°435 à 514, 1882, p. 1-23 : proposition de loi n°511 de M. Delattre, le baron de Janzé et plusieurs de leurs collègues relative à la sécurité publique dans les chemins de fer, 2 mars 1882.

²¹⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 16 janvier 1886, p. 23.

autre déterminée en fonction du nombre des aiguilles, de leurs manœuvres et des distances²¹⁷.

Les dispositions concernant le repos double compensatoire et, le cas échéant, la sanction sont maintenues. Une version proche du rapport Delattre de décembre 1884, avec une durée de travail maximale (c'est-à-dire de présence sur le lieu de travail) de 10 heures (au lieu de 8 heures) sur 24 (avec un maximum de 7 heures consécutives) est adoptée pour les agents des trains et les aiguilleurs. Un règlement doit fixer la durée de travail des aiguilleurs²¹⁸. La seconde délibération demandée²¹⁹ n'a jamais eu lieu²²⁰, sans doute du fait des élections législatives de septembre-octobre 1889 et de la préoccupation boulangiste.

Une proposition de loi similaire à celle d'Eugène Delattre est déposée en novembre 1890 par Jean Mège et Joseph-Gaston Pourquery de Boisserin²²¹.

Elle reprend en grande partie la proposition Wickersheimer de mai 1887 et rétablit le *distinguo* entre les mécaniciens et chauffeurs, astreints à une durée maximale de travail de 10 heures sur 24, et les autres agents des trains et les aiguilleurs, dont la durée de travail, assimilée à la présence sur leur lieu de travail, ne peut être supérieure à 12 heures sur 24. Cette disposition est en outre élargie aux employés effectuant les manœuvres de gares²²². La proposition n'est toutefois jamais discutée²²³.

Entre temps, des mesures ponctuelles, qui concernent essentiellement les mécaniciens et chauffeurs, sont prises par le ministre des Travaux publics.

Une circulaire du 17 avril 1883 limite le temps de présence sur le lieu de travail des mécaniciens et chauffeurs, conducteurs, garde-freins et stationnaires des postes de *block system* à 12 heures maximum par jour²²⁴, sauf cas de force majeure.

Après avoir rappelé plusieurs fois à l'ordre les compagnies²²⁵ suite à de nombreuses réclamations²²⁶, le ministre des Travaux publics Yves Guyot limite le 24 avril 1891 le temps de présence des seuls mécaniciens et chauffeurs (et non plus la catégorie plus large des agents des trains) à 12 heures sur 24 maximum, « sauf cas de force majeure ». Le repos doit être ininterrompu

²¹⁷ « Les accidents de chemins de fer », *Le Petit Parisien*, 13 septembre 1888, p. 2.

²¹⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 8 avril 1889, p. 866-875, 877-880.

²¹⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 avril 1889, p. 941-946.

²²⁰ G. Bourlier, *La réglementation...*, *op. cit.*, p. 25.

²²¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 novembre 1890, p. 2242.

²²² « Une proposition de loi à reprendre relative au travail des agents et à la sécurité des voyageurs dans les chemins de fer, présentée par MM. Mège, Pourquery de Boisserin, Alfred Letellier, de Bar et Dujardin-Beaumetz, députés », *L'Alliance*, août 1894, p. 116.

²²³ G. Bourlier, *La réglementation...*, *op. cit.*, p. 29.

²²⁴ René Thévenez, *Les ouvriers...*, *op. cit.*, p. 173-175.

²²⁵ Celle du PLM le 27 décembre 1890 (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 3 juin 1891, p. 1120), puis celle du Nord le 19 janvier 1891 (ANMT, 48 AQ 3383 : lettre d'Yves Guyot, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 19 janvier 1891).

²²⁶ ANMT, 202 AQ 1205 : circulaire d'Yves Guyot, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 24 avril 1891.

pendant une durée minimale de 10 heures et de préférence avoir lieu à la résidence de l'agent, afin de limiter le nombre de découchages.

Entre avril et novembre 1891, plusieurs initiatives législatives, consacrées exclusivement ou non à la question de la durée du travail, se succèdent sans toutefois aboutir²²⁷. Elles sont encouragées à plusieurs échelons politiques²²⁸.

Si elles n'aboutissent pas, la situation est d'autant plus insatisfaisante que la circulaire Guyot a provoqué un fort mécontentement²²⁹ et donne du fil à retordre dans sa mise en œuvre²³⁰. F. Guimbert, président du Syndicat général professionnel, la juge « des plus déplorables dans son application »²³¹. Dès lors, les initiatives ministérielles se succèdent.

Pour mettre un terme aux « difficultés d'interprétation », le nouveau ministre des Travaux publics Jules Viette précise le 25 avril 1892 la circulaire de son prédécesseur. Il définit clairement les périodes de travail (« tout le temps pendant lequel les mécaniciens et chauffeurs sont tenus de rester sur leur machine, auprès de leur machine ou dans les dépôts et ateliers ») et de repos (« le temps pendant lequel ils sont autorisés à s'éloigner de leur machine ou des dépôts et ateliers »). Chaque période de travail des mécaniciens et chauffeurs, d'une durée maximale de 12 heures sur 24, est précédée de et suivie par un repos ininterrompu de 10 heures minimum. Les dérogations doivent être exceptionnelles et autorisées en amont par l'administration des Travaux publics. Leur recours n'est pas nouveau : on le retrouve dans la loi du 18 novembre 1814 sur l'observation du dimanche et des jours de fête²³². Si, malgré cette précaution, des dépassements, qu'on ne pouvait anticiper,

²²⁷ Depuis la circulaire Guyot d'avril 1891, la commission du travail de la Chambre des députés examine la limitation de la durée de travail des agents des chemins de fer, et plus particulièrement des mécaniciens et chauffeurs et conclut à l'impossibilité de leur appliquer le décret-loi de septembre 1848. La Chambre syndicale et le Syndicat Guimbert plaident toutefois pour son application provisoire au personnel des réseaux, dans l'attente d'un vote définitif sanctionnant la durée du travail des adultes. Victor Lagrange dépose le 25 mai 1891 une proposition de loi qui va dans ce sens et qui limiterait momentanément à 12 heures de travail effectif la journée des ouvriers de chemins de fer et des agents de la Traction. Francis Laur dépose au cours de cette même séance un texte plus étendu, qui généralise cette disposition. Mais cette loi ôterait au ministre des Travaux publics toute marge de manœuvre par voie de circulaire. Un contre-projet destiné à tous les agents est proposé. Après la grève de juillet, Jean Argeliès dépose le 14 novembre 1891 une proposition de loi relative aux conditions du travail dans l'industrie des transports, qui consacre un chapitre à la durée du travail de tous les agents. Il prévoit une durée maximale journalière de 12 heures, repas compris, dans tous les services sauf ceux des trains express et certains aiguilleurs (8 heures), ainsi que les mécaniciens des trains ordinaires, les autres aiguilleurs et les conducteurs et chefs de trains (10 heures). Quelques jours plus tard, en réaction aux accidents survenus en 1891, Gaston Guillemet dépose une proposition de loi réorganisant le contrôle de l'exploitation des chemins de fer. Afin de limiter le surmenage, il impose une durée de travail effectif maximale de 12 heures sur 24 pour le personnel sédentaire et de 10 heures pour celui du service actif, auxquelles doit s'ajouter un repos d'au moins 10 heures continues (comme le prescrit la circulaire Guyot d'avril 1891). Sauf cas de force majeure, tout chef de service qui impose un excès s'expose à une sanction pécuniaire.

²²⁸ Le 3 mai 1891, le conseil général de la Seine émet un vœu favorable à l'intervention de l'État pour assurer aux agents du rail « une juste rémunération et régle[r] définitivement la durée de leur travail, leurs salaires et les conditions d'avancement ».

²²⁹ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 501.

²³⁰ « Rapport fait au nom de la commission du travail chargée d'examiner la proposition de loi de MM. Mège et Pourquery de Boisserin relative au travail des agents et à la sécurité des voyages dans les chemins de fer par M. Maruéjols, député », *L'Alliance*, février 1892, p. 398-400.

²³¹ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, loc. cit.

²³² Patrick Fridenson, « La multiplicité des processus de réduction de la durée du travail de 1814 à 1932 : négociations, luttes, textes et pratiques », dans Patrick Fridenson, Bénédicte Reynaud (dir.) *La France et le temps de travail : 1814-2004*, Paris : O. Jacob,

surviennent, ils doivent être consignés dans un compte rendu adressé mensuellement au ministère²³³.

Mais cette réglementation stricte présente de nombreux inconvénients, aussi bien pour les principaux intéressés que pour leurs employeurs.

Pour la Chambre syndicale, ce texte ne présente pas un progrès, mais un rappel au respect de la lettre du décret-loi de 1848, qu'elle juge dépassé²³⁴.

Son application demeure parfois problématique. Bien que la circulaire Viette recommande, à la suite de la circulaire Guyot, un nombre de découchages limité, les agents ne peuvent pas, dans les faits, rentrer souvent chez eux²³⁵. En outre, la durée maximale, dont il est bien précisé dans la circulaire qu'elle ne doit pas être systématiquement atteinte, l'est de manière récurrente²³⁶.

Les réseaux s'opposent vivement à cette circulaire²³⁷, dont ils dénoncent la rigidité et les dépenses excessives²³⁸.

Pour lutter contre ces écueils, améliorer les conditions de travail des mécaniciens et chauffeurs tout en les conciliant avec les impératifs du service, le nouveau ministre des Travaux publics Charles Jonnart propose de calculer la durée du travail, non plus sur 24 heures, mais sur une période plus étendue : la décade. Une circulaire du 4 mai 1894 fixe pour chaque journée une durée moyenne maximale de travail effectif de 10 heures et un repos ininterrompu de 10 heures minimum. Le travail effectif peut toutefois atteindre 12 heures. Elle distingue en outre la durée minimale des repos pris à domicile (10 heures) de ceux hors résidence (7 heures), ce qui est une nouveauté ; un maximum de deux repos successifs inférieurs à 10 heures est toléré. Si elle reprend la définition du temps de travail de la circulaire Viette pour préciser la réalité de l'activité effective, la circulaire Jonnart précise que « les réserves ne pourront être comptées comme repos qu'autant que les agents seront autorisés à passer le temps de réserve dans les dortoirs et réfectoires des dépôts et ateliers, ou dans tout autre lieu de repos déterminé ». Les dérogations sont encadrées²³⁹. Le ministre fait preuve de davantage de souplesse que ses prédécesseurs.

Les compagnies y voient des « facilités de service très appréciables », qui auraient amené des

2004, p. 64-65.

²³³ ANMT, 202 AQ 1205 : circulaire de Jules Viette, ministre des Travaux publics, 25 avril 1892.

²³⁴ « Circulaires ministérielles », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 10 mai 1892, p. 2.

²³⁵ ANMT, 202 AQ 1205 : circulaire de Charles Jonnart, ministre des Travaux publics, 4 mai 1894.

²³⁶ « La Fédération à l'Élysée », *L'Alliance*, juin 1897, p. 269.

²³⁷ J. Couppel du Lude, *La réglementation et le contrôle de la durée du travail dans les chemins de fer*, Paris : H. Jouve, 1905, p. 29.

²³⁸ De l'ordre de « six millions de francs par an pour l'ensemble des compagnies, rien qu'en frais d'exploitation supplémentaires et non compris l'intérêt et l'amortissement des dépenses de construction d'un certain nombre de nouvelles machines » (ANMT, 202 AQ 1202 : note sur la proposition de loi de M. Descubes concernant la sécurité publique et la situation des mécaniciens et chauffeurs, 26 février-10 mars 1896).

²³⁹ ANMT, 202 AQ 1205 : circulaire de Charles Jonnart, ministre des Travaux publics, 4 mai 1894.

améliorations de la condition des mécaniciens, « notamment au point de vue de la fréquence et de la durée des repos pris au foyer [...] très appréciées du personnel »²⁴⁰ et réduit de 4 millions de francs pour chaque compagnie les dépenses supplémentaires induites par rapport à la circulaire Viette.

Les principaux intéressés quant à eux critiquent une organisation du service qui ne laisse de place à rien d'autre que le travail²⁴¹.

Quelques mois plus tard suite à la catastrophe d'Appilly²⁴², le nouveau ministre des Travaux publics, Louis Barthou, préconise une durée minimale de repos ininterrompu de 8 heures entre deux journées successives de travail pour les chefs de station pourvue de signaux, durée qui peut être quelque peu réduite si l'agent bénéficie de pauses conséquentes dans la journée²⁴³.

Parallèlement, émerge dans la première moitié des années 1890 la revendication d'une durée journalière de travail maximale des agents des chemins de fer limitée à 8 heures.

Elle procède d'un mouvement ouvrier général et international²⁴⁴. L'amplitude maximale de travail de 8 heures, déjà présente dans la proposition Delattre initiale de mars 1882, figure dans le cahier revendicatif présenté par la Chambre syndicale en 1893. Les autres organisations syndicales l'inscrivent également dans leur programme²⁴⁵.

Afin qu'une réglementation légale du temps de travail confère à cette question une force obligatoire plus importante²⁴⁶ puisque les prescriptions des circulaires ne sont pas suivies, le député Amédée Descubes, ancien chef adjoint du cabinet du ministre des Travaux publics Yves Guyot, dépose une proposition de loi le 28 juillet 1894²⁴⁷. Elle ne concerne que les seuls mécaniciens et chauffeurs et n'est pas exclusivement consacrée à la durée du travail²⁴⁸ (c'est-à-dire à leur temps de présence), qu'elle fixe à 10 heures sur 24. L'excédent, qui doit rester exceptionnel, est payé en

²⁴⁰ ANMT, 202 AQ 1202 : note sur la proposition de loi de M. Descubes concernant la sécurité publique et la situation des mécaniciens et chauffeurs, 26 février-10 mars 1896.

²⁴¹ « La circulaire ministérielle de M. Jonnart », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 9 juillet 1894, p. 114.

²⁴² Le 9 septembre 1894, un train heurte de plein fouet une machine de manœuvre qui coupe les voies. Le chef de gare et quatre personnes trouvent la mort, une vingtaine d'autres sont grièvement blessées.

²⁴³ ANMT, 202 AQ 1205 : circulaire de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, 6 novembre 1894.

²⁴⁴ L'abaissement de la durée journalière de travail figure en effet parmi les revendications du premier congrès de l'Association internationale des travailleurs, réuni en 1866. Aux États-Unis, cette réclamation trouve un nouvel élan, portée par les organisations ouvrières avec, dès 1884, la cessation de travail le 1^{er} mai. En juillet 1889, à l'occasion du premier congrès de la Deuxième Internationale Socialiste, il est décidé de l'organisation, le 1^{er} mai suivant, de manifestations diverses pour l'aboutissement de la journée de 8 heures. Cette ritualisation de la revendication accroît la pression en faveur de sa réalisation. Mais à partir de 1893, la mobilisation est moindre, même si la question est abordée dans tous les congrès des partis socialistes européens et que des projets de loi sont soumis aux parlements nationaux, à l'instar des initiatives menées, en 1894, par Jules Guesde et Édouard Vaillant, en faveur de la journée de 8 heures pour les adultes. En France, les mineurs réclament les 8 heures dès 1878. La revendication de la journée de 8 heures sans baisse de salaire est exprimée dès le congrès ouvrier de Marseille d'octobre 1879, après avoir d'abord requis 10 puis 9 heures journalières. À partir du congrès de Bordeaux de 1888, l'idée des « trois huit » est lancée : 8 heures de travail, autant de sommeil et de repos consacré à sa vie familiale et sociale. Cette organisation représente, pour beaucoup, le meilleur aménagement du temps de travail.

²⁴⁵ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, op. cit., p. 504.

²⁴⁶ Élie Fruit, 1890-1910, dans la mêlée..., op. cit., p. 112.

²⁴⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 juillet 1894, p. 1643-1644.

²⁴⁸ Elle traite aussi de l'amélioration du système des signaux ou encore des retraites des agents. Cf. *infra*.

heures supplémentaires. Amédée Descubes ne retient pas le calcul du temps journalier de travail sur la base d'une moyenne et de la décade instituée par Charles Jonnart et retourne dès lors à la conception de Jules Viette en 1892, tout en réduisant la durée maximale du travail journalier par rapport à celle-ci. Les compagnies de l'Ouest et du PO évaluent à 10-11 % la proportion d'effectif supplémentaire nécessaire, ce qui demanderait un accroissement du nombre de machines. Amédée Descubes va plus loin que la circulaire de mai 1894 en ce qui concerne le temps de réserve : il est désormais totalement assimilé au temps de travail, dans la mesure où les dortoirs des dépôts et ateliers ou autres lieux de repos n'offrent pas toujours de bonnes conditions de récupération²⁴⁹. La durée du repos n'est cependant pas définie. La principale nouveauté réside dans l'établissement de la responsabilité des chefs de service en cas d'accident, pour conférer la force contraignante qui faisait défaut aux précédents textes et ainsi prévenir tout excès.

La proposition Descubes obtient le soutien de la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs de F. Guimbert²⁵⁰, tandis que le Syndicat national l'estime insuffisante²⁵¹ et incomplète²⁵² et cherche à obtenir son extension à tous les agents du service actif²⁵³.

Les réseaux s'y opposent car elle « aboutirait à créer, au profit d'une catégorie de travailleurs, et non des plus mal traités, un régime exceptionnel et des privilèges spéciaux »²⁵⁴.

Le temps de travail des agents des chemins de fer fait à nouveau l'objet d'une enquête à la suite d'accidents survenus au premier semestre de 1896.

Des mesures complémentaires sont prises. Le nouveau ministre des Travaux publics Adolphe Turrel durcit les conditions de recrutement des chefs de station, à l'instar de ce qui se pratique depuis 1892 pour les mécaniciens et chauffeurs²⁵⁵. Leur repos journalier ininterrompu d'au moins 8 heures²⁵⁶, fixé dans une circulaire du 6 novembre 1894²⁵⁷, doit en outre être strictement observé²⁵⁸. L'affichage des comptes rendus mensuels de dérogations fait particulièrement l'objet des critiques des réseaux, perçu comme « une mesure désobligeante pour les compagnies [qui] ne peut que

²⁴⁹ ANMT, 202 AQ 1202 : proposition de loi de M. Descubes et plusieurs de ses collègues relative à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des mécaniciens et chauffeurs dans ces industries, 28 juillet 1894.

²⁵⁰ « Proposition de loi relative à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des mécaniciens et chauffeurs dans ces industries, présentée par MM. Descubes, Lockroy et un grand nombre de leurs collègues », *L'Alliance*, décembre 1894, p. 178-182.

²⁵¹ « La proposition de loi Descubes », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 18 janvier 1897, p. 673.

²⁵² « La loi Descubes », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 15 février 1897, p. 689-690.

²⁵³ « Informations. Le travail des mécaniciens et chauffeurs », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 30 décembre 1895, p. 442.

²⁵⁴ ANMT, 202 AQ 1202 : note sur la proposition de loi de M. Descubes concernant la sécurité publique et la situation des mécaniciens et chauffeurs, juin 1897.

²⁵⁵ Le personnel candidat au poste de chef de gare et de station doit désormais, en plus de cumuler plusieurs années de service, subir un examen pour vérifier ses connaissances sur les règlements et les questions de sécurité.

²⁵⁶ Pour les chefs des stations pourvues de signaux assurant seuls le service.

²⁵⁷ ANMT, 202 AQ 1195 : réponse au questionnaire des chemins de fer italiens, 11 décembre 1897.

²⁵⁸ ANMT, 202 AQ 1205 : circulaire d'Adolphe Turrel, ministre des Travaux publics, 30 juillet 1896.

donner aux agents l'idée absolument fausse que l'administration supérieure est dans la nécessité de prendre vis-à-vis d'elles des précautions particulières pour obtenir qu'elles se conforment aux prescriptions ministérielles »²⁵⁹. Ils insistent auprès du ministre afin qu'il abandonne cette exigence²⁶⁰, ce qui est chose faite moins d'un an plus tard. Adolphe Turrel revient également sur la durée du repos, qui peut être réduite à moins de 7 heures après autorisation du ministre²⁶¹.

Adolphe Turrel dépose également un projet de loi consacré aux seuls mécaniciens et chauffeurs, qui s'oppose radicalement à la proposition Descubes.

Il recommande davantage de souplesse : on revient au principe de la durée moyenne du travail, qui reste fixée à 10 heures sur 24. Aucune limite maximale n'est toutefois prescrite en complément comme ont pu les circulaires Viette et Jonnart. Les règles de calcul de la durée du travail, des repos et de la moyenne, fixées par Amédée Descubes dans le texte de la loi, sont renvoyées à l'élaboration d'un règlement d'administration publique. Les périodes de service doivent être séparées par un repos ininterrompu « d'une durée suffisante », sans autre précision. Le temps de réserve est redéfini : le temps passé dans les réfectoires et les dortoirs est désormais considéré comme une période de repos. Les heures supplémentaires instituées par Amédée Descubes sont supprimées et on leur préfère une réglementation plus stricte des dérogations, avec compte rendu au ministre²⁶².

Ce projet est soutenu par la Fédération des mécaniciens et chauffeurs de F. Guimbert, pour qui seuls les mécaniciens et chauffeurs doivent être bénéficiaires d'une durée du travail journalière réduite²⁶³. De son côté, le Syndicat national se rallie toujours à la proposition Descubes, même si elle l'estime imparfaite²⁶⁴. Mais Amédée Descubes retire sa proposition²⁶⁵.

Suite aux manœuvres ministérielles de F. Guimbert afin de faire aboutir le projet Turrel, *a priori* repoussé par la commission du travail de la Chambre des députés²⁶⁶, mais malgré tout maintenu le 26 novembre²⁶⁷, le Syndicat national décide le dépôt d'une contre-proposition de loi,

²⁵⁹ ANMT, 202 AQ 1206 : examen de la deuxième question relative à la dépêche ministérielle du 30 juillet 1896 lors de la conférence des chefs de l'Exploitation, 20 octobre 1896.

²⁶⁰ ANMT, 202 AQ 1206 : lettre de Wallon à Adolphe Turrel, ministre des Travaux publics, 28 octobre 1896.

²⁶¹ ANMT, 202 AQ 1205 : circulaire d'Adolphe Turrel, ministre des Travaux publics, 11 octobre 1897. La succession des ministres entraîne des retours sur certaines décisions. Louis Tillaye, remplaçant d'Adolphe Turrel à la tête du ministère, rétablit en juillet 1898 l'affichage des comptes rendus de dérogations, estimant « que cette dispense pouvait avoir pour conséquence d'entretenir une certaine méfiance dans l'esprit du personnel, naturellement enclin à s'exagérer le nombre et l'importance des dérogations qu'il n'est pas à même de vérifier ». Si le Syndicat national se félicite de cette décision, tout en souhaitant qu'elle soit complétée par une disposition sur le repos des chefs de station, les compagnies n'ont d'autre choix que de s'y conformer.

²⁶² ANMT, 202 AQ 1202 : projet de loi présenté par Adolphe Turrel, ministre des Travaux publics, à la Chambre des députés, relatif à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des mécaniciens et chauffeurs dans ces industries, 26 novembre 1897.

²⁶³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 012 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport présenté par le conseil d'administration au XII^e congrès national...*, op. cit., p. 6.

²⁶⁴ Le conseil d'administration, « Lisez, comparez, jugez », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 9 août 1897, p. 789.

²⁶⁵ Jean Cheminot, « Loi de sécurité », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 23 août 1897, p. 797.

²⁶⁶ « La loi Descubes », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 6 décembre 1897, p. 857-858.

²⁶⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 27 novembre 1897, p. 2605.

portée par Maurice Berteaux, Jean Jaurès et Fernand Rabier²⁶⁸. Eugène Guérard est le principal artisan de ce texte²⁶⁹, rédigé en collaboration avec le groupe parlementaire. Mais des concessions sont nécessaires : le Syndicat national se résout à restreindre la contre-proposition aux seuls mécaniciens et chauffeurs, « certain d'avance, en raison de la composition du Parlement, que l'on courait à un échec »²⁷⁰. Il s'étend également à une autre catégorie du personnel : les agents des trains, c'est-à-dire les conducteurs et gardes-freins, choix justifié par l'assimilation des mécaniciens, conducteurs et gardes-freins réalisée dans l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845 en matière pénale²⁷¹. Les aiguilleurs ne sont toutefois pas inclus. La moitié du texte est consacrée à la durée du travail, l'autre à la question des retraites²⁷². Il reprend largement certaines des dispositions défendues initialement par Amédée Descubes. Le recours à la moyenne est abandonné au profit d'une durée maximale de travail de 10 heures par 24 heures et minimale de 10 heures pour le repos consécutif à toute période de travail (puis à domicile ou non). Le battement inférieur à 4 heures et la réserve sont comptabilisés comme temps de travail. Pour plus de régularité et ainsi limiter le surmenage, un repos est obligatoirement octroyé tous les 10 jours²⁷³. Ce texte se distingue par l'absence de dérogation ainsi que le paiement d'heures supplémentaires. L'amplitude de la journée de travail n'est pas fixée.

Le Syndicat national a dû faire des concessions par rapport au cahier de revendications adopté en 1893 :

« Notre Syndicat, *ayant la ferme volonté d'obtenir des réformes immédiates*, a atténué dans son projet, le programme maximum discuté et adopté dans ses congrès. Il ne demande, en effet, ni la journée de huit heures, ni le repos de trente-six heures consécutives par semaine, ni la retraite proportionnelle sans conditions d'années de service, ni la retraite entière après vingt ans »²⁷⁴.

L'organisation de Paul Lanoir, de son côté, s'oppose vivement à la proposition de loi Berteaux, qu'il qualifie de texte « baroque, que le monde de la politique révolutionnaire cherche à imposer contre son gré au monde du travail »²⁷⁵.

Les trois textes sont examinés par les députés le 17 décembre 1897.

Malgré l'opposition de la commission du travail et du Gouvernement, l'extension des dispositions

²⁶⁸ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 1^{er} décembre 1897, p. 2669.

²⁶⁹ AN, F⁷ 13665 : rapport sur le Syndicat national des chemins de fer et le projet de loi de MM. Descubes-Turrel, 30 novembre 1897.

²⁷⁰ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 011 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du onzième congrès...*, op. cit., p. 16-18.

²⁷¹ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 17 décembre 1897, p. 2994.

²⁷² Cf. *infra*.

²⁷³ ANMT, 202 AQ 1202 : proposition de loi présentée par Maurice Berteaux, Jean Jaurès et Fernand Rabier, à la Chambre des députés, relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 30 novembre 1897.

²⁷⁴ Le conseil d'administration, « Lisez, comparez, jugez », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 9 août 1897, p. 789.

²⁷⁵ « Les jaunes et les chemins de fer », *Journal des transports*, 5 avril 1902, p. 167.

aux agents des trains est finalement actée. La proposition Berteaux, amendée par Julien Goujon, est adoptée en première lecture par la Chambre²⁷⁶.

Ce vote n'est pas sans conséquence pour les réseaux : complexification de l'élaboration des roulements, réduction de la durée réelle du travail, accroissement des effectifs et du personnel de réserve, construction ou agrandissement d'installations où prendre les repos, difficultés de service. Sa mise en œuvre engendrerait un coût de 40 millions de francs par an selon une évaluation de décembre 1900, dont 27-28 millions pour la seule limitation du travail²⁷⁷.

Mais l'examen du Sénat se fait attendre.

Alors que début juillet 1899 les vacances parlementaires sont sur le point de débiter, le ministre des Travaux publics Pierre Baudin annonce sa volonté d'intervenir²⁷⁸ et lance une enquête sur le régime de travail des agents des trains²⁷⁹. Pour les mécaniciens et chauffeurs, il compte compléter la circulaire Jonnart, en distinguant clairement la réserve des repos, comptant « les intervalles de courte durée entre deux trains » comme du travail effectif et assurant un congé de 24 heures tous les 10 jours en moyenne. Pierre Baudin souhaite assimiler la condition des agents des trains à celles des mécaniciens et chauffeurs, exception faite « eu égard au service moins pénible qui leur est demandé, [de] quelques modifications de détail, rendues nécessaires par l'organisation de leur service ». Quant aux agents des gares « dont le service intéresse à titre quelconque la sécurité », le ministre insiste sur la réduction de la durée de leur travail ainsi que sur le respect de leur repos²⁸⁰. Les compagnies²⁸¹, comme les syndicats²⁸², émettent des propositions.

Si jusqu'en 1899 on s'était contenté de circulaires à destination de catégories du personnel spécifiques, dont l'application est laissée à l'assentiment des compagnies qui n'encourent rien de plus qu'un rappel à l'ordre²⁸³, la question de la durée du travail et des repos des agents de chemins de fer fait pour la première fois l'objet d'un texte réglementaire, avec la signature de trois arrêtés par le ministre Pierre Baudin les 4 et 23 novembre.

Ils marquent une complexification des dispositions jusqu'alors en vigueur : on ne peut que souscrire, pour ce texte et les suivants adoptés dans la décennie 1900, à la critique formulée par

²⁷⁶ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 17 décembre 1897, p. 2994-3002.

²⁷⁷ ANMT, 202 AQ 1202 : note, décembre 1900.

²⁷⁸ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 5 juillet 1899, p. 1810.

²⁷⁹ « Le syndicat au ministère » et « Premières satisfactions », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} août 1899, p. 1.

²⁸⁰ ANMT, 202 AQ 1206 : lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, 20 septembre 1899.

²⁸¹ ANMT, 202 AQ 1206 : annexe au règlement général des mécaniciens et chauffeurs, s.d., accompagnée de la lettre d'un administrateur de la compagnie du Nord à Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, 18 octobre 1899 ; annexe au règlement général des conducteurs de trains, s.d., accompagnée de la lettre d'un administrateur de la compagnie du Nord à Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, 18 octobre 1899 ; lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, 9 novembre 1899.

²⁸² ANMT, 48 AQ 4640 : « Le Syndicat professionnel des employés des chemins de fer au ministère des Travaux publics », *Le Voltaire*, 20 octobre 1899.

²⁸³ A. Maurice, *La réglementation de la durée du travail des employés de chemins de fer*, Paris : V. Giard & E. Brière, 1906, p. 24.

Gaston Renaudel sur le caractère trop technique de leur rédaction, pas accessibles au tout-venant²⁸⁴. L'arrêté relatif à la durée du travail et des repos des agents des trains s'inspire de la circulaire Jonnart et des propositions des compagnies. Le principe des durées moyennes de travail effectif (10 heures maximum²⁸⁵, 11 heures en cas de repos à résidence) et de grand repos (10 heures minimum, dont 9 heures ininterrompues en cas de repos à résidence ou 7 heures consécutives hors résidence) est repris, tout en n'omettant pas de leur fixer un maximum. La période sur laquelle est calculée la moyenne est la quinzaine. La durée de travail effectif entre deux grands repos peut être portée au maximum à 12,5 heures, si le repos qui suit est d'au moins 12 heures, pour une amplitude de 17 heures. Un maximum de deux repos successifs inférieurs à 9 heures (contre 10 heures en mai 1894) est admis. L'agent se voit attribuer deux repos d'une journée complète par mois en moyenne, au cours desquels il n'est pas astreint à résidence. Est prise en compte en tant que service effectif la réserve (« le temps pendant lequel un agent reste inoccupé à la gare, à disposition, en attendant qu'il reçoive l'ordre éventuel de partir »), mais seulement au quart du temps passé. Les dérogations sont strictement encadrées²⁸⁶.

Le second arrêté du 4 novembre 1899 s'attelle à la situation des mécaniciens et chauffeurs. Hormis quelques modifications, eu égard à une pénibilité accrue de leurs conditions de travail, il reprend sensiblement les mêmes dispositions que pour les agents des trains²⁸⁷.

La durée moyenne de travail effectif de ce personnel est de 10 heures (et peut atteindre 12 heures maximum). On reprend les dispositions de Charles Jonnart en ce qui concerne le grand repos (10 heures minimum à résidence, 7 heures hors résidence). La période sur laquelle est calculée la moyenne demeure la décade (et non la quinzaine). La durée de travail effectif entre deux grands repos peut atteindre au maximum 12 heures, sur une amplitude de 17 heures. Un maximum de deux repos consécutifs inférieurs à 10 heures est toléré. L'agent jouit d'un repos d'une journée complète par décade en moyenne (ou une par quinzaine s'il n'a pas de découchage), et au maximum tous les 20 jours.

Ces nouvelles mesures doivent être appliquées au plus tard le 4 janvier 1900²⁸⁸.

L'arrêté relatif à la durée du travail des agents des gares, stations et haltes dont le service intéresse la sécurité des trains ou manœuvres est pris quelques jours plus tard, le 23 novembre 1899.

²⁸⁴ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, *op. cit.*, p. 24.

²⁸⁵ En cela, elle devance de quelques mois le sort des travailleurs du droit commun. La loi du 30 mars 1900 pour le travail des enfants, femmes et adultes travaillant dans les mêmes locaux prévoit une durée journalière de travail effectif de 11 heures, qui serait diminuée par paliers à 10,5 heures en 1902, puis 10 heures en 1904.

²⁸⁶ ANMT, 202 AQ 1206 : arrêté relatif à la durée du travail et des repos des agents des trains pris par Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, 4 novembre 1899.

²⁸⁷ G. Bourlier, *La réglementation...*, *op. cit.*, p. 68.

²⁸⁸ ANMT, 202 AQ 1206 : circulaire de la compagnie du Nord, 12 décembre 1899.

La formule est volontairement floue : de l'aveu du ministre des Travaux publics, il n'est « pas [...] possible d'énumérer, d'une manière précise et complète, les catégories d'agents qui ont à intervenir dans cette sécurité, car [...] ces catégories ne sont nullement tranchées »²⁸⁹. Ce texte va plus loin que la proposition Berteaux, qui ne faisait pas cas de ces catégories de personnel. Une durée maximale de travail effectif est désormais fixée : 12 heures sur 24. La différenciation de la durée du repos selon le lieu de résidence de l'agent est une nouveauté : les agents logés en gare bénéficient d'un repos journalier minimal de 8 heures, ceux résidant en dehors de 9 heures. Ils ont droit à deux pauses-repas d'une heure chacune. Une journée de repos leur est octroyée par mois, cumulable à un autre jour de congé sans que toutefois deux mois passent sans repos ; seuls les agents alternant les services de jour et de nuit font exception : ils bénéficient à chaque changement de service d'un repos ininterrompu de 24 heures. Par ailleurs, le service de nuit ne peut durer plus de 14 nuits d'affilée, voire 7 pour les grandes gares à service chargé. Une dérogation est prévue pour « les petites gares ou haltes ne comportant qu'un seul agent, qui ne sont pas desservies par plus de trois trains par jour dans chaque sens, et dont le trafic est assez faible pour que l'agent, logé dans la gare, ait en fait de longues périodes d'inaction pendant la journée » : sa durée de présence peut être supérieure à 12 heures, mais celle de son repos ne doit pas être inférieure à 8 heures²⁹⁰. Ce texte entre en vigueur le 1^{er} avril 1900²⁹¹.

En cas d'inapplication de ces arrêtés, des contraventions sont prévues, contrairement aux circulaires, et les compagnies encourent une amende²⁹².

Les trois arrêtés pris par Pierre Baudin concourent donc à une limitation de la durée du travail (agents des trains et des gares), voire à une amélioration de celle-ci (mécaniciens et chauffeurs, chefs de station). Ils fixent le principe d'un temps de travail de 10 heures en moyenne pour les roulants et de 12 heures maximum pour les sédentaires.

Mais de telles mesures sont loin de faire l'unanimité.

L'Association amicale, qui a pourtant participé aux discussions de ces textes, ne s'estime que partiellement satisfaite²⁹³. Ernest Klemczynski, dessinateur à la compagnie du Nord révoqué en 1898, affirme que cette initiative « n'a donné satisfaction à personne » et que Pierre Baudin, plein de bonnes intentions, aurait dû s'affirmer face aux prétentions des compagnies, en proposant un

²⁸⁹ *J.O. Lois et décrets*, 25 novembre 1899, p. 7602 : lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, au directeur du contrôle, 24 novembre 1899. L'appréciation revient aux ingénieurs du contrôle.

²⁹⁰ ANMT, 202 AQ 1206 : arrêté relatif à la durée du travail des agents des gares pris par Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, 23 novembre 1899.

²⁹¹ ANMT, 202 AQ 1206 : lettre de la compagnie du Nord, 28 mars 1900.

²⁹² A. Maurice, *La réglementation...*, *op. cit.*, p. 33.

²⁹³ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 562-563.

texte plus proche de la proposition Berteaux et moins souple :

« Résultat : les employés auront de grands repos de dix heures... Mais ces repos pourront n'être que de sept heures. Ils jouiront d'un congé tous les quinze jours... Seulement, les compagnies pourront ne leur donner que tous les mois, ou même tous les deux mois ! La durée du travail est limitée à 10 heures pour les uns, à 12 heures pour les autres... Toutefois, les compagnies sont autorisées à surmener leurs employés comme précédemment, et à leur imposer 12, 14, 16 et même 20 heures d'un labeur exténuant »²⁹⁴.

Le Syndicat national estime en outre que la détermination des agents dont le service intéresse la sécurité publique est trop floue²⁹⁵. Par ailleurs, les arrêtés de novembre 1899 ont conservé la limitation de 100 heures par décade fixée par Charles Jonnart, exécutées avec une moyenne de 10 heures par jour. Cependant, en instituant une journée de repos par décade, cela porte la moyenne de la durée de travail à 11 heures par jour. Cette durée peut atteindre exceptionnellement 13 ou 14 heures journalières²⁹⁶. Enfin, des agents des gares « pour assurer certain service de comptabilité, [so]nt obligés, pour se mettre à jour d'emporter du travail chez eux »²⁹⁷.

Les arrêtés Baudin ne sont pas sans incidence sur l'organisation du travail par les compagnies. Elles entraînent le recrutement d'un personnel non formé, ce qui perturbe le trafic²⁹⁸. D'après les réseaux, ces textes entraînent un coût supplémentaire de 9 millions de francs²⁹⁹.

En outre, leur application présente des défauts et entraîne de nombreuses réclamations de la part du personnel³⁰⁰.

Dès mars 1900, le Syndicat national réclame la modification de l'arrêté du 23 novembre 1899 relatif aux agents des gares en faveur de la journée de 10 (et non plus 12) heures³⁰¹. Il souligne l'inobservation des arrêtés en matière d'heures de travail, de repos hors ou à résidence et des repos périodiques réglementaires et s'inquiète de la situation des agents de la voie, qui n'est pas réglementée³⁰². Une circulaire ministérielle du 15 mars 1900 émet l'idée d'étendre les dispositions

²⁹⁴ ANMT, 48 AQ 4679 : Ernest Klemczynski, « Débloquent ! », *L'Écho républicain de Senlis*, 21 janvier 1900.

²⁹⁵ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Ordre du jour du XVII^e congrès national Paris : 5, 6, 7 et 8 avril 1906*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, s.d., p. 11.

²⁹⁶ ANMT, 202 AQ 1203 : rapport déposé par Jules Godin au Sénat au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 11 mars 1902.

²⁹⁷ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 011 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du onzième congrès...*, op. cit., p. 47.

²⁹⁸ ANMT, 202 AQ 1204 : rapport de F. Maison, ingénieur des Mines, au nom de la sous-commission du travail de la commission extraparlamentaire chargée d'étudier les conséquences financières du contre-projet de loi Berteaux, sur les évaluations des charges concernant la réglementation du travail et des congés, février 1905.

²⁹⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 14 novembre 1901, p. 2170.

³⁰⁰ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 13 avril 1900.

³⁰¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 011 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du onzième congrès...*, op. cit., p. 22.

³⁰² IHS-CGT des cheminots, 4 FD 011 : *Ibid.*, p. 47-48.

des arrêtés Baudin aux autres agents dont le service intéresse la sécurité (stationnaires du *block-system*, personnel œuvrant à l'entretien des voies, etc.)³⁰³. Mais cette démarche n'aboutit pas immédiatement. En juin 1900, Pierre Baudin rappelle à l'ordre le réseau du Nord, au sujet de l'insuffisance des repos³⁰⁴.

Le Syndicat national se félicite toutefois dès 1901 du choix de la compagnie du PLM d'étendre les dispositions des arrêtés Baudin à tout le personnel des gares³⁰⁵, à partir de février³⁰⁶, et formule l'espoir que d'autres administrations la suivent³⁰⁷.

Suite aux sollicitations du Syndicat national³⁰⁸, un arrêté du 10 octobre 1901 réglemente les conditions de travail des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies, des gardes-sémaphores, des bloqueurs, des aiguilleurs de pleine voie³⁰⁹ et des gardes-barrières en faction permanente. Ils ne peuvent être en service plus de 12 heures sur 24. Leur grand repos journalier doit être d'au moins 9 heures, 8 heures pour le personnel logé en gare. Les agents de la voie bénéficient en sus d'une pause-repas d'une heure et d'un repos supplémentaire quand la durée du travail effective excède 11 heures. Ils ont droit à une journée de repos mensuel, octroyée régulièrement, au cours de laquelle ils disposent de leur temps. Le personnel alternant les services de jour et de nuit (ne pouvant dépasser 14 nuits consécutives) fait exception : il bénéficie à chaque changement de service d'un repos ininterrompu de 24 heures minimum. Des dérogations spéciales peuvent cependant être accordées par l'administration³¹⁰.

S'il se félicite de l'adoption de cette réglementation, le Syndicat national en demande l'extension à tous les autres agents³¹¹.

Parallèlement, le travail parlementaire se poursuit.

Le sénateur et ancien ministre des Travaux publics Clément Monestier dépose un avant-projet de loi relatif à la sécurité publique de l'exploitation de chemins de fer³¹² le 22 novembre 1900³¹³, qui traite

³⁰³ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 15 mars 1900.

³⁰⁴ ANMT, 48 AQ 3383 : idem, 23 juin 1900.

³⁰⁵ Déjà en 1880, la compagnie du PLM avait raccourci la durée du travail de l'ensemble de ses agents de 12 heures à 10 heures, sans distinction de catégorie. IHS-CGT des cheminots, 4 FD 012 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport présenté par le conseil d'administration au XII^e congrès national...*, op. cit., p. 9.

³⁰⁶ « Les agents du P.-L.-M. », *Journal des transports*, 23 février 1901, p. 90.

³⁰⁷ Si le rapport du conseil d'administration du Syndicat national laisse à penser que les arrêtés sont appliqués, sans distinction de catégorie, à l'ensemble du personnel de la compagnie du PLM, la discussion de celui-ci révèle bien que seuls les agents des gares sont concernés (« Compte rendu du XII^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 15 avril 1901, p. 2). La compagnie de l'Est suit toutefois ces mêmes principes dès mars 1901.

³⁰⁸ « Les agents de la voie », *La Tribune de la voie ferrée*, 21 octobre 1901, p. 1.

³⁰⁹ À la différence des aiguilleurs de gare, considérés comme des agents des gares et donc soumis à cette réglementation.

³¹⁰ *J.O. Lois et décrets*, 10 octobre 1901, p. 6557-6558.

³¹¹ « Les agents de la voie », *La Tribune de la voie ferrée*, 21 octobre 1901, p. 1.

³¹² ANMT, 202 AQ 1202 : texte provisoire en examen devant la commission du Sénat de l'avant-projet de loi relatif à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des agents des services des trains, s.d., accompagné d'une lettre du directeur de la compagnie du PO à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 27 juin 1898.

à la fois de la retraite et de la durée du travail. À l'instar d'Adolphe Turrel, il privilégie le recours à une moyenne, établie à 10 heures, et fixe un maximum de 11 heures pour les mécaniciens et chauffeurs et de 12 heures de travail pour les autres agents. La réserve n'est plus que partiellement décomptée comme temps de travail. L'amplitude est limitée à 15 heures. Quant au repos, sa durée est de 10 heures, mais peut descendre à 8 heures s'il est pris en dehors de la résidence. Les agents ont le droit à une journée de congé lors de chacune des trois décades mensuelles. Des dérogations donnent droit à un repos supplémentaire d'une durée cinq fois égale à celles-ci³¹⁴.

Si le Syndicat national estime insuffisant ce texte³¹⁵, ce dernier est défendu par l'Association amicale³¹⁶. La division des organisations syndicales sur le texte à soutenir a pour effet de détourner les sénateurs de la proposition Berteaux³¹⁷ tandis que la proposition Monestier n'est jamais examinée³¹⁸.

Après avoir consulté le ministre des Travaux publics, les compagnies³¹⁹ et les organisations syndicales³²⁰ en novembre-décembre 1900, Jules Godin rend son rapport sur la proposition Berteaux le 25 février 1901³²¹.

Il décide de disjoindre les dispositions relatives aux retraites et celles concernant la durée du travail³²². Ces dernières fixent la durée du travail à 90 heures par décade pour les mécaniciens et chauffeurs et 140 heures par quinzaine pour les conducteurs et garde-freins, concession qu'ont accordée les réseaux. Elles marquent le retour à la moyenne. Alors que la durée de l'amplitude journalière n'est pas fixée, celle du travail effectif ne peut dépasser 12 heures. Ces périodes comprennent un repos pris à la résidence de 24 heures minimum. Le temps de réserve compte pour le tiers de sa durée (contre la moitié dans l'avant-projet Monestier, extrémité que souhaitent éviter les compagnies)³²³. Nulle mention n'est faite de la durée des repos et de leur répartition, cette dernière mesure devant faire l'objet d'un arrêté ministériel. À l'instar de la proposition Berteaux, le texte ne prévoit aucune dérogation, ce qui représente une « lacune » pour les réseaux. De la même

³¹³ J.O. *Débats parlementaires. Sénat*, 22 novembre 1900, p. 853-854.

³¹⁴ « Le projet Monestier sur les conditions de travail des agents des trains », *Journal des transports*, 1^{er} décembre 1900, p. 773.

³¹⁵ « La loi Monestier », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 décembre 1900, p. 1.

³¹⁶ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 012 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport présenté par le conseil d'administration au XII^e congrès national...*, op. cit., p. 6. Toutefois, d'après un article ultérieur paru dans l'organe du Syndicat national, les représentants de l'Association amicale qui s'étaient prononcés en faveur du texte Monestier n'avaient pas été investis du mandat adéquat.

³¹⁷ « Dénouement prochain », *La Tribune de la voie ferrée*, 27 mai 1901, p. 1.

³¹⁸ J. Hine, *Les retraites...*, op. cit., p. 14.

³¹⁹ « Au Sénat », *La Tribune de la voie ferrée*, 3 décembre 1900, p. 1.

³²⁰ « Au Sénat », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 décembre 1900, p. 1.

³²¹ J.O. *Débats parlementaires. Sénat*, 25 février 1901, p. 418.

³²² CNAH, 42 LM 65 : rapport fait par Jules Godin au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 25 février 1901.

³²³ ANMT, 202 AQ 1202 : note pour M. Albert Sartiaux, 24 novembre 1900.

façon, ils préféreraient à l'arrêté ministériel un règlement d'administration publique (prévu dans le projet Turrel), « qui aurait la stabilité indispensable aux réglementations de cette nature ». Ils critiquent en outre la prolongation du congé décadaire en cas de dépassement du temps de travail fixé, bien qu'il soit précisé qu'il ne doit pas être du fait de l'agent³²⁴. Le rapport Godin est suivi et la proposition de loi adoptée par le Sénat le 7 juin³²⁵. Le Syndicat national constate, amer, son échec à obtenir un maximum de 10 heures par jour, quand les mineurs discutent de leur côté les 8 heures³²⁶. Le rapport du député Théodore Rose sur la mouture adoptée par le Sénat³²⁷ s'en tient au texte proposé par la commission du travail du Sénat³²⁸. La compagnie du Nord y voit une « aggravation importante de la situation » et évalue à près de 1,9 million de francs la dépense supplémentaire pour la seule durée du travail³²⁹.

Mais en seconde lecture, la Chambre des députés ne le suit pas et adopte le 14 novembre 1901 les mesures suivantes, influencée par les élections prochaines et convaincue que ces dispositions seront à nouveau modifiées par le Sénat³³⁰ : les agents des trains sont astreints à une durée du travail effectif maximale de 10 heures sur 24. La durée moyenne du travail est abandonnée au profit de celle d'une durée journalière fixe et absolue, et l'amplitude de la période du travail n'est pas précisée. Elle est suivie par un repos d'au moins 10 heures. Le battement entre deux trains, inférieur à 4 heures, est décompté comme temps de travail, tout comme la réserve³³¹. Pour les compagnies, cette proposition « ôte toute élasticité dans la confection des roulements » et « conduit à l'impossibilité d'utiliser convenablement les agents ; elle ramène de 10 ans en arrière, aux difficultés qui ont fait échouer la réglementation Yves Guyot et Viette »³³². Elles sont soutenues dans leur opposition par certaines chambres de commerce³³³. En juin 1902, ces nouvelles

³²⁴ ANMT, 202 AQ 1202 : proposition de loi, s.d.

³²⁵ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 7 juin 1901, p. 801-812.

³²⁶ « La grande semaine », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 juin 1901, p. 1.

³²⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 15 novembre 1901, p. 2149.

³²⁸ ANMT, 202 AQ 1203 : rapport supplémentaire fait par Théodore Rose au nom de la commission du travail de la Chambre des députés, chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 14 novembre 1901.

³²⁹ ANMT, 48 AQ 3383 : note sur les conséquences financières du projet de loi Rose indépendamment de la question des retraites, 3 octobre 1901.

³³⁰ ANMT, 48 AQ 4713 : « Le vote du projet de loi Berteaux », *Le journal du lundi*, 25 novembre 1901.

³³¹ ANMT, 202 AQ 1204 : proposition de loi adoptée par la Chambre des députés relative à la réglementation du travail et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 14 novembre 1901, figurant dans l'annexe I-documents officiels du rapport de F. Maison, ingénieur des Mines, au nom de la sous-commissions du travail de la commission extraparlamentaire chargée d'étudier les conséquences financières du contre-projet de loi Berteaux, sur les évaluations des charges concernant la réglementation du travail et des congés, février 1905.

³³² ANMT, 202 AQ 1204 : note sur les conséquences qu'entraînerait l'application de la loi votée par la Chambre des députés le 14 novembre 1901 et relative : 1° à la réglementation du travail et des congés des mécaniciens et chauffeurs ; 2° à la réglementation des congés du personnel des gares, des ateliers du Matériel et de la Traction, et de la Voie ; 3° à la modification du régime des retraites pour l'ensemble du personnel, 21 mars 1902.

³³³ ANMT, 202 AQ 1203 : rapport relatif à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, présenté au nom de la commission de législation de la chambre de commerce de Lille, 14 mars 1902.

dispositions entraîneraient une dépense annuelle supplémentaire de 114 380 000 francs pour les six grands réseaux³³⁴. De son côté, le Syndicat national se félicite de ce succès³³⁵.

Lorsqu'il rapporte le texte en seconde lecture au Sénat le 11 mars 1902, Jules Godin propose de réduire de 12 à 11 heures le temps de travail maximal entre deux repos pour les mécaniciens et chauffeurs, et d'augmenter la durée des repos : 8 heures minimum hors résidence, 10 heures à la résidence³³⁶. Par rapport au texte voté en juin 1901, cet amendement entraînerait des charges supplémentaires et nécessiterait de recruter rapidement davantage de personnel. Il se révèle, du point de vue des compagnies, être un système moins flexible³³⁷. Le Syndicat national de son côté s'offusque qu'aucune de ses revendications n'ait été retenue³³⁸.

Un second rapport de Jules Godin des 30-31 mars 1903 précise les conséquences financières de chaque texte : près de 18 millions de francs pour le premier texte Godin, 34 millions pour le rapport de Théodore Rose, 97 millions pour le projet Berteaux (les textes Rose et Berteaux pour la seule durée du travail) et 29 millions pour le second projet Godin³³⁹. Une commission extraparlamentaire instituée le 6 avril 1903 pour examiner les conséquences financières évalue le seul volet consacré à la durée du travail de la proposition Berteaux à 120 millions de francs³⁴⁰.

Comme les réseaux, les syndicats s'opposent à l'instauration de roulements spécialisés³⁴¹, qui n'amèneraient que 5 % d'économies, plus théoriques que réelles. Ils sont également hostiles à l'emploi des agents des machines et des trains à une activité autre pendant leurs battements³⁴².

Le 26 mai 1903, Pierre Waldeck-Rousseau dépose un amendement au Sénat sur la proposition de loi en cours d'examen³⁴³.

³³⁴ ANMT, 202 AQ 1204 : note, 15 décembre 1904.

³³⁵ « À la Chambre. Nouvelle victoire du Syndicat national. Vote de la loi Berteaux 325 voix contre 165 », *La Tribune de la voie ferrée*, 18 novembre 1901, p. 1.

³³⁶ ANMT, 202 AQ 1203 : rapport déposé par Jules Godin au Sénat au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 11 mars 1902.

³³⁷ ANMT, 202 AQ 1204 : évaluation des conséquences financières qu'entraînerait la deuxième proposition de loi Godin, figurant à l'annexe au procès-verbal de la séance du 11 mars 1902, 4 avril 1902.

³³⁸ « Nous maintiendrons », *La Tribune de la voie ferrée*, 23 mars 1902, p. 1.

³³⁹ ANMT, 202 AQ 1204 : rapport supplémentaire déposé par Jules Godin au Sénat au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 30-31 mars 1903.

³⁴⁰ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du seizième congrès national [...]*, *op. cit.*, p. 62.

³⁴¹ Dans le cadre d'un roulement spécialisé, l'agent est affecté chaque jour au même train, pendant toute l'année ou une période donnée. On peut lui préférer le roulement moyen, par lequel les agents sont affectés chaque jour à des trains différents pendant une certaine période, puis refont le même service une fois cette période échue.

³⁴² ANMT, 202 AQ 1204 : rapport de F. Maison, ingénieur des mines et secrétaire de la sous-commission du travail de la commission extraparlamentaire chargée d'étudier les conséquences financières du contre-projet de loi Berteaux-Rabier, 14 juillet 1904.

³⁴³ « Contre-projet Waldeck-Rousseau sur le travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains », *Journal des transports*, 30 mai 1903, p. 257-258.

Un article renvoie, pour fixer le maximum de travail et le minimum du repos, aux dispositions des arrêtés Baudin, qui peuvent être facilement modifiés. Il ajoute que le repos décadaire des mécaniciens et chauffeurs doit être accolé à un grand repos de 10 heures³⁴⁴. Le coût de ce seul article est estimé, par et pour l'ensemble des sept grands réseaux, à 4,3 millions de francs³⁴⁵. Pour le Syndicat national, ces dispositions représentent une régression, qui fait abstraction des arrêtés adoptés en 1901 et 1902³⁴⁶. Mais du fait de la mort de son auteur, survenue le 10 août 1904, ce texte n'est pas examiné.

Une commission d'entente syndicale est formée, à partir de février 1903, entre le Syndicat national, l'Association amicale, la Fédération générale professionnelle des mécaniciens et chauffeurs, la Fédération des mécaniciens et chauffeurs du PLM et le Groupe syndical de l'État, afin de faire aboutir la proposition de loi Berteaux.

Elle adopte le 4 août 1904 un projet transactionnel en matière de durée du travail³⁴⁷, destiné à être présenté au Parlement. Ce texte s'inspire des diverses propositions de lois qui l'ont précédé³⁴⁸. Il prévoit une moyenne de 10 heures par jour de travail, soit 90 heures par décade, sans toutefois dépasser 11 heures de service effectif entre deux repos (propositions Godin et Monestier). La fixité de la durée du travail journalier par 24 heures est abandonnée au profit du retour d'un calcul du travail moyen. Toutefois, s'inspirant de l'amendement Strauss et de la loi du 30 mars 1900, le texte prévoit que ces paliers soient réduits d'une demi-heure tous les deux ans, pour finalement atteindre un maximum de 10 heures. Cette proposition apparaît aux yeux des compagnies comme « la négation même du système de la moyenne »³⁴⁹. Une pause-repas d'une heure est comptabilisée parmi les heures de travail. Les agents des trains sont assimilés en matière de durée du travail aux mécaniciens et chauffeurs, comme le prévoyait la proposition Berteaux. L'amplitude maximale de la journée de travail effectif est de 14 heures. Le texte reprend à son compte la définition du temps de travail proposée par Jules Godin, c'est-à-dire

« le temps pendant lequel les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains sont astreints à un service quelconque dans l'enceinte du chemin de fer, ainsi que dans les dépôts ou ateliers,

³⁴⁴ ANMT, 202 AQ 1203 : amendement, présenté au Sénat par Pierre Waldeck-Rousseau, à la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 26 mai 1903.

³⁴⁵ ANMT, 202 AQ 1203 : lettre de Gustave Noblemaire, directeur de la compagnie du PLM, à Jules Godin, sénateur, 26 juin 1903.

³⁴⁶ « La loi Waldeck », *La Tribune de la voie ferrée*, 31 mai 1903, p. 1. Cf. *infra*.

³⁴⁷ ANMT, 202 AQ 1204 : lettre de Gustave Noblemaire, directeur de la compagnie du PLM, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 1^{er} décembre 1904.

³⁴⁸ ANMT, 202 AQ 1204 : lettre de l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 12 décembre 1904.

³⁴⁹ ANMT, 202 AQ 1204 : note sur les conséquences qu'entraînerait l'application du projet dit transactionnel concernant la réglementation du travail et des retraites des agents de chemins de fer, s.d.

notamment celui où les mécaniciens et chauffeurs sont tenus de ne pas s'éloigner de leur machine, ainsi que le temps nécessaire à la préparation et à la rentrée des machines ».

Le grand repos entre deux périodes de travail est fixé à 10 heures minimum à la résidence et 8 heures hors de celle-ci, comme prévu par les textes de Jules Godin, Théodore Rose et Clément Monestier. Ces deux derniers textes inspirent également la commission d'entente syndicale en matière de durée minimale de deux repos successifs (18 heures) et de la définition du repos (« temps pendant lequel les agents peuvent disposer de leur personne »). La proposition transactionnelle reprend aussi des initiatives Berteaux et Rose la périodicité du repos (régulièrement le dixième jour) et Godin pour la durée de celui-ci (24 heures consécutives au moins). Il suit ou précède un grand repos, comme l'avaient proposé Jules Godin, Théodore Rose et Clément Monestier, et doit être passé à résidence. L'assimilation du personnel des trains aux mécaniciens et chauffeurs en la matière est précisée, tout comme la situation des autres agents, qui doivent disposer d'un jour par mois de repos périodique minimum (alors qu'ils bénéficiaient également d'un repos décadaire dans l'initiative Berteaux). Le texte transactionnel innove en matière de réserve : les quatre premières heures sont décomptées comme temps de travail, le surplus uniquement comme moitié de la durée si l'agent demeure inactif. En outre, sa durée est limitée à 12 heures. À l'instar de la proposition Monestier, il prévoit des dérogations exceptionnelles, pour lesquelles l'agent obtient compensation : son grand repos journalier est prolongé du double du temps dépassé. Les réseaux estiment cette mesure excessive et « contraire à la discipline inséparable du bon fonctionnement d'un service public »³⁵⁰. Il est enfin précisé que la guerre (et non la seule mobilisation) peut entraîner une remise en cause de cette réglementation.

Début décembre 1904, le ministre des Travaux publics Émile Maruéjols transmet le texte de la commission d'entente syndicale aux réseaux, pour étude et avis³⁵¹. Les compagnies s'y opposent, y voyant « une sérieuse aggravation » des dispositions des mécaniciens et chauffeurs. Pourtant, si les dispositions sur les repos payés et congés annuels n'entraient pas en compte, le texte de la commission d'entente syndicale permettrait de réaliser une économie de 1,7 million de francs par rapport aux dispositions de la proposition Berteaux³⁵², ce qui s'avère finalement assez réduit. Le coût des seules mesures relatives à la durée du travail est évalué à 90 millions de francs³⁵³. Si les principales critiques adressées au texte Berteaux peuvent également être formulées à l'encontre du texte transactionnel, on lui reconnaît néanmoins un « seul avantage [...] par rapport au projet

³⁵⁰ ANMT, 202 AQ 1204 : idem.

³⁵¹ A.N.M.T., 202 AQ 1204 : lettre d'Émile Maruéjols, ministre des Travaux publics, à la compagnie du Nord, 6 décembre 1904.

³⁵² ANMT, 202 AQ 1204 : lettre de l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 12 décembre 1904.

³⁵³ ANMT, 202 AQ 1204 : « Chambre des députés », *La Liberté*, 24 mars 1906.

Berteaux, c'est-à-dire [...] la substitution du travail moyen décadaire au travail fixe par 24 heures »³⁵⁴.

Face à l'absence d'aboutissement de la proposition Berteaux au Parlement aussi bien en matière de retraites que de durée du travail, le Syndicat national décide lors du congrès de mai 1904 d'abandonner ce dernier volet dans la discussion parlementaire. Il se concentre désormais sur la modification des arrêtés Baudin³⁵⁵, pour lesquels les dysfonctionnements demeurent. Pierre Baudin prend un arrêté le 20 mai 1902, à destination des mécaniciens et chauffeurs³⁵⁶. Ce texte modifie les dispositions de l'article 3 de l'arrêté du 4 novembre 1899 : il institue un grand repos à résidence de 30 heures minimum (contre 24 heures auparavant) tous les 10 jours en moyenne (mais éloigné des congés précédent et suivant de moins de 20 jours), voire de 24 heures toutes les quinze semaines pour les agents non astreints au découchage. Ils disposent de ce temps comme bon leur semble³⁵⁷. L'entrée en application de l'arrêté est prévue pour le 1^{er} juillet³⁵⁸. Son impact semble toutefois assez limité³⁵⁹.

Mais en juin 1902, le Syndicat national se plaint d'une « réglementation Baudin [les arrêtés des 4 et 23 novembre 1899] [...] peu ou pas observée » et en dénoncent les travers :

« Les deux tiers des agents négligent d'y [sur le registre spécial pour les dérogations] mentionner les dérogations survenues pendant le cours de leur service ; les uns croyant causer un déplaisir [...] à leurs chefs ; les autres espérant par ce moyen conserver un service plus rémunérateur, au détriment de leur santé [...] Le repos décadaire, qui doit être de 24 heures, plus un repos égal au travail accompli antérieurement, n'est pas souvent accordé intégralement. Dans certains dépôts, il est accordé – et cela très souvent – un repos variant quelques fois entre 20 et 24 heures, à un personnel quelconque finissant par 10 ou 12 de travail sa période décadaire »³⁶⁰.

Face à la persistance de ces travers, le ministre des Travaux publics envisage de rendre obligatoire le signalement des dérogations par les agents, en menaçant de sanctions ceux qui s'y déroberaient. Mais les principaux intéressés préféreraient recourir aux comités du travail³⁶¹.

Les mesures en vigueur depuis 1899 et 1902 sont à nouveau modifiées par Louis Barthou en 1906.

³⁵⁴ ANMT, 202 AQ 1204 : note sur les conséquences qu'entraînerait l'application du projet transactionnel élaboré par la commission d'entente des syndicats le 4 août 1904, s.d.

³⁵⁵ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 015 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du quinzième congrès...*, op. cit., p. 74.

³⁵⁶ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 28 octobre 1901.

³⁵⁷ *J.O. Lois et décrets*, 6 juin 1902, p. 3895.

³⁵⁸ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 29 mai 1902.

³⁵⁹ ANMT, 48 AQ 3383 : rapport au comité de direction de la compagnie du Nord, 20 juin 1902.

³⁶⁰ Cf. *infra*. « Aux camarades mécaniciens et chauffeurs », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} juin 1902, p. 2.

³⁶¹ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du seizième congrès national [...]*, op. cit., p. 62.

Les arrêtés du 9 mai 1906 abaissent la durée du roulement sur la base duquel est calculée la durée moyenne du travail effectif et de repos à 9 jours successifs (soit 90 heures) pour les mécaniciens et chauffeurs et 14 jours (soit 140 heures) pour les agents des trains. Ainsi, une moyenne de 10 heures de travail journalier pourrait être obtenue, et les jours de repos réglementaires ne rentreraient pas dans le calcul de la moyenne³⁶². Suite à la réclamation du Syndicat national, une circulaire du 10 mai prescrit l’affichage des noms et adresse des fonctionnaires du contrôle du travail, afin que les agents les contactent librement si besoin³⁶³.

Les compagnies s’y opposent, évaluant la dépense supplémentaire annuelle d’au moins six millions de francs « très lourde » et « pas justifiée par le but à atteindre »³⁶⁴.

S’il se félicitait initialement de ces « premiers résultats »³⁶⁵, le Syndicat national n’est à la longue pas satisfait de ces retouches, notamment parce qu’est maintenu l’article 4 de l’arrêté du 4 novembre 1899 sur les agents des trains, permettant de réduire d’un dixième le temps de parcours des trains dans le calcul de la durée de leur travail³⁶⁶. De plus, l’idée d’une législation de la durée du travail qui leur serait spécifique ne les a pas totalement quittés³⁶⁷.

Mais les journées de repos n’étant pas octroyées de manière régulière, les arrêtés de mai 1906 se révèlent être un échec, ce que reconnaît son principal artisan³⁶⁸. Constatant la persistance de « certaines déficiences auxquelles le moment [...] paraît venu de remédier » et suite à la mise en œuvre du repos hebdomadaire³⁶⁹, Louis Barthou en envisage à nouveau la modification dès la mi-novembre 1908.

Après d’âpres négociations avec les réseaux³⁷⁰, cette démarche débouche sur une nouvelle circulaire

³⁶² ANMT, 202 AQ 1206 : ordre de service relatif à la réglementation du travail des agents de la compagnie du Nord, 23 juillet 1906.

³⁶³ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 10 mai 1906.

³⁶⁴ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre d’André de Waru, secrétaire de la compagnie du Nord, à Louis Barthou, ministre des Travaux publics, 12 avril 1906.

³⁶⁵ « Premiers résultats », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 mai 1906, p. 1.

³⁶⁶ « Rapport du conseil d’administration présenté au 18^e congrès national. Suite et fin (1) », *La Tribune de la voie ferrée*, 7 avril 1907, p. 4.

³⁶⁷ Confirmant le vote d’un précédent ordre du jour du 30 novembre 1905, la Chambre des députés en adopte un nouveau le 24 mars 1906, affirmant « compte[r] sur le gouvernement pour déposer et faire aboutir dans le plus bref délai un projet de loi concernant la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs, ouvriers et agents des trains et la condition de retraite du personnel ». De son côté, le Syndicat national décide en avril 1907 de consacrer à la réglementation du travail « un projet de loi spécial dans lequel le Syndicat national fera prévaloir les diverses résolutions de ses congrès. En attendant, le Syndicat poursuivra sans relâche la modification des arrêtés Baudin et Barthou » (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 23 mars 1906, p. 1609 ; AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-huitième congrès national tenu à Paris [...] les 10, 11, 12 et 13 avril 1907*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1907, p. 39-41).

³⁶⁸ ANMT, 48 AQ 3383 : circulaire de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 10 avril 1909.

³⁶⁹ Cf. *infra*.

³⁷⁰ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Gaston Griotet, administrateur de la compagnie du Nord, à Louis Barthou, ministre des Travaux publics, 5 mars 1909.

le 10 avril 1909³⁷¹, qui pose les principes, pour les mécaniciens et chauffeurs, d'une durée totale de travail de 270 heures pour une période de 30 jours de service et de 10 heures supplémentaires pour les agents des trains, de la prise de repas pendant les périodes de travail, de l'octroi plus régulier de repos périodiques et de l'augmentation de la durée de ceux des agents des trains. Ce texte a toutefois une force et une portée moindres qu'un arrêté³⁷².

La succession des mesures prises en matière de durée du travail de façon continue jusqu'à la fin des années 1910 montre l'importance attachée à cette question qui figure parmi les premières réglementées.

De dispositions fixées unilatéralement et en interne par chaque compagnie, on s'oriente vers un encadrement de la durée du travail et une extension des catégories touchées. Les dispositions prises sont adaptées aux spécificités de chacune ; les prescriptions de plus en plus précises, mais aussi restrictives et complexes. Au-delà des frontières des réseaux, les cheminots bénéficient des mêmes conditions en matière de temps de travail, même si leur application suit localement des rythmes différents.

Cette unification s'explique par l'action prescriptive de l'État en matière de prévention. Elle nécessite toutefois la coopération des compagnies, qui y sont souvent hostiles, pour une bonne mise en œuvre. Les organisations ouvrières s'imposent quant à elles progressivement dans la consultation.

La réglementation présente toutefois ses limites.

Elle laisse certains agents, dont les tâches n'intéressent pas la sécurité, de côté, à l'instar des ouvriers des ateliers et chantiers et des agents des bureaux (les premiers sont assimilés aux autres ouvriers, les seconds soumis aux règlements des compagnies). Cela n'est pas sans mécontenter les organisations syndicales qui, pragmatiques, revoient leurs prétentions à la baisse. En outre, les nécessités du service l'emportent souvent sur le respect de ces dispositions. Par ailleurs, la

³⁷¹ *J.O. Lois et décrets*, 11 avril 1909, p. 3896.

³⁷² Fin mars 1910, le nouveau ministre des Travaux publics Alexandre Millerand souhaite donner un cadre plus réglementaire à ces dispositions, tout en procédant à des améliorations, telles que la réduction de l'amplitude de la journée de travail, jugée excessive pour les mécaniciens et chauffeurs, de 17 à 15 heures. Les administrations de chemins de fer rejettent les arrêtés que le ministre soumet à leur avis, malgré les protestations des principaux intéressés. En mai 1912, le ministre des Travaux publics Jean Dupuy relance la question de la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, mais se contente d'une circulaire de rappel des dispositions Barthou d'avril 1909 et de recommandations, bien qu'il ait promis le 3 avril à une délégation du Syndicat national de faire son possible pour que soit reprise au Sénat la discussion de la proposition Berteaux relative à la réglementation de leur travail. (ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 13 novembre 1908 ; 202 AQ 1206 : lettre d'Alexandre Millerand, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 26 mars 1910 ; procès-verbal de la conférence des chefs de l'Exploitation, 9 avril 1910 ; « M. Jean Dupuy reçoit les cheminots », *Le Radical*, 4 avril 1912 ; lettre de Jean Dupuy, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 23 mai 1912 ; Edmond Rome, *La réglementation de la durée du travail...*, *op. cit.*, p. 49).

réglementation ne semble modifier en réalité qu'à la marge le temps moyen du travail du personnel de certaines compagnies, comme celle du Nord³⁷³.

Les congés annuels payés : une tentative de réglementation inaboutie

Les congés annuels ne doivent pas être confondus avec les repos réglementaires périodiques, accordés à l'issue d'une certaine durée de service et à intervalle plus ou moins régulier, ou avec les congés de maladie, justifiés par un certificat médical du praticien de la compagnie³⁷⁴.

La nécessité de disposer de jours chômés se justifie pour tout travailleur par des impératifs physiques mais aussi domestiques, et demeurent donc un enjeu de sécurité.

Les chemins de fer ne sont pas précurseurs en la matière. Les fonctionnaires de l'État sont les premiers à se voir octroyer, par décret du 9 novembre 1853, 15 journées chômées par an sans retenue de salaire. Les congés annuels payés demeurent rares entre 1864 et 1890³⁷⁵, quelques professions y accèdent toutefois³⁷⁶.

À l'instar des premiers temps de la durée du travail, les politiques menées par les différentes administrations de chemins de fer en la matière sont caractérisées par leur diversité et l'absence d'uniformité. Elles varient d'une compagnie, d'un service ou même d'un travailleur à l'autre. En 1891, les agents des chemins de fer travaillent, selon les catégories, entre 201 jours (pour le personnel des ateliers) et 335 jours (pour celui de l'Exploitation) par an³⁷⁷.

L'octroi de congés ne figure pas systématiquement dans les règlements des compagnies ; il n'est donc pas obligatoire. Cela ne les empêche pas d'en accorder³⁷⁸. Leur nombre varie généralement de six jours de congés minimum à douze maximum par an³⁷⁹.

Ces journées de repos sont soumises à l'autorisation de la hiérarchie :

« Tout congé doit être demandé par l'intéressé et par écrit. La demande doit exposer clairement et complètement les motifs du congé et parvenir par la voie hiérarchique au chef de service qui a qualité pour y donner suite. Les permissions d'absence sont accordées suivant la durée du congé (jusqu'à 8 jours inclus, de 8 à 15 jours inclus, de 16 à 30 jours inclus, et de plus de 30 jours), par

³⁷³ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, op. cit., p. 324.

³⁷⁴ Ils entraînent, au bout d'un mois d'arrêt, une réduction du salaire. A. de Cousy de Fageolles, *Dictionnaire des chemins de fer*, Paris : Napoléon Chaix, 1861, p. 126.

³⁷⁵ Michelle Perrot, *Les ouvriers en grève...*, t. 1, op. cit., p. 293.

³⁷⁶ Le personnel de la Société générale en bénéficie en 1864, celui du Crédit foncier avant 1900, les égoutiers parisiens dès les années 1890. Les salariés du métro parisien obtiennent 10 jours en 1900. Après une grève menée par le Syndicat des travailleurs des industries électriques (STIE), les ouvriers des compagnies d'électricité de Paris obtiennent en 1905 10 jours de vacances avec solde par an. Quelques années plus tard, après la mise en place d'une nouvelle concession aux compagnies d'électricité et l'assimilation des agents des compagnies au personnel municipal de Paris, le règlement du personnel de la Compagnie parisienne de distribution d'électricité (CPDE) du 24 janvier 1910 prévoit pour ses contremaîtres un congé de 15 jours consécutifs. Toutefois, seul un nombre réduit de sociétés d'électricité instaurent de telles mesures sociales.

³⁷⁷ Enquête de l'Office du travail citée par François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 651.

³⁷⁸ J. Couppel du Lude, *La réglementation...*, op. cit., p. 64.

³⁷⁹ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, op. cit., p. 60.

les chefs de division délégués, par le dir[ecteur] de l'expl[oitation] ou par le dir[ecteur] de la comp[agnie]. La quotité des retenues est indiquée suivant les cas dans les ordres de service »³⁸⁰.

Elle peut exiger des justificatifs³⁸¹. Tous les congés pris sont inscrits au dossier de l'agent³⁸², pour éviter une fréquence trop importante. Le personnel ne dispose donc pas librement d'un quota de jours chômés. Par ailleurs, certaines compagnies sanctionnent dans les années 1860 des agents en les privant d'une partie de leurs congés³⁸³.

Dans la pétition des mécaniciens et chauffeurs de février 1871, la question des congés payés est comprise parmi les revendications liées à la diminution de la durée du travail. Les agents de la Traction réclament le retour à « trois jours de congé par mois »³⁸⁴.

La question de la rémunération de ces journées chômées est essentielle. En 1880, la plupart des agents touchent leur solde entièrement pendant leurs congés, ou à moitié lorsque l'absence excède une certaine durée³⁸⁵. On tient toutefois compte de la situation familiale de l'agent³⁸⁶ et de sa situation administrative. Au réseau de l'Est,

« les agents commissionnés sont payés intégralement pendant toute la durée de leurs congés ; pour le personnel en régie, au contraire, le salaire est supprimé. Cependant les agents en régie, qui sont au service depuis deux mois au moins et qui ont des charges de famille, conservent leur solde, lorsqu'ils sont appelés, comme réservistes, à des exercices militaires, en vertu de la loi. Quelques anciens agents, qui n'ont pu être commissionnés à cause de leur âge, obtiennent également des congés avec solde ; mais ce sont tout à fait des exceptions »³⁸⁷.

La rémunération se fait sur la base des appointements fixes, qui exclut de fait les primes et autres compléments de salaire³⁸⁸. Ces mesures demeurent néanmoins, dans leur ensemble, plutôt favorables au personnel.

Alors que ses prédécesseurs s'en sont désintéressés, le ministre des Travaux publics Jules Viette lance une enquête sur ce sujet en mai 1892³⁸⁹.

En réalité, les agents semblent prendre peu de congés au regard des maxima fixés par les compagnies.

³⁸⁰ Germain Palaa, *Dictionnaire...*, *op. cit.*, t. 1, p. 487.

³⁸¹ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 647.

³⁸² François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *loc. cit.*

³⁸³ A. de Cousy de Fageolles, *Dictionnaire...*, *op. cit.*, p. 269.

³⁸⁴ ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer français à M. le ministre des Travaux publics. Adresse...*, *op. cit.*, p. 5.

³⁸⁵ Albert Jacqmin, *Étude...*, *loc. cit.*

³⁸⁶ François Jacqmin, *De l'exploitation...*, vol. 1, *op. cit.*, p. 103.

³⁸⁷ Albert Jacqmin, *Étude...*, *op. cit.*, p. 648.

³⁸⁸ ANMT, 202 AQ 1202 : note pour M. Cuvinot, 24 décembre 1900.

³⁸⁹ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Gaston Griollet, administrateur de la compagnie du Nord, à Jules Viette, ministre des Travaux publics, 8 mai 1893.

Catégories d'agents		Nombre d'agents (effectif moyen de l'année)	Nombre de jours de congé	Moyenne par agent
Voie	chefs d'équipe, poseurs et gardes	6 629	79 615	12
Exploitation	personnel des gares	7 294	26 199	3,5
	aiguilleurs	984	2 165	2,25
	chefs de trains et garde-freins	2 543	5 034	2
Matériel et Traction	agents des ateliers et magasins, visiteurs, agents des sections de traction et des dépôts	903	5 206	5,7
	mécaniciens et chauffeurs	3 004	11 415	3,8

Tableau n°5 – Congés avec solde accordés aux agents de la compagnie du Nord en 1892.

Données tirées de : ANMT, 48 AQ 3383 : annexe à la lettre de Gaston Griollet, administrateur de la compagnie du Nord, à Jules Viette, ministre des Travaux publics, 8 mai 1893.

En décembre 1900, les agents des trains de la compagnie du Nord bénéficient de 12 jours annuels de congé, mais seuls un dixième des mécaniciens et chauffeurs et un tiers des conducteurs et garde-freins en jouissent réellement, pour une durée moyenne de six à sept jours, souvent en septembre et octobre. L'administration l'explique par le recrutement le plus local possible, si bien que les repos ordinaires suffiraient aux agents pour le règlement de leurs affaires³⁹⁰. Les mécaniciens et chauffeurs du PLM semblent prendre davantage leurs congés que leurs homologues du Nord³⁹¹. Ils sont organisés d'avril à avril, afin d'éviter que soit perturbé le service, plus intense à la fin d'année, du fait des multiples demandes d'agents « ne voulant pas laisser prescrire leur droit au congé annuel »³⁹².

Les initiatives parlementaires qui se succèdent dès 1882 n'entreprennent de légiférer sur cette question qu'à partir de juillet 1894.

Si les propositions de loi Delattre, Lagrange et Mesureur, Argeliès et Guillemet ne contiennent aucune disposition sur les congés payés annuels, ce n'est pas le cas de la proposition Descubes, qui prévoit 12 journées chômées consécutives annuelles pour les mécaniciens et chauffeurs :

³⁹⁰ ANMT, 48 AQ 3383 : idem.

³⁹¹ ANMT, 202 AQ 1202 : note pour M. Cuvinot, 24 décembre 1900.

³⁹² ANMT, 202 AQ 1202 : note sur les congés des mécaniciens et chauffeurs de la compagnie du PLM, s.d. (sans doute décembre 1900).

« Ce n'est que l'affirmation légale d'un droit qui est ordinairement reconnu aux agents de la Traction et qui tend à compenser l'écart entre le repos normal du septième jour dont jouissent la plupart des travailleurs et l'intervalle de dix jours qui sépare les repos périodiques qu'il est possible d'accorder aux mécaniciens »³⁹³.

Le projet de loi d'Adolphe Turrel s'aligne sur ces dispositions³⁹⁴.

Le Syndicat national est favorable à l'octroi d'un plus grand nombre de congés payés par an que celui fixé unilatéralement par les compagnies. Il souhaite que l'agent dispose de 15 jours de congés, librement, en une ou plusieurs fois, en tenant toutefois compte des impératifs du service. L'absent doit être remplacé afin de ne pas causer un surcroît de travail à ces collègues³⁹⁵. En 1897, cette prétention lui paraît d'autant plus réalisable que « les agents des trains ont un métier autrement pénible et fatigant que celui des gardiens de la paix, dont le congé annuel de quinze jours a été porté récemment à vingt jours par décision du Préfet de police »³⁹⁶. Cette action porte ses fruits. Fin avril 1896, suite à la pression du Syndicat national, le réseau de l'État octroie aux agents non classés ou non commissionnés, ayant 15 années de service, un congé annuel de 15 jours avec solde entière³⁹⁷. La proposition Berteaux, porté par le Syndicat national, prévoit donc l'octroi d'un nombre de jours de congé plus élevé (quinze) que les propositions précédentes, par ailleurs étendu à tous les agents des trains, tout en précisant qu'ils doivent être accordés « suivant l[a] demande [de l'agent] »³⁹⁸.

Le coût de sa mise en œuvre est évalué à 40 millions de francs par an pour l'ensemble des grands réseaux fin 1900, dont 12-13 millions pour les seuls congés. Le recrutement de 40 000 agents supplémentaires serait par ailleurs nécessaire pour pallier l'augmentation du nombre de congés décennaires et annuels³⁹⁹. Les compagnies s'opposent surtout au principe d'une intervention législative dans la question des congés, estimant qu'il ne s'agit pas d'une question de sécurité publique, contrairement à celle de la durée quotidienne du travail et des repos, et qu'elle ne doit pas être davantage réglementée que celle de l'industrie privée⁴⁰⁰. En réalité, il arrive que le ministre des

³⁹³ ANMT, 202 AQ 1202 : rapport fait par Amédée Descubes au nom de la commission du travail de la Chambre des députés chargée d'examiner la proposition de loi de M. Descubes et plusieurs de ses collègues relative à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des mécaniciens et chauffeurs dans ces industries, 21 décembre 1895.

³⁹⁴ ANMT, 202 AQ 1202 : projet de loi présenté par Adolphe Turrel, ministre des Travaux publics, à la Chambre des députés, relatif à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des mécaniciens et chauffeurs dans ces industries, 26 novembre 1897.

³⁹⁵ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 006 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du sixième congrès national...*, *op. cit.*, p. 82.

³⁹⁶ « Le projet de loi Descubes. Le nouveau projet Turrel-Descubes-Guimbert. – Le projet du Syndicat national. Comparaison des trois projets », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 9 août 1897, p. 790-791.

³⁹⁷ Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 532.

³⁹⁸ ANMT, 202 AQ 1202 : proposition de loi présentée par Maurice Berteaux, Jean Jaurès et Fernand Rabier, à la Chambre des députés, relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 30 novembre 1897.

³⁹⁹ A. Maurice, *La réglementation...*, *op. cit.*, p. 141.

⁴⁰⁰ ANMT, 202 AQ 1202 : note sur la proposition de loi de M. Rabier, adoptée par la Chambre des députés, concernant la situation

Travaux publics intervienne, même de manière limitée, dans cette question, dont les réseaux considèrent qu'elle relève exclusivement de leur ressort. Ainsi Pierre Baudin encourage les compagnies en 1901 à accorder des congés à l'occasion d'un événement syndical, comme la fête du travail organisée par la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs le 23 juin⁴⁰¹, ou national, à l'approche du 14 juillet⁴⁰².

Les arrêtés de novembre 1899, qui régissent la durée du travail des agents, ne contiennent aucune disposition à ce sujet.

Le ministre des Travaux publics se range à l'argument des compagnies concernant l'absence de répercussion des congés annuels sur la sécurité publique, qui ne justifierait aucune intervention ministérielle. Pierre Baudin se prononce toutefois en faveur de leur généralisation et invite le 24 novembre les réseaux à ne pas confondre « les jours de repos prescrits avec les congés annuels qui sont entrés dans leurs usages »⁴⁰³.

Si entre 1900 et 1904 les textes Monestier⁴⁰⁴, Godin⁴⁰⁵, Rose⁴⁰⁶ ou de la commission d'entente syndicale⁴⁰⁷ entreprennent de réglementer la question, aucun n'aboutit.

La situation des agents tend malgré tout à s'améliorer du fait des compagnies.

En 1898, le réseau du PLM décide que les hommes d'équipes non commissionnés, qui jusqu'alors n'avaient le droit qu'à six jours de congé par an avec solde, en auront douze comme les agents

des mécaniciens-chauffeurs et agents des trains, juin 1900.

⁴⁰¹ ANMT, 48 AQ 4713 : lettre de Pierre Baudin, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 20 juin 1901.

⁴⁰² ANMT, 48 AQ 4713 : idem, 8 juillet 1901.

⁴⁰³ Adrien Godet, *Recueil de la législation des chemins de fer...*, op. cit., p. 242-243.

⁴⁰⁴ Il prévoit 12 jours chômés par an, « accordés sans retenue de salaire », ce que les compagnies perçoivent comme un moyen détourné pour le personnel d'obtenir une augmentation de salaires (« Le projet Monestier sur les conditions de travail des agents des trains », *Journal des transports*, 1^{er} décembre 1900, p. 773).

⁴⁰⁵ Il prévoit d'accorder 10 jours par an aux seuls mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, aux époques déterminées par la compagnie, en une seule ou plusieurs périodes de congé. Les réseaux s'y opposent d'autant plus que l'État ne se soumet pas à ses propres prescriptions : le décret du 21 juin 1900 octroie au personnel ouvrier de la Marine huit jours de congé par an, mais non payés (ANMT, 202 AQ 1202 : observations générales sur le rapport [Godin], s.d.).

⁴⁰⁶ Le projet Rose prévoit un nombre plus important de congés (15) pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, pris en une seule ou plusieurs périodes de congés, dont la période ne serait pas fixée par les compagnies. La Chambre des députés finit par adopter le 14 novembre 1901 les dispositions suivantes : tous les agents ont droit à 15 jours de congé avec solde par an. Les compagnies déplorent l'extension à toutes les catégories du personnel. Ces dispositions sont reprises dans le deuxième projet Godin, présenté par la commission du Sénat le 11 mars 1902 (ANMT, 202 AQ 1204 : proposition de loi adoptée par la Chambre des députés relative à la réglementation du travail et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 14 novembre 1901, figurant dans l'annexe I-documents officiels du rapport sur les évaluations des charges concernant la réglementation du travail et des congés de F. Maison, ingénieur des Mines ; note sur les conséquences qu'entraînerait l'application de la loi votée par la Chambre des députés le 14 novembre 1901 et relative : 1° à la réglementation du travail et des congés des mécaniciens et chauffeurs ; 2° à la réglementation des congés du personnel des gares, des ateliers du Matériel et de la Traction, et de la Voie ; 3° à la modification du régime des retraites pour l'ensemble du personnel, 21 mars 1902).

⁴⁰⁷ Début décembre 1904, le projet transactionnel de la commission d'entente syndicale s'inspire des textes Berteaux et Rose et prévoit 15 jours de congé annuels pour les seuls mécaniciens, chauffeurs et agents des trains. La période de départ en congés est décidée d'un commun accord entre le principal intéressé et l'administration. Comme l'avaient prévu Jules Godin et Théodore Rose, ils peuvent être pris en une ou plusieurs fois. La proposition transactionnelle innove pour le reste du personnel, qui peut prétendre à un minimum de six jours de congé avec solde par an (ANMT, 202 AQ 1204 : lettre d'Émile Maruéjols, ministre des Travaux publics, à la compagnie du Nord, 6 décembre 1904).

commissionnés⁴⁰⁸. Le personnel se heurte toutefois à des difficultés d'application⁴⁰⁹.

Les revendications persistent. En 1904, des agents de la compagnie du Nord continuent à réclamer, pour plus d'égalité, une réglementation des congés annuels, qui serait fixée à dix jours et n'entraînerait ni « travail supplémentaire, ni [...] la suppression des repos réguliers »⁴¹⁰.

En matière de congés annuels payés, on observe donc une dynamique tendant à une amélioration, calée sur celle de la durée du travail.

Les errances parlementaires n'ont pas permis la concrétisation des multiples tentatives législatives et l'État, frileux, ne semble pas décidé à remettre en cause le rapport de forces établi et à affronter l'opposition des compagnies sur un sujet qui demeure finalement secondaire.

La liberté des réseaux dans ce domaine semble toutefois s'éroder face à la pression des revendications des organisations cheminotes, qui s'emparent de ce sujet dès leur structuration. Ils réagissent différemment pour le repos hebdomadaire.

Le repos hebdomadaire, la gracieuse initiative des compagnies

Le débat sur le repos dominical n'a rien d'une nouveauté.

La revendication de la possibilité de travailler le dimanche apparaît dès les années 1720, pour des motifs économiques, sociaux et moraux⁴¹¹. La loi cléricale du 18 novembre 1814 redonne toute sa sacralité au « jour du Seigneur » en interdisant le travail le dimanche. Elle instaure pour la première fois des dérogations en matière de durée du travail⁴¹² ; mais elle n'est pas respectée.

En effet, qu'il soit imposé ou désiré, le travail dominical se développe dans les années 1830. C'est le cas dans le domaine ferroviaire, dont l'activité ne connaît pas d'interruption⁴¹³. Cela n'est pas sans agacer les autorités religieuses⁴¹⁴.

⁴⁰⁸ ANMT, 48 AQ 4600 : sans titre, *Le Parisien*, 2 mars 1898.

⁴⁰⁹ « Les congés au PLM », *La Tribune de la voie ferrée*, 15 août 1898, p. 94.

⁴¹⁰ ANMT, 48 AQ 4813 : revendications d'ordre général intéressant tout le personnel du réseau du Nord, adoptées par le congrès d'Amiens (13 mars 1904), confirmées, sauf de légères modifications, par le congrès de Lille (26 mars 1905), s.d.

⁴¹¹ Robert Beck, « Esprit et genèse de la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire », *Histoire, économie & société*, n°3, 2009, p. 6.

⁴¹² Patrick Fridenson, « La multiplicité... », *loc. cit.*

⁴¹³ Des tarifs spéciaux sont même instaurés pour le dimanche, ce qui accroît la circulation des voyageurs. Marie-Suzanne Vergeade, « Un aspect du voyage en chemin de fer : le voyage d'agrément sur le réseau de l'Ouest des années 1830 aux années 1880 », *Histoire, économie & société*, n°1, 1990, p. 113-134 ; Robert Beck, « "C'est dimanche qu'il nous faut". Les mouvements sociaux en faveur du repos dominical et hebdomadaire en France avant 1906 », *Le Mouvement social*, n°184, juillet-septembre 1998, p. 26.

⁴¹⁴ En octobre 1854, le cardinal archevêque de Tours interpelle la compagnie d'Orléans à propos du respect de la loi de 1814, qui permet au personnel d'assister à la messe. Le conseil d'administration, dont le vice-président Augustin Cochin, empreint de catholicisme social, est proche de Monseigneur Dupanloup, décide en mars 1855 d'interdire les travaux de construction, d'entretien et de réparation (sauf extrême nécessité) et de fermer les bureaux les dimanches et jours de fête. Il accorde des heures de repos supplémentaires aux agents des gares et stations pour se rendre à l'office. Mais cette initiative est unique : les autres réseaux ne le suivent pas dans cette voie. Jean-Baptiste Duroselle, *Les débuts du catholicisme social en France. 1822-1870*,

Comme pour la durée de labeur journalier ou les congés, on rencontre au sein d’une même compagnie des situations extrêmement variées selon les catégories du personnel en matière de travail dominical, comme le montre le tableau ci-dessous pour le réseau du PO :

Nature des services		Repos accordé le dimanche
Construction		Repos complet
Entretien		Les travaux commandés pour des raisons de sécurité sont seuls poursuivis le dimanche
Surveillance de la voie		Service complet – repos accordé de temps à autre, au moyen de remplacements
Exploitation	bureaux P.V.	Quelques heures dans l’après-midi du dimanche
	autres services	Repos subordonné aux roulements de service entre les agents
Matériel et Traction	conduite des trains	Repos subordonné aux roulements de service
	autres services	Les travaux urgents sont seuls exécutés le dimanche
Administration centrale		Repos complet, sauf les exigences du service de garde et les cas urgents

Tableau n°6 – Le repos dominical des différentes catégories du personnel de la compagnie du PO en 1880.

Données tirées d’Albert Jacquin, *Étude sur les conditions d’existence du personnel des chemins de fer*, vol. 2, manuscrit, 1880, p. 626.

La législation de 1814 est abrogée par la loi du 12 juillet 1880⁴¹⁵, qui acte sa désuétude, extirpe la question de sa seule considération religieuse et impose le repos dominical uniquement aux fonctionnaires. Des attentions économiques, hygiénistes, morales et sociales s’expriment en faveur du repos hebdomadaire, comme la volonté d’augmenter la productivité du personnel ou encore de le faire profiter des bienfaits, mis en avant par des travaux médicaux, d’un repos régulier bien utilisé, consacré à la famille, à la promenade, au jardin, aux loisirs et au sport.

Assez rare pour être souligné, les compagnies sont divisées sur la question et le laissent transparaître à la fin des années 1880.

Une circulaire du 20 mars 1849, rappelée le 10 novembre 1851, interdit, sauf exception, le travail dans les ateliers dépendant de l’administration des Travaux publics les dimanches et jours fériés⁴¹⁶. Après son extension aux grands ateliers des compagnies de chemins de fer⁴¹⁷, une disposition analogue intégrée dans le cahier des charges des réseaux organise l’exécution des travaux de

Paris : PUF, 1951, 787 p. ; Séverine Blenner-Michel, « Sanctifier le dimanche ou le vain combat de l’épiscopat français au XIX^e siècle » dans *Histoire, économie & société*, n°3, 2009, p. 51.

⁴¹⁵ *J.O.*, 15 juillet 1880, p. 8079.

⁴¹⁶ Citée dans « Le dimanche dans nos travaux publics », *Bulletin de la Ligue populaire pour le repos du dimanche*, n°7, 1^{er} juin 1892, p. 194-195.

⁴¹⁷ Germain Palaa, « Le repos est, comme le travail, une loi de Dieu » dans *La suspension du travail le dimanche sur les chemins de fer pour le service des marchandises à petite vitesse. Concours ouvert par la société suisse pour la sanctification du dimanche*, Lausanne : G. Bridel, 1873, p. 47.

construction suivant les règles ministérielles fixées à propos du travail des jours fériés⁴¹⁸. Il prévoit également que l'administration des Travaux publics détermine les horaires d'ouverture et de fermeture des gares et des stations⁴¹⁹. Cette question polarise les premiers débats sur le repos dominical dans les chemins de fer. D'abord envisagée en 1857, un arrêté du 12 juin 1866 prescrit la fermeture des gares de la petite vitesse au public le dimanche à midi. Mais cela ne met pas pour autant fin aux manœuvres des trains de marchandises et à la journée des agents des gares, qui travaillent l'après-midi⁴²⁰. Dès 1874, les réseaux sont disposés à les fermer plus tôt, en échange d'une hausse des frais accessoires⁴²¹. La question est relancée en 1878⁴²². Toutes les compagnies sont prêtes à abandonner la compensation relative aux frais accessoires, exceptée celle du Nord, qui s'y oppose et reçoit le soutien du conseil supérieur des voies de communication. Le *statu quo* est adopté⁴²³. Un arrêté du 27 mai 1878 prescrit toutefois que les dimanches et jours fériés ne doivent pas être comptabilisés dans les délais de livraison, de chargement et de déchargement des wagons⁴²⁴. Le directeur du réseau du PLM Gustave Noblemaire relance la question. Mi-avril 1889, il se prononce publiquement en faveur de la fermeture, non plus à midi, mais totale des gares de petite vitesse le dimanche⁴²⁵. Mais les autres réseaux ne partagent pas son point de vue : l'un d'entre eux argue ainsi « que sa gare de Paris [es]t dès à présent inondée de charbons et qu'en la fermant le dimanche la situation deviendrait intolérable »⁴²⁶. La Ligue populaire pour le repos du dimanche en France souhaite rendre exceptionnelles les livraisons à domicile le dimanche, fermer les gares de marchandises à petite vitesse (sauf pour les animaux vivants et les denrées alimentaires), réduire le nombre de trains de marchandises à petite vitesse, ouvrir les bureaux de marchandises à grande vitesse à des heures déterminées, la fin des travaux de construction, d'entretien de la voie et de l'activité des ateliers de réparation les dimanches et jours de fêtes, ainsi que déduire ces journées des délais de livraison et d'expédition des marchandises à petite vitesse⁴²⁷. Alors que les initiatives parlementaires fleurissent, au début des années 1890, un arrêté d'Yves Guyot du 9 mai 1891 fait

⁴¹⁸ *J.O.*, 7 juin 1874, p. 3819.

⁴¹⁹ *Le repos du dimanche et les compagnies de chemins de fer. Fermeture des gares aux marchandises de petite vitesse*, 3^e éd., Paris : A. Chaix, 1878, p. 13.

⁴²⁰ Germain Palaa, « Le repos est, comme le travail... », *art. cit.*, p. 48-49.

⁴²¹ Les frais accessoires sont les taxes perçues par les compagnies en dehors du prix de transport. Il peut s'agir de frais d'enregistrement, de manutention, de pesage ou encore de magasinage, par exemple. Louis Sarrut, *Législation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer. Tarifs. – Délais. Droits et obligations des expéditeurs et des destinataires. Responsabilité des compagnies. – Impôts. Traité théorique et pratique*, Paris : A. Chaix & c^{ie}, 1874, p. 175.

⁴²² Wilhelm de Nordling, *Le repos hebdomadaire et le personnel des chemins de fer. Rapport sommaire présenté au congrès international du repos hebdomadaire tenu à l'Exposition de Paris du 24 au 27 septembre 1889*, Paris : Libr. Guillaumin & c^{ie}, 1891, p. 34.

⁴²³ « Le repos hebdomadaire », *Journal des transports*, 4 octobre 1889, p. 473-475.

⁴²⁴ *Le repos du dimanche et les compagnies de chemins de fer. Fermeture...*, *op. cit.*, p. IV.

⁴²⁵ « Repos hebdomadaire », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 25 décembre 1893, p. 1.

⁴²⁶ Wilhelm de Nordling, « Le repos du dimanche et le service des chemins de fer », *La Réforme sociale*, 1^{er} février 1890, p. 189.

⁴²⁷ Wilhelm de Nordling, « Le repos du dimanche... », *art. cit.*, p. 185-186.

fermer à 10 heures au lieu de midi les gares de petite vitesse (sauf pour certaines marchandises)⁴²⁸. Il est en outre possible pour l'expéditeur ou le destinataire de spécifier que la marchandise ne doit pas être livrée les dimanches et jours fériés. Mais l'effet escompté n'est pas atteint⁴²⁹. À sa suite, Jules Viette enjoint le 8 octobre 1892 les compagnies d'expérimenter la fermeture complète des gares de petite vitesse⁴³⁰. Mais cette initiative n'aboutit pas davantage⁴³¹. Quelques années plus tard, en septembre 1896, Adolphe Turrel enquête sur le surmenage des chefs de gare, de station et de halte⁴³².

Durant toutes ces années, la Ligue populaire pour le repos du dimanche porte une attention particulière à la question des chemins de fer. Présidée par Ludovic Trarieux depuis avril 1897⁴³³, elle s'inspire du courrier postal belge et souhaite obtenir du ministre des Travaux publics que l'absence de livraison le dimanche soit la règle, sauf cas d'urgence⁴³⁴.

Le 1^{er} août 1898, un arrêté pris par Louis Tillaye avance d'une heure la fermeture des gares de petite vitesse pour la livraison et la réception des marchandises (9 heures au lieu de 10 heures) et de deux heures pour celles des animaux vivants, denrées et comestibles (10 heures au lieu de midi). S'il est salué par certains comme une « mesure libérale et humanitaire »⁴³⁵, la Ligue populaire pour le repos du dimanche orchestre une pétition, qui n'empêche pas le maintien de l'arrêté de 1898⁴³⁶. Ce texte ne satisfait pas davantage le Syndicat national, favorable à la fermeture complète de ces gares⁴³⁷. En outre, Jules Godin, qui succède à Louis Tillaye à la tête du ministère des Travaux publics, accorde de nombreuses dérogations⁴³⁸.

Par ailleurs, ces arrêtés ne sont pas toujours bien appliqués. Au congrès du Syndicat national de 1903, des plaintes concernant la fermeture des gares de petite vitesse sont enregistrées : les agents continuent à œuvrer durant toute la journée⁴³⁹.

Parallèlement à la discussion sur l'ouverture et la fermeture des gares le dimanche, les revendications en faveur du repos hebdomadaire sont portées par un mouvement social⁴⁴⁰ orchestré dès les années 1890 par les employés de commerce, de l'hôtellerie, de la restauration et d'autres

⁴²⁸ « La fermeture des gares P.V. le dimanche », *Journal des transports*, 15 mai 1891, p. 231.

⁴²⁹ « La fermeture des gares P.V. le dimanche », *Journal des transports*, 16 avril 1892, p. 185.

⁴³⁰ Germain Palaa, *Dictionnaire.... Supplément, op. cit.*, p. 134.

⁴³¹ Henry Loubers, *De l'application du repos hebdomadaire dans les chemins de fer*, thèse de droit, université de Paris, 1908, p. 25.

⁴³² A.N.M.T., 48 AQ 4531 : « Aux travaux publics », *L'Événement*, 26 septembre 1896.

⁴³³ A.N.M.T., 48 AQ 4563 : « Le repos du dimanche », *Le Peuple français*, 9 avril 1897.

⁴³⁴ A.N.M.T., 48 AQ 4600 : « Pauvres employés de chemin de fer ! », *Chronique picarde de la Croix*, 20 avril 1898.

⁴³⁵ A.N.M.T., 48 AQ 4600 : J. Cornély, « Les gares de petite vitesse », *Le Figaro*, 22 juillet 1898.

⁴³⁶ « La fermeture des gares de grande vitesse », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 avril 1906, p. 1.

⁴³⁷ O. D., « La fermeture complète des gares P. V. le dimanche », *La Tribune de la voie ferrée*, 19 septembre 1898, p. 114.

⁴³⁸ Jean Cheminot, « La fermeture des gares P. V. », *La Tribune de la voie ferrée*, 31 octobre 1898, p. 138-139.

⁴³⁹ A.N.M.T., 48 AQ 4781 : « Le congrès des chemins de fer », *La Petite République*, 3 mai 1903.

⁴⁴⁰ Robert Beck, « "C'est dimanche qu'il nous faut"... », *art. cit.*, p. 23-53.

services à la personne, ainsi que leurs syndicats. Ces personnels aspirent à une demi-journée de congé par semaine minimum. La CGT réclame le repos hebdomadaire dès le congrès de Tours de 1896⁴⁴¹.

Les syndicats cheminots s'accordent sur la nécessité d'accéder à cette réclamation. La journée hebdomadaire de repos pour tous est au programme de la Chambre syndicale dès 1890⁴⁴². Elle est augmentée dans le programme revendicatif de 1893, qui réclame un congé d'une durée de 36 heures ininterrompues⁴⁴³. L'Union syndicale de Paul Lanoir s'accorde avec la Chambre syndicale sur ce besoin.

De telles préoccupations rencontrent celles exprimées à l'échelle internationale depuis les années 1870, notamment en Suisse.

Le congrès international des chemins de fer organisé à Bruxelles en 1885 émet un vœu favorable, quoiqu'un peu « tiède », à la généralisation « dans la mesure du possible » du repos périodique. Le jour de congé doit être le plus souvent confondu avec les dimanches et fêtes⁴⁴⁴.

Lors de l'Exposition universelle de mars 1889 est actée la réunion d'un Congrès international du repos hebdomadaire, tenu en septembre⁴⁴⁵. Au cours de celui-ci, certains en appellent à la responsabilité des pouvoirs publics pour régler le sort des agents de chemins de fer⁴⁴⁶. Une Ligue populaire pour le repos du dimanche en France voit également le jour en 1889⁴⁴⁷. Composée de catholiques leplaysiens, de protestants sociaux, puis de républicains modérés, son but est de « démontrer la nécessité et les bienfaits du dimanche au point de vue de l'hygiène, de la morale, de la vie de famille et du bien public, et de chercher à en assurer la jouissance à tous, spécialement aux ouvriers et aux employés »⁴⁴⁸. Elle prône la flexibilité : s'il est techniquement difficile dans certains secteurs de mettre en place le repos hebdomadaire, les 52 jours de repos annuels doivent être privilégiés.

Les initiatives ultérieures, qu'elles viennent des milieux parlementaires⁴⁴⁹ ou militants⁴⁵⁰, ne sont

⁴⁴¹ Nathalie Chambelland-Liébault, « Un repos dominical pour tous ? La loi du 13 juillet 1906 établissant le repos hebdomadaire en faveur des employés et ouvriers » dans Jean-Pierre Le Crom (dir.), *Deux siècles..., op. cit.*, p. 106.

⁴⁴² CNAH, 42 LM 50 : proposition de loi déposée par MM. Argeliès, Couturier, Gauthier de Clagny, Castelin, Dumonteil et Théron, députés, relative au repos hebdomadaire, 12 novembre 1891.

⁴⁴³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 006 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du sixième congrès national..., op. cit.*, p. 81.

⁴⁴⁴ Union des associations internationales, *Code des vœux internationaux..., op. cit.*, t. 1, p. 15.

⁴⁴⁵ Présidé par Léon Say.

⁴⁴⁶ Henry Rouy, *Congrès international du repos hebdomadaire au point de vue hygiénique & social*, Sedan : J. Laroche, 1889, p. 10.

⁴⁴⁷ Elle est dissoute en 1910. Sur ce sujet, voir : Robert Beck, « Le lieu de la synthèse ? La Ligue populaire pour le repos du dimanche », *Les Études sociales*, n°149-150, 2009, p. 101-121.

⁴⁴⁸ « Le repos du dimanche », *Journal des transports*, 13 décembre 1889, p. 595.

⁴⁴⁹ Le 4 décembre 1902, Henri Tournade dépose un projet de résolution invitant le ministre des Travaux publics à prescrire la fermeture des gares de petite vitesse les dimanches et jours fériés. Mais il est rejeté car jugé dommageable pour le commerce et certaines catégories d'agents du rail, tels que les ouvriers à la journée.

⁴⁵⁰ De son côté, en mars 1906, le Syndicat national essaie de convaincre le ministre des Travaux publics de fermer les gares de

pas plus heureuses.

Une solution est envisagée avec une mesure législative de portée générale.

Le 12 novembre 1891, Jean Argeliès dépose une proposition de loi relative au repos hebdomadaire⁴⁵¹. Non spécifique au rail, elle réclame la généralisation aux ouvriers et employés d'une disposition présente dans un texte adopté par les députés le 8 juillet 1890 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les établissements industriels : l'interdiction de travailler plus de six jours par semaine et lors des fêtes légales, sans diminution de salaire. Ce jour de repos obligatoire n'est toutefois pas fixé à l'avance et peut faire l'objet d'un roulement, convenu entre l'employeur et son personnel. Le texte vise en premier lieu les administrations et les régies de l'État, des départements et des communes, ainsi que « les services monopoles, concessions ou travaux qui en dépendent »⁴⁵².

N'ayant pas abouti, l'idée est reprise dans une proposition de loi déposée le 6 avril 1900 par Alexandre Zévaès et portée par les socialistes, afin d'établir le repos hebdomadaire des employés de commerce et de magasins⁴⁵³. La commission sénatoriale mentionne, dans le rapport, l'exclusion du bénéfice de ces dispositions des mécaniciens et chauffeurs, ainsi que des agents des trains, des gares et de la Voie, « dont les repos quotidiens et périodiques sont réglés par des dispositions spéciales », du fait de la complexe organisation du travail, des nécessités de repos variées selon les métiers exercés et de la responsabilité qui pèse sur le personnel. Pourtant, la discussion des propositions de loi relatives à la durée du travail est toujours pendante au Sénat⁴⁵⁴ et rien n'est définitivement fixé.

Le Syndicat national s'oppose à cette exclusion d'une frange des travailleurs du rail. Favorable au repos hebdomadaire dans les chemins de fer, il prescrit une application par roulement et insiste sur le maintien du salaire. Les agents des chemins de fer sont également soutenus par un certain nombre de conseils municipaux⁴⁵⁵.

Mais l'examen du texte par le Sénat traîne. La question est entre temps examinée par le conseil supérieur du travail, qui s'était déjà penché sur le sujet en 1901⁴⁵⁶. Il s'affirme favorable à une

grande vitesse à partir de midi les dimanches et jours fériés. Il y voit la « première étape vers le repos hebdomadaire ». Louis Barthou y oppose une fin de non-recevoir.

⁴⁵¹ CNAH, 42 LM 50 : proposition de loi déposée par MM. Argeliès, Couturier, Gauthier de Clagny, Castelin, Dumonteil et Théron, députés, relative au repos hebdomadaire, 12 novembre 1891.

⁴⁵² Qui aboutit à la future loi du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants, des filles et des femmes dans les établissements industriels. Ce texte ne fixe toutefois pas le repos hebdomadaire au dimanche.

⁴⁵³ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 6 avril 1900, p. 1148.

⁴⁵⁴ CNAH, 42 LM 50 : rapport fait par M. Poirrier, sénateur, au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à établir le repos hebdomadaire en faveur des employés et ouvriers, 21 février 1905.

⁴⁵⁵ « Le repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 juillet 1905, p. 1.

⁴⁵⁶ Au cours de la session du 8 juin 1901, Eugène Guérard avait défendu l'institution d'un roulement avec un repos tous les six jours pour le personnel qui ne jouirait pas du repos dominical. Le conseil supérieur du travail avait finalement émis un vœu en faveur d'un repos hebdomadaire le dimanche. Conseil supérieur du travail, *Dixième session*, Paris : Impr. nat., 1901, p. 96.

législation en faveur d'un repos hebdomadaire, de préférence dominical, et œuvre pour « que le repos hebdomadaire ou des repos périodiques équivalents soient garantis aux employés de chemins de fer et de tramways, en ménageant au besoin les délais nécessaires pour la réalisation progressive de cette réforme »⁴⁵⁷. Le conseil supérieur du travail repousse cependant le paiement des jours chômés. Le Syndicat national est partisan du texte proposé par cette instance, qui réaliserait une de ses revendications de 1893 : 36 heures consécutives de repos⁴⁵⁸. Les vœux du conseil supérieur du travail sont transformés en un projet de loi⁴⁵⁹.

Mais le projet du conseil supérieur du travail, dont le coût est évalué à 3 193 293 francs⁴⁶⁰, ne séduit pas plus la commission sénatoriale que celui de la Chambre des députés. Ils sont tous les deux repoussés⁴⁶¹. Dans un climat social tendu et alors que la CGT réclame la journée de 8 heures⁴⁶², la commission précise que les entreprises de transport par terre « autres que les chemins de fer » peuvent bénéficier de dérogations⁴⁶³. Lors de la seconde délibération, la mention des catégories professionnelles est supprimée, au profit de l'expression générale « employés et ouvriers [...] des chemins de fer ». Rare défenseur des agents du rail sur les bancs du Sénat, Paul Strauss réclame la discussion rapide du rapport de Jules Godin sur la proposition de loi relative à la durée du travail et insiste sur le fait que leur exclusion de la future loi sur le repos hebdomadaire ne vaut que tant qu'un autre texte spécifique est prévu⁴⁶⁴.

Alors que le Syndicat national espère obtenir la modification de la proposition de loi adoptée par le Sénat⁴⁶⁵, les députés, pressés par l'urgence⁴⁶⁶, le votent à l'identique⁴⁶⁷, peu avant les vacances parlementaires.

L'adoption de la loi du 13 juillet 1906 mécontente largement patrons comme ouvriers⁴⁶⁸ et cause particulièrement une vive émotion chez les principaux exclus, les cheminots, qui jugent la

⁴⁵⁷ J.O. *Lois et décrets*, 27 novembre 1904, p. 7006.

⁴⁵⁸ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du seizième congrès national [...]*, op. cit., p. 41-42.

⁴⁵⁹ « Le repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 11 décembre 1904, p. 1.

⁴⁶⁰ ANMT, 202 AQ 1209 : note sur l'évaluation de la dépense qu'entraînerait l'application des « repos hebdomadaires », 8 décembre 1904.

⁴⁶¹ J.O. *Débats parlementaires. Sénat*, 25 mai 1905, p. 935-936.

⁴⁶² Patrick Barrau, « La naissance mouvementée du droit au repos hebdomadaire », *Cahiers du Chatefp*, n°5, mai 2001, p. 5.

⁴⁶³ CNAH, 42 LM 50 : rapport supplémentaire fait par M. Charles Prévot, sénateur, au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à établir le repos hebdomadaire en faveur des employés et ouvriers, 20 mars 1906.

⁴⁶⁴ J.O. *Débats parlementaires. Sénat*, 3 juillet 1906, p. 746.

⁴⁶⁵ « Rapport du conseil d'administration présenté au 18^e congrès national. Suite et fin (1) », *La Tribune de la voie ferrée*, 7 avril 1907, p. 3-4.

⁴⁶⁶ CNAH, 42 LM 50 : rapport fait par M. Zévaès, député, au nom de la commission du travail chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à établir le repos hebdomadaire en faveur des employés et ouvriers, 6 juillet 1906.

⁴⁶⁷ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 10 juillet 1906, p. 2210-2213.

⁴⁶⁸ Sophie Dubillot, *Histoire d'un jour chômé. La loi du 13 juillet 1906 relative au repos dominical : son application jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale*, mémoire de DEA de droit social et mouvements sociaux contemporains, dir. J.-P. Le Crom, université de Nantes, 1994, p. 7.

situation inique⁴⁶⁹.

Certes, le personnel ferroviaire n'est pas seul dans ce cas⁴⁷⁰. Pour Eugène Guérard, cette décision est motivée par le coût⁴⁷¹ de 18 millions de francs, qu'il considère comme peu élevé au regard de l'accroissement des recettes des compagnies, et qui serait contrebalancé par leurs bénéfices et la baisse du nombre d'arrêts maladie⁴⁷².

Le Syndicat national insiste sur le devenir incertain de la proposition Berteaux, dont rien n'assure qu'elle aboutira, encore moins à brève échéance⁴⁷³ et argue à juste titre que les arrêtés Baudin ne réglementent qu'un nombre limité de catégories parmi les professions du rail. Dès lors, 120 000 agents, tels que les employés de la grande et de la petite vitesse ou encore les cantonniers, exclus des dispositions des arrêtés, devraient relever du droit commun et donc jouir du repos hebdomadaire⁴⁷⁴. Mais l'ambiguïté subsiste après le vote⁴⁷⁵ : l'interprétation du texte oscille entre exclusion totale du bénéfice de la loi ou bénéfice de celle-ci pour les seuls agents dont le service ne met pas en jeu la sécurité. La première interprétation l'emporte⁴⁷⁶ : l'ensemble du personnel s'estime dès lors « hors la loi », sous le coup d'un « régime spécial »⁴⁷⁷. Pour le Syndicat national, il est incohérent de bénéficier d'une situation inférieure au droit commun, alors que les arrêtés Baudin marquaient au contraire la reconnaissance de la nécessité de garanties supérieures pour les métiers intéressant la sécurité.

Nonobstant l'espoir que les compagnies accordent à leurs agents le repos hebdomadaire⁴⁷⁸, le Syndicat national exprime son mécontentement.

Déterminé à mener une campagne énergique pour obtenir la modification de la loi au retour des vacances parlementaires, il organise un meeting de protestation à Paris le 15 septembre 1906, qui réunit 4 000 personnes⁴⁷⁹. La presse lui est globalement favorable.

Sollicité par les agents, le ministre Louis Barthou étudie l'amendement de la loi en leur faveur avant la rentrée parlementaire⁴⁸⁰.

⁴⁶⁹ « Nous devons l'avoir », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 août 1906, p. 1.

⁴⁷⁰ D'autres corporations comme les personnels des entreprises de transport par eau, des Postes et Télégraphes ou encore les professions libérales, ne bénéficient pas davantage de ces dispositions.

⁴⁷¹ ANMT, 48 AQ 4871 : « Dans les chemins de fer », *Le Rappel*, 16 septembre 1906.

⁴⁷² « Le repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 23 septembre 1906, p. 1.

⁴⁷³ « Pour le repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} juillet 1906, p. 1.

⁴⁷⁴ « Au Sénat », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 juillet 1906, p. 1.

⁴⁷⁵ « Le repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 15 juillet 1906, p. 1.

⁴⁷⁶ Henry Loubers, *De l'application du repos hebdomadaire...*, op. cit., p. 11.

⁴⁷⁷ En opposition au régime légal. « Régime spécial », *La Tribune de la voie ferrée*, 26 août 1906, p. 1.

⁴⁷⁸ « Au Sénat », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 juillet 1906, p. 1.

⁴⁷⁹ ANMT, 48 AQ 4871 : « Le repos hebdomadaire. Meeting d'employés de chemins de fer », *La Petite République*, 16 septembre 1906.

⁴⁸⁰ ANMT, 48 AQ 4871 : « Les travailleurs des chemins de fer », *L'Aurore*, 15 septembre 1906 ; *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 14 juin 1907, p. 1358.

Les compagnies souhaitent elles aussi que leur personnel bénéficie des dispositions de la loi. Elles en informent Louis Barthou le 21 septembre, tout en précisant que cette application prendrait « une forme appropriée aux nécessités spéciales du service des chemins de fer », c'est-à-dire l'octroi de « 52 jours par an de suspension de travail, sous forme de journées ou de demi-journées de repos, de congés annuels, etc. ». Ceux-ci seraient répartis en fonction des besoins des agents mais aussi de l'intensité du trafic, tout en essayant d'accorder le dimanche au plus de personnel possible. Les réseaux se laissent 18 mois pour une réalisation progressive⁴⁸¹. Le coût est évalué par eux entre 40 et 50 millions de francs pour l'ensemble des compagnies, quand Louis Barthou penche plutôt pour 30 millions⁴⁸².

On peut s'étonner d'une telle démarche de la part des réseaux. En effet, elle demeure une rare initiative en matière de réforme sociale, qui plus est d'envergure. Certains y voient une volonté d'annihiler la proposition Berteaux⁴⁸³, d'autres « peut-être [...] une générosité naturelle et le souci d'assurer à leur personnel le bénéfice du sort commun »⁴⁸⁴. Toujours est-il que sans cette démarche, les agents de chemins de fer seraient dans une position désavantageuse au regard du droit commun. Sans doute faut-il y voir le sentiment d'une réforme inéluctable, dont l'initiative permettrait aux compagnies de fixer elles-mêmes des modalités plus souples (et réduirait donc leurs contraintes), voire de maîtriser au maximum les coûts. En adaptant la loi à leurs conditions, elles s'épargnent une réflexion complète sur le sujet, puisque des règles existent déjà. Là encore, le pragmatisme semble s'affirmer.

S'il a vent du dessein des réseaux dans la première quinzaine de septembre⁴⁸⁵, le Syndicat national, aucunement associé à ce projet, reste réservé sur cette annonce.

Il attend surtout de connaître le détail de la réglementation et le délai dans lequel elle sera appliquée. Le syndicat craint que les journées de repos ne soient remplacées par des demi-journées, que les 15 jours de congés annuels soient supprimés à la faveur du repos hebdomadaire⁴⁸⁶ ou encore que le repos continue à être accordé par la hiérarchie de façon discrétionnaire⁴⁸⁷. Il souligne en outre la limite de cette mesure, qui améliore les conditions de travail de certaines catégories de personnel⁴⁸⁸, mais touche de façon dérisoire celles des mécaniciens et chauffeurs⁴⁸⁹. Méfiant, il

⁴⁸¹ CNAH, 42 LM 50 : lettre d'Alphonse Chodron de Courcel, président de la compagnie du PO, à Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, 21 septembre 1906.

⁴⁸² « Le repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 23 décembre 1906, p. 1.

⁴⁸³ ANMT, 48 AQ 4871 : « Ceux qu'on oublia », *L'Action*, 27 septembre 1906.

⁴⁸⁴ Henry Loubers, *De l'application du repos hebdomadaire...*, op. cit., p. 51.

⁴⁸⁵ « Solution prochaine », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 septembre 1906, p. 1.

⁴⁸⁶ ANMT, 48 AQ 4871 : « Le repos hebdomadaire. Les 280 mille se reposeront », *Le Matin*, 22 septembre 1906.

⁴⁸⁷ « Le repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 30 septembre 1906, p. 1.

⁴⁸⁸ Conducteurs, gardes-freins, agents des gares, hommes d'équipe, aiguilleurs, chefs de gare, etc.

⁴⁸⁹ ANMT, 202 AQ 1209 : « Le repos des employés de chemins de fer. Deux sons de cloche », *La Petite République*,

souhaite que cette initiative soit inscrite de manière plus formelle, par une modification de la loi (voire, à défaut, des arrêtés Baudin)⁴⁹⁰, sans doute pour s'assurer que les réseaux ne puissent revenir sur leur décision⁴⁹¹, mais aussi pour pouvoir les sanctionner dans le cas où ils ne respecteraient pas la loi à la lettre. Un amendement assurerait également aux cheminots des garanties suffisantes, qui pourraient éventuellement être modifiées si l'application de ses dispositions ne s'avérait pas satisfaisante. Certains militants estiment le délai de 18 mois trop long⁴⁹². En outre, l'octroi privilégié de repos dans les périodes de faible trafic risque de ne pas endiguer le surmenage. La question du maintien du salaire, et notamment du manque à gagner que représente la perte des primes⁴⁹³, est posée. La forme à donner aux 52 jours de repos est également débattue : repos décadaire, couplé à un long congé annuel ; repos hebdomadaire de 24 ou 36 heures consécutives ou repos hebdomadaire et congé annuel de 15 jours ? La première option l'emporte au Syndicat national⁴⁹⁴.

L'Association amicale s'estime globalement satisfaite, aspire à ce qu'aucune catégorie de personnel ne soit laissée de côté (ouvriers compris), mais relaie les inquiétudes concernant des repos octroyés par demi-journées⁴⁹⁵. Cette crainte est partagée par la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs qui souhaite que les personnels de tous les réseaux bénéficient uniformément d'un congé fixe de 15 jours⁴⁹⁶.

La presse salue l'initiative⁴⁹⁷, tout comme le ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes Louis Barthou, qui voit l'opportunité d'aboutir plus rapidement que par une nouvelle loi⁴⁹⁸. Il se déclare prêt à examiner toute modification des règles d'exploitation que nécessiterait l'application de cette mesure⁴⁹⁹ et impose que les dispositions élaborées par les réseaux soient applicables à l'ensemble du personnel⁵⁰⁰. Il envisage même, après une première expérimentation, le dépôt d'un projet de loi ou la modification des arrêtés Baudin, dans le cas où cela s'avérerait nécessaire⁵⁰¹.

23 septembre 1906.

⁴⁹⁰ ANMT, 202 AQ 1209 : A. T., « Aux chemins de fer », *L'Humanité*, 23 septembre 1906.

⁴⁹¹ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, *op. cit.*, p. 26.

⁴⁹² ANMT, 48 AQ 4871 : compte rendu de la réunion corporative publique du groupe Paris-Ouest (rive gauche-État) du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer, 11 octobre 1906.

⁴⁹³ ANMT, 48 AQ 4871 : Eugène Desteu, « Le repos hebdomadaire », *Le Gil Blas*, 23 septembre 1906.

⁴⁹⁴ « Les 52 jours de repos », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 janvier 1907, p. 1.

⁴⁹⁵ ANMT, 202 AQ 1209 : L. Larcade, « Le repos hebdomadaire », *La Locomotive*, octobre 1906.

⁴⁹⁶ ANMT, 48 AQ 4871 : « Dans les autres corporations », *Le Siècle*, 24 septembre 1906.

⁴⁹⁷ ANMT, 202 AQ 1209 : « Plus de "Hors la loi !" Les 280,000 obtiennent leur repos hebdomadaire », *Le Petit Parisien*, 22 septembre 1906.

⁴⁹⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 14 juin 1907, p. 1358.

⁴⁹⁹ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 1^{er} décembre 1906.

⁵⁰⁰ ANMT, 48 AQ 4871 : Jean Frolo, « Les 280,000 », *Le Petit Parisien*, 14 décembre 1906.

⁵⁰¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 décembre 1906, p. 3119.

La question complexe du détail de la réglementation nécessite des études approfondies au sein du comité de ceinture⁵⁰².

La réflexion dure quatre mois⁵⁰³. Les réseaux ne sont pas favorables au repos dominical ; même Gustave Noblemaire a changé d'avis, « depuis qu'il voyait que cela gênerait l'évolution de son matériel ». Ils pensent toutefois être forcés d'y venir⁵⁰⁴.

Les compagnies proposent finalement un projet d'arrêté permettant la fermeture totale des gares de grande et petite vitesses les dimanches et jours fériés, ainsi que l'interruption de la plupart des livraisons à domicile par factage, camionnage ou réexpédition, exception faite de certaines périodes de trafic intensif⁵⁰⁵. Louis Barthou souhaite que ces propositions soient rendues publiques, afin que les principaux intéressés puissent en prendre connaissance⁵⁰⁶. Le personnel des bureaux centraux ou régionaux, des magasins et des ateliers bénéficiant d'ores et déjà de la fermeture de leur lieu de travail le dimanche, l'application du repos hebdomadaire y sera aisée. Pour les autres catégories, il est prévu d'accorder trois jours de repos par mois et en complément des demi-journées ou journées entières de congés, idéalement le dimanche, qui peuvent être cumulées (ou non) et dépendre des besoins du service, des agents et de l'intensité du trafic. Ces principes généraux pourraient en outre être localement adaptés, en fonction des situations rencontrées⁵⁰⁷. Le ministre les approuve, tout en encourageant l'octroi de demi-journées autres que le dimanche aux seuls agents qui le demandent, des dispositions spéciales et avantageuses pour les agents alternants, la tenue de registres pour favoriser le contrôle et la mise en œuvre la plus rapide possible de ces mesures⁵⁰⁸. Les compagnies sont réservées sur ces recommandations, de crainte de « compromettre la bonne exécution et la sécurité [du] service, en introduisant hâtivement dans les rangs de [leur] personnel un trop grand nombre d'agents nouveaux et inexpérimentés », et souhaitent pouvoir en apprécier les conséquences tant financières que techniques⁵⁰⁹. Quant à la proposition des réseaux de transformer le repos de 24 heures dont bénéficient les alternants avant le changement de roulement en un des 52 jours de

⁵⁰² ANMT, 202 AQ 1209 : compte rendu du comité de ceinture, 26 décembre 1906.

⁵⁰³ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, 29 décembre 1906.

⁵⁰⁴ ANMT, 202 AQ 1209 : lettre à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 20 octobre 1906.

⁵⁰⁵ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, 18 janvier 1907 ; projet d'arrêté visant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de grande et de petite vitesses, 22 janvier 1907.

⁵⁰⁶ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 8 février 1907.

⁵⁰⁷ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, 7 mars 1907.

⁵⁰⁸ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 12 juin 1907.

⁵⁰⁹ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, 17 juillet 1907.

congés octroyés, Louis Barthou s'y oppose fermement, rappelant que « ce n'est pas [...] la loi de 1906 qu'on applique au personnel des chemins de fer ; c'est un régime extra-légal qui a pour but de lui assurer des avantages équivalents à ceux que procure cette loi aux ouvriers de l'industrie privée »⁵¹⁰.

Le Syndicat national insiste pour que le personnel puisse être entendu sur l'application des dispositions proposées par les compagnies⁵¹¹. L'organisation cheminote réclame pour l'ensemble du personnel (commissionné, classé comme non-classé) 52 jours de repos annuels, dont 16 congés à date facultative, tous payés, non accordés par demi-journée et d'une durée de 36 heures (sauf pour les agents alternants, successivement 24 et 48 heures). Les agents bénéficiant de dispositions plus avantageuses ne doivent pas voir celles-ci diminuées⁵¹². L'Association amicale insiste sur le fait que l'application de ces mesures ne doit entraîner aucune baisse de salaire, ni permettre les repos par demi-journées, mais garantir aux agents des congés lorsqu'ils en éprouvent le besoin⁵¹³.

Le réseau du PLM, précurseur dans ce domaine⁵¹⁴, est déterminé à appliquer les dispositions arrêtées dès avril 1907, tandis que les autres compagnies craignent de ne pouvoir suivre ce rythme⁵¹⁵.

À la compagnie du Nord, une instruction, calquée sur une circulaire du réseau du PO⁵¹⁶, pour l'attribution de 52 jours de repos par an à tout le personnel, est publiée quelques mois après l'échéance des 18 mois qui devait aboutir en mars 1908⁵¹⁷. Elle détaille les dispositions pour chaque catégorie du personnel⁵¹⁸. L'instruction est approuvée par le ministre, bien que les remarques précédemment formulées à l'égard des agents alternants demeurent pendantes⁵¹⁹ et qu'un effort supplémentaire de la part de la compagnie lui paraisse requis⁵²⁰. Interrogé à la Chambre des

⁵¹⁰ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 7 octobre 1907.

⁵¹¹ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-huitième congrès national [...]*, op. cit., p. 58.

⁵¹² ANMT, 48 AQ 4900 : compte rendu de la 4^e séance du congrès du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, 12 avril 1907.

⁵¹³ ANMT, 202 AQ 1209 : L. Larcade, « Au ministère », *La Locomotive*, décembre 1906.

⁵¹⁴ Le réseau du PLM double, à partir du 1^{er} novembre 1905, le nombre de repos des agents des inspections principales et des gares non alternants, qui passent d'une moyenne d'une journée par mois à deux par mois (« Les repos au PLM », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 novembre 1905, p. 1).

⁵¹⁵ ANMT, 202 AQ 1209 : note rédigée par Paul-Émile Javary, ingénieur en chef adjoint de l'Exploitation de la compagnie du Nord, pour la conférence des chefs de l'Exploitation, 20 novembre 1906.

⁵¹⁶ ANMT, 202 AQ 1209 : lettre à M. du Bousquet, ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord, 4 mai 1908.

⁵¹⁷ ANMT, 202 AQ 1209 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, à M. Lefebvre, ingénieur en chef des Travaux et de la Surveillance de la compagnie du Nord, 22 mai 1908.

⁵¹⁸ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord à Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, 13 juin 1908 ; instruction de la compagnie du Nord pour l'attribution de 52 jours de repos par an à tout le personnel, 10 juin 1908.

⁵¹⁹ ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 29 juillet 1908.

⁵²⁰ ANMT, 48 AQ 3383 : idem, 14 décembre 1908.

députés, le ministre garantit le maintien intégral des salaires⁵²¹, question que n'avait pas tranchée la loi de 1906⁵²². Suivant le modèle du réseau du PO⁵²³, celui du Nord déduit toutefois les longues absences pour cause de maladie des 52 jours de repos annuels⁵²⁴.

La décision gracieuse d'accorder le repos hebdomadaire à leurs agents n'est pas sans incidence pour les compagnies.

Elle nécessite un accroissement du personnel, pour remplacer ceux en repos. L'administration des chemins de fer du Nord aurait embauché entre 1 800 et 2 000 nouveaux agents⁵²⁵, qu'il est nécessaire de former. Surtout, l'application des 52 jours de congé demande de revoir parfois complètement l'organisation du travail⁵²⁶. Ces recrutements ont des incidences sur le matériel, qu'il faut augmenter, et sur la construction de nouveaux dépôts pour garer les machines supplémentaires acquises⁵²⁷. La mise en œuvre des 52 jours de repos entraîne donc une hausse des dépenses pour les réseaux. Un cinquième de la hausse des dépenses relatives au personnel entre 1899 et 1912 est dû à la réduction de la durée du travail, depuis l'application des arrêtés Baudin jusqu'aux mesures équivalentes à la loi du 13 juillet 1906.

Toutefois, même si elle demeure difficile à apprécier, cette diminution du temps de travail a sans doute eu un effet bénéfique sur le rendement des agents⁵²⁸.

La publication des dispositions élaborées par les compagnies⁵²⁹ entraîne un certain remous dans les milieux industriels et commerciaux.

Le Syndicat des tailleurs et confectionneurs en détail du département de la Somme proteste, par exemple, contre les retards de livraison à prévoir⁵³⁰. Louis Barthou sursoit à la demande des réseaux en matière d'horaires de service des gares. Un arrêté du 17 avril 1908 prévoit la fermeture des gares, les dimanches et jours fériés, pour la réception et la livraison des marchandises (produits alimentaires exceptés), complète pour la petite vitesse et à partir de 11 heures pour la grande

⁵²¹ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 14 juin 1907, p. 1357-1359.

⁵²² ANMT, 202 AQ 1209 : lettre de Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, aux administrateurs de la compagnie du PO, 16 juin 1908.

⁵²³ ANMT, 202 AQ 1209 : note adressée par Louis Piéron, ingénieur en chef des services actifs de la compagnie du Nord, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 21 août 1908.

⁵²⁴ ANMT, 202 AQ 1209 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, à M. du Bousquet, ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord, 22 juillet 1908.

⁵²⁵ ANMT, 48 AQ 4930 : Albert Sartiaux, « Coût du repos hebdomadaire », *La Tribune de l'Aube*, 31 juillet 1908.

⁵²⁶ Paul Brustis, *Ma carrière...*, *op. cit.*

⁵²⁷ Chaque équipe composée d'un mécanicien et d'un chauffeur a une machine précise qui lui est attitrée : c'est la titularisation (en opposition à la banalisation, lorsque la machine est utilisée par n'importe quelle équipe), privilégiée pour l'entretien et le soin que les agents prennent de leur machine. Mais cette pratique est abandonnée progressivement car elle ne tire pas de la machine son rendement maximal.

⁵²⁸ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, *loc. cit.*

⁵²⁹ ANMT, 202 AQ 1209 : affiche « Conditions d'application des tarifs généraux de grande et de petite vitesse » éditée par la compagnie du Nord, 20 mars 1907.

⁵³⁰ ANMT, 202 AQ 1209 : lettre de M. Léry, secrétaire du Syndicat des tailleurs et confectionneurs en détail du département de la Somme, au préfet de la Somme, 10 mai 1907.

vitesse, à compter du 15 mai. Il institue toutefois des dérogations. Cet arrêté, prévu comme une expérimentation, pourra être modifié⁵³¹. De nombreuses dérogations sont sollicitées⁵³². Afin de pouvoir toutes les étudier, le ministre est forcé de reporter l'application de son arrêté à plusieurs reprises jusqu'au 1^{er} janvier 1909 pour l'envoi de certaines marchandises⁵³³. Mais les commerçants et les producteurs continuent à s'agiter⁵³⁴. En outre, le système des dérogations n'est pas bien appliqué⁵³⁵.

La mise en œuvre des 52 jours de repos par an est progressive.

Conformément à son intention, le réseau du PLM est le précurseur, appliquant ces dispositions au personnel de l'Exploitation dès le 1^{er} avril 1907, à celui de la Voie et de la Traction à partir du 1^{er} juin⁵³⁶. Les agents des trains de la compagnie du PO et ceux du Midi en bénéficient à compter du 1^{er} juillet⁵³⁷ ; tous les cheminots du cadre permanent de l'administration des chemins de fer de l'État au 1^{er} septembre⁵³⁸. Les agents de l'Exploitation de la compagnie de l'Est doivent attendre le 1^{er} avril 1908⁵³⁹, un mois après ceux des gares⁵⁴⁰ et le personnel des dépôts et entretien du réseau du PO⁵⁴¹. Le personnel ferroviaire connaît une réelle réduction de la durée du travail, qui passe en moyenne de 3 600 heures annuelles à 3 250⁵⁴².

Mais son application laisse aussi parfois à désirer.

Elle entraîne quelques protestations chez les principaux intéressés⁵⁴³, s'estimant lésés par rapport à d'autres catégories⁵⁴⁴ ou à d'autres compagnies⁵⁴⁵. L'application aux agents du service alterné reste l'objet de nombreuses réclamations émanant du Syndicat national⁵⁴⁶. Le congé annuel, comptabilisé dans les 52 jours de suspension de travail, semble par ailleurs accordé en fonction des nécessités du

⁵³¹ « La fermeture des gares les dimanches et jours fériés », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 mai 1908, p. 1.

⁵³² « L'ouverture des gares les dimanches et jours fériés », *Journal des transports*, 2 janvier 1909, p. 5.

⁵³³ « Dérogations provisoires à l'arrêté de fermeture des gares le dimanche », *Journal des transports*, 23 mai 1908, p. 248 ; René Thévenez, Fernand Manesse, *Législation..., op. cit.*, p. 353.

⁵³⁴ ANMT, 48 AQ 4930 : Louis Crespeaux, « Contre le repos hebdomadaire dans les chemins de fer », *Le Peuple français*, 20 décembre 1908.

⁵³⁵ « Deux circulaires », *La Tribune de la voie ferrée*, 2 mai 1909, p. 1.

⁵³⁶ ANMT, 202 AQ 1209 : « Les employés de chemins de fer et le repos hebdomadaire », *L'Aurore*, 18 mai 1907.

⁵³⁷ « Le repos hebdomadaire à l'Orléans », *La Tribune de la voie ferrée*, 6 juillet 1907, p. 2.

⁵³⁸ « Le repos hebdomadaire à l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} septembre 1907, p. 1.

⁵³⁹ « Le repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 3 mai 1908, p. 1.

⁵⁴⁰ « Le repos hebdomadaire à l'Orléans », *Journal des transports*, 11 avril 1908, p. 180.

⁵⁴¹ « Le repos hebdomadaire à l'Orléans », *Journal des transports*, 25 avril 1908, p. 200.

⁵⁴² Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1, op. cit.*, p. 46.

⁵⁴³ À l'instar d'une pétition des visiteurs de la gare de Paris de la compagnie du Nord en juin 1907.

⁵⁴⁴ ANMT, 202 AQ 1209 : pétition des visiteurs de la gare de Paris de la compagnie du Nord remise à M. Lobjeois, chef d'entretien, 10 juin 1907.

⁵⁴⁵ C'est le cas des services alternés des gares de la deuxième région de la compagnie du Nord, qui se comparent à la situation plus avantageuse de leurs homologues de celle de l'Est (totalisant 76 jours de repos contre 60 pour ceux du Nord) à la veille de la mise en œuvre de ces dispositions par leur réseau fin mars 1908 (ANMT, 202 AQ 1209 : notes, 2 et 3 avril 1908).

⁵⁴⁶ La question, discutée de longs mois entre la compagnie du Nord et les ministres successifs, reste pendante pendant des années et ne trouve une solution provisoire qu'en septembre 1912 (« Repos hebdomadaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 12 juin 1909, p. 3 ; ANMT, 48 AQ 3383 : lettre de Jean Dupuy, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 2 septembre 1912).

service, qui priment sur les desiderata du personnel⁵⁴⁷.

Des parlementaires se saisissent de ces travers et les portent devant l'Hémicycle⁵⁴⁸. Lors du congrès de juin 1908, le Syndicat national estime que seule l'administration des chemins de fer de l'État applique ces dispositions de manière satisfaisante. Il propose en outre l'élaboration d'un règlement d'administration publique qui fixerait les conditions d'octroi des 52 jours⁵⁴⁹.

L'insatisfaction provoquée par le vote de la loi du 13 juillet 1906 entraîne rapidement une multiplication des initiatives parlementaires pour en obtenir la modification⁵⁵⁰.

Malgré l'engagement du Gouvernement à modifier la loi, aucune proposition en ce sens n'est discutée par le Parlement⁵⁵¹.

La confrontation des aspirations des uns et des autres n'amène pas de résultats constants.

La reconnaissance de la dangerosité et de la pénibilité des conditions de travail, ainsi que la préoccupation de la sécurité publique sont essentielles dans l'octroi de dispositions protectrices. La législation sur les conseils des prud'hommes témoigne en outre du souci de régler les relations de travail.

Si globalement on constate une amélioration de la condition cheminote des années 1860 à 1910, elle est mise en œuvre de façon variée, la corporation demeurant bénéficiaire du droit commun ou soumise à des dispositions qui lui sont spécifiques, voire à un entre-deux orchestré par les compagnies, qui conservent ainsi la mainmise sur le repos hebdomadaire. Si ces mesures sociales grèvent les finances des compagnies, leur application n'entraîne pas pour autant la renégociation des contrats conclus avec l'État.

Le syndicalisme demeure moteur dans cette évolution, à l'origine de nombreuses propositions parlementaires favorables aux agents du rail. Mais rien n'est assuré : leur sort dépend des sensibilités du Gouvernement en place, du travail plus ou moins long des commissions, des autres textes en discussion et du calendrier parlementaire, bien plus que des seules détermination et

⁵⁴⁷ Gaston Renaudel, *Les compagnies...*, loc. cit.

⁵⁴⁸ Fin novembre 1908, Henri Durre dénonce à la Chambre le non-respect, par la compagnie du Nord, du repos hebdomadaire, quand Arthur Groussier critique dans la même séance sa non-application au personnel auxiliaire par la compagnie de l'Est, ainsi que la perte de congés à la suite d'une absence pour maladie (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 20 novembre 1908, p. 2464-2465 ; ANMT, 48 AQ 4930 : « Rectification », *L'Humanité*, 22 novembre 1908).

⁵⁴⁹ ANMT, 48 AQ 4930 : « Dans les chemins de fer », *Le Petit Béthunois*, 11 juin 1908.

⁵⁵⁰ On recense huit propositions de loi déposées par des députés en ce sens jusqu'en mars 1907. Parmi celles-ci, se distingue le texte présenté à la Chambre le 5 novembre 1906 par le député Léon Cornand, qui vise l'extension au personnel du rail de la loi du 13 juillet. Elle est étudiée par la commission du travail en février 1908, qui auditionne notamment le Syndicat national. Le rapport d'Alexandre Zévaès rendu le 12 mars 1908 y est favorable. Elle décide toutefois d'inclure les agents de chemins de fer dans le dispositif de la loi et, sur proposition d'Arthur Groussier, de renvoyer à un règlement d'administration publique pour fixer comment la loi leur sera appliquée. Ainsi, les inégalités, les irrégularités, les effets des mesures insatisfaisantes pour l'octroi des congés et repos devraient être limités (Heinz-Gerhard Haupt, « Les petits commerçants... », art. cit., p. 12).

⁵⁵¹ Jean-Luc Bodiguel, *La réduction...*, op. cit., p. 71.

motivation des organisations ouvrières. Dans la négociation permanente, ces dernières peinent encore à s'imposer comme interlocutrices légitimes et incontournables dans la discussion de leurs conditions de travail, dont elles surveillent sans relâche la bonne application.

Leur vigilance n'empêche pas les tentatives de remises en cause de leurs droits sociaux dans les années 1890. La précarité de ceux-ci éclate alors au grand jour, d'où la nécessité impérieuse d'un statut du personnel, sous la forme d'une loi, qui les graverait dans le marbre, mais pas à n'importe quel prix. Cette solution aurait toutefois le mérite de poursuivre le travail d'unification des conditions de travail du personnel des chemins de fer, qui aboutit pour la première fois complètement avec la question des retraites.

Chapitre VI. Le laborieux cheminement vers l'unification des régimes de retraite (années 1890-1911)

Tandis que la question des retraites ouvrières et paysannes est posée depuis une décennie, les parlementaires se saisissent dans les années 1890 d'un domaine jusqu'alors strictement réservé aux compagnies : la détermination des prestations garanties par les caisses de retraite (1).

Face à la résistance des réseaux, relayée par un Sénat très réticent à légiférer sur les questions sociales, et à la pression constante exercée par les syndicats, le rapport de forces est à son paroxysme. La première concrétisation étant jugée incomplète (2), il faut un mouvement social d'ampleur pour que les cheminots obtiennent enfin satisfaction (3).

1. Une succession de textes et de discussions qui trainent en longueur

Une première étape : la loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et les rapports entre les agents et les compagnies

Le caractère précaire et illusoire des prestations des caisses de retraite d'initiative patronale, qui ne sont aucunement un droit pour ceux qui cotisent, focalise l'insatisfaction du personnel des réseaux avant 1890.

La pétition de 1871 l'illustre bien. Les mécaniciens et chauffeurs cherchent à obtenir la certitude qu'eux ou leur famille jouiront du pécule pour lequel ils ont cotisé. Ils réclament dès lors l'institution d'un droit à une pension égale à la moitié de leur traitement après 20 ans de service, sans condition d'âge, et au tiers pour les invalides après 15 années de labeur, ainsi que la réversibilité de la moitié sur la tête de la veuve en cas de décès¹. Ces revendications sont à remettre dans le contexte des licenciements, teintés d'arbitraire, du début des années 1870. Elles expliquent que les premières propositions² à voir le jour en matière de retraite cheminote intègrent les projets de législation spécifique aux agents des chemins de fer.

¹ ANMT, 48 AQ 3939 : *Pétition des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer français à M. le ministre des Travaux publics. Adresse...*, op. cit., p. 9.

² Cf. annexe n°32.

Ces textes s'attachent essentiellement à la rupture du contrat et à ses effets sur les cotisations pour la retraite.

Jules Cazot dépose une proposition de loi le 3 août 1874, qui évalue à seulement 10 % la proportion de mécaniciens parvenant à faire valoir leurs droits à la retraite. S'il n'est pas victime de la dangerosité du métier, il l'est de l'arbitraire de la compagnie, qui le licencie avant son admission à la retraite, sans lui restituer le montant des retenues salariales qu'il a été contraint de verser durant ses années de service. La réglementation des causes pouvant conduire à la révocation éviterait aux mécaniciens et chauffeurs d'être renvoyés avant de pouvoir être admis à la retraite³. Cette idée est reprise dans une proposition de loi présentée par Germain Casse en mars 1876⁴, mais aucune d'elles n'est discutée.

Dans une proposition étendue à l'ensemble des agents commissionnés le 29 janvier 1878, Germain Casse va plus loin : il prévoit la redistribution des ponctions salariales dans la perspective d'une pension de retraite à l'agent ou à ses héritiers en cas de démission, de licenciement ou de décès⁵. Charles de Janzé dépose à son tour un texte le 15 janvier 1880⁶. Influencé par les travaux du docteur Duchesne, il fixe des conditions d'admission à la retraite permettant réellement d'y prétendre, c'est-à-dire des durées de service, voire d'âge, qui varient en fonction des catégories professionnelles. Il s'inspire de la pratique à l'œuvre au réseau du Nord, qui distingue le personnel du service actif des sédentaires :

Durée de service (en années)	Âge requis (en années)	Catégories concernées
20	-	conducteur chef, conducteur de train, chauffeur, mécanicien, aiguilleur, serre-frein ou graisseur de route
20	50	reste du personnel actif
30	50	agents sédentaires

Tableau n°7 – Conditions du droit à la retraite dans la proposition de loi déposée par Charles de Janzé le 15 janvier 1880 à la Chambre des députés.

Données tirées de : *J.O.*, 11 février 1880, p. 1550-1556.

Afin d'éviter que les retenues ne retombent dans l'escarcelle de la compagnie lorsque l'agent la quitte, celles-ci sont versées à son compte personnel à la CRV. Une fois accordé, le droit à la retraite

³ ANMT, 48 AQ 3382 : proposition de loi déposée par Jules Cazot et plusieurs de ses collègues ayant pour objet de régler certains rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs mécaniciens ou chauffeurs, 3 août 1874.

⁴ *J.O.*, 6 avril 1876, p. 2474.

⁵ *J.O.*, 9 février 1878, p. 1349.

⁶ *J.O.*, 11 février 1880, p. 1550-1556 : proposition de loi déposée par M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 15 janvier 1880.

demeure un acquis sur lequel on ne peut plus revenir. Charles de Janzé prévoit une retraite proportionnelle en cas d'invalidité ou d'accident et une pension pour les ayants droit sous certaines conditions⁷. Le juriste Jean Grandet y voit « l'organisation d'un véritable statut des agents de chemins de fer »⁸.

La compagnie du Nord est hostile :

« Il y aurait là une extension de la libéralité consentie par la compagnie au profit de ses agents qu'on ne peut lui imposer par une loi et qui serait mal entendue. La compagnie n'a pas cru pouvoir assurer une pension viagère à tous ses agents après 20 ans de service. Elle a voulu simplement leur assurer une pension viagère à partir de l'époque où, après un minimum de service ils ne pourraient pas continuer leurs fonctions dans des conditions satisfaisantes »⁹.

Le rapport Margue du 6 décembre 1880 sur les propositions Casse et Janzé propose un nouveau texte. Il ne va pas aussi loin que Charles de Janzé : face au risque « de porter atteinte à cette liberté si chère à cette compagnie des chemins de fer et de jeter une dangereuse perturbation dans les intérêts qui sont liés à l'ancien fonctionnement des caisses de retraite », il supprime le caractère obligatoire des retenues salariales et donne au personnel le droit de créer et d'administrer ses propres caisses de secours¹⁰.

Mais les réseaux s'y opposent¹¹ et un rapport supplémentaire remplace la suppression de l'obligation des cotisations salariales, par l'homologation des règlements des caisses de retraite par le ministre des Travaux publics. Pour la première fois, l'agent gouvernemental interviendrait en matière de retraite cheminote¹². Les députés rejettent cependant ce texte¹³.

Les propositions se succèdent. Si les députés David Raynal et Pierre Waldeck-Rousseau choisissent de reprendre le 6 février¹⁴ l'homologation des règlements des caisses de retraite¹⁵, Charles de Janzé et Eugène Delattre y ajoutent le lendemain le remboursement des retenues salariales opérées en vue

⁷ *Ibid.*

⁸ Jean Grandet, *Les droits...*, *op. cit.*, p. 45.

⁹ ANMT, 48 AQ 3382 : observations de la compagnie du Nord sur le projet de loi proposé par l'honorable baron de Janzé, en vue de réglementer les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs employés, 3 février 1881.

¹⁰ *J.O.*, 16 décembre 1880, p. 12375-12377 : rapport de Léon Margue fait au nom de la commission chargée d'examiner les propositions de loi : 1° de M. Germain Casse et plusieurs de ses collègues, tendant à régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés ; 2° de M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 6 décembre 1880.

¹¹ ANMT, 48 AQ 3382 : observations de la compagnie du Nord sur le projet de loi proposé par l'honorable baron de Janzé, en vue de réglementer les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs employés, 3 février 1881.

¹² *J.O. Lois et décrets*, 25 février 1881, p. 1050-1051 : annexe au rapport de Léon Margue fait au nom de la commission chargée d'examiner les propositions de loi : 1° de M. Germain Casse et plusieurs de ses collègues, tendant à régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés ; 2° de M. le baron de Janzé, relative à la réglementation des compagnies de chemins de fer, 6 décembre 1880.

¹³ Étienne Antonelli, *De la résiliation...*, *op. cit.*, p. 391.

¹⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 6 février 1882, p. 85.

¹⁵ Maurice Louvard, *Les caisses...*, *loc. cit.*

de la retraite en cas de licenciement sans motifs légitimes, défendu par Germain Casse en 1878¹⁶. Mais ces textes ne font que poser le principe d'une retraite, sans s'attacher à décrire les conditions permettant d'y prétendre. Dans une autre proposition de loi consacrée à la sécurité publique, Eugène Delattre et Charles de Janzé s'appuient sur des travaux médicaux pour reprendre l'idée maîtresse du texte de janvier 1880 : la retraite des agents des trains après 20 ans de service, sans condition d'âge. Ils innoveront avec l'institution d'une retraite proportionnelle et anticipée après 15 années de labeur. En outre, pour la première fois, un même texte traite de la durée du travail et des retraites¹⁷.

Si la commission écarte les dispositions liées à la durée du travail, elle suit les prescriptions Raynal-Waldeck-Rousseau en matière de retraite : les compagnies doivent présenter sous trois mois les règlements et statuts des caisses de retraite et de secours à l'homologation du ministre des Travaux publics. La commission aspire ainsi à limiter l'arbitraire auquel le personnel est confronté. Ce dernier est par ailleurs autorisé à constituer des caisses dont il serait l'unique administrateur¹⁸.

Après une première délibération¹⁹, le texte de la commission est à nouveau discuté en décembre. La participation aux caisses de retraite et de secours crée un droit spécial pour les agents²⁰ puisqu'un amendement de Jules Steeg prévoit l'assimilation des agents affiliés aux caisses de retraite et de secours au personnel commissionné. Le texte est voté en première lecture le 22 décembre 1882²¹.

En juin 1885, Paul Cuvinot rend un rapport au nom de la commission sénatoriale chargée d'examiner la proposition, deux ans et demi après le vote des députés²². Il y défend un unique article : les sommes allouées aux caisses de retraite déterminent pour partie le montant des dommages et intérêts versés au contractant qui réussit à prouver qu'il a été lésé²³.

Mais alors que le texte n'est toujours pas discuté au Sénat, Paul Cuvinot présente en son nom personnel une nouvelle mouture à la mi-novembre 1887 car il souhaite le maintien des droits à la retraite des agents malgré la résiliation du contrat, son but étant de limitant les contentieux²⁴. La chute du Gouvernement retarde quelque peu l'examen de la question²⁵, mais cette disposition cristallise les débats²⁶. Au motif qu'elle porte atteinte à la liberté des contrats, la commission

¹⁶ François Milhet, *De la résiliation...*, loc. cit.

¹⁷ *J.O. Impressions parlementaires. Chambre des députés*, t. VI, n°435 à 514, 1882, p. 1-23 : proposition de loi n°511 de M. Delattre, le baron de Janzé et plusieurs de leurs collègues relative à la sécurité publique dans les chemins de fer, 2 mars 1882.

¹⁸ ANMT, 48 AQ 3382 : rapport d'Eugène Delattre, au nom de la commission chargée d'examiner les propositions de loi : 1° de M. Raynal et plusieurs de ses collègues ; 2° de MM. le baron de Janzé, Delattre et un grand nombre de leurs collègues, ayant pour objet de régler les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés, 12 juin 1882.

¹⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 juin 1882, p. 1062.

²⁰ Maurice Compertz, Fernand Labori, Émile Schaffhauser, *Commentaire de la loi...*, op. cit., p. 20.

²¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 22 décembre 1882, p. 2115.

²² *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 26 juin 1885, p. 738-739.

²³ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 14 novembre 1887, p. 912.

²⁴ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 15 novembre 1887, p. 916.

²⁵ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 3 novembre 1887, p. 857.

²⁶ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 15 novembre 1887, p. 920.

sénatoriale s'y oppose. Severiano de Heredia obtient le renvoi à la commission²⁷, avec charge pour elle d'en modifier la rédaction.

La discussion reprend le 20 février 1888²⁸. La commission propose le droit à la liquidation de la portion de rente de retraite qui revient au salarié licencié.

Le nouveau ministre des Travaux publics Émile Loubet y est hostile, au motif que cette disposition grève l'alimentation des caisses de retraite. Après être longtemps resté dans les cartons, le texte est adopté au Sénat le 21 février²⁹.

Malgré l'opposition des compagnies³⁰, la Chambre des députés rétablit en seconde lecture le principe d'une loi spécifique aux agents des chemins de fer, à laquelle a fait barrage le Sénat. La nouvelle mouture précise les motifs permettant l'octroi d'une indemnité, en affirmant que la durée des services et « toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé » doivent entrer en compte dans le calcul de son montant. Elle reprend également les conditions de durée de service de la proposition Delattre et Janzé du 2 mars 1882, permettant aux seuls mécaniciens et chauffeurs (et non, cette fois, aux agents des trains) de prétendre à une pension pleine ou proportionnelle et anticipée³¹.

Mais le Sénat demeure intransigent³² et repousse le texte transmis par la Chambre des députés³³. Lors de la seconde délibération fin novembre 1890³⁴, il augmente à un an le délai de soumission des statuts et des règlements des caisses de retraite et de secours à l'homologation du ministre. Ce dernier y voit « le droit de [s]'ingérer dans l'administration des caisses de retraites et des caisses de secours, droit qu['il] n'[a] pas aujourd'hui »³⁵.

Alors que les chambres doivent bientôt se séparer³⁶, Raymond Poincaré, alors député, se félicite de l'évolution des règlements des caisses de retraite des réseaux, qui répond pour partie aux revendications qui avaient initialement conduit à l'étude de cette question³⁷. Il propose d'adopter en l'état le texte voté par le Sénat pour ne pas perdre davantage de temps. La loi sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies est adoptée le 27 décembre 1890.

²⁷ *Ibid.*, p. 922-923.

²⁸ Supplément du *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 21 février 1888, p. 169.

²⁹ Supplément du *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 14 mars 1888, p. 308.

³⁰ ANMT, 48 AQ 3382 : lettre à Pierre Deluns-Montaud, ministre des Travaux publics, 29 janvier 1889.

³¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 avril 1889, p. 947.

³² *J.O. Documents parlementaires. Sénat*, 10 juillet 1890, p. 202-205.

³³ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 11 juillet 1890, p. 858.

³⁴ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 25 novembre 1890, p. 1067.

³⁵ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 28 novembre 1890, p. 1100-1103.

³⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 18 décembre 1890, p. 2579.

³⁷ Cité dans Marc Sauzet, *Le nouvel article..., op. cit.*, p. 7.

Le second article de cette loi intéresse plus particulièrement la question des retraites, spécifiquement cheminotes.

Il s'agit d'une réminiscence des prétentions à une législation spéciale pour les agents de chemins de fer. Reprenant la proposition de la Chambre des députés de juin 1882, il n'instaure pas d'obligation de constituer des caisses de retraite et de secours³⁸, mais un droit de contrôle du ministre des Travaux publics sur les statuts et les règlements de celles-ci, puisque les compagnies, qui continuent à les élaborer, doivent les soumettre à son homologation dans l'année³⁹. Dans les faits, cela ne signifie rien de moins qu'une autorisation, justifiée par le recours à la garantie d'intérêts, système par lequel tout accroissement des dépenses de retraites se répercute sur les finances publiques. Le ministre semble donc en mesure, sinon de négocier, au moins de peser sur les clauses des règlements favorables aux agents, ou encore de s'assurer d'un certain équilibre financier. Si l'élaboration des règlements demeure du ressort des compagnies, l'État intervient désormais dans la question des retraites des agents des chemins de fer. Toutefois, aucune mesure ne sanctionne un éventuel manquement à cette règle, ce qui limite fortement le poids de l'accord du ministre des Travaux publics.

Le lent examen des propositions et projets de loi face à une corporation mobilisée

Le personnel ne se contente pas de cette première formalisation.

Le programme de revendications de la Chambre syndicale de 1893 reprend pour partie les propositions des mécaniciens et chauffeurs de 1871 et comprend de nombreuses améliorations.

Alors que les agents attendent parfois plusieurs années avant d'être commissionnés et donc affiliés à une caisse, le syndicat souhaite que le droit à la retraite coure à partir du 1^{er} jour de service à la compagnie. Il se veut uniforme puisqu'il vise tout agent, quel que soit son emploi, son sexe ou son réseau. À la différence des réseaux, la Chambre syndicale souhaite par ailleurs qu'aucune condition d'âge, mais seulement celles de service (soit 20 années), n'entre en compte dans les conditions d'admission à la retraite, à laquelle les mécaniciens et chauffeurs pourraient accéder avant 55 ans. Une mise à la retraite d'office est prévue pour les cheminots qui, ayant atteint la durée de service, pourraient ainsi prétendre à une pension équivalente aux deux tiers des salaires de l'année la plus élevée, avec un minimum de 1 200 francs garanti. Le travailleur qui quitte la compagnie avant le délai requis jouirait d'une retraite proportionnelle à sa durée de service, immédiate ou différée,

³⁸ Contrairement à ce qu'affirme Jean-Marie Thiveaud dans « La lente construction... », *art. cit.*, p. 50.

³⁹ *J.O. Lois et décrets*, 28 décembre 1890, p. 6290-6291.

selon qu'il a cumulé plus ou moins de 10 annuités d'ouvrage. C'est une nouveauté puisqu'aucun ajournement n'est prévu par les règlements patronaux. Afin de mettre un terme à la mainmise du service médical des compagnies en matière d'incapacité de travail, qui n'accorde des pensions anticipées qu'avec parcimonie, la Chambre syndicale prévoit le maintien de la solde intégrale en cas d'invalidité, jusqu'à ce que l'agent puisse prétendre à la retraite ; sa pension lui serait alors versée, comme s'il avait poursuivi son activité. Comme prévu par Germain Casse, et améliorant les prétentions de 1871, la veuve ou, à défaut, ses ayants droit touchent la solde entière du défunt, jusqu'à liquidation de la pension. La caisse des retraites est alimentée par les recettes brutes de l'exploitation et les revenus des compagnies. Cela suppose le remboursement des retenues ponctionnées sur les salaires des agents. Pour autant, la Chambre syndicale prévoit une gestion paritaire des caisses⁴⁰. Ce programme progressiste est reconduit à l'occasion de chaque congrès⁴¹.

Il n'est toutefois pas jugé réaliste par tous.

Pour Maurice Louvard, une pension minimale de 1 200 francs relève de l'« utopie », alors que les compagnies accordent en 1897 une allocation égale à la moitié du traitement moyen le plus élevé, soit environ 900 francs. L'imposition de la seule condition de durée de service permettrait aux agents retraités de cumuler avec leur pension un emploi, risquant ainsi de perturber le marché du travail. Par ailleurs, la suppression de la condition d'âge n'est pas sans incidences financières⁴². À l'instar de ce qui est mis en place à la compagnie du PO, l'abandon des retenues salariales entraînerait une dépense supplémentaire de l'ordre de 8,5 millions de francs, à la charge des réseaux. La gestion paritaire des caisses, déjà à l'œuvre aux administrations des chemins de fer de l'État et du Midi, paraît une demande plus raisonnable, à laquelle les réseaux semblent disposés à accéder tôt ou tard⁴³.

Cela n'empêche pas que tout ou partie de ces réclamations soient successivement discutées au Parlement, d'autant que la loi du 27 décembre 1890 ne satisfait guère⁴⁴. Ces propositions ne sont pas toutes exclusivement consacrées à la question des retraites, mais également à celle de la durée du travail⁴⁵.

La première initiative en la matière est à mettre au compte d'Amédée Descubes : il dépose le

⁴⁰ Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, *Revendications du personnel...*, *op. cit.*, p. 3-5.

⁴¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 006 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du sixième congrès national...*, *op. cit.*, p. 80-81.

⁴² De son côté, le Syndicat général des mécaniciens se déclare prêt, en juillet 1893, à augmenter momentanément la durée de services requise de 20 à 25 ans, contre l'abandon de la limite d'âge. Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 545.

⁴³ Maurice Louvard, *Les caisses...*, *op. cit.*, p. 171-178.

⁴⁴ Cf. *supra*.

⁴⁵ Cf. *supra*.

28 juillet 1894 à la Chambre des députés une proposition de loi exclusivement consacrée aux mécaniciens et chauffeurs. Cette distinction des autres catégories de personnel se justifie par la pénibilité et la dangerosité de leur travail, « qui les vieillit plus rapidement et les rend souvent impropres à exercer leur métier à un âge où les employés des bureaux, les ouvriers des gares et de la voie sont encore valides et robustes ». On devine, dans les termes employés, la référence aux travaux du docteur Duchesne⁴⁶. Amédée Descubes propose des principes généraux, auxquels devront se conformer les règlements des caisses de retraite : il institue un « droit à la retraite » et souhaite le versement d'une retraite proportionnelle pour les agents infirmes cumulant 15 années de service⁴⁷ ou de droit pour tout agent qui a passé 20 ans au service d'une compagnie, sur sa demande ou celle de l'administration. Il faut avoir travaillé pendant 25 ans sans condition d'âge pour pouvoir prétendre à la retraite entière. Le montant de la pension s'élève à la moitié du traitement, calculée sur la moyenne des six meilleures années. Cette proposition rogne toutefois certains droits acquis puisque les employés des réseaux de l'Ouest et du PO pouvaient d'ores et déjà y prétendre, sans condition d'âge ou de durée de services.

Les compagnies considèrent cet interventionnisme législatif comme une « anomalie » alors qu'elles ont établi un régime de retraite qu'elles assument à hauteur de 20 millions de francs par an⁴⁸. Elles redoutent de devoir accorder, sous la pression des autres catégories de personnel, des garanties identiques à l'ensemble de leurs effectifs, ce qui occasionnerait une augmentation de leurs charges. Elles assurent en outre que les agents en bonne santé physique après 20 ans de service n'hésiteraient pas à cumuler leur pension avec un autre emploi, ce qui favoriserait l'instabilité du personnel⁴⁹.

Dans son rapport du 21 décembre 1895, Amédée Descubes détaille les points forts de ce texte : l'uniformisation des règlements de retraite et la suppression de la limite d'âge. La Chambre des députés estime toutefois illégitime l'assimilation de l'agent révoqué à celui invalide, et supprime les prétentions du premier à une retraite proportionnelle⁵⁰.

Mais le Gouvernement juge la proposition incomplète⁵¹ et est en désaccord sur de nombreux points⁵².

⁴⁶ *J.O. Documents parlementaires*, 2 mars 1895, annexe n°895. La numérotation des pages est illisible.

⁴⁷ À l'instar de ce qui se pratique au réseau de l'Ouest, cette mesure s'applique également aux révoqués.

⁴⁸ Pour l'ensemble des compagnies.

⁴⁹ ANMT, 202 AQ 1202 : note sur la proposition de loi de M. Descubes concernant la sécurité publique et la situation des mécaniciens et chauffeurs, remise au directeur des chemins de fer, 26 février-10 mars 1896.

⁵⁰ ANMT, 202 AQ 1202 : rapport fait par Amédée Descubes au nom de la commission du travail de la Chambre des députés chargée d'examiner la proposition de loi de M. Descubes et plusieurs de ses collègues relative à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des mécaniciens et chauffeurs dans ces industries, 21 décembre 1895.

⁵¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 17 décembre 1897, p. 3002.

⁵² ANMT, 202 AQ 1202 : projet de loi présenté par Adolphe Turrel, ministre des Travaux publics, à la Chambre des députés, relatif

Le ministre des Travaux publics Adolphe Turrel dépose un projet de loi le 26 novembre 1897⁵³. Il rend obligatoire l'institution de retraites par les compagnies pour les mécaniciens et chauffeurs, mais retire du bénéfice de la retraite proportionnelle les révoqués cumulant 15 années de service. Ce texte est plus restrictif, dans la mesure où il supprime également cette option pour les agents valides cumulant plus de 20 ans de service. Il précise en outre que la loi du 27 décembre 1895 sur les caisses de retraite n'est pas applicable à celles des cheminots⁵⁴.

Le Syndicat national souhaite que tous les agents de chemins de fer, sans distinction, accèdent au bénéfice d'une retraite. Il mène dès lors une campagne de presse défavorable aux textes Descubes et Turrel⁵⁵ et défend la proposition Berteaux-Jaurès-Rabier⁵⁶.

Celle-ci est le fruit d'une négociation et d'un compromis avec le programme revendicatif de 1893⁵⁷. Alors qu'il souhaitait initialement une retraite proportionnelle sans condition de durée de service, le Syndicat national espère limiter les licenciements arbitraires en instituant la retraite après 10 années au sein du réseau. Le droit à la retraite proportionnelle pour tout agent valide est restauré. Comme établi en 1893, aucune condition d'âge n'entre en jeu. Il n'est pas fait mention dans ce texte de ceux à qui incombent les charges, ni du montant minimal ou du calcul de la pension.

Cette proposition se distingue surtout des précédents textes dans la mesure où elle concerne l'ensemble du personnel des trains, c'est-à-dire, outre les mécaniciens et chauffeurs, les agents des trains (conducteurs, gardes-freins). Une certaine ambiguïté demeure toutefois puisqu'y est inscrit « le droit à la retraite pour les agents des chemins de fer » sans précision supplémentaire. Eugène Guérard affirme par ailleurs au congrès de 1901 que « dans la deuxième partie de la loi, relative à la retraite, il [le texte] compr[end] tous les employés de chemins de fer »⁵⁸.

La proposition de loi Berteaux ne fait toutefois pas l'unanimité parmi les organisations syndicales. L'Union syndicale des ouvriers et employés de chemins de fer français y est particulièrement

à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des mécaniciens et chauffeurs dans ces industries, 26 novembre 1897.

⁵³ ANMT, 202 AQ 1202 : idem.

⁵⁴ Le but de la loi du 27 décembre 1895 concernant les caisses de retraite, de secours et de prévoyance fondées au profit des employés et ouvriers est de garantir contre tout risque les versements au titre de pensions ou secours, alors que sont survenues, dans les années 1890, plusieurs catastrophes financières (affaires de l'usine Terrenoire et du comptoir d'escompte de Paris) qui ont entraîné la perte des retenues opérées sur leurs traitements par les agents. L'article 3 prévoit un contrôle de l'État sur l'emploi des fonds. Si les débats parlementaires marquent l'intention du législateur d'y soumettre les compagnies de chemins de fer, cette initiative est contraignante et risque d'entraîner une baisse des revenus des caisses de retraite. Maurice Sibille dépose le 5 avril 1897 une proposition de loi en faveur de la non-application de ce texte aux grands réseaux ; mais elle n'a jamais été examinée.

⁵⁵ AN, F7 13665 : rapport sur la campagne contre le projet de loi Descubes-Turrel, 13 décembre 1897.

⁵⁶ Pour plus de simplicité, nous dénommerons ce texte « proposition Berteaux », au lieu de « Berteaux-Jaurès-Rabier », tandis que l'on retrouve souvent dans les sources l'expression de « loi Berteaux », sans que ce texte n'ait été adopté par le Parlement.

⁵⁷ ANMT, 202 AQ 1202 : proposition de loi présentée par Maurice Berteaux, Jean Jaurès et Fernand Rabier, à la Chambre des députés, relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 30 novembre 1897.

⁵⁸ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 011 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du onzième congrès...*, op. cit., p. 17.

hostile⁵⁹.

Le 2 décembre 1897, Amédée Descubes rend un rapport sur le projet Turrel et les propositions de loi Descubes et Berteaux.

Les trois textes sont discutés à la Chambre des députés le 17 décembre. L'article concernant les retraites ne fait pas débat. Alors que les députés ont en ligne de mire la prochaine échéance électorale de mai, le texte adopté reprend textuellement la proposition Berteaux. Seul un amendement adopté d'Antoine Perrier précise que le droit à la retraite court dès l'entrée en fonction des agents, sous réserve de participation à la caisse⁶⁰. Eugène Guérard y voit une menace pour le personnel du réseau du PO qui n'effectue, du fait de la participation aux bénéfices, aucun versement à la caisse de retraite⁶¹.

Les cheminots célèbrent cette première victoire que constitue le vote de la proposition Berteaux par les députés⁶².

Eugène Guérard envisage l'étape suivante : l'adoption du texte par le Sénat. Cette réussite pourrait être le précédent à partir duquel l'interventionnisme parlementaire serait légitimé⁶³.

Mais on redoute l'hostilité de la chambre haute. Une circulaire est adressée à chaque sénateur⁶⁴ et il est prévu de prendre contact avec les partisans de gauche⁶⁵. La présence de Paul Cuvinot, président du conseil d'administration de la compagnie des tramways et omnibus de Paris, dans les rangs de la commission sénatoriale instituée le 20 janvier 1898⁶⁶ pour examiner la proposition Berteaux, semble de mauvais augure⁶⁷. La grève est envisagée dans le cas où la Chambre haute repousserait la proposition⁶⁸.

De leur côté, les compagnies se mobilisent également.

Le vote d'un tel texte ne serait pas sans incidence, principalement financière, pour les réseaux. Il demeure « fort difficile ou impossible de chiffrer » les dispositions relatives aux retraites⁶⁹. Le supplément de charges annuelles est toutefois évalué à 3 millions de francs pour la seule compagnie

⁵⁹ Paul Lanoir, *Les conditions du travail...*, op. cit., p. 78-79.

⁶⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 17 décembre 1897, p. 2994-3002.

⁶¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 011 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du onzième congrès...*, op. cit., p. 17.

⁶² On évoque une « joie débordante » cité Riverin. AN, F⁷ 13665 : rapport sur le syndicat des chemins de fer après le vote du projet Rabier, 20 décembre 1897.

⁶³ AN, F⁷ 13665 : rapport sur Eugène Guérard et le vote à la Chambre des députés de la loi intéressant les chauffeurs, mécaniciens et agents des trains, 23 décembre 1897.

⁶⁴ « La loi Berteaux », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 17 janvier 1898, p. 886.

⁶⁵ AN, F⁷ 13665 : rapport sur le syndicat Guérard et le Parlement à propos des chemins de fer, 4 janvier 1898.

⁶⁶ Georges Ribeill, *Des faveurs...*, op. cit., p. 48.

⁶⁷ Le Syndicat national envisage dès lors une campagne de presse contre cette personnalité. AN, F⁷ 13665 : rapport sur le Syndicat national et la loi Rabier-Berteaux-Jaurès, 25 janvier 1898.

⁶⁸ AN, F⁷ 13665 : rapport, 25 janvier 1898.

⁶⁹ ANMT, 202 AQ 1202 : note, 15 novembre 1900.

du PO⁷⁰. Les réseaux sont soutenus dans leur position par certaines organisations syndicales⁷¹.

Mais le Sénat fait profil bas.

En 1900, alors que les délégués du Syndicat national se rendent au Sénat pour obtenir la mise à l'ordre du jour de l'examen de la proposition Berteaux, les agents sont informés du vœu de la commission sénatoriale de disjoindre de la proposition Berteaux les dispositions relatives aux retraites, et s'en insurgent. Ils demandent le vote de celle-ci, en l'état⁷². L'année suivante, 32 132 signatures sont recueillies en faveur de l'adoption intégrale du texte. L'organisation cheminote envisage même une union des forces syndicales pour davantage peser dans la balance face à l'immobilisme sénatorial, en vain⁷³.

Les réseaux poursuivent également leur offensive contre la proposition Berteaux.

Elle s'articule autour de l'illégitimité de l'intervention parlementaire. En novembre 1900⁷⁴, ils arguent qu'« on ne peut imposer à une industrie des charges auxquelles aucune autre n'est astreinte et [qu']il n'est pas équitable, en particulier, de l'obliger à servir une retraite proportionnelle à un agent dont elle aura dû se séparer pour cause de mauvais service »⁷⁵.

L'avant-proposition de loi Monestier relative à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des agents des services des trains⁷⁶, déposée le 22 novembre 1900, prévoit la retraite à 50 ans, voire son extension à 55 ans sous accord de la compagnie, ainsi qu'une retraite anticipée pour l'agent incapable de travailler à la suite de blessures ou infirmités.

Ce texte est jugé par les compagnies « plus conciliant » que la proposition Berteaux. Il est également défendu par l'Association amicale⁷⁷. Il vise toutefois les agents des trains, en sus des mécaniciens et chauffeurs, ce que déplore Louis Piéron : « Il serait difficile de faire revenir sur cette adjonction introduite par un amendement qui n'a pas rencontré de contradicteur à la Chambre »⁷⁸.

⁷⁰ ANMT, 202 AQ 1202 : note sur la proposition de loi de M. Rabier, adoptée par la Chambre des députés, concernant la situation des mécaniciens-chauffeurs et agents des trains, juin 1900.

⁷¹ D'après Eugène Guérard, F. Guimbert œuvre pour la compagnie du Nord en orchestrant la signature d'une pétition dans les dépôts, afin que la proposition de loi soit repoussée par le Sénat. AN, F⁷ 13665 : « Mécaniciens et chauffeurs », *La Petite République*, 15 janvier 1898 ; rapport sur Eugène Guérard, le Syndicat national et la loi Rabier-Jaurès-Berteaux, 17 janvier 1898.

⁷² IHS-CGT des cheminots, 4 FD 011 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du onzième congrès...*, *op. cit.*, p. 32.

⁷³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 012 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport présenté par le conseil d'administration au XII^e congrès national...*, *op. cit.*, p. 7.

⁷⁴ ANMT, 202 AQ 1202 : lettre d'Henri Marquis, président de la commission sénatoriale chargée de l'examen de la proposition Berteaux, à Gustave Noblemaire, directeur de la compagnie du PLM, 21 novembre 1900.

⁷⁵ ANMT, 202 AQ 1202 : compte rendu de la conférence des directeurs des compagnies, 23 novembre 1900.

⁷⁶ ANMT, 202 AQ 1202 : texte provisoire en examen devant la commission du Sénat de l'avant-projet de loi relatif à la sécurité publique dans les exploitations de chemins de fer et à la situation des agents des services des trains, s.d., accompagné d'une lettre du directeur de la compagnie du PO à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 27 juin 1898.

⁷⁷ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 012 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport présenté par le conseil d'administration au XII^e congrès national...*, *op. cit.*, p. 6.

⁷⁸ ANMT, 202 AQ 1202 : note de Louis Piéron, ingénieur en chef des services actifs de la compagnie du Nord, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 4 juillet 1898.

Mais l'avant-proposition Monestier n'a jamais été examinée⁷⁹.

Le retard pris par l'examen de la question des retraites par la commission sénatoriale s'explique, d'après Jules Godin, par l'association de deux questions somme toute assez distinctes au sein d'un même texte. La commission sénatoriale commence l'examen de la proposition Berteaux en décembre 1897 ; mais l'étude, puis la publication des arrêtés Baudin de 1899 entraînent l'arrêt de son travail. Il ne reprend qu'en 1900 et s'achève en décembre-janvier 1901. La question des retraites a donc pâti des avancées de celle de la durée du travail.

Finalement le 25 février 1901, Jules Godin rend son rapport. Celui-ci disjoint les mesures relatives à la durée du travail et aux retraites. Cette décision semble déterminée par l'inapplication des lois du 27 décembre 1890 et du 27 décembre 1895 et l'attente de l'homologation des règlements des caisses de retraite par le ministre des Travaux publics⁸⁰. La commission redoute également une augmentation des charges de l'État, dans le cas où l'on recourrait à la garantie d'intérêts⁸¹. En effet, la dépense est évaluée, pour les seules retraites, à 24 163 000 francs.

Le texte est examiné au Sénat à partir du 30 mai 1901⁸².

Le 7 juin, lors de la discussion des articles, Paul Strauss et d'autres sénateurs proposent un article additionnel⁸³, généralisant le droit à la retraite proportionnelle pour les invalides. Il s'inspire des statuts de la caisse de retraite de la compagnie de l'Ouest et d'un règlement encore non homologué de celle du Nord. Paul Strauss propose en outre l'accès à la retraite à partir de 20 années de service pour les agents actifs et de 25 annuités pour les sédentaires, c'est-à-dire « tous les employés des chemins de fer sans distinction, [...] tous ceux qui collaborent, dans n'importe quel service, à l'industrie des chemins de fer ». Ces dispositions ne sont finalement pas adoptées, contrairement à la disjonction proposée par Jules Godin⁸⁴.

Cette décision prévisible⁸⁵ entraîne une certaine agitation chez les agents, notamment de la compagnie du PLM⁸⁶. On envisage d'ores et déjà le dépôt d'une nouvelle proposition⁸⁷.

Le 12 juin 1901, le texte est de retour à la Chambre des députés, après plus de trois années

⁷⁹ J. Hine, *Les retraites...*, *loc. cit.*

⁸⁰ La plupart sont pourtant élaborés par les compagnies depuis 1891 et ont même parfois été modifiés sur avis du comité consultatif des chemins de fer. C'est le cas par exemple de ceux du Midi, datés du 10 septembre 1891, 10 mai 1893 (modifié le 25 novembre) et du 23 septembre 1897. CNAH, 42 LM 65 : rapport fait par Jules Godin au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 25 février 1901.

⁸¹ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites...*, *op. cit.*, p. 58.

⁸² *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 30 mai 1901, p. 702-714.

⁸³ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 7 juin 1901, p. 809.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 812.

⁸⁵ AN, F⁷ 13665 : rapport sur la loi Berteaux et le Syndicat des chemins de fer, 18 juin 1901.

⁸⁶ AN, F⁷ 13665 : rapport sur le rejet de la loi Berteaux-Rabier-Jaurès et les employés de chemins de fer, 11 juin 1901.

⁸⁷ AN, F⁷ 13665 : rapport sur la loi Berteaux et le Syndicat des chemins de fer, 18 juin 1901.

d'examen par le Sénat.

Le rapporteur Théodore Rose décrit la dissociation d'initiative sénatoriale, qui limite la portée de la réforme des retraites aux seuls mécaniciens, chauffeurs et agents des trains. Dès lors, il rédige une proposition transactionnelle⁸⁸, afin de concilier à la fois la satisfaction des agents et les impératifs budgétaires⁸⁹. La retraite proportionnelle est assurée pour les invalides et différée pour les révoqués et les démissionnaires. La liquidation de la pension de retraite entière intervient après l'âge de 50 ans et 20 années de service, ou 55 ans sans condition de durée de service.

Le 8 novembre 1901, la Chambre des députés adopte un ordre du jour hâtant la discussion de la proposition Berteaux au 14 novembre, à la suite d'une interpellation d'Armand Holtz et d'Ernest Roche⁹⁰. Maurice Berteaux et le Syndicat national présentent à la commission du travail de la Chambre des députés, réunie le 12, une nouvelle contre-proposition⁹¹.

Mais le rapporteur Théodore Rose repousse cette nouvelle version, préférant « conserver comme base de discussion le texte transactionnel adopté par [la commission] » en juillet, d'autant que « le contre-projet modifié [...] s'écarterait plus encore que le premier des dispositions votées par le Sénat, et que son adoption aurait été de nature à augmenter encore le déficit budgétaire qui en était la conséquence et l'avait fait repousser ». Le texte de la commission reprend presque textuellement la proposition de loi « transactionnelle » élaborée par Théodore Rose.

Après les débats qui remettent en cause les estimations financières, la Chambre des députés adopte le 14 novembre 1901 la contre-proposition Berteaux, qui bénéficie du soutien du groupe socialiste⁹² :

« Art. 5. Les ouvriers et employés des compagnies de chemins de fer ont droit, après vingt ans de service, à une pension de retraite égale à la moitié de leurs appointements ou salaires moyens des six dernières années, réversible, pour moitié, sur la tête de la veuve ou des orphelins jusqu'à l'âge de dix-huit ans. Quelle que soit la durée des services, l'ouvrier ou l'employé quittant sa compagnie, pour une cause quelconque, conserve ses droits à une pension proportionnelle, dont le paiement sera différé jusqu'au jour où il aurait été admis à faire valoir ses droits à la retraite. Toutefois, l'ouvrier ou l'employé entrera immédiatement en jouissance de sa retraite proportionnelle, s'il a quinze années de services ou s'il est atteint de blessures ou infirmités qui le mettent hors d'état de travailler, sans préjudice, dans ce dernier cas, de la rente d'invalidité prévue par la loi du 9 avril 1898. Le droit à la retraite court du jour de l'entrée à la compagnie ».

La Chambre des députés entérine donc le droit à la retraite pour tous les agents, actifs comme

⁸⁸ Cité dans Georges Ribeill, *Des faveurs...*, *op. cit.*, p. 50.

⁸⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 14 novembre 1901, p. 2170.

⁹⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 8 novembre 1901, p. 2081-2091.

⁹¹ ANMT, 202 AQ 1203 : extrait de la séance du *J.O.*, présentant le contre-projet de M^e Berteaux, 14 novembre 1901.

⁹² Office du travail, *Les associations professionnelles ouvrières...*, *op. cit.*, p. 557.

sédentaires, soit près de 310 000 personnes⁹³, après 20 ans de service. Ces dispositions sont doublées d'une motion invitant « le Gouvernement à soutenir devant le Sénat, dans le plus bref délai, la proposition de loi votée par la Chambre dans sa séance du 14 novembre »⁹⁴. À six mois du renouvellement législatif de 1902, les considérations électorales vont dans le sens des agents⁹⁵.

Malgré ces démarches, ces derniers sont sceptiques sur les chances d'aboutir de ce texte⁹⁶ transmis au Sénat⁹⁷.

Les débats parlementaires prennent une tournure de plus en plus financière⁹⁸. En 1901, le coût de la proposition de loi Berteaux avait été évalué par Joseph Caillaux, ministre des Finances, à 68 millions de francs⁹⁹. Un rapport supplémentaire du Sénat en date des 30-31 mars 1903 estime les conséquences financières de chaque projet entre 63,7 et 99,7 millions de francs¹⁰⁰, cette échelle de coût étant confirmée quelques années plus tard par les réseaux¹⁰¹. Pour le Syndicat national, la dépense serait plutôt de l'ordre de 55 millions de francs¹⁰².

Entre temps, vers la mi-juillet 1902, l'administration des chemins de fer de l'État se distingue par l'octroi de la retraite proportionnelle à tout agent ayant effectué 15 années de service, même s'il a fait l'objet d'une révocation ou d'une démission¹⁰³.

La commission d'entente syndicale, formée en février 1903, souhaite la nomination d'une commission interparlementaire¹⁰⁴, afin de parvenir à un accord des deux chambres sur un texte commun¹⁰⁵.

⁹³ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites...*, *op. cit.*, p. 61.

⁹⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 14 novembre 1901, p. 2179.

⁹⁵ AN, F⁷ 13665 : « Le projet de loi Berteaux et les chemins de fer », *La République française*, 21 décembre 1905.

⁹⁶ AN, F⁷ 13665 : rapport sur ce qu'on pense dans les milieux ouvriers des chemins de fer de la discussion à la Chambre sur la loi Berteaux, 16 novembre 1901.

⁹⁷ ANMT, 202 AQ 1203 : proposition de loi transmise par M. le président de la Chambre des députés à M. le président du Sénat, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 15 novembre 1901.

⁹⁸ Le 16 janvier 1902, le ministre des Travaux publics informe les compagnies de son intention d'évaluer les charges supplémentaires induites par la proposition de loi adoptée par la Chambre des députés (ANMT, 202 AQ 1203 : note sur les retraites, 18 janvier 1904).

⁹⁹ Gustave Noblemaire, « Le projet de loi Berteaux et les chemins de fer », *Revue politique et parlementaire*, décembre 1905, p. 458-467.

¹⁰⁰ ANMT, 202 AQ 1203 : rapport supplémentaire déposé par Jules Godin au Sénat au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 30-31 mars 1903.

¹⁰¹ ANMT, 202 AQ 1204 : L. Lacarde, « Travail et retraite », *La Locomotive*, juin 1905.

¹⁰² Eugène Guérard, *La loi Berteaux et ses conséquences financières*, Paris : Impr. de la Tribune de la voie ferrée, 1902, 32 p. Cette brochure est adressée par Eugène Guérard au président du conseil d'administration de la compagnie du Nord le 28 février 1902 (ANMT, 48 AQ 4747 : lettre d'Eugène Guérard, secrétaire du conseil d'administration, et de l'administrateur de service du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies au président du conseil d'administration de la compagnie du Nord, 28 février 1902).

¹⁰³ « Un gros événement. La retraite proportionnelle », *La Tribune de la voie ferrée*, 27 juillet 1902, p. 1.

¹⁰⁴ AN, F⁷ 13665 : « Les travailleurs des chemins de fer », *Le Petit Parisien*, 22 février 1903.

¹⁰⁵ ANMT, 202 AQ 1203 : Maurice Charnay, « La loi Berteaux », *La Petite République*, 7 octobre 1905.

Mais le ministre des Travaux publics préfère instituer le 6 avril une commission extraparlamentaire, chargée d'une nouvelle enquête sur les conséquences financières de la proposition Berteaux¹⁰⁶. Elle se réunit dès le 15 mai¹⁰⁷. Pour plus d'efficacité, elle est divisée en deux sous-commissions, respectivement chargées de la durée du travail et des retraites¹⁰⁸. Mais les travaux traînent en longueur¹⁰⁹.

Cela n'empêche pas Pierre Waldeck-Rousseau de déposer un contre-projet le 26 mai 1903. Ce texte opère un recul en matière de garanties : il n'intéresse que les agents se préoccupant de la sécurité des trains et manœuvres et ôte dès lors le droit à la retraite aux employés de bureau ou aux ouvriers des ateliers et dépôts. Ils doivent cumuler 25 années de services et 55 ans pour accéder à la retraite, alors que les mécaniciens et chauffeurs ne sont astreints à aucune condition d'âge. S'il fixe des principes généraux qui fournissent aux agents des garanties essentielles (origine de la retraite, conditions d'âge et de service), le texte se veut délibérément souple et laisse « l'élasticité nécessaire dans l'établissement par chacune des compagnies des règlements de leur caisse de retraites, ces règlements devant d'ailleurs, comme par le passé, être soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics ». Il ne précise aucune règle d'ordre financier (ni le mode de calcul de la pension, ni son montant). Les mesures proposées sont proches de celles en vigueur pour les fonctionnaires¹¹⁰. Le Syndicat national qualifie ce contre-projet de « trompe-l'œil »¹¹¹, qu'il accuse d'entraver l'examen de la proposition Berteaux¹¹². De son côté, la compagnie du Nord le juge « parfaitement acceptable, sauf en ce qui concerne le cumul des pensions de retraite avec les pensions

¹⁰⁶ Cette commission extraparlamentaire est présidée par un expert en la matière, puisqu'à la fois actuaire et député, Paul Guieysse. La commission est composée en outre du directeur général de la comptabilité publique, du directeur général de la caisse des dépôts et consignations, d'inspecteurs généraux des finances, du directeur du travail, du directeur de l'assurance et de la prévoyance, du directeur des chemins de fer, d'un inspecteur général des Ponts et chaussées membre de l'académie des sciences morales et politiques, du chef du contrôle du travail des agents de chemins de fer, d'actuaire (dont un avait déjà siégé à la commission extraparlamentaire du 16 septembre 1898 pour l'étude des questions concernant les retraites des agents de chemins de fer) et d'un ingénieur des Mines, secrétaire. Le 3 octobre leur sont adjoints un délégué de la commission d'entente qui représente le personnel (L. Larcade, remplacé, suite à l'exclusion de l'Association amicale, par Eugène Guérard) et un représentant des compagnies (ANMT, 202 AQ 1204 : rapport de Denis Pérouse, directeur des chemins de fer, approuvé par Émile Maruéjols, ministre des Travaux publics, instituant une commission chargée d'examiner les conséquences financières qu'entraînerait le vote du contre-projet déposé par MM. Berteaux et Rabier concernant la réglementation du travail des agents des trains et les retraites des ouvriers et employés de chemins de fer, 6 avril 1903).

¹⁰⁷ ANMT, 202 AQ 1204 : *Journal des débats*, 12 décembre 1904. Le titre de l'article n'est pas précisé.

¹⁰⁸ AN, F⁷ 13665 : « Le projet de loi Berteaux et les chemins de fer », *La République française*, 21 décembre 1905. Les travaux de la sous-commission des retraites sont à l'origine d'un *Exposé sommaire d'une méthode d'évaluation des charges des caisses de retraite des compagnies de chemins de fer*, rédigé par l'actuaire Lucien Fontaine.

¹⁰⁹ ANMT, 202 AQ 1204 : *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 9 février 1905, p. 262.

¹¹⁰ ANMT, 202 AQ 1203 : amendement, présenté au Sénat par Pierre Waldeck-Rousseau, à la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 26 mai 1903.

¹¹¹ AN, F⁷ 13665 : ordre du jour de la réunion du Syndicat national des travailleurs de la voie ferrée du 10 octobre 1903, 12 octobre 1903.

¹¹² AN, F⁷ 13665 : rapport sur la loi Berteaux et le projet Waldeck-Rousseau, 26 juin 1903.

d'accidents »¹¹³, même si les réseaux contestent toujours l'intervention législative en matière de retraites¹¹⁴.

Le 17 novembre 1903, le ministre des Travaux publics Émile Maruéjols décide finalement que

« la [proposition de] loi Berteaux [...] a[yant] donné lieu à des affirmations qui reposent les unes et les autres sur des éléments difficiles à discuter, mais dont l'écart est tellement considérable, 50 ou 60 millions, [...] elle restera en suspens tant qu'une chambre, que ce soit celle-ci [la Chambre des députés] ou que ce soit le Sénat, ne pourra pas exactement en mesurer les conséquences financières »¹¹⁵.

Face aux coûts envisagés et aux difficultés financières des compagnies, la commission d'entente syndicale rédige un projet transactionnel, qui se veut moins onéreux.

Cette perspective économique explique les modifications opérées et surtout les concessions réalisées par les syndicats, qui revoient leurs revendications à la baisse¹¹⁶. Le droit à la retraite pour tous les agents sans distinction est repris de la proposition Berteaux. Du texte Rose, on retient le versement d'une pension entière à partir de 50 ans, bien qu'il soit possible pour tout agent en bonne santé de prolonger sa vie active : la liberté de travailler est ainsi garantie. 25 années de service (et non plus 20, comme le prescrivait Maurice Berteaux) sont toutefois nécessaires pour pouvoir y prétendre. La durée du stage est limitée à six mois, à l'issue desquels l'agent est obligatoirement affilié. La retraite est calculée sur la base d'un cinquantième par année de service (traitements et primes inclus) pour les six meilleures années, comme le projetait Amédée Descubes en 1894 (et non plus les « six dernières années », chères à Maurice Berteaux, que l'on retrouve dans la loi de 1853 relative aux retraites des fonctionnaires¹¹⁷). Quant à la retraite proportionnelle, tous peuvent y prétendre, de façon différée s'ils atteignent les 50 ans d'âge et 25 années de service, ou immédiatement en cas de blessure, maladie ou infirmité. Dans ce cas, elle peut être cumulée avec la rente d'invalidité. La pension demeure par ailleurs réversible par moitié sur la tête de la veuve ou

¹¹³ ANMT, 202 AQ 1203 : note sur le contre-projet de M. Waldeck-Rousseau, 3 juin 1903.

¹¹⁴ ANMT, 202 AQ 1203 : lettre de Gustave Noblemaire, directeur de la compagnie du PLM, à Jules Godin, sénateur, 26 juin 1903 : « Autant j'admets que l'on règle, par arrêté ministériel, par décret ou par une loi, les conditions du travail, au moins pour les agents dont les fonctions touchent à la sécurité (car, pour les autres, il n'y a pas de raison de légiférer pour nous plus que pour un industriel quelconque), autant je ne comprends pas qu'un arrêté, un décret ou une loi règle la question des retraites – parce que, tout d'abord, rien ne nous oblige à en assurer à nos agents. Toutes les compagnies l'ont fait et elles ont eu bien raison, mais il m'est impossible de comprendre sur quoi l'on peut s'appuyer pour réglementer cet acte spontané de leur part, de bonne administration et de prévoyance humanitaire – ni comme quotité, ni comme réversibilité sur la veuve ou sur les enfants. Que l'on exige au nom de la sécurité si elle est en jeu, que les mécaniciens par exemple, plus fatigués que les autres agents, puissent, plus tôt que les autres, jouir d'une retraite, c'est fort admissible – à la condition toutefois que, en principe, une retraite soit une chose obligatoire ; or tel n'est pas le cas. Le Sénat a jusqu'ici refusé de s'occuper de la question des retraites ; c'est une résolution fort sage et que je veux croire inspirée par le respect du principe essentiel que je viens de rappeler ».

¹¹⁵ ANMT, 202 AQ 1203 : cité dans L. Larcade, « La loi sur le travail et la retraite et la commission extraparlamentaire », *La Locomotive*, janvier 1904.

¹¹⁶ ANMT, 202 AQ 1203 : L. Larcade, « La loi sur le travail et la retraite », *La Locomotive*, décembre 1904.

¹¹⁷ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites...*, op. cit., p. 81.

des orphelins de moins de 18 ans. Cette disposition paraît la plus onéreuse¹¹⁸.

Pour les compagnies, l'objectif d'économie est loin d'être atteint. La baisse des coûts prévue serait très faible : la hausse potentielle de la pension à partir de la vingt-cinquième année de service contrebalance les effets économiques de l'imposition d'un âge et de l'augmentation de la durée de service requise pour en bénéficier. Par ailleurs, les réseaux estiment que le raccourcissement de la durée du stage a des effets négatifs sur la qualité des embauches¹¹⁹. Le constat frôle le dramatisme : les charges supplémentaires à prévoir seraient telles que l'existence même des compagnies serait menacée¹²⁰ ! Le coût de ce projet transactionnel pour les seules retraites est estimé en 1906 à 50 millions de francs¹²¹, 90 millions en 1910¹²².

Le Syndicat national se résout finalement à la disjonction en 1904 afin d'aboutir au plus vite¹²³. L'année suivante, les agents s'impatientent.

Ils adoptent la proposition de la commission d'entente syndicale en mai¹²⁴. Le 7 octobre, alors que le Sénat doit examiner sous peu les divers textes, les organisations corporatives coordonnent des manifestations afin de « protester contre la lenteur du Parlement à mettre à l'ordre du jour le projet de loi Berteaux déposé depuis longtemps au Sénat », ainsi qu'une campagne de presse en faveur de l'adoption de la proposition transactionnelle¹²⁵. Elles sont résolues à sacrifier momentanément la réglementation de la durée du travail pour que la question des retraites aboutisse¹²⁶. Le 21 novembre 1905, Paul Strauss dépose au Sénat une contre-proposition qui reprend les dispositions de la commission d'entente¹²⁷.

Mais ce texte transactionnel ne fait pas l'unanimité parmi les agents¹²⁸. Par ailleurs, des tensions entament la concorde syndicale. En avril 1906, le congrès du Syndicat national demande à la Fédération des mécaniciens et chauffeurs du PLM « de désavouer ses délégués qui ont mené une

¹¹⁸ ANMT, 202 AQ 1203 : L. Larcade, « La loi sur le travail et la retraite », *La Locomotive*, décembre 1904.

¹¹⁹ ANMT, 202 AQ 1204 : note sur les conséquences qu'entraînerait l'application du projet transactionnel élaboré par la commission d'entente des syndicats le 4 août 1904, s.d., annexée à une lettre de l'ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 12 décembre 1904.

¹²⁰ ANMT, 202 AQ 1204 : note, 16 décembre 1904.

¹²¹ ANMT, 202 AQ 1204 : « Chambre des députés », *La Liberté*, 24 mars 1906.

¹²² AN, F⁷ 13665 : Louis Lafferre, « Les retraites des cheminots », *L'Action*, 23 avril 1910.

¹²³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 015 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du quinzième congrès...*, *op. cit.*, p. 26.

¹²⁴ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du seizième congrès national [...]*, *op. cit.*, p. 40.

¹²⁵ AN, F⁷ 13665 : rapport sur l'action pour la loi Berteaux, 30 septembre 1905.

¹²⁶ AN, F⁷ 13665 : Ernest Lesigne, « Les travailleurs des chemins de fer », 9 novembre 1905. Le titre du périodique n'est pas rapporté.

¹²⁷ ANMT, 202 AQ 1204 : vœu relatif aux retraites des employés de chemins de fer émis lors de la session du conseil général du Pas-de-Calais, avril 1904.

¹²⁸ Des oppositions à cette version sont régulièrement manifestées à l'occasion des congrès du Syndicat national. AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-huitième congrès national [...]*, *op. cit.*, p. 35.

campagne contraire à la commission d'entente »¹²⁹. La principale organisation syndicale finit par quitter la commission d'entente en août¹³⁰.

Les agents semblent évoluer vers la conciliation :

« Les employés et les ouvriers de chemins de fer, dans un sentiment qui les honore, et pour répondre à des critiques aussi intéressées qu'exagérées relatives au coût possible de la loi [...] [ont] accepté de demander simplement aux chambres de statuer, à l'heure actuelle, sur la question des retraites »¹³¹.

Leur appréciation du rapport de force en construction mûrit. À Georges Gamard qui préconise la grève et prétend « qu'il faut habituer les travailleurs à se passer des pouvoirs publics » en avril 1906, Eugène Guérard rétorque de manière réaliste et pragmatique : « On sera alors obligé d'attendre un demi-siècle ; car, actuellement, c'est par l'action législative que les travailleurs des chemins de fer peuvent faire sanctionner leurs desiderata »¹³². À l'approche des élections législatives de mai, le congrès sollicite le soutien des députés en faveur du projet transactionnel¹³³.

Concomitamment, l'administration des Travaux publics entreprend en 1905, sous la houlette du ministre Armand Gauthier, de nouvelles études¹³⁴. Un long examen préalable est nécessaire pour élaborer un projet de loi entièrement consacré à cette question.

Ce texte détermine principalement le mode de financement des pensions. Il abandonne le principe de la fixation du montant en fonction du traitement moyen et de la durée des services. Les compagnies doivent verser 17 % des salaires des agents. Ceux-ci sont placés jusqu'à concurrence de 10 % sur la tête de l'agent grâce au système du livret individuel. Cela leur permet de liquider leur pension à l'âge 55 ans (et non 50 ans), quelle que soit la durée de leurs services. Le calcul du montant de la pension est renvoyé aux tarifs de la CRV. Une retraite proportionnelle immédiate est prévue pour les invalides, dont la pension peut être majorée sur décision d'une commission de réforme propre à chaque réseau¹³⁵. La retraite demeure réversible par moitié sur la tête de la veuve et un droit d'option entre l'ancien et le nouveau régime est instauré. Le projet Gauthier de février 1906 engendre toutefois une dépense supplémentaire de l'ordre de 15¹³⁶ à 25 millions de

¹²⁹ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Ordre du jour du XVII^e congrès...*, *op. cit.*

¹³⁰ AN, F⁷ 13665 : « Une scission à la commission d'entente des chemins de fer », *Le Petit Parisien*, 2 septembre 1906.

¹³¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 mars 1906, p. 1606.

¹³² AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-septième congrès...*, *op. cit.*, p. 44.

¹³³ AN, F⁷ 13661 : note sur le 17^e congrès national du syndicat des travailleurs des chemins de fer les 5, 6, 7 et 8 avril 1906, 10 avril 1906.

¹³⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 juillet 1909, p. 2059.

¹³⁵ « Le projet Gauthier », *La Tribune de la voie ferrée*, 7 janvier 1906, p. 1.

¹³⁶ ANMT, 202 AQ 1204 : « Chambre des députés », *La Liberté*, 24 mars 1906.

francs¹³⁷.

Après échange de vues entre les tendances « révolutionnaire » et « réformiste » à propos de l'opportunité d'une intervention auprès du ministre des Travaux publics¹³⁸ et afin de redonner à la question des retraites cheminotes toute sa vigueur, le Syndicat national décide lors du congrès d'avril 1907 l'organisation de manifestations. Le 8 juin, 140 meetings ont lieu¹³⁹. Si la pétition par carte postale¹⁴⁰ ne semble pas avoir provoqué de réaction immédiate et directe de l'administration des Travaux publics¹⁴¹, le Syndicat national s'estime toutefois satisfait, dans la mesure où le projet Gauthier est repris textuellement dans le projet Barthou-Caillaux¹⁴².

Le texte est remis à la commission sénatoriale le 13 novembre 1907¹⁴³, qui se réunit dès le lendemain.

Pour Eugène Guérard, une année de stage est convenable, alors que le projet Barthou-Caillaux prévoit un droit à la retraite courant après deux années de service. Il est également favorable à la jouissance de la pension à partir de 50 ans (et non 55 ans) et souligne l'insuffisance du versement de 17 % des traitements par les compagnies¹⁴⁴.

Il y a près de dix ans, maintenant que la proposition de loi Berteaux a été déposée à la Chambre des députés.

Les agents s'impatientent, d'autant que les organisations qui les représentent ont pris une large part aux débats, qui ne semblent pas porter leurs fruits. La grève est brandie comme menace¹⁴⁵.

Le 29 octobre 1908, un nouveau texte est approuvé par le Conseil des ministres. Il s'agit du deuxième projet Barthou-Caillaux, qui est remis à la commission le 12 novembre¹⁴⁶. Il précise et

¹³⁷ AN, F7 13665 : Louis Lafferre, « Les retraites des cheminots », *L'Action*, 23 avril 1910.

¹³⁸ AN, F7 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du dix-huitième congrès national [...]*, op. cit., p. 25-32.

¹³⁹ AN, F7 13661 : « Pour les 280,000. Le 19^e congrès du Syndicat national », *Le Petit Parisien*, 16 mai 1908.

¹⁴⁰ Cf. *supra*.

¹⁴¹ ANMT, 48 AQ 4964 : « Chez les travailleurs des chemins de fer. Une grande conférence pour la loi Berteaux-Rabier-Jaurès », *L'Humanité*, 18 février 1909.

¹⁴² Louis Barthou est alors ministre des Travaux publics et Joseph Caillaux son homologue des Finances. Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Modifications proposées par le Syndicat au projet de loi du gouvernement relatif aux retraites du personnel des chemins de fer*, Le Parc Saint-Maur : Impr. coopérative « La Moderne », 1909, p. 3.

¹⁴³ CNAH, 42 LM 65 : 3^e rapport supplémentaire fait par Jules Godin au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 22 juin 1908.

¹⁴⁴ AN, F7 13665 : « Les retraites des ouvriers et employés de chemins de fer », *La Petite République*, 14 décembre 1907.

¹⁴⁵ À l'occasion du II^e congrès de la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs en 1908, ces derniers s'engagent à cesser le travail si le Parlement ne vote pas le projet transactionnel avant le 1^{er} janvier. De son côté, le Syndicat national estime lui aussi qu'« il est [...] temps d'aboutir ». Des meetings sont à nouveau organisés en guise de protestation et une grève est prévue le 1^{er} mai 1909 (ANMT, 48 AQ 4964 : *L'Éclair*, 16 février 1909 ; AN, F7 13665 : rapport sur le deuxième congrès de la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs de France et des colonies, 25 septembre 1908 ; lettre du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer aux délégués sénatoriaux, décembre 1908 ; rapport, 12 mars 1909).

¹⁴⁶ CNAH, 42 LM 65 : 3^e rapport supplémentaire fait par Jules Godin au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des

complète la version précédente. Les primes et avantages accessoires sont compris dans le calcul du pourcentage des salaires versé par les compagnies, sur le modèle des réseaux de l'Est et de l'État. Les versements des administrations des chemins de fer sont placés jusqu'à concurrence de 8 % (et non plus 10 %) sur la tête de l'agent. Le montant de la pension est à capital réservé ou aliéné. Des bonifications et avantages, garantissant aux mécaniciens et chauffeurs retraités à 50 ans un montant équivalent à la pension versée s'ils avaient poursuivi leur activité cinq années supplémentaires¹⁴⁷, sont par ailleurs institués, sous la pression de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs¹⁴⁸.

À l'approche des élections sénatoriales de janvier 1909, le Syndicat national mène de nouveau, tambour battant, une campagne sur le sujet, par l'envoi de circulaires auprès des délégués sénatoriaux et des candidats¹⁴⁹. La défaite de sénateurs modérés au profit des radicaux-socialistes laisse espérer une adoption prochaine du texte¹⁵⁰. Mais le peu d'empressement que semble mettre le cabinet Clemenceau à résoudre la question des retraites cheminotes lui est reproché¹⁵¹.

Alors le Gouvernement retire son projet et décide de prendre en compte la volonté des agents¹⁵².

Mi-février, les ministres des Travaux Publics et des Finances s'accordent sur les grandes lignes d'une nouvelle rédaction du projet de loi¹⁵³, remis à la commission sénatoriale par Louis Barthou le 25 février 1909¹⁵⁴. Il concerne uniquement les grands réseaux d'intérêt général, malgré les souhaits du Syndicat national et du Syndicat professionnel des employés de chemins de fer, et propose, en sus des 25 années d'affiliation requises, trois limites d'âge : 50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs, 55 ans pour le reste du personnel actif et 60 ans pour les sédentaires. Cette dernière disposition représente un net recul, dans la mesure où elle ne figure dans aucun règlement de caisses de retraite (sauf celui la compagnie de l'Ouest de 1896), ni dans les précédents projets. Cela correspond toutefois à l'âge normal de départ à la retraite pour les cantonniers, les employés de l'État¹⁵⁵, les personnels ouvriers des manufactures de l'État, des Postes et Télégraphes et des établissements de la Guerre¹⁵⁶. Les agents invalides bénéficient d'une pension immédiate, après

députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 22 juin 1908.

¹⁴⁷ AN, F⁷ 13665 : Paul Grez, « Les retraites des ouvriers et employés des trains », *Le Petit Parisien*, 13 novembre 1908.

¹⁴⁸ AN, F⁷ 13665 : note sur le troisième projet gouvernemental (projet Barthou) d'octobre 1908, s.d.

¹⁴⁹ AN, F⁷ 13665 : « Avant le scrutin. Pour la loi Berteaux », *L'Humanité*, 3 janvier 1909.

¹⁵⁰ « Échos. Les élections sénatoriales », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 janvier 1909, p. 1.

¹⁵¹ ANMT, 48 AQ 4964 : « Les retraites des cheminots », *La France, de Bordeaux*, 2 juin 1909.

¹⁵² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 juillet 1909, p. 2059.

¹⁵³ ANMT, 48 AQ 4964 : « Les ouvriers des chemins de fer », *Le Journal de Rouen*, 17 février 1909.

¹⁵⁴ CNAH, 42 LM 65 : rapport fait par Paul Strauss [...], 25 mai 1909.

¹⁵⁵ Article 5 de la loi du 9 juin 1853 relative aux pensions civiles. Leur versement nécessite en outre 30 années de services. Seuls certains fonctionnaires de services « actifs » déterminés peuvent prétendre à une retraite après 55 ans et 25 années de service.

¹⁵⁶ CNAH, 42 LM 65 : note sur les amendements à l'article 2, s.d. (sans doute juin-juillet 1909).

passage devant une commission de réforme¹⁵⁷ ou l'administration, s'ils cumulent plus de 15 années d'affiliation. Si l'incapacité de travail résulte du service, elle donne droit à une pension anticipée, sans condition de durée d'affiliation. La pension de retraite s'élève à la moitié du traitement moyen lorsque les conditions d'âge et de durée d'affiliation sont remplies, augmentée d'un cinquantième du traitement par année d'affiliation pour toutes celles supérieures à 25. Si cette double condition n'est pas satisfaite, la pension est diminuée d'un centième du traitement moyen par année d'affiliation en dessous de 25, d'un centième par année d'âge en dessous de 55 et, en tout cas, d'au moins un cinquantième du traitement moyen par année d'affiliation en dessous de 25. Le projet Barthou précise qu'un maximum de pension est fixé par chaque règlement de caisse et que celle-ci ne peut être inférieure à cinq cinquantièmes du traitement moyen. Une pension de retraite différée est instituée pour les agents affiliés depuis 15 ans ou plus, exception faite de ceux licenciés pour insubordination, ivresse, mauvais service ou malversation, et après avis de la commission de réforme ; si l'agent ne cumule pas 15 ans d'affiliation, les retenues et intérêts lui sont remboursés. La réversibilité de la moitié de la pension de retraite sur la tête des veuves et des orphelins est actée, sous conditions. Quant au traitement moyen, il est calculé sur la base des moyennes des salaires des six années les plus productives, primes et avantages accessoires compris. Les nouveaux règlements sont présentés pour homologation six mois avant la mise en application de la loi. Le ministre des Travaux publics arrête, sur proposition de l'administration des chemins de fer, les règles de composition et de fonctionnement de la commission de réforme. Le coût de la mise en œuvre de ce projet de loi est estimé à 20 millions de francs, contre 70 millions pour le texte transactionnel des syndicats¹⁵⁸.

Le projet mécontente toutefois les principaux intéressés, ainsi que les réseaux pour des motifs différents.

Dès le lendemain de sa parution, les agents se mobilisent. Des membres de la Fraternelle et des associations amicales souhaitent obtenir la retraite à 55 ans. S'il reconnaît *a priori* le « très gros effort » du Gouvernement pour aboutir¹⁵⁹, le Syndicat national est quant à lui prêt à une ultime concession, en acceptant l'âge limite de 55 ans pour les sédentaires en contrepartie du départ à la retraite à 50 ans de tous les actifs et de la rétroactivité¹⁶⁰. Il s'oppose à la limite d'âge de 60 ans imposée aux agents sédentaires¹⁶¹, qui constituerait « une diminution des droits acquis »¹⁶², ainsi

¹⁵⁷ Quand les fonctionnaires voient le ministre des Travaux publics statuer sur leur incapacité de travail.

¹⁵⁸ ANMT, 48 AQ 4964 : Jacques Landon, « Les retraites des 280.000 », *Feuille de Rédaction hebdomadaire*, 2 mars 1909.

¹⁵⁹ « Solution proche », *La Tribune de la Voie ferrée*, 7 mars 1909, p. 1.

¹⁶⁰ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 20^e congrès national*, [s.l.] : [s.n.], [s.d.] (sans doute 1909), p. 144-145.

¹⁶¹ AN, F⁷ 13665 : Pierre Nolay, « Les retraites du personnel des chemins de fer », *Petite République*, 7 mars 1909.

qu'à la possibilité pour les compagnies de refuser une retraite aux agents licenciés pour insubordination ou mauvais services. Il souhaite également la réduction de la durée du stage de deux à une année et la participation d'élus du personnel à la gestion des caisses de retraite¹⁶³. Les agents des trains de la compagnie du Nord souhaitent bénéficier des mêmes dispositions que les mécaniciens et chauffeurs en termes d'âge, et que leur pension soit calculée sur la moitié du traitement moyen des quatre années les plus productives (et non des six meilleures années)¹⁶⁴. La Fédération générale des groupements des mécaniciens et chauffeurs semble, par ailleurs, attachée à l'institution de conseils de discipline et de réforme, « où les représentants ouvriers ou employés seraient désignés par leurs pairs »¹⁶⁵.

De leur côté, les compagnies réitèrent leurs critiques :

- du point de vue juridique : l'intervention de l'État outrepassa ses droits, car aucune disposition sur les caisses de retraite ne figure dans les cahiers des charges ;
- du point de vue financier : l'accroissement des dépenses entrave la politique d'amélioration du service et des salaires entamée depuis plusieurs années ;
- du point de vue politique et économique : outre l'abandon du livret individuel au profit du système de la tontine, elles blâment les différences de traitement entre les corps socio-professionnels :

« Concéder un régime encore plus favorable à des agents déjà extrêmement privilégiés, ne pourra pas ne pas soulever les réclamations les plus vives, non seulement des agents des chemins de fer secondaires tenus en dehors de la loi, mais encore des travailleurs des industries ordinaires, des employés de l'industrie, du commerce et des administrations publiques elles-mêmes, qui se verront sacrifiés aux agents des grands réseaux et qui, par surcroît, se trouveront dans la situation d'être concurrencés par des agents mis à la retraite à un âge où la plupart des hommes conservent toutes leurs forces et se verront, par suite, menacés de l'avilissement des salaires libres »¹⁶⁶.

Les réseaux s'opposent également à la constitution de commissions de réforme, sorte de « conseils de discipline mal déguisés », aux remboursements des retenues (sauf dans les cas de congédiement ou de suppression d'emploi) pour les agents quittant le service avant 15 années d'affiliation, à la prise en compte des primes dans le calcul du salaire moyen. Ils souhaitent, par ailleurs, négocier la

¹⁶² AN, F7 13665 : circulaire du comité de réseau de l'Est du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer, mars 1909.

¹⁶³ AN, F7 13665 : Pierre Nalay, « Les retraites du personnel des chemins de fer », *Petite République*, 7 mars 1909.

¹⁶⁴ ANMT, 48 AQ 4964 : « La retraite du personnel des chemins de fer », *La République Française*, 9 mars 1909.

¹⁶⁵ ANMT, 48 AQ 4964 : Robert Chazel, « Le Sénat. Les retraites du personnel des chemins de fer », *L'Éclair*, 9 mars 1909.

¹⁶⁶ CNAH, 42 LM 65 : lettre des compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, de PLM et de PO au président de la commission sénatoriale chargée de l'examen du projet de loi relatif aux retraites du personnel des chemins de fer, 5 mars 1909, figurant en annexe du rapport fait par Paul Strauss au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 25 mai 1909.

retraite d'office quand la condition d'âge est atteinte¹⁶⁷. Les compagnies reçoivent le soutien de certaines chambres de commerce¹⁶⁸.

Face à ces marques d'insatisfaction, le Gouvernement cède du terrain. Le 10 mars, sous la pression de la mobilisation et des réclamations cheminotes, Louis Barthou accorde le principe d'un droit d'option entre l'ancien et le nouveau régimes pour les agents sédentaires¹⁶⁹.

Paul Strauss rend un rapport sénatorial sur le projet gouvernemental le 25 mai 1909¹⁷⁰.

En opposition avec le Gouvernement¹⁷¹, qui souhaite éviter la manifestation de revendications identiques à celles des cheminots au sein des ministères, la commission sénatoriale n'est pas favorable au recul de la limite d'âge à 60 ans, dans la mesure où des agents, qui ont fait leurs premières armes en gare, peuvent finir leur carrière à un emploi de bureau. Elle n'approuve pas davantage la distinction entre les agents actifs et sédentaires telle qu'elle est établie, alors que de nombreux emplois sont mixtes, dans les petites ou moyennes localités par exemple. Elle choisit donc de fixer à 50 ans l'âge de départ en retraite des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, et à 55 ans pour le personnel restant, en sus des 25 années d'affiliation requises. Sur proposition de Paul Cuvinot¹⁷², la pension de retraite différée est refusée pour les seuls cas de malversation, de vol et les délits de droit commun, après avis de la commission de réforme, ce qui limite un éventuel arbitraire des compagnies. Pour les malades, blessés ou infirmes dont l'incapacité ne résulte pas du service et qui ne cumulent pas 15 années d'affiliation, il est ajouté l'octroi d'une indemnité égale au montant des retenues et des intérêts remboursés, inspirée du projet Gauthier. La durée du stage préalable à l'affiliation obligatoire est réduite à une année, comme le proposait Pierre Waldeck-Rousseau et à l'instar de ce qui se pratiquait déjà aux réseaux du PLM et de l'État. Le rapport Strauss introduit, en outre, le droit d'option entre ancien et nouveau régimes. Il impose la présence

¹⁶⁷ AN, F⁷ 13665 : résumé des observations présentées par les compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, du PLM et du PO devant la commission sénatoriale chargée d'examiner le projet de loi sur les retraites des employés et ouvriers des chemins de fer, 20 mars 1909.

¹⁶⁸ Elles craignent, du fait d'une hausse des charges qui leur incombent, des relèvements de tarifs qui ne seraient pas sans incidence sur leurs affaires et l'industrie. AN, F⁷ 13665 : rapport à propos des retraites des chemins de fer, 10 mars 1909 ; CNAH, 219 LM 37 : rapport de M. G. Garry, président de la Chambre de commerce d'Abbeville, relatif aux projets de loi sur les retraites aux employés et ouvriers des chemins de fer, 5 avril 1909. Ce dernier est ainsi conclu : « Ainsi venons-nous vous demander, Messieurs, si notre manière d'apprécier les retraites est la vôtre, de vouloir bien donner votre approbation à ce rapport ; de protester contre les dispositions et l'esprit des projets en discussion ; de demander à l'État de ne point intervenir dans la question des retraites des compagnies de chemins de fer qui doit se résoudre par une entente entre les compagnies et leurs agents ».

¹⁶⁹ AN, F⁷ 13665 : rapport à propos des retraites des chemins de fer, 10 mars 1909.

¹⁷⁰ CNAH, 42 LM 65 : rapport fait par Paul Strauss au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 25 mai 1909.

¹⁷¹ Ce retrait pourrait venir de Paul Strauss lui-même. Un rapport le décrit comme « nettement hostile à la fixation à 60 ans d'âge de la retraite des agents sédentaires », au point d'envisager de refuser d'être rapporteur de la commission sénatoriale, « afin d'avoir son entière indépendance et de pouvoir fournir à son aise les arguments qui militent en faveur de la limite d'âge à 55 ans » (AN, F⁷ 13665 : rapport sur la réunion du conseil d'administration du Syndicat Guérard, 6 mars 1909).

¹⁷² CNAH, 219 LM 37 : « Les retraites des cheminots ». Les date et titre du périodique ne sont pas précisés.

de représentants élus du personnel au sein des commissions de réforme¹⁷³. Cette disposition s'inspire de l'institution, dans les chemins de fer de l'État, de commissions régionales d'avancement et centrale de classement et d'une délégation élue auprès du directeur¹⁷⁴.

Les compagnies protestent contre cette nouvelle version du projet. Elles craignent la menace des difficultés financières et du recours à la garantie d'intérêt¹⁷⁵.

Les ministres des Travaux publics et des Finances souhaitent maintenir l'âge de la retraite pour le personnel sédentaire à 60 ans¹⁷⁶.

Toutefois, nulle opposition n'est émise sur le principe d'une réglementation uniforme des retraites, qui semble désormais acquis.

Le 8 juin 1909, Raymond Poincaré rend l'avis de la commission des Finances du Sénat.

Celle-ci émet de nombreuses réserves et se positionne défavorablement face à la législation d'exception des agents de chemins de fer, alors que les retraites ouvrières et paysannes sont en cours de discussion et qu'elle estime recevables les critiques des réseaux sur l'illégitimité de l'intervention parlementaire. Du strict point de vue financier, les comptes de l'État ne semblent pas permettre le soutien de tels projets. La commission des Finances remet également en cause l'assimilation des agents des trains aux mécaniciens et chauffeurs et la réduction de la durée du stage préalable à l'affiliation¹⁷⁷.

Toutefois, face à la pression exercée par le Gouvernement, elle affirme son soutien au projet Barthou plutôt qu'à celui de Paul Strauss, afin de limiter les dépenses et les avantages dont bénéficierait le personnel. En effet, le coût du texte gouvernemental est évalué à 27 millions, celui de la commission sénatoriale à 33-34 millions de francs.

La discussion se poursuit au Sénat à partir du 18 juin¹⁷⁸.

La question du financement occupe une importante partie des débats. L'assimilation des agents des trains aux mécaniciens et chauffeurs est repoussée¹⁷⁹. La retraite des employés de bureau s'avère également problématique, dans la mesure où la distinction entre services actifs et sédentaires est

¹⁷³ CNAH, 42 LM 65 : rapport fait par Paul Strauss au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 25 mai 1909.

¹⁷⁴ Cf. *infra*.

¹⁷⁵ ANMT, 48 AQ 4964 : citée dans « Les retraites des chemins de fer », *Le journal de Saint-Denis*, 6 juin 1909.

¹⁷⁶ ANMT, 48 AQ 4964 : « Les retraites des cheminots », *L'Écho Libéral*, 8 juin 1909.

¹⁷⁷ CNAH, 42 LM 65 : avis présenté par Raymond Poincaré au nom de la commission des Finances du Sénat sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 8 juin 1909.

¹⁷⁸ *J.O. Débats parlementaires. Sénat, 18 juin 1909*, p. 471-485.

¹⁷⁹ AN, F⁷ 13665 : « Les retraites des cheminots », *Le Petit Parisien*, 30 juin 1909.

parfois floue et que les agents peuvent passer de l'un à l'autre au cours de leur carrière. Inspiré du règlement de la caisse de retraite de la compagnie du Nord et de la loi du 9 juin 1853 sur les retraites des fonctionnaires¹⁸⁰, un amendement d'Eugène Lintilhac résout la difficulté : il introduit la possibilité pour les employés de bureau qui n'obtiennent la liquidation de leur retraite qu'à 60 ans (car ne cumulant pas 15 années dans le service actif) de partir à 55 ans en cas de réforme établie par la commission¹⁸¹.

Le 9 juillet, le Sénat adopte la proposition de loi¹⁸² ; la nouvelle version du texte est adressée à la Chambre des députés¹⁸³.

Le rapporteur Fernand Rabier est favorable à un texte, « qui réalise déjà un progrès considérable par rapport à l'état de choses actuel »¹⁸⁴. Bien que Maurice Berteaux ait élaboré avec plusieurs collègues (parmi lesquels Fernand Rabier et Jean Jaurès) une contre-proposition basée sur le texte transactionnel de la commission d'entente, qui porte notamment l'âge limite à 50 ans pour tous¹⁸⁵, il se refuse finalement à la présenter. Cette décision est saluée par le ministre des Travaux publics¹⁸⁶.

Quoiqu'insatisfaits par la forme finale du texte voté par le Sénat, les agents souhaitent éviter une nouvelle navette entre les chambres. Les parlementaires observent, résignés, l'approche de la fin de la session et l'urgence du calendrier parlementaire se fait ressentir¹⁸⁷. La proposition de loi est adoptée sans modification par la Chambre des députés le 13 juillet¹⁸⁸. Après presque huit ans d'examen au Sénat, la loi Barthou du 21 juillet 1909 fixe enfin de manière uniforme les conditions de retraite des agents des grands réseaux¹⁸⁹.

Les projets et propositions successifs ont présenté de sensibles différences durant les 15 années où la question des retraites cheminotes a été soumise à l'examen des assemblées parlementaires. Quelles sont toutefois les dispositions finales de la loi Barthou ?

Avec la loi de 1909, la retraite devient obligatoire pour tous les agents commissionnés ou avec un

¹⁸⁰ J. Hine, *Les retraites...*, op. cit., p. 77.

¹⁸¹ CNAH, 42 LM 65 : amendement, présenté par Eugène Lintilhac, à la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 25 juin 1909.

¹⁸² *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 9 juillet 1909, p. 671.

¹⁸³ CNAH, 42 LM 65 : proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer d'intérêt général, 10 juillet 1909.

¹⁸⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 juillet 1909, p. 2059-2060.

¹⁸⁵ Alfred Picard, *Les chemins de fer : aperçu historique, résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*, Paris : H. Dunod & E. Pinat, 1918, p. 112.

¹⁸⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 juillet 1909, p. 2061-2063.

¹⁸⁷ CNAH, 42 LM 61 : rapport fait par Albert Lebrun au nom de la commission des Travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication de la Chambre des députés chargée d'examiner : 1° le projet de loi tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ; 2° la proposition de loi de MM. Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour, tendant à modifier l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des employés de chemins de fer, 7 février 1911.

¹⁸⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 juillet 1909, p. 2066.

¹⁸⁹ *J.O. Lois et décrets*, 23 juillet 1909, p. 7926.

an de service. Jusqu'alors, elle ne demeurait qu'optionnelle : c'est ainsi qu'au 31 décembre 1907, sur les 308 035 agents que comptent les chemins de fer, seuls 217 500 étaient affiliés à une caisse de retraite et 90 525 en étaient écartés¹⁹⁰. Si la condition de durée d'affiliation est la même pour tous les agents (25 années), la retraite est acquise à 50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs, 55 ans pour les autres agents du service actif et 60 ans pour les employés de bureau n'ayant pas cumulé 15 années dans le service actif (sauf s'ils sont reconnus invalides par la commission de réforme). L'agent infirme peut bénéficier d'une pension sans condition d'âge : si son invalidité résulte du service, sa liquidation est immédiate, peu importe la durée de ses services ; dans le cas contraire, il doit être affilié depuis au moins 15 ans. La pension est égale à la moitié du traitement moyen des six meilleures années, augmentée ou diminuée selon qu'elle répond ou non aux conditions d'âge et de durée d'affiliation. Elle ne peut être inférieure aux cinq cinquantièmes du traitement moyen. Grâce au système de la pension fixe, les agents évaluent à l'avance le montant auxquels ils pourront prétendre. Le travailleur qui quitte le service après 15 années d'affiliation a le droit à une pension différée. Si la condition de durée de service n'est pas réunie, ses retenues sur salaires et leurs intérêts lui sont remboursés tandis que, à situation similaire, les fonctionnaires les perdent¹⁹¹. Dans le cas où l'incapacité de travail de l'agent n'a aucun lien avec le service et s'il ne cumule pas 15 années d'affiliation, une indemnité est octroyée en sus. Les pensions demeurent par ailleurs réversibles pour moitié à destination de la veuve ou subsidiairement des orphelins mineurs. Les règlements des caisses déterminent le montant de la cotisation versée par les compagnies pour les retraites des agents ; elle peut être constituée de retenues sur traitement de l'ordre de 5 % maximum pour les nouveaux affiliés au régime de 1909, auxquelles s'ajoutent le premier mois de traitement et le douzième du montant de chaque hausse de salaire ; mais cette disposition n'a aucun caractère obligatoire¹⁹². La perception du premier mois de traitement n'est pas novatrice : elle avait déjà cours aux réseaux de l'Ouest, du Nord, du Midi et de l'État. Quant à la retenue sur salaire, elle variait de 3 % à la compagnie du Midi à 5 % aux réseaux de l'État et du Nord. Les agents, qui participent ainsi activement à la constitution de leur pension, obtiennent un droit de regard sur la gestion des caisses¹⁹³. Des commissions de réforme, au sein desquelles siègent des délégués élus par le personnel, sont créées. Il s'agit de la première manifestation d'une représentation élue des agents

¹⁹⁰ CNAH, 42 LM 61 : rapport fait par Paul Strauss au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 4 avril 1911. Cf. annexe n°37.

¹⁹¹ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites...*, op. cit., p. 73.

¹⁹² L'article 10 de la loi du 21 juillet 1909 dispose : « Ces versements pourront être constitués en partie par des retenues opérées sur les traitements ou salaires ».

¹⁹³ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites...*, op. cit., p. 89.

des chemins de fer, en dehors du réseau de l'État. Les garanties minimales à octroyer au personnel en matière de retraite sont ainsi accordées par la loi¹⁹⁴, dont les dispositions sont applicables à compter du 1^{er} janvier 1911. 65 720 agents qui étaient jusqu'alors privés de retraite peuvent désormais y prétendre¹⁹⁵. Plus encore qu'une amélioration des conditions de retraite, il s'agit surtout d'une première base tendant vers l'unification de celles-ci pour l'ensemble du personnel de toutes les compagnies. Cette loi, outre les garanties qu'elle confère aux agents, est symbolique du rapport de force qui tend à basculer à leur profit, grâce au soutien bienveillant de l'État. Ce texte, exemplaire, a servi d'inspiration pour d'autres corporations¹⁹⁶.

Un très long cheminement a donc été nécessaire pour que les propositions initiales, partielles, aboutissent à la promulgation d'une loi entièrement consacrée à la question des retraites cheminotes en juillet 1909.

Cette lenteur – 12 ans d'examen, deux lectures par les sénateurs et quatre par les députés – est en partie due à l'hostilité larvée et à l'inertie de la chambre haute : commissions qui trainent à examiner les propositions, décisions de disjonction nécessitant un examen complémentaire, multiples renvois aux députés des textes qui font la navette. Si cette attitude n'est pas unique, elle témoigne toutefois d'un conservatisme du Sénat face à des réformes sociales d'envergure, principalement destinées à protéger les ouvriers¹⁹⁷. Dans ce processus de longue durée, les députés et les cheminots, qui ne souhaitent plus qu'aboutir, sont plus enclins à revoir leurs ambitions à la baisse et à accepter les solutions transactionnelles, ce qui sert l'intérêt des compagnies auxquelles le cheminement long ou le retard du processus maintient une position de force.

Le rôle joué par la pression parlementaire et la mobilisation des organisations syndicales est indéniable. Grâce à la résignation, sans doute aussi à la lucidité et au pragmatisme, des principaux intéressés, au succès du Gouvernement qui parvient à imposer aux compagnies son intervention, ainsi qu'à la légitimité nouvellement gagnée du Parlement, dans un domaine qui ne relevait initialement pas de son ressort, on aboutit enfin à un résultat tangible. L'autonomie des réseaux privés en sort affectée.

¹⁹⁴ Le ministre des Finances affirme au Sénat le 6 juillet 1909 que « la loi sur laquelle nous statuons est une loi de minima ; nous disons aux compagnies de chemins de fer : "Vous ne pouvez pas faire à vos agents moins d'un certain avantage, mais nulle part nous n'avons dit : vous ne pouvez pas aller au-delà de cet avantage" ».

¹⁹⁵ Maurice Charnay, *La retraite des cheminots. La loi Berteaux (loi du 21 juillet 1909)*, Paris : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer, 1909, p. 13.

¹⁹⁶ Il a ainsi influencé la préparation de la loi du 14 avril 1924 sur le statut des retraites des fonctionnaires de l'État, notamment en matière de réversibilité sur la tête des veuves. J. Girard, « Conférence sur le régime de retraites du personnel des chemins de fer », *Bulletin officiel de l'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français*, mars 1929, p. 172.

¹⁹⁷ Joseph Barthélemy, « Les résistances du Sénat », *Revue du droit public et de sciences politiques*, 1913, p. 371-410.

Mais l'hostilité constante des uns et l'adhésion limitée des autres à la loi Barthou génèrent une rapide remise en cause des dispositions fraîchement adoptées.

2. La loi Barthou : une imparfaite amélioration¹⁹⁸

L'insatisfaction des principaux concernés

Les travailleurs des chemins de fer comme les réseaux se révèlent rapidement mécontents de la loi du 21 juillet 1909.

Les premiers critiquent l'absence de rétroactivité de la loi.

Cette question est posée avant l'adoption de la loi, alors que le texte est toujours en cours de discussion au Parlement : on en retrouve des mentions au moins dès 1905¹⁹⁹. L'idée de la rétroactivité est lancée par la Fédération des mécaniciens et chauffeurs. Le Syndicat national s'y associe²⁰⁰.

Mais cette aspiration syndicale rencontre l'hostilité gouvernementale. En juin 1909, « le Gouvernement déclare qu'il est décidé de s'opposer, de toutes ses forces, à l'application rétroactive de la loi, si cette rétroactivité, qui entraînerait une charge supplémentaire de trente ou trente-cinq millions, est réclamée par le personnel »²⁰¹.

C'est surtout l'article 9 de la loi Barthou, déterminant un régime transitoire, qui focalise les critiques :

« Art. 9. Le régime des retraites ainsi défini entrera en vigueur immédiatement après l'expiration de la première année suivant celle de la promulgation de la présente loi. Il sera applicable à tous les agents, employés ou ouvriers déjà affiliés aux règlements de retraites des administrations de chemins de fer qui déclareront, avant la date de mise en application de la loi, opter pour le régime qu'elle établit, ainsi qu'à tous autres agents, employés et ouvriers en service qui compteront, à cette date, au moins un an de service continu. La durée d'affiliation à supputer pour le calcul de leurs pensions prendra son origine à partir de la date de mise en application de la loi ; toutefois, la durée d'affiliation nécessaire pour avoir droit à une pension à jouissance immédiate ou différée, en vertu des articles 2 et 5, sera remplacée par la durée du service comptée, soit à partir de leur commissionnement ou de leur classement, soit, si cette origine leur est plus favorable, à partir d'une année après leur entrée au service du chemin de fer. Pour les agents, employés ou ouvriers déjà affiliés à un règlement de retraites et ayant opté

¹⁹⁸ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 février 1911, p. 650. Le député Léon Betoulle s'adresse ainsi à Louis Puech, ministre des Travaux publics, le 13 février 1911 : « Bien qu'imparfaite, [la loi du 21 juillet 1909] constitue tout de même une amélioration à la situation du personnel des chemins de fer ».

¹⁹⁹ ANMT, 48 AQ 4841 : R. Poirier de Narçay, « Les travailleurs des chemins de fer », *L'Intransigeant*, 13 octobre 1905.

²⁰⁰ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 022 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport du conseil d'administration présenté au 21^e congrès national [...] les 13, 14, 15 & 16 avril 1910 à [...] Paris*, Courbevoie : La Cootypographie, 1910, p. 18-19.

²⁰¹ CNAH, 42 LM 65 : avis présenté par Raymond Poincaré au nom de la commission des finances du Sénat sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, adoptée avec modifications par le Sénat, modifiée par la Chambre des députés, relative à la réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer français, 8 juin 1909.

comme il est dit à l'alinéa précédent, la pension résultant de ce règlement pour les années comptées à dater de la mise en application de la présente loi, ne sera pas cumulée avec celle résultant de cette loi ; elle sera, s'il y a lieu, majorée jusqu'à concurrence de cette dernière. »

Jean Jaurès évoque à propos de cet article « la complication, [...] l'apparente contradiction dans le détail de ses paragraphes »²⁰². Suivant l'interprétation qu'en font les administrations des Travaux publics et des chemins de fer, cette disposition opère la distinction entre :

- les agents qui cumulent, au plus, un an de service continu au 1^{er} janvier 1911 ou ne sont pas encore entrés aux chemins de fer : le régime de retraite institué par la loi du 21 juillet 1909 leur est appliqué ;
- ceux qui ont effectué plus d'un an de service continu au 1^{er} janvier 1911. Parmi ceux-ci, trois cas de figure se distinguent :
 - les travailleurs déjà affiliés et qui optent pour le nouveau régime. Leur pension de retraite est calculée sur la base de deux parties : l'une résultant des dispositions du régime de 1909, applicables à partir du 1^{er} janvier 1911 ; l'autre de celles de leur ancien régime, jusqu'à cette date ;
 - les agents déjà affiliés qui n'optent pas pour le nouveau régime. Le calcul de leur pension demeure inchangé ;
 - ceux qui ne sont pas affiliés à une caisse de retraite, puisque cela ne demeurait pas jusqu'alors obligatoire. Ils représentent 90 000 agents (sur un effectif total de 308 000) en 1907²⁰³. Leur pension est calculée sur la seule base des services réalisés après le 1^{er} janvier 1911 ; les années effectuées alors qu'ils n'étaient pas affiliés n'entrent pas en compte dans la détermination du montant de leur retraite.

L'article 9 est donc porteur d'inégalités puisque pour une même catégorie, un même grade et une durée de service identique, des pensions aux montants variés sont versées²⁰⁴. Et surtout, l'insuffisance de la pension des agents au service des compagnies avant 1911 sans avoir été affiliés à une caisse de retraite ou de ceux qui l'ont été tardivement ne leur permet pas de faire face aux nécessités de la vie. Face à ce constat, des partisans de la rétroactivité se révèlent, à l'instar de Jean

²⁰² CNAH, 42 LM 61 : proposition de loi déposée à la Chambre des députés par Joseph-Gaston Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour tendant à modifier l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des employés de chemins de fer, 14 juin 1910.

²⁰³ CNAH, 42 LM 61 : rapport fait par Albert Lebrun au nom de la commission des Travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication de la Chambre des députés chargée d'examiner : 1° le projet de loi tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ; 2° la proposition de loi de MM. Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour, tendant à modifier l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des employés de chemins de fer, 7 février 1911.

²⁰⁴ CNAH, 42 LM 61 : proposition de loi (rectifiée) déposée à la Chambre des députés par Joannès Marietton et d'autres députés concernant les retraites des employés de chemins de fer, 2 mars 1910.

Jaurès²⁰⁵.

Cette situation suscite des tensions et des menaces de grève des plus sérieuses²⁰⁶.

La critique est relayée à la Chambre des députés et suscite l'intervention de parlementaires²⁰⁷.

Maurice Berteaux invite le Gouvernement à interpréter l'article 9 dans le sens de la rétroactivité²⁰⁸.

À cette occasion, le ministre des Travaux publics Alexandre Millerand s'affirme partisan de « dispositions transitoires » afin de limiter les inégalités entre les agents²⁰⁹.

Le mécontentement des compagnies de chemins de fer relève d'une autre logique.

De leur point de vue, les garanties conférées par la loi de 1909 constituent autant d'avantages « exorbitants du droit commun ». Elles critiquent une législation d'exception instituée « dans un intérêt politique, beaucoup plus que dans l'intérêt public », tout en mettant en exergue un réel intérêt financier de l'acteur étatique : en effet, la solution adoptée lui permet « de s'exonérer de sa participation aux retraites ouvrières des agents de chemins de fer et d'en faire supporter tout le poids aux compagnies, tandis qu'en droit commun, il contribue aux dépenses des retraites »²¹⁰. Les réseaux dénoncent des charges supplémentaires trop élevées et l'atteinte au contrat conclu entre eux et l'État ; ils réclament dès lors une indemnité pour contrebalancer l'accroissement des dépenses²¹¹, en déposant un recours devant le conseil de préfecture de la Seine le 20 décembre 1909²¹², puis devant le Conseil d'État. Pour le juriste Ch. Poirier du Lavouër, cette procédure a toutes les chances d'aboutir à la faveur des compagnies²¹³.

Ces dernières mettent par ailleurs de la mauvaise volonté dans l'application de la nouvelle

²⁰⁵ CNAH, 42 LM 61 : proposition de loi déposée à la Chambre des députés par Joseph-Gaston Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour tendant à modifier l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des employés de chemins de fer, 14 juin 1910.

²⁰⁶ C'est particulièrement le cas dès juillet 1909 à la compagnie du PLM. En novembre, un pas supplémentaire est franchi en direction du conflit social avec la constitution d'une caisse de grève. L'opacité qui entoure l'article 9, déjà dénoncée le 20 mars par les réseaux, est à l'origine de ce mouvement. Les mécaniciens et chauffeurs du réseau du PLM aspirent à la rétroactivité, alors que leur affiliation à la caisse de 1892 ne leur apporterait qu'une maigre pension. En avril 1910, ils exposent au ministre des Travaux publics Alexandre Millerand leur solution : « Pour mettre sur le même pied les agents de la caisse de 1864, ceux de la caisse de 1892 et ceux de la future caisse, il n'y a qu'un moyen : exiger des deux compagnies intéressées un versement rétroactif de 4 % (elles ne versaient que 6 % au lieu de 10 %), au profit des agents de la caisse de 1892, ce versement étant considéré comme une simple restitution. Les agents s'offrant à verser les 2 % qu'ils auraient dû verser pendant les années précédentes (ils ne versaient que 4 % au lieu de 6 %). Le total des retenues serait donc revenu à 16 %. Et comme il a été établi que ce total devait être de 17 % pour produire la retraite désirée, il conviendrait d'imposer aux compagnies un autre versement de 1 %. Telles sont, diront les délégués, les seules conditions qui peuvent permettre d'éviter un conflit certain ». Mais une telle mesure occasionnerait, pour les seuls agents actifs, 65 millions de francs de charges supplémentaires.

²⁰⁷ Le 2 mars 1910, Joannès Marietton dépose une proposition de loi afin d'obtenir la modification de l'article 9 de la loi de 1909. CNAH, 42 LM 61 : proposition de loi (rectifiée) déposée à la Chambre des députés par Joannès Marietton et d'autres députés concernant les retraites des employés de chemins de fer, 2 mars 1910.

²⁰⁸ AN, F⁷ 13665 : Louis Lafferre, « Les retraites des cheminots », *L'Action*, 23 avril 1910.

²⁰⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 21 mars 1910, p. 1528-1532.

²¹⁰ CNAH, 42 LM 61 : observations nouvelles répondant au mémoire de défense de l'État relatif au pourvoi devant le conseil de préfecture, s.d. (après décembre 1911).

²¹¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 16 mars 1911, p. 1223.

²¹² CNAH, 42 LM 65 : mémoire ampliatif pour la compagnie du chemin de fer du PO contre l'État, dans le cadre du pourvoi devant le conseil de préfecture de la Seine, s.d. (après juillet 1909).

²¹³ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites...*, op. cit., p. 98.

réglementation²¹⁴.

La confirmation de l'inapplication du droit commun en matière de retraites

L'exceptionnalité du régime de retraite cheminote, critiquée par les réseaux, est confirmée par l'adoption de la loi sur les retraites ouvrières et paysannes, adoptée en 1910.

La première initiative en la matière remonte à 1879. Les députés Martin Nadaud et Charles Floquet présentent une résolution en faveur de la nomination d'une commission chargée de préparer « un projet de loi relatif à la création d'une caisse de retraite en faveur des vieux ouvriers de l'industrie et de l'agriculture ». Plusieurs propositions de loi voient le jour dès 1890²¹⁵.

Le texte sur les retraites ouvrières et paysannes, élaboré par Alexandre Millerand et René Viviani, a connu, à l'instar de la loi du 21 juillet 1909, un long cheminement parlementaire : 15 années de maturation, une trentaine de propositions et deux projets de loi.

La loi du 5 avril 1910 institue le premier système de protection universelle contre le risque vieillesse généralisé à la majorité des catégories socio-professionnelles²¹⁶. L'assurance retraite est désormais obligatoire pour les salariés les plus modestes et de plus de 65 ans²¹⁷ ; ils peuvent toutefois bénéficier d'une liquidation anticipée dès 55 ans, surtout s'ils présentent une incapacité de travail absolue et permanente. Les pensions sont financées par la triple contribution du principal intéressé, de son employeur et de l'État. Ce système est identique à ce qui se pratique en Allemagne, en Angleterre ou encore en Belgique. Si la loi consent des garanties plutôt limitées, l'État prend ainsi part à la lutte contre la misère et réduit le nombre potentiel de nécessiteux qui pourraient se retrouver à sa charge.

Ce texte est toutefois loin de faire l'unanimité : il rencontre à la fois l'opposition des syndicats, d'une frange du patronat et de la population²¹⁸.

Les organisations syndicales estiment qu'il ne donne accès qu'à une « retraite pour les morts », les travailleurs demeurant souvent invalides avant l'âge institué de départ à la retraite.

Son succès demeure relatif à la veille de la Première Guerre mondiale. Les retraites ouvrières et

²¹⁴ Le Syndicat national dénonce les « ruses », qui témoignent d'une certaine réticence à cet égard : « Les uns font organiser, par leurs valets, – qui sont en même temps à la tête des sections de l'Association fraternelle – des réunions-causeries dans les locaux des gares, pour conseiller aux agents de ne pas opter pour la nouvelle loi. Les autres trompent leurs agents en les obligeant à opter ou non pour le 15 ou le 20 février, au lieu du 28. Elles agissent auprès du comité consultatif des chemins de fer et font rejeter le règlement de l'État sous prétexte qu'il est trop avantageux pour le personnel ». AN, F⁷ 13665 : « Aux cheminots ! Pour les retraites », *L'Humanité*, 15 février 1911.

²¹⁵ *Le Traité Dalloz des retraites ouvrières et paysannes. Commentaire de la loi du 5 avril 1910 et des règlements d'administration publique*, Paris : Dalloz, 1911, p. 16.

²¹⁶ Bruno Dumons, Gilles Pollet, « Aux origines du système français de retraite. La construction d'une solution politique au problème de la vieillesse ouvrière au tournant des XIX^e et XX^e siècles », *Sociétés contemporaines*, vol. 24, n°1, 1995, p. 11.

²¹⁷ 60 ans à partir de 1912.

²¹⁸ Michel Dreyfus, Élise Feller, « Chapitre 5. "Régimes spéciaux" et spécificités françaises », dans Michel Pigenet (dir.), *Retraites...*, op. cit., p. 79-80.

paysannes ne touchent que 7 886 000 personnes en 1913²¹⁹, sur les 18 millions escomptées. Une majorité d'entre elles n'a par ailleurs pas versé de cotisations.

Dès une proposition de novembre 1897, déposée par Alexandre Zévaès mais élaborée par l'industriel Escuyer, il est envisagé d'exclure des bénéficiaires de la future loi les personnels des administrations publiques et des grandes compagnies²²⁰.

La loi du 5 avril 1910 dispose clairement qu'elle n'est pas applicable aux agents des grands réseaux²²¹, qui bénéficient, comme les mineurs et les inscrits maritimes, de dispositions plus avantageuses.

Elle ne s'applique en fait qu'à de rares catégories de personnel au chemin de fer : les journaliers et auxiliaires, qui ne sont affiliés à aucune caisse de retraite, et les agents stagiaires non encore commissionnés²²², s'ils remplissent les conditions d'âge et de revenus.

L'exclusion du droit commun en matière de retraite renforce donc la spécificité de la condition cheminote. Elle n'en fait pas pour autant oublier le grondement ambiant.

La grève d'octobre 1910 : l'absence de rétroactivité en question

Bien qu'elle puisse paraître secondaire²²³, la non-rétroactivité demeure une des causes du conflit social d'octobre 1910.

Alors que, depuis la tentative de grève générale de 1898, Eugène Guérard s'oriente vers un réformisme qui privilégie l'intervention parlementaire plutôt que l'action directe et violente, son influence s'amenuise dès 1908, principalement au réseau du Nord, au profit d'une orientation plus « révolutionnaire ». Le Syndicat national est secoué par des dissensions entre ces deux tendances qui débattent, depuis l'origine, de l'opportunité d'une grève générale. Ces tensions mènent Eugène Guérard à la démission à l'occasion du congrès de décembre 1909, au cours duquel les militants d'obédience « révolutionnaire » réussissent à imposer leur point de vue.

La cessation concertée et collective du travail est envisagée comme une alternative pour faire aboutir les discussions parlementaires. Lors du congrès du Syndicat national de la mi-mai 1908, Fiolet suggère la grève en cas de rejet des revendications syndicales par les réseaux ; mais cette

²¹⁹ Boris Dänzer-Kantof, Véronique Lefebvre, Félix Torres (dir.), *Un siècle de réformes sociales. Une histoire du ministère du Travail 1906-2006*, Paris : La Documentation française, 2006, p. 39-40.

²²⁰ *Le Traité Dalloz...*, loc. cit.

²²¹ ANMT, 48 AQ 3442 : circulaire n°363 du comité des forges de France et chambres syndicales du matériel de chemins de fer, de la construction navale, du matériel de guerre et des forces hydrauliques, de l'électrométallurgie et de l'électrochimie relative à la loi sur les retraites ouvrières et paysannes, 2 avril 1910.

²²² ANMT, 48 AQ 3442 : instruction n°1 concernant l'application de la loi du 5 avril 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes au personnel des lignes françaises de la compagnie du Nord, 1^{er} juillet 1911.

²²³ Albert Thomas, *L'État et les compagnies de chemins de fer*, Paris : H. Dunod & E. Pinat, 1914, p. 258.

option est combattue par les délégués des compagnies du Midi et de l'Est, et repoussée²²⁴. L'année 1909 est frappée par d'autres mouvements, notamment celui des postiers²²⁵, qui posent la question de la participation des cheminots²²⁶. Au congrès de mai, un comité de grève est élu²²⁷. Les agents aspirent à une hausse des salaires, qui leur permettrait de combattre la « vie chère »²²⁸ avec un salaire minimum de cinq francs²²⁹ par jour de travail (« la thune²³⁰ pour tous »), à la rétroactivité de la loi de 1909, à l'amélioration de leurs conditions de travail face à l'« exploitation intensive »²³¹, au commissionnement des ouvriers et à l'application du repos hebdomadaire par les compagnies sur le modèle en place dans l'administration des chemins de fer de l'État²³². Le mois suivant, alors que des manifestants favorables au relèvement des traitements ont été brutalisés par les forces de l'ordre et emprisonnés à Sotteville-lès-Rouen, l'interruption du travail est proposée, en signe de solidarité²³³, et une motion de grève générale est votée²³⁴. La commission chargée d'examiner l'opportunité de la cessation du travail propose une rencontre avec les compagnies, sous la houlette gouvernementale²³⁵. Cette solution est défendue par les réseaux du Midi et de l'Est. Pour ce dernier, le déclenchement d'une grève en 1910 serait inopportun puisque les éventuelles « victimes » de ce conflit ne bénéficieraient pas des garanties prévues par la loi du 21 juillet 1909, qui n'entre en vigueur que début 1911²³⁶.

Le président du Conseil, Aristide Briand, qui reçoit les agents à plusieurs reprises, promet d'étudier la mise en place d'un régime de retraites transitoire, sur lequel l'ensemble des parties sera consulté²³⁷. Pour le ministre des Travaux publics Alexandre Millerand, la rétroactivité des retraites paraissait *a posteriori* être un prétexte, dans la mesure où le nouveau régime de retraites n'étant

²²⁴ Jean-Pierre Grandvallet, *La vérité sur la grève des cheminots*, Villa d'Ay : Chez l'auteur, 1911, p. 7.

²²⁵ Du 12 au 23 mars 1909, les agents des PTT se mettent en grève, réclament la réforme de l'avancement, une amélioration des salaires, l'établissement d'un statut, le droit de se syndiquer, et dénoncent le surmenage dont ils sont victimes. Des syndicalistes « révolutionnaires » profitent de cette victoire pour organiser des meetings et y défendre leur vision du syndicalisme. Des révocations ont lieu. Elles motivent la Fédération nationale des PTT dans l'organisation d'un nouveau mouvement des postiers, qui dure du 11 au 20 mai 1909. La CGT lance un appel à la grève générale, que seule la Fédération du bâtiment suit. Le mouvement est un échec, plus de 800 révocations sont prononcées.

²²⁶ ANMT, 48 AQ 4961 : un exemple parmi d'autres : « Va-t-on à une grève des agents des chemins de fer ? », *La Libre Parole*, 21 mars 1909.

²²⁷ Il n'a toutefois pas été réuni.

²²⁸ Le coût de la vie a augmenté de plus de 20 % en 10 ans.

²²⁹ Cf. annexe n°38.

²³⁰ La « thune » est une pièce de cinq francs.

²³¹ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, op. cit., p. 273. Le réseau du Nord cherche à « obtenir le maximum de rendement avec le maximum d'efforts et le minimum de moyens matériels », afin de réduire les dépenses de matériel, d'installations et de personnel.

²³² René Legal, *La grève des cheminots d'octobre 1910 et les enseignements à en tirer*, Nantes : A. Dugas, 1913, p. 46.

²³³ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 21^e congrès national tenu [...] à Paris les 13, 14, 15 & 16 avril 1910*, Courbevoie : La Cootypographie, 1910, p. 12-33, 57-73.

²³⁴ AN, F⁷ 13661 : *Ibid.*, p. 94-95.

²³⁵ René Legal, *La grève des cheminots...*, op. cit., p. 47.

²³⁶ J. Planques, *Les grèves et coalitions...*, op. cit., p. 34.

²³⁷ René Legal, *La grève des cheminots...*, op. cit., p. 50.

applicable qu'au 1^{er} janvier 1911, « rien ne pouvait être fait »²³⁸. Selon Yves Guyot, le président du Conseil accepte de se poser en arbitre entre les compagnies et leur personnel, mais à contrecœur : « M. Briand reconnaît que ce n'est pas le rôle normal du président du Conseil de présider des assemblées de cette nature, mais il accepta la proposition, de sorte que le refus, au lieu de venir de lui, vint des compagnies »²³⁹. En l'absence de réponse de la part des réseaux à propos d'une éventuelle rencontre, le conseil d'administration du Syndicat national renouvelle sa requête le 28 mai²⁴⁰. Ses militants prennent connaissance, par la presse du 11 juillet, du refus de dialogue qui leur est opposé par les compagnies, au motif qu'elles acceptent uniquement de négocier avec leur personnel respectif et non avec l'organisation syndicale, qu'elles ne reconnaissent pas²⁴¹. Le 17 juillet, le conseil d'administration du Syndicat national mandate le comité de grève pour déterminer la date de la cessation de travail.

Entre temps, le 14 juin 1910, les députés Joseph-Gaston Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour déposent une proposition de loi permettant, une fois le régime choisi, que « l'effet rétroactif [soit] produit, le bénéficiaire de l'option est censé avoir toujours vécu sous l'empire de la loi de 1909 »²⁴². Mais cette initiative ne mène à aucun résultat tangible.

Face à la résistance des réseaux, les associations corporatives organisent un meeting commun le 29 juin. Un rapprochement s'opère depuis le mois d'avril 1910 entre la Fédération des syndicats de mécaniciens et chauffeurs et le Syndicat national, qui espère une fusion²⁴³. La Fédération des mécaniciens et chauffeurs se prononce en août 1910, en faveur de la cessation du travail, bien que cette décision, loin d'être unanime, soit surtout portée par les mécaniciens de la compagnie du Nord²⁴⁴.

Par ailleurs, les tensions se multiplient.

En 1910, on dénombre sept grèves locales avant celle d'octobre, taux annuel le plus élevé constaté entre 1892 et 1914. Le 11 août à Tergnier (Aisne), l'agitation s'élève à la suite de la punition de

²³⁸ J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés, 27 octobre 1910, p. 2589.

²³⁹ Yves Guyot, *Les chemins de fer et la grève...*, op. cit., p. 35.

²⁴⁰ A.-G. Rouchy, *Les grèves...*, op. cit., p. 57.

²⁴¹ Anonyme (un révoqué de la grève de 1910), *La grève des cheminots de Toulouse. L'historique du conflit par un révoqué*, 20 p., cité dans *Cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°45, 3^e trimestre 2012, p. 3-5, 10-13, 16-21 et 40-44. La réponse des réseaux au ministre des Travaux publics est publiée dans l'édition du *Journal des débats* du 29 juin 1910.

²⁴² Ce texte propose en outre d'abaisser de 55 à 50 ans l'âge de la retraite pour les agents des trains et de 60 à 55 ans pour les sédentaires qui n'ont pas 15 années de service actif. Cette mesure est dissociée par le rapporteur Albert Lebrun, qui craint qu'elle ne pose problème et fasse échouer ou retarder le projet. CNAH, 42 LM 61 : proposition de loi déposée à la Chambre des députés par Joseph-Gaston Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour tendant à modifier l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des employés de chemins de fer, 14 juin 1910.

²⁴³ AN, F⁷ 13661 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 21^e congrès national...*, op. cit., p. 51-57.

²⁴⁴ André Narritsens, Pierre Vincent, « La grève des cheminots d'octobre 1910 », *Les cahiers de l'institut CGT d'histoire sociale*, n°115, septembre 2010, p. 8.

deux cheminots, mais elle conserve un caractère circonscrit²⁴⁵. La révocation d'Alexandre Renault, le 21 septembre, échauffe les esprits²⁴⁶. Le 7 octobre, des agents de région parisienne réunis par le Syndicat national à la Bourse du Travail protestent contre plusieurs congédiements et « s'engagent à cesser le travail dès que le comité de grève en aura donné le signal »²⁴⁷.

Le mouvement d'octobre²⁴⁸ part finalement de la base, au réseau du Nord.

Le 8, la compagnie accorde la « thune » aux agents du dépôt de La Chapelle qui n'en bénéficient pas encore. Les ouvriers qualifiés, non concernés par cette mesure, réclament en contrepartie une hausse d'un franc par jour, d'autant que, le 1^{er} mai précédent, les heures supplémentaires avaient été supprimées et remplacées par des compensations financières moins avantageuses pour les agents²⁴⁹. Dans un contexte d'« exploitation intensive », de vie chère et de relations parfois tendues avec la hiérarchie, le refus du réseau met le feu aux poudres : le dépôt de La Chapelle entre en grève, bientôt suivi par celui de la Plaine-Saint-Denis. À l'instar des socialistes qui se demandent en 1910 si l'attitude de la compagnie du Nord ne relève pas du traquenard²⁵⁰, des historiens²⁵¹ ou des militants²⁵² se sont interrogés sur son comportement provocateur, hypothèse qui ne convainc guère Christian Chevandier²⁵³. Si les administrations de chemins de fer perçoivent le mouvement comme politique, François Caron souligne de son côté le rôle central de la base des militants, qui, surmenée, refuse de subir une mesure perçue comme inique²⁵⁴.

Toujours est-il que le 9 octobre, la décision est prise d'étendre la grève à tout le réseau. Dans la

²⁴⁵ J. Planques, *Les grèves et coalitions...*, op. cit., p. 38.

²⁴⁶ Militant syndicaliste « révolutionnaire », secrétaire du groupe Paris-Batignolles et secrétaire adjoint du comité du réseau État, il publie une brochure dans laquelle il encourage le sabotage : « Pour être certains du succès, au cas où la majorité des employés de chemins de fer ne cesserait pas le travail au début, il est indispensable qu'une besogne dont il est inutile de donner ici une définition, soit faite, au même instant, dans tous les centres importants, au moment de la déclaration de grève. Pour cela, il faudrait que des équipes de camarades résolus, décidés coûte que coûte, à empêcher la circulation des trains, soient dès maintenant constitués dans tous les groupes et les points importants. Il faudrait choisir des camarades parmi les professionnels, parmi ceux qui, connaissant le mieux les rouages du service, sauraient trouver les endroits sensibles, les points faibles, frapperaient à coup sûr sans faire de destruction imbécile et, par leur façon efficace, adroite, intelligente autant qu'énergique, rendront, d'un seul coup, inutilisable pour quelques jours, le matériel indispensable au fonctionnement du service et à la marche des trains. [...] Il faudrait donc, pour aboutir, que chacun rende inutilisables, sans pour cela les détruire, ses instruments de travail » (Alexandre Renault, *Le syndicalisme dans les chemins de fer*, Paris-St. Lazare-Batignolles, 1910, p. 26). D'après Sébastien Albertelli, Alexandre Renault a été arrêté au début de la grève, et remis en liberté provisoire en mars 1911 (*Histoire du sabotage : de la CGT à la Résistance*, Paris : Perrin, 2016, 492 p.).

²⁴⁷ René Legal, *La grève des cheminots...*, op. cit., p. 53.

²⁴⁸ Cf. annexe n°39.

²⁴⁹ La compagnie du Nord avait annoncé une compensation de 1,5 franc mais n'avait finalement accordé que 0,5 francs. Yves Guyot, ancien ministre des Travaux publics, omet de l'évoquer lorsqu'il affirme que « la grève n'est donc pas résultée du mécontentement des agents qui avaient les salaires les plus bas, mais de la jalousie de ceux qui, ayant des salaires plus élevés, voulaient profiter de la circonstance pour obtenir une majoration pour eux ».

²⁵⁰ E. Poisson, « L'épilogue de la grève », *La Revue socialiste*, n°311, 15 novembre 1910, p. 481-482 : « Les compagnies ont voulu la grève. Elles l'ont cherchée, préparée, provoquée. Les cheminots sont tombés dans un piège ».

²⁵¹ Georges Ribeill, « La police et les syndicats cheminots... », art. cit., p. 392.

²⁵² Jean Gacon, *Batailles du rail...*, op. cit., p. 33.

²⁵³ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, op. cit., p. 79.

²⁵⁴ François Caron, « La grève des cheminots de 1910. Une tentative d'approche » dans *Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse*, Paris/La Haye : Mouton, 1974, p. 201-219.

soirée du 10, la cessation du travail est votée à Paris et le mouvement est repris en main par les syndicats²⁵⁵. La décision est très rapidement portée en province, par vélo, automobile ou grâce aux mécaniciens qui, ayant tiré les leçons de l'échec de 1898, transportent sur eux l'ordre de grève²⁵⁶. À Paris, seuls 18,5 % des trains circulent le 11. Le mouvement prend également une tournure violente : les centres névralgiques (gares, postes d'aiguillage, etc.) sont occupés par l'armée²⁵⁷, deux attentats et 29 sabotages sont dénombrés les 11 et 12 octobre. Déjà envisagée lors des conflits de 1891 et 1898²⁵⁸, l'atteinte à l'outil de travail est abordée dès le III^e congrès de la CGT, en septembre 1897²⁵⁹. Elle demeure néanmoins relativement limitée jusqu'aux grèves des postiers de mars et mai 1909, au cours desquelles les agents s'en emparent pleinement afin de paralyser le pays²⁶⁰. Lors de la grève d'octobre 1910, 2 323 actes de ce type sont recensés ; mais 83 % d'entre eux sont des fils sectionnés (notamment les lignes téléphoniques)²⁶¹. Ils perdurent au-delà de la reprise du travail jusqu'en juillet 1911, afin de faire pression en faveur de la réintégration des révoqués²⁶².

Face à l'ampleur du mouvement, le pouvoir politique réagit promptement²⁶³, d'autant qu'il s'est préparé secrètement à l'éventualité d'un conflit²⁶⁴ : suite au meeting du 29 juin, le Gouvernement a envisagé la réquisition des cheminots comme solution pour briser toute manifestation violente. Plusieurs types de réquisition coexistent : militaire, dans un cadre belliqueux ; civile, pour assurer le ravitaillement dans un contexte de crise ou encore la continuité des industries privées ou services publics, en cas de cessation concertée de travail. La réquisition peut intervenir en amont, notamment lorsque la menace de grève est imminente. On cherche ainsi à privilégier l'intérêt public. Il s'agit d'une mesure exceptionnelle, employée en dernier ressort²⁶⁵. Elle ôte temporairement à une personne tout droit de grève au vu de l'intérêt supérieur de la Nation. L'agent qui n'y répond pas

²⁵⁵ Céline Choteau, *La grève des cheminots de 1910 ou « La grève de la thune »*, mémoire de master 1 d'histoire, dir. J.-F. Eck, université de Lille-III, 2004, p. 37.

²⁵⁶ Cela n'empêche toutefois pas certains mots d'ordre d'être interceptés, comme à la compagnie de l'Est.

²⁵⁷ De nombreuses sources iconographiques, en grande majorité des cartes postales, en témoignent. La grève des cheminots d'octobre 1910 est très présente dans la collection de cartes postales de grèves de 1901 à 1914 constituée et donnée au Musée d'histoire vivante de Montreuil par Georges Bossi. Trente-six cartes s'y rapportent, « un record » selon Madeleine Rebérioux. Sur ce sujet, voir : *Cartes postales de grèves – 1901-1914. Catalogue de l'exposition organisée par le musée de l'Histoire vivante du 8 décembre 1984 au 8 janvier 1985*, Montreuil : Musée de l'Histoire vivante, 1984 ; Madeleine Rebérioux, « La carte postale de grève : propos sur une collection et une exposition », *Le Mouvement social*, n°131, avril-juin 1985, p. 131-144.

²⁵⁸ Cf. *supra*.

²⁵⁹ Dominique Pinsolle, « Du ralentissement au déraillement : le développement du sabotage en France (1897-1914) », *Histoire, économie & société*, n°4, 2015, p. 56-72.

²⁶⁰ *Ibid.*, p. 60-64.

²⁶¹ André Narritsens, Pierre Vincent, « La grève des cheminots d'octobre 1910 », *art. cit.*, p. 11.

²⁶² Dominique Pinsolle, « Du ralentissement... », *art. cit.*, p. 67.

²⁶³ Les ministres du Travail, des Travaux publics et de la Justice, René Viviani, Alexandre Millerand et Louis Barthou, s'opposent toutefois à cette option.

²⁶⁴ Georges Ribeill, « Il y a 100 ans, la grande grève des cheminots et ses enjeux médiatiques », *Historail*, n°15, octobre 2010, p. 6-11.

²⁶⁵ Louis Lesteven, *La réquisition...*, *op. cit.*, p. 51.

s'expose à des sanctions. Le recours à la réquisition est prévu par les cahiers des charges des compagnies, tant du point de vue du matériel que du personnel. Depuis la loi du 24 juillet 1873, les compagnies de chemins de fer doivent rassembler tous les moyens à leur disposition pour concourir au bon fonctionnement de l'armée en cas d'état de mobilisation ou de guerre²⁶⁶. La loi du 13 mars 1875 relative à la constitution des cadres et effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale précise le régime du « service militaire des chemins de fer ». Celle du 3 juillet 1877 relative aux réquisitions militaires réglemente le régime spécifique des chemins de fer. Le texte du 28 décembre 1888 modifie en partie celui du 13 mars 1875 : « Le ministre de la Guerre dispose de tous les chemins de fer dans toute l'étendue du territoire national, non occupé par les armées d'opérations »²⁶⁷. Quand la situation se tend, le ministre des Travaux publics signifie la réquisition aux compagnies par un arrêté²⁶⁸. Un décret fixe la période à partir de laquelle la réquisition pourra être mise en œuvre.

En 1910, un décret du 16 juillet permet la mobilisation des agents jusqu'à 60 ans, un autre du 1^{er} septembre précise leur affectation²⁶⁹. À compter du 13 octobre, les cheminots sont réquisitionnés pour une période d'instruction de trois semaines. Cette mesure peut toutefois être perçue comme une limitation abusive du droit syndical et du droit de grève, si l'on considère que des dispositions militaires sont détournées à des buts civils²⁷⁰. Le Gouvernement justifie la réquisition par l'éventualité d'un complot contre l'État. Certains soupçonnent une coopération délibérée des réseaux dans la mise en œuvre de la réquisition des agents²⁷¹. Le comité de grève appelle les agents à ne pas y répondre, arguant qu'ils disposent, en temps de paix, de 15 jours pour le faire, tandis que le réseau du Nord affiche un ordre du jour exposant les sanctions encourues en cas de retard. En sus des sanctions militaires²⁷², les agents sont exposés à des punitions pénales²⁷³ et professionnelles. Le 12 octobre, 90 travailleurs sont révoqués à la compagnie du Nord. Des arrestations ont lieu²⁷⁴. Les

²⁶⁶ Article 26 de la loi du 24 juillet 1873 : « En cas de mobilisation ou de guerre, les compagnies mettent à la disposition du ministre de la Guerre, pour les mouvements et la concentration des troupes et du matériel de l'armée, tous les moyens nécessaires » (« Législation réglementant les rapports des chemins de fer et de l'État en temps de guerre », *Journal des transports*, 1^{er} décembre 1917, p. 280).

²⁶⁷ Aurélien Prévot, *Les chemins de fer français dans la Première Guerre mondiale : une contribution décisive à la victoire*, Aurat : Éd. LR presse, 2014, p. 15.

²⁶⁸ François Guérin, *La grève des agents des chemins de fer en France. Deuxième partie*, thèse de droit public, université de Nancy, 1967, p. 91.

²⁶⁹ Céline Choteau, *La grève...*, *op. cit.*, p. 40. Le décret du 16 juillet n'est toutefois publié au *J.O.* que le 12 octobre 1910.

²⁷⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 octobre 1910, p. 2604. Le Syndicat national, convaincu de l'illégalité d'une telle démarche, porte la question devant le Conseil d'État. Mais la juridiction ne lui donne pas raison : l'arrêt « Syndicat national des chemins de fer de France et des colonies » du 18 juillet 1913 déclare légale la réquisition.

²⁷¹ Jules Uhry, Ernest Lafont, *L'aventurier contre la loi. L'étranglement de la grève des cheminots. Le sabotage – les menaces*, Paris : Libr. du parti socialiste, 1910, p. 12.

²⁷² Avec la réquisition du personnel, les agents sont militarisés dans leur emploi et donc justiciables devant les tribunaux militaires.

²⁷³ Aux motifs d'entrave à la liberté du travail et d'infraction à la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

²⁷⁴ À l'instar de celle d'Émile Toffin, qui préside la section Nord de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs.

cheminots qui ne répondent pas à l'ordre de réquisition sont taxés d'antimilitarisme²⁷⁵.

Cette stratégie porte ses fruits. Une reprise du travail s'esquisse dès la soirée du 13 octobre. Mais elle traîne en longueur, le mécontentement gronde et les incidents se multiplient.

Le 14, le comité de grève²⁷⁶ réclame à nouveau la tenue de discussions avec les administrations de chemins de fer, arbitrées par le président du Conseil. Le patronat fait également pression : l'UIMM fait savoir à Aristide Briand qu'elle s'oppose à ce que les compagnies soient contraintes d'y participer. Les négociations n'ont pas lieu. Dès le lendemain, le trafic s'améliore.

Face à l'échec de ses ultimes actions, le comité de grève prescrit la reprise du travail le 17. Elle est actée dès le lendemain, mais ne signifie pas pour autant la fin de la grève. En effet, celle-ci se poursuit sous une forme perlée pendant plusieurs mois²⁷⁷.

Les réseaux décident d'accorder la « thune » à compter du 1^{er} janvier 1911²⁷⁸. Ils récompensent également la fidélité de ceux qui ne se sont pas engagés dans la cessation du travail : une allocation, des gratifications de fin d'année ou un avancement exceptionnels ont pu leur être donnés, tandis que des sanctions pécuniaires ont, *a contrario*, frappé les grévistes²⁷⁹.

La proportion de ces derniers est la plus élevée au Matériel et à la Traction.

Il faut toutefois relativiser leur nombre, qui demeure par ailleurs inégal selon les compagnies : le conflit est peu ou prou suivi ailleurs qu'au réseau du Nord. Les mécaniciens de cette administration, affiliés en majorité à la caisse de 1896, ont un régime désavantageux²⁸⁰. Cette situation explique leur mécontentement à propos de la non-rétroactivité de la loi du 21 juillet 1909 et leur engagement dans le conflit, plus fort que dans les autres administrations de chemins de fer²⁸¹. Le soutien des autres corporations et de la CGT est lui aussi limité ; il s'explique peut-être par un essoufflement momentané des luttes ouvrières²⁸².

Le nombre de révocations avancé varie entre 2 421 selon le Syndicat national à 3 300 (dont 1 925 définitives)²⁸³, pour motif d'abandon de service et de refus de répondre à la convocation de la

²⁷⁵ Céline Choteau, *La grève...*, *op. cit.*, p. 74.

²⁷⁶ Les membres du comité initial ayant tous été arrêtés lors d'une réunion dans la nuit du 11 au 12 octobre, un second, à majorité socialiste, est mis sur pied.

²⁷⁷ François Caron, « La grève des cheminots de 1910... », *art. cit.*

²⁷⁸ Patrick Cognasson, « Au-delà du clivage entre révolutionnaires et réformistes, le développement d'un syndicalisme de masse à la compagnie des chemins de fer de l'Est », *Mouvement social et syndicalisme cheminot. RHCF*, n°3, automne 1990, p. 45.

²⁷⁹ Céline Choteau, *La grève...*, *op. cit.*, p. 70-71.

²⁸⁰ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 445.

²⁸¹ Ainsi sur les 43 000 grévistes recensés (soit 13 % des effectifs de l'ensemble des réseaux), on dénombre environ 16 000 agents de celui du Nord et 15 000 de celui de l'Ouest-État (Georges Ribeill, « Il y a 100 ans... », *art. cit.*, p. 6-11).

²⁸² Madeleine Rebérioux, « Au lendemain d'une grande bataille. Jaurès et la grève des cheminots de 1910 », *Bulletin de la société d'études jaurésiennes*, n°9, avril-juin 1963, p. 2.

²⁸³ Communication de Georges Ribeill, « Répressions dans les chemins de fer français : une mise en perspective, des compagnies à la SNCF (1938) », prononcée à l'occasion de la session « La mémoire des conflits » lors du cinquième congrès d'histoire ferroviaire, organisé par la Fondation des chemins de fer espagnols (14-16 octobre 2009, Palma de Majorque) ; accessible en ligne : <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030109_Ribeill.pdf> [consultée le 29 mars 2017].

hiérarchie, ou d'atteinte à la liberté, tentative de débauchage et propagande active.

D'un strict point de vue syndical, le mouvement a décapité l'état-major des organisations corporatives et provoqué une chute des effectifs²⁸⁴. Il ne faut toutefois pas perdre de vue qu'une part de cette décrue des adhésions est due aux effets de la répression et aux révocations²⁸⁵. La réintégration des révoqués demeure la principale revendication du Syndicat national les années suivantes.

La corporation s'impose toutefois comme une puissance syndicale. Ainsi Jean Jaurès écrit dans *L'Humanité* du 16 octobre 1910 : « Il n'était pas possible de traiter en vaincue une classe ouvrière qui venait de donner une si grande preuve de force ». Le conflit marque fortement les esprits et s'impose dans les mémoires comme une bataille difficile et mobilisatrice, l'acte de naissance d'un pouvoir syndical qui est de plus en plus accepté comme acteur du dialogue avec les compagnies. C'est le cas au Matériel et à la Traction à Lille, où Coquelin, ingénieur, collabore avec les syndicats²⁸⁶. La grève d'octobre 1910 peut être identifiée comme un moment charnière dans l'évolution d'une gestion ferme du personnel, qui repose sur la subordination et le paternalisme, vers l'émergence de relations sociales basées sur la négociation et la discussion²⁸⁷.

Ce conflit nourrit les débats qui ont lieu au Parlement du 25 au 29 octobre. Critiqué sur sa gestion du mouvement par Jean Jaurès, Aristide Briand, autrefois partisan de la grève générale, se défend, arguant que « dût-il recourir à l'illégalité, il y serait allé ». Cette phrase provoque un tollé sur les bancs de la Chambre des députés. Si la confiance lui est renouvelée²⁸⁸, il en sort toutefois affaibli et présente le 2 novembre la démission de son Gouvernement²⁸⁹.

Du point de vue du groupe de plus en plus identifié comme celui des « cheminots », la première impression qui ressort est celle d'un échec de la mobilisation, puisqu'elle n'aboutit à aucun dialogue immédiat.

Si l'on se place toutefois du point de vue des revendications, le constat est tout autre : le relèvement des salaires est obtenu dès le 15 octobre, et surtout la rétroactivité des retraites est discutée peu après dans l'Hémicycle.

²⁸⁴ Au Syndicat national, on passe de 43 500 adhérents en 1910 à 14 000 l'année suivante (Georges Ribeill, « La police et les syndicats cheminots... », *art. cit.*, p. 393).

²⁸⁵ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 85.

²⁸⁶ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 283-284. Il reçoit par exemple début novembre 1908 un mécanicien et un chauffeur militants du Syndicat national, avec qui il discute leurs revendications (« Les mécaniciens et chauffeurs de Fives », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 novembre 1908, p. 2).

²⁸⁷ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 530.

²⁸⁸ J. Planques, *Les grèves et coalitions...*, *op. cit.*, p. 48.

²⁸⁹ Gérard Unger, *Aristide Briand*, Paris : Fayard, 2005, p. 252. Il reconstitue dès le lendemain un nouveau Gouvernement.

3. La loi du 28 décembre 1911 : la rétroactivité accordée

À la suite de la grève, le président du Conseil Aristide Briand, appelé à former un nouveau Gouvernement, fait une déclaration le 8 novembre : il souligne le poids de l'action parlementaire, en matière d'amélioration des conditions des travailleurs, en opposition à l'action directe :

« C'est sur la loi seule, qui a déjà tant fait pour eux, que les travailleurs doivent compter pour obtenir plus et mieux encore ; c'est à la loi seule qu'ils doivent demander leur émancipation dans le domaine économique. Ce serait de leur part folie que de vouloir la chercher dans le désordre et la violence »²⁹⁰.

Consécutivement à cette intervention, le 22 décembre, Louis Puech, ministre des Travaux publics, et Louis-Lucien Klotz, son homologue des Finances, déposent un projet de loi pour compléter le texte de 1909²⁹¹. Il fait partie d'un ensemble de quatre mesures ayant trait aux chemins de fer²⁹². Composé de seulement quatre articles, ce texte n'accorde pas la rétroactivité intégrale, de crainte qu'elle « eût entraîné des dépenses excessives » ; il prévoit toutefois « certaines mesures complémentaires [pour] assurer aux agents, employés et ouvriers non affiliés ou tardivement affiliés, "une situation matérielle équitable" »²⁹³. L'intégralité des années de service est désormais comptabilisée dans le calcul de la retraite, et non plus les seules années d'affiliation. Le droit à pension est ouvert dès l'année de classement ou de commissionnement ou un an après l'entrée de l'agent au chemin de fer. Pour toutes les années de service effectuées avant le 1^{er} janvier 1911 par des agents non affiliés à une caisse, le montant de la pension est calculé sur la base d'un quatre-vingtième du salaire. *A contrario*, ceux qui bénéficiaient d'une affiliation voient leur retraite s'élever à un quatre-vingtième du salaire moyen par année antérieure à l'affiliation (la première exceptée), puis un soixantième pour celles postérieures. Pour Paul Strauss, ce dernier taux représente « un minimum transitoire acceptable, intermédiaire entre les cinquantièmes des anciens règlements de l'Est, du Midi, de l'État, et les taux trop faibles d'autres compagnies »²⁹⁴. Il laisse aux réseaux

²⁹⁰ CNAH, 42 LM 61 : déclaration lue au nom du Conseil des ministres par Aristide Briand, président du Conseil, ministre de l'Intérieur et des Cultes, 8 novembre 1910.

²⁹¹ CNAH, 42 LM 61 : projet de loi déposé à la Chambre des députés par Aristide Briand, président du Conseil, ministre de l'Intérieur et des Cultes, Louis Puech, ministre des Travaux publics, et Louis-Lucien Klotz, ministre des Finances, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 22 décembre 1910.

²⁹² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 22 décembre 1910, p. 3587-3588. Les autres textes sont des projets de loi ayant pour objet la répression des actes de sabotage, modifiant l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et un dernier sur « la fixation du statut des agents des chemins de fer d'intérêt général et le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents » (cf. *infra*).

²⁹³ CNAH, 42 LM 61 : rapport fait par Albert Lebrun au nom de la commission des Travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication de la Chambre des députés chargée d'examiner : 1^o le projet de loi tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ; 2^o la proposition de loi de MM. Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour, tendant à modifier l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des employés de chemins de fer, 7 février 1911.

²⁹⁴ CNAH, 42 LM 61 : rapport fait par Paul Strauss au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner le projet de loi, adopté

deux mois pour soumettre leurs nouveaux règlements à l'homologation du ministre des Travaux publics. Le coût de ce projet est estimé approximativement à 200 millions de francs²⁹⁵.

Albert Lebrun examine conjointement ce projet de loi et la proposition Pourquery de Boisserin-Lacour dans son rapport à la Chambre des députés du 7 février 1911. Il évalue plus précisément le coût de cette révision à 177 millions de francs²⁹⁶, ce que les compagnies jugent plausible²⁹⁷, alors que la rétroactivité intégrale avait été estimée en 1909 entre 650 et 700 millions²⁹⁸. La commission du budget affirme que « ce n'est pas le projet actuel [...] qui peut affecter d'une façon sensible la situation financière des compagnies »²⁹⁹, d'autant que ces dépenses supplémentaires seraient en partie supportées par l'acteur étatique³⁰⁰.

Les considérations financières orientent les débats à la Chambre des députés.

Le républicain progressiste Paul Beauregard, adversaire du texte, argue que la loi de 1909 ayant déjà coûté aux compagnies « entre 800 millions et 1 milliard » de francs, il faudrait envisager de doubler, voire tripler ce montant si la rétroactivité était votée³⁰¹. Le radical Théodore Reinach propose en vain un amendement en faveur de la répartition des charges supplémentaires entre l'État et les administrations des chemins de fer³⁰².

Le projet, adopté le 21 mars 1911³⁰³, est transmis au Sénat.

Les compagnies remobilisent l'argumentaire déjà éprouvé à l'occasion de la discussion de la loi de 1909 en matière d'ingérence de l'État, pointent du doigt les charges supplémentaires et s'opposent

par la Chambre des députés, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 4 avril 1911.

²⁹⁵ CNAH, 42 LM 61 : projet de loi déposé à la Chambre des députés par Aristide Briand, président du Conseil, ministre de l'Intérieur et des Cultes, Louis Puech, ministre des Travaux publics, et Louis-Lucien Klotz, ministre des Finances, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 22 décembre 1910.

²⁹⁶ CNAH, 42 LM 61 : rapport fait par Albert Lebrun au nom de la commission des Travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication de la Chambre des députés chargée d'examiner : 1° le projet de loi tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ; 2° la proposition de loi de MM. Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour, tendant à modifier l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des employés de chemins de fer, 7 février 1911.

²⁹⁷ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites...*, *op. cit.*, p. 107.

²⁹⁸ CNAH, 42 LM 65 : note du ministère des Travaux publics sur les conséquences financières qu'entraînerait la rétroactivité, pour tout le personnel, du projet de retraites des agents de chemins de fer, 14 mai 1909, figurant en annexe du rapport fait par Paul Strauss [...], 25 mai 1909.

²⁹⁹ CNAH, 42 LM 61 : avis présenté par Henry Chéron au nom de la commission du Budget de la Chambre des députés chargée d'examiner : 1° le projet de loi tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ; 2° la proposition de loi de MM. Pourquery de Boisserin et Auguste Lacour, tendant à modifier l'article 9 de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des employés de chemins de fer, 14 mars 1911.

³⁰⁰ AN, F7 13665 : « À la commission du budget », *L'Humanité*, 16 mars 1911.

³⁰¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 16 mars 1911, p. 1218-1225.

³⁰² CNAH, 42 LM 61 : amendement, présenté par Théodore Reinach, au projet de loi tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909 relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 17 mars 1911.

³⁰³ CNAH, 42 LM 61 : projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 21 mars 1911.

purement et simplement à la rétroactivité³⁰⁴.

En vain ; le sénateur radical Paul Strauss est favorable dans son rapport au projet de loi tel qu'il a été présenté :

« C'est le complément et l'achèvement d'un régime de retraites qui, s'il impose des charges aux compagnies, doit leur assurer, en échange, un meilleur rendement de travail, un surcroît d'activité, de dévouement et de discipline de leur personnel, et, par voie de conséquence, la régularité et la sécurité de l'exploitation »³⁰⁵.

De son côté, la commission sénatoriale des finances pointe le risque de persistance, voire d'aggravation, des disparités par la mise en œuvre de la rétroactivité, et l'incertitude relative aux conséquences financières du texte³⁰⁶.

Alors que les réseaux établissent les nouveaux règlements des caisses de retraite, le Syndicat national, d'accord avec la Fédération des mécaniciens et chauffeurs et la Fédération générale du personnel des employés de chemins de fer, présente des contre-projets qui incluent la rétroactivité et une modification de la limite d'âge³⁰⁷.

Après une légère modification au Sénat³⁰⁸ et la validation de la Chambre des députés le 27 décembre 1911³⁰⁹, la loi est promulguée le lendemain³¹⁰.

Elle complète les dispositions de 1909 en accordant la rétroactivité et en instituant l'homologation des règlements des caisses de retraite. Elle fixe les taux minimaux au-dessous desquels les pensions ne peuvent être calculées pour les services effectués avant 1911 : pour les agents non affiliés à une caisse au 1^{er} janvier 1911, il est d'au moins un quatre-vingtième du traitement moyen. Suivant les dispositions des amendements Touron et Leygue, pour les agents affiliés dont le traitement moyen est inférieur à 1 500 francs, la proportion minimale est d'un quatre-vingtième du traitement moyen par année antérieure à l'affiliation à une ancienne caisse de retraite (première année exceptée), auquel s'ajoute un soixantième du traitement moyen pour toute année de service postérieure à

³⁰⁴ AN, F7 13665 : « La rétroactivité des retraites des cheminots », *La République française*, 2 avril 1911.

³⁰⁵ CNAH, 42 LM 61 : rapport fait par Paul Strauss au nom de la commission du Sénat chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 4 avril 1911.

³⁰⁶ CNAH, 42 LM 61 : avis présenté par Émile Aimond au nom de la commission des finances du Sénat sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 14 avril 1911.

³⁰⁷ AN, F7 13662 : rapport du conseil d'administration du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer pour le 22^e congrès national du 2 au 5 août 1911, s.d.

³⁰⁸ CNAH, 42 LM 61 : amendement présenté au cours de la discussion sénatoriale par Eugène Touron au projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 1^{er} décembre 1911 ; amendement présenté au cours de la discussion sénatoriale par Honoré Leygue au projet de loi, adopté par la Chambre des députés, tendant à compléter les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 19 décembre 1911.

³⁰⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 décembre 1911, p. 4349-4350.

³¹⁰ *J.O. Lois et décrets*, 29 décembre 1911, p. 10598.

l'affiliation. De nouveaux règlements doivent être présentés à l'homologation du ministre des Travaux publics sous deux mois maximum après la promulgation du texte.

Après avoir tenté de faire valoir leur position dans les débats, les compagnies saisissent le juge administratif : elles déposent une requête devant le conseil de préfecture de la Seine, compétent pour les difficultés posées par l'exécution du contrat de concession.

Selon les réseaux, la loi du 28 décembre 1911 aggrave encore les dépenses supplémentaires engendrées par celle du 21 juillet 1909. Ces « charges extracontractuelles » qui leur sont imposées représentent une « violation du contrat » qu'elles ont passé avec l'État et surtout une « intrusion manifeste dans l'administration intérieure des compagnies de chemin de fer ». Elles réclament le versement, par l'État, d'une compensation d'un montant équivalent aux dépenses auxquelles elles sont assujetties³¹¹. Les réseaux demandent la jonction de cette requête à leur recours déposé en décembre 1909 devant le conseil de préfecture de la Seine³¹². Là encore, Ch. Poirier du Lavouër estime les réseaux dans leur droit³¹³.

En réussissant à s'extirper de la politique d'obstruction menée par un Sénat récalcitrant et des inquiétantes estimations financières des revendications cheminotes³¹⁴, l'État fait basculer le rapport de force en sa faveur.

La longue gestation de la législation sur les retraites cheminotes, due aux objectifs divergents des différentes parties, entraîne une adaptation des objectifs et de la stratégie poursuivis. Les acteurs de la construction des relations sociales ne sont pas uniquement ceux qui l'encouragent, mais aussi ceux qui l'entravent, parfois par leur passivité. L'État s'impose comme un acteur incontournable, tout en acceptant d'endosser pour la première fois le rôle d'arbitre, sous la pression des organisations syndicales.

Les retraites des agents, auparavant chasse gardée des administrations de chemins de fer respectives, ressortent désormais du domaine de la loi. Par la fixation de principes généraux auxquels les réseaux doivent se conformer pour élaborer les règlements des caisses de retraite, les lois de 1909 et 1911 amorcent donc une harmonisation, une unification et par là une simplification,

³¹¹ CNAH, 42 LM 61 : mémoire ampliatif d'une compagnie de chemins de fer dans le cadre du pourvoi devant le conseil de préfecture de la Seine, s.d. (après décembre 1911).

³¹² Cf. *supra*. CNAH, 42 LM 61 : observations nouvelles répondant au mémoire de défense de l'État relatif au pourvoi devant le conseil de préfecture de la Seine, s.d. (après décembre 1911).

³¹³ Ch. Poirier du Lavouër, *Des retraites...*, *op. cit.*, p. 115. Cf. *infra*.

³¹⁴ Paul Soulier a très justement analysé cette situation : « En matière de retraites, tout aboutit, en dernière analyse, à des considérations financières : lorsque telle mesure est proposée, quelque désirable qu'elle soit dans l'intérêt du personnel, il importe d'en évaluer la répercussion sur le budget des compagnies, et de voir si celles-ci et par suite l'État, peuvent en supporter les charges » (Paul Soulier, *Les institutions...*, *op. cit.*, p. VIII).

des conditions de retraite, qui en ressortent plus favorables aux cheminots. La loi de 1909 représente particulièrement un progrès social pour les agents. Elle permet un accès généralisé au droit à la retraite, avec une extension du champ des bénéficiaires. Désormais, l'ensemble des agents de la corporation avec un an d'ancienneté accède à ce « proto-statut ». On passe ainsi de 79 000 affiliés aux caisses de retraite en 1875, à 195 000 en 1899 et 305 000 en 1913³¹⁵.

Toutefois, ne sont inscrites dans la loi que des garanties minimales d'avantages, qui ne constituent pas un véritable statut des retraites. Par ailleurs, bien qu'elles soient astreintes à l'homologation ministérielle, les compagnies bénéficient toujours d'une relative liberté pour l'établissement des règlements des caisses de retraite, ce qui limite la portée de ce texte en terme d'unification, qui demeure inachevée.

Il faut également relativiser cet apport, en le replaçant à l'échelle de l'histoire ouvrière et des corporations à statut. Bien que parmi les plus précoces, les cheminots ne sont pas les premiers à bénéficier d'une législation spéciale en la matière : mineurs dès 1894, inscrits maritimes en 1908, etc. Cette uniformisation de leurs conditions de retraite n'est, par ailleurs, pas unique, mais bien identique au processus qu'ont connu plusieurs décennies auparavant les fonctionnaires avec le vote de la loi du 9 juin 1853, qui a unifié les pratiques des nombreuses caisses de retraite privées. En outre, la diversité demeure pour les autres institutions sociales du ressort des compagnies. Toutefois, la législation spécifique en matière de retraites marque bien la singularité de la corporation.

Cette impulsion donnée par l'État en matière de retraites se retrouve à d'autres niveaux, à tel point que l'acteur étatique finit par jouer un rôle moteur dans l'évolution des conditions de travail des cheminots, et particulièrement ceux de son réseau.

³¹⁵ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 445.

Sous-partie III. Le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État : vers une première codification (début du XX^e s.-1918)

L'objet de cette sous-partie est d'apprécier le processus d'élaboration du statut du personnel des chemins de fer de l'État et ses incidences.

Ce réseau est présenté par les pouvoirs publics comme le laboratoire social des chemins de fer. Il est le lieu des premières expérimentations, notamment en matière de représentation du personnel.

Si elles concourent à l'institutionnalisation d'un dialogue social dans ce réseau, l'extension de telles institutions, réclamée par les principaux intéressés et orchestrée par les pouvoirs publics, dans les compagnies privées échoue ou s'avère décevante.

Mais la dynamique insufflée par un ministre des Travaux publics déterminé aboutit à la première codification des conditions d'emploi et de travail des agents d'un réseau.

La Première Guerre mondiale coupe toutefois court au processus d'unification des statuts des personnels de tous les réseaux, auquel participent les retraites.

Chapitre VII. L'administration des chemins de fer de l'État, un laboratoire social des chemins de fer (années 1900)

L'objectif de ce chapitre est de démontrer le rôle essentiel joué par l'administration des chemins de fer de l'État dans l'expérimentation de nouvelles relations sociales entre un réseau et son personnel.

Alors qu'il occupe une place à part dans le paysage ferroviaire, distincte des compagnies privées par son administration particulière, ce réseau est construit par les pouvoirs publics comme un laboratoire social (1).

Il devient dès lors le lieu d'expérimentations et d'innovations. Grâce à la représentation du personnel aboutie qui y est progressivement mise en œuvre (2) (3), les agents sont amenés à jouer un nouveau rôle et à investir le déroulement de leur vie professionnelle.

1. Le réseau de l'État, une « compagnie-témoin »¹

Le réseau de l'État se distingue des compagnies privées à de nombreux égards, notamment par sa nature juridique et sa temporalité.

La constitution de l'administration des chemins de fer de l'État

L'administration des chemins de fer de l'État voit le jour à l'occasion du rachat des compagnies secondaires déficitaires².

La loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer du 11 juin 1842 encourage le développement d'un réseau national hiérarchisé et structuré autour de grands axes et de la capitale (l'« Étoile Legrand »), au mépris de réseaux d'échanges locaux entre villes de moindre importance. Lorsque les principales compagnies privées d'intérêt général refusent une concession, les réseaux secondaires peuvent y prétendre : 35 de ces administrations reçoivent ainsi 3 765 kilomètres de lignes d'intérêt général entre 1862 et 1877³. Des zones entières du territoire français demeurent

¹ Georges Clemenceau. On retrouve plus souvent, dans la littérature scientifique récente, l'expression de « réseau-témoin », qui paraît plus correcte du strict point de vue de la nature juridique (les chemins de fer de l'État ne sont pas une compagnie au sens de société anonyme). Elle semble être issue d'un article sur « Le développement des grands réseaux français jusqu'à la guerre » paru dans la *RGCF* de juillet 1928 (p. 13), et avoir été relayée notamment par Guy Chaumel dans son *Histoire des cheminots et de leurs syndicats*, publiée en 1948 (p. 12), et Henry Peyret dans son *Histoire des chemins de fer en France et dans le monde*, publiée un an plus tard (p. 274). Celle-ci semble toutefois erronée, les sources parlementaires citées ci-dessous nous renvoyant à l'expression exacte de « compagnie-témoin ».

² François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier...*, *op. cit.*, p. 429-480.

³ Pierre Protat, « Les compagnies secondaires de chemins de fer en France de 1859 à 1883 », *RHCF*, n°24-25, 2002 ; accessible en ligne <<http://rhcf.revues.org/2031>> [consulté le 9 mai 2016].

toutefois non couvertes par ce réseau d'intérêt général, notamment dans l'ouest du pays. Il est donc décidé en 1862 de concéder les lignes de Vendée ou encore des Charentes à de petites compagnies à l'ancrage local⁴. Ce développement, encouragé par les conseils généraux, n'est pas sans un certain esprit de concurrence face aux grandes compagnies. Fin 1864, 62 départements se déclarent favorables à la construction de nouvelles lignes⁵. Le monopole d'un nombre réduit de grands réseaux privés, qualifiés de « féodalités financières » par leurs pourfendeurs, est régulièrement débattu dans la presse et au Parlement dans les décennies 1860 et 1870.

Inspirée par l'esprit de décentralisation qui se développe depuis quelques années, la loi du 12 juillet 1865 relative aux chemins de fer d'intérêt local⁶ répond aux attentes locales. Elle porte une attention particulière au maintien de l'équilibre financier des petites compagnies, à qui peuvent être concédées les voies ferrées d'intérêt local par les départements ou les municipalités, après déclaration d'utilité publique. Les petits réseaux les exploitent avec moins de contraintes que les grandes compagnies privées⁷. Plus de 5 000 kilomètres sont ainsi concédés⁸.

Mais ces structures n'ont pas les moyens techniques, politiques et financiers de s'imposer face aux grandes compagnies et nombre d'entre elles rencontrent d'importants problèmes pécuniaires.

Dès 1872, un projet de rachat général est déposé à la Chambre des députés mais immédiatement abandonné⁹ ; d'autres textes lui succèdent¹⁰. Le rachat de ces lignes en difficulté est finalement acté par le vote, à la Chambre des députés, de l'amendement présenté en mars 1877 par François Allain-Targé. Il prévoit que l'État a autorité sur les tarifs et le trafic et le droit d'ordonner la construction de nouvelles lignes. Ce vote provoque la dénonciation, par la compagnie du PO, de la convention signée le 24 juillet 1876, par laquelle elle s'engageait à racheter des lignes exploitées par les petits réseaux et celui des Charentes. C'est ainsi que naît le nouveau réseau de l'État, long de 2 615 kilomètres¹¹. Les conventions de rachat sont signées par Charles de Freycinet et les différentes compagnies¹².

⁴ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier...*, op. cit., p. 432.

⁵ Georges Ribeill, « Les chemins de fer d'intérêt local à l'épreuve du régime de 1880 : de graves pathologies congénitales ? », *RHCF*, n°24-25, 2002 ; accessible en ligne <<http://rhcf.revues.org/2038>> [consulté le 9 mai 2016].

⁶ Alfred Potiquet, *Recueil de lois, ordonnances, décrets, règlements et circulaires*, 1^{re} série, t. IX, 1^{re} partie, p. 283-284. Les fac-similés sont accessibles en ligne <<https://rhcf.revues.org/2095>> [consulté le 9 mai 2016].

⁷ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier...*, op. cit., p. 436.

⁸ *J.O. Documents parlementaires. Chambre des députés*, 1909, n°2724, p. 2561.

⁹ Sur le sujet du rachat des chemins de fer, voir : Marie-Noëlle Thibault, *La question du rachat des chemins de fer dans l'idéologie républicaine au XIX^e siècle (1832-1883)*, thèse d'histoire, dir. F. Caron, université de Dijon, 1975, 346 p.

¹⁰ Par Charles de Janzé, par exemple.

¹¹ Dont près de la moitié est issue des réseaux de Charentes et de Vendée (François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier...*, op. cit., p. 476).

¹² De Vendée ; des Charentes ; d'Orléans à Châlons ; d'Orléans à Rouen ; des chemins de fer nantais ; Bressuire-Poitiers ; de Saint-Nazaire au Croisic ; de Clermont à Tulle ; de Poitiers à Saumur ; des chemins nantais, de Maine-et-Loire et Nantes.

Son organisation administrative et financière est réglée par deux décrets, pris le 25 mai 1878¹³.

Lors de sa création, l'idée d'un éventuel retour sous le giron des compagnies privées fait son chemin, ce qui n'est pas sans incidence sur le personnel de la nouvelle administration de chemins de fer :

« Il fallait que l'autonomie du service particulier fût respectée, de telle sorte qu'à un moment donné, sa disparition, par suite de son retour à l'industrie privée, n'entraînât aucun remaniement, ni aucun déplacement de personnel et d'attributions. Dès lors, toute idée de personnel d'État affecté à l'exploitation des lignes devait être écartée [...] ».

Un conseil d'administration est institué, composé de neuf membres nommés par décret du président de la République¹⁴. Ses compétences sont les mêmes que pour les compagnies privées, notamment, celle de « nommer et révoquer, sur la proposition du directeur, tous les agents et employés ». Un directeur, issu du corps des Ponts et Chaussées ou des Mines, est en charge des services techniques et administratifs ; il est nommé par décret, sur proposition du ministre des Travaux publics, après avis du conseil d'administration, dont il relève immédiatement. La grande majorité du personnel des chemins de fer de l'État est placée sous ses ordres.

Les articles 11 et 12 du décret déterminent les conditions d'emploi et de travail des agents qui œuvrent dans les réseaux rachetés par l'État :

« 11. Les divers agents actuellement employés sur les lignes rachetées seront, sauf le cas de mauvais service ou de suppression d'emploi, conservés dans la situation qu'ils occupent ou dans une situation analogue compatible avec la présente organisation. Ces agents, ainsi que ceux qui pourraient être ultérieurement attachés au service de lignes rachetées, seront, pendant la durée de leur service, considérés comme agents temporaires de l'État. [...] 12. Des arrêtés du ministre des Travaux publics, rendus sur la proposition du conseil d'administration, détermineront : 1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau ; 2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou annuelles, attribuées aux divers emplois, ainsi que le montant des jetons de présence des administrateurs ; 3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie, aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser deux pour cent de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent point les primes d'économie des mécaniciens et chauffeurs qui sont fixées par le conseil d'administration. En attendant que ces arrêtés aient été rendus, les fonctionnaires et agents seront rétribués d'après les bases appliquées sur les lignes rachetées, sauf les modifications proposées par le conseil et approuvées par le ministre ».

¹³ *Bulletin des lois*, 2^e semestre 1878, n°398, p. 27, 31.

¹⁴ Article 2 du décret du 25 mai 1878 portant organisation administrative des chemins de fer rachetés et provisoirement exploités par l'État.

Par ailleurs, l'administration des chemins de fer de l'État adopte, en matière de contrôle des conditions d'emploi et de travail de son personnel, les mêmes règles que les compagnies privées :

« Nous avons tenu à laisser subsister, dans toute son intégrité, l'organisation du service du contrôle, tel qu'il fonctionne sur les autres réseaux. Le public trouvera donc, sur les lignes provisoirement exploitées par l'État, les mêmes garanties et la même protection, à l'égard du personnel exploitant, que si ces lignes n'avaient pas changé de mains. Il pourra, en toutes circonstances, recourir à la même autorité et défendre ses droits dans les mêmes "formes et suivant les mêmes règles que sur l'universalité du réseau français" »¹⁵.

Mais ces mesures ne sont pas définitives : diverses dispositions ont par la suite modifié l'organisation administrative du réseau.

Deux décrets du 24 janvier, puis du 18 février 1882, portent de neuf à 16, puis à 12 le nombre de membres du conseil d'administration, renouvelables par quart tous les ans. Le décret du 28 avril 1883 précise que le président de cette assemblée est choisi par le ministre des Travaux publics.

Le décret du 10 décembre 1895¹⁶ ôte, quant à lui, à cette organisation son caractère provisoire. Il supprime le conseil d'administration, copié sur le modèle des compagnies privées, dont les fonctions sont désormais attribuées à un directeur, nommé par le ministre des Travaux publics. Un conseil du réseau de l'État, composé de huit membres de l'administration (Conseil d'État, Ponts et Chaussées ou Mines, ministères, ingénieur civil) et de deux représentants des chambres de commerce des localités desservies par le réseau de l'État, est institué ; il a pour tâche d'assister le directeur, qui le préside. Son avis est consultatif.

Le décret du 10 décembre 1895 apporte en outre des précisions sur la gestion du personnel, quelque peu modifiée par rapport aux mesures prises en 1878 et surtout différenciée selon qu'elle concerne le personnel supérieur ou non :

« Les ingénieurs, inspecteurs et sous-inspecteurs, les chefs de section et chefs de dépôt et tous les employés supérieurs, y compris les chefs de bureau, des services sédentaires de la direction et de l'Exploitation, sont nommés, promus aux différentes classes de leur grade ou révoqués par le ministre sur la proposition du directeur. Le directeur statue sur la nomination, l'avancement ou la révocation des autres agents, ainsi que sur toutes les mutations de personnel sans distinction ».

Le ministre des Travaux publics occupe désormais une place plus importante dans la gestion du personnel du réseau de l'État. Le juriste Roger Lechevalier souligne les contradictions initiales de sa position :

¹⁵ Cité dans Alfred Picard, *Les chemins de fer français...*, op. cit., vol. 3, p. 521.

¹⁶ Cité dans *Annales des Mines*, 1895, série 9, vol. 4, partie administrative, p. 505-510.

« L'organisation créée en 1878 plaçait la direction effective du réseau en dehors de l'action du ministre, alors que, cependant, il avait toute la responsabilité de sa gestion. [...] En définitive, le décret de 1895 a pour but de faire cesser la situation anormale qui existait antérieurement ; il donne au ministre des pouvoirs en rapport avec sa responsabilité »¹⁷.

Au moment de sa création, en 1878, l'administration des chemins de fer de l'État ne se distingue donc pas, en matière des conditions d'emploi et de travail de son personnel, des réseaux d'intérêt général.

Bien au contraire : elle semble plutôt adopter un modèle qui serait calqué sur celui des compagnies privées. Cela s'explique notamment par l'esprit qui prédomine à sa création et qui est exposé par le ministre des Travaux publics : celui d'une exploitation provisoire de ces lignes par l'État, qui pourrait éventuellement être cédée à une compagnie privée. Son personnel est donc soumis aux mêmes règles et contraintes que celui des réseaux privés d'intérêt général.

Mais les modifications qui ont accompagné le passage d'un régime provisoire des chemins de fer de l'État à son organisation définitive ont quelque peu transformé la donne, engageant davantage le ministre des Travaux publics à qui le directeur du réseau doit rendre des comptes.

Le rachat de la compagnie de l'Ouest par un réseau voulu exemplaire

Il convient de souligner la perception particulière, qu'ont les hautes sphères publiques, de ce réseau.

On retrouve dans les années 1900, une conception spécifique du rôle joué par cette administration des chemins de fer dans les relations entretenues par l'acteur étatique avec les compagnies privées : celui d'un réseau-test, un « laboratoire social »¹⁸, sur lequel l'État pourrait expérimenter des mesures sociales qui, si elles s'avèrent concluantes, seraient ensuite étendues aux administrations des chemins de fer d'intérêt général privées.

Le rachat de celle de l'Ouest par l'acteur étatique demeure le moment au cours duquel cette conception du réseau de l'État¹⁹ est la plus clairement et explicitement exprimée, à travers les mots de Georges Clemenceau, alors président du Conseil avec le portefeuille du ministère de l'Intérieur.

¹⁷ Roger Lechevalier, *Du caractère juridique de l'administration des chemins de fer de l'État*, Paris : A. Rousseau, 1902, 139 p.

¹⁸ Cette idée de « laboratoire social » n'est pas propre à l'administration des chemins de fer de l'État. Marion Fontaine a étudié son application aux mines, pionnières en matière de représentation ouvrière, d'organisation de la protection sociale et de limitation de la durée du travail, entre autres (Marion Fontaine, « La législation minière : un cas particulier dans le processus de codification du travail ? » dans Alain Chatriot, Francis Hordern, Jean-Marie Tuffery-Andrieu (dir.), *La codification du travail sous la III^e République. Élaborations doctrinales, techniques juridiques, enjeux politiques et réalités sociales*, Rennes : PUR, 2011, p. 101).

¹⁹ P. Dupré de Pomarède, *Le rachat du réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, Bordeaux : Y. Cadoret, 1910, 244 p. ; F. Potier, « Le rachat du réseau de l'Ouest » dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988*. RHCF, n°1, 1989.

Dans les années 1890, les finances des compagnies ne sont pas au beau fixe. Dès lors, l'éventualité d'un rachat est discutée²⁰.

De 1891 à 1902, les députés déposent des propositions de loi en ce sens, dont aucune n'aboutit. La gestion des compagnies connaissant une nette amélioration entre 1896 et 1905, seuls les réseaux de l'Ouest et du Midi semblent concernés par un éventuel rachat. Le 23 janvier 1902, une proposition déposée par le député radical-socialiste Jean Bourrat est finalement adoptée de peu. Par la suite, jusqu'en 1906, les modalités du rachat sont débattues. Mais la discussion est ajournée en décembre 1906. C'est finalement une impulsion donnée par le gouvernement Clemenceau qui permet la concrétisation du projet. À la suite des élections législatives des 6 et 20 mai 1906 et de la progression radicale et radicale-socialiste, le nouveau ministre des Travaux publics, Louis Barthou, s'affiche en faveur du rachat de l'Ouest. Le rachat fait partie du programme que Georges Clemenceau présente, le 5 novembre 1906, lors de sa déclaration ministérielle²¹. Le 7 décembre 1906, un projet de loi de Louis Barthou est voté à la Chambre des députés et transmis au Sénat, qui fait traîner en longueur la procédure : les débats, houleux, n'y débutent que le 26 mai 1908.

C'est à l'occasion de ces débats à la chambre haute que transparaît clairement la volonté d'ériger l'administration des chemins de fer de l'État comme un modèle.

Le 25 juin 1908, au cours de la première discussion, Georges Clemenceau affirme que les raisons qui ont poussé le Gouvernement à défendre le rachat ont pour toile de fond les rapports entre l'État et les compagnies privées :

« Cette question des grandes compagnies est celle qui a déterminé le Gouvernement. Nous [le Gouvernement] ne faisons pas une opération contre les grandes compagnies ; nous ne voulons pas les affaiblir ; nous voulons pouvoir les contrôler de la seule façon qu'il nous soit permis de le faire, par la constitution d'une sorte de compagnie-témoin, grâce à laquelle nous serons à même de réaliser les améliorations que nous ne pouvons pas leur imposer. L'autre jour, M. Rouvier disait très justement que les compagnies étaient une sorte de paravent permettant de répondre négativement aux demandes exagérées qui pouvaient venir des parlementaires. Oui, mon cher collègue, c'est bien d'avoir un moyen de tenir en échec les membres du Parlement qui nous présentent des demandes abusives ; mais ils peuvent, au nom des populations qu'ils représentent, réclamer des mesures utiles et raisonnables. Je me suis quelquefois présenté dans le cabinet du ministre des Travaux publics, afin de demander certaines améliorations pour un réseau qui intéressait mon pays natal, et on m'a souvent répondu : "Nous serions très heureux de vous satisfaire, mais les compagnies ne veulent pas entendre raison." Or, n'est-ce rien que d'avoir une administration qui puisse entendre raison, qui veuille bien se prêter à des expériences, à des tentatives d'améliorations qui, si elles réussissaient, pourraient profiter au public parce qu'elles deviendraient obligatoires pour les autres compagnies ? Voilà tout ce que

²⁰ Nicolas Neiertz, « Le rachat des chemins de fer de l'Ouest (1908) », *hors-série RHCF*, n°4, février 1996 ; accessible en ligne <http://www.ahicf.com/IMG/pdf/rhcfhorsserie4_1996_chap1_neiertz.pdf> [consulté le 9 mai 2016].

²¹ Michel Winock, *Clemenceau*, Paris : Perrin, 2011, p. 344.

nous prétendons faire, et en faisant cela, nous soutenons que nous ne nous lançons pas dans une aventure. Nous prétendons faire une chose simple, raisonnable, qui est justifiée par l'expérience. »

Le Gouvernement cherche ainsi, à travers la voix de son président du Conseil, à marquer sa volonté de « faire [...] œuvre de réformes sociales »²².

L'initiative gouvernementale est décisive dans l'aboutissement de ce texte²³. Le projet est finalement voté au Sénat le 26 juin 1908, et la loi concernant le rachat du réseau de la compagnie de l'Ouest promulguée le 13 juillet suivant. Le nouveau réseau s'étend désormais sur plus de 9 000 kilomètres, soit environ le quart des voies construites sur le territoire national²⁴.

Si cette question revêt surtout une importance particulière d'un point de vue idéologique, le rachat a tout de même des incidences sur les personnels des réseaux concernés.

Les 51 000 agents de la compagnie de l'Ouest et les 14 500 employés des chemins de fer de l'État, tels que dénombrés en 1909, se retrouvent désormais réunis au sein d'une unique administration. Le Gouvernement s'attache à ce que ces personnels bénéficient des conditions de travail les plus homogènes possibles :

« Le Gouvernement ne saurait méconnaître que l'engagement de sauvegarder les droits légitimement acquis par les agents de la compagnie de l'Ouest et de leur accorder en sus tous les avantages spéciaux dont jouissent les agents des chemins de fer de l'État pourrait conduire, dans beaucoup de cas, à donner aux agents des lignes rachetées une situation supérieure dans l'ensemble à celle de leurs collègues de même grade, de même ancienneté et d'égal mérite du réseau de l'État et à leur assurer, par suite, dans les avancements et promotions ultérieures une sorte de prédominance sur ces derniers agents. Le Gouvernement doit avoir la ferme volonté de traiter sur le même pied d'égalité les deux catégories de personnel appelées à se pénétrer et à se fondre en une seule au bout de peu de temps »²⁵.

Dès lors, la coordination des conditions d'emploi et de travail de ces agents, régies jusqu'alors par des règlements disparates, est nécessaire. Cela est notamment valable pour la retraite, question « complexe »²⁶ dans la mesure où les règles de l'affiliation diffèrent selon qu'il s'agit d'agents et ouvriers commissionnés, d'agents commissionnés dans des conditions particulières, d'ouvriers classés ou encore d'agents et ouvriers sans situation définitive sur le réseau. Dès la création du réseau de l'État, les conditions de versement des pensions de retraites ont été réglementées par un texte interne. Plus complets, un décret du 13 janvier 1883 et son règlement annexé instituent une

²² J.O. *Débats parlementaires. Sénat*, 25 juin 1908, p. 840-841

²³ Nicolas Neiertz, « Le rachat des chemins de fer... », *art. cit.*

²⁴ « Le rachat de l'Ouest et ses premiers résultats financiers », *Journal des transports*, 13 novembre 1909, p. 1

²⁵ AN, F¹⁴ 12121, cité dans Nicolas Neiertz, « Le rachat des chemins de fer... », *art. cit.*

²⁶ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 83.

caisse de retraites des chemins de fer de l'État²⁷. Une cotisation mensuelle de 5 % retenue sur le traitement fixe de l'agent commissionné de moins de 30 ans²⁸ et une subvention du même montant versée par le réseau alimentent la caisse. Dans le cas où il remplirait les conditions d'âge (55 ans) et de service (25 ans) (une exception est faite pour les mécaniciens, chauffeurs et autres agents des trains), le cheminot peut demander sa mise à la retraite ou l'être d'office par le conseil d'administration. Sa pension représenterait entre la moitié et les trois-quarts du traitement fixe moyen de ses six dernières années d'activité (ou toutes ses années si cela s'avère plus avantageux), sans toutefois dépasser la somme de 6 000 francs. S'il démissionne, est révoqué ou réformé avant de faire valoir son droit à la retraite, seules les retenues salariales lui sont remboursées. La veuve mariée depuis plus de trois ans au moment de la liquidation et les enfants mineurs de l'agent décédé ont le droit à la moitié de la pension. Ces mesures ne sont pas très originales, si on opère la comparaison avec les règlements en vigueur dans les compagnies privées, sauf pour une disposition : l'agent peut retirer le montant des retenues effectuées au moment de la liquidation de sa retraite, tout en conservant la moitié de sa pension.

Par la suite, deux décrets des 9 juillet 1888 et 11 juin 1891 élargissent la catégorie des bénéficiaires de la caisse des retraites en y incluant respectivement les hommes d'équipe de l'exploitation et les poseurs de la voie²⁹, puis les ouvriers commissionnés³⁰. Le 18 janvier 1896, un décret fixe la limite supérieure d'âge pour l'admission à la retraite (65 ans pour les agents nommés par le ministre des Travaux publics, 62 pour ceux dépendant du directeur) et insiste sur l'application de la mise à la retraite d'office³¹. Un décret du 28 mai 1898 apporte quelques modifications à celui du 13 janvier 1883, notamment pour les cas de décès dans l'exercice des fonctions et de mise à la réforme dans le cas d'infirmités consécutives à l'activité professionnelle³². La caisse est réorganisée par le décret du 12 juillet 1902 et le règlement annexe³³ lui-même modifié par décret du 20 septembre 1905, qui refondent le décret de 1883. Ces textes apportent deux innovations majeures : la fixation d'un minimum de pension ; le droit à une pension proportionnelle différée pour les agents non réformés qui quittent le service après 15 ans³⁴. Par ailleurs, les agents révoqués

²⁷ Cités dans H. Chauffard, « Des pensions de retraite dans les grandes compagnies françaises de chemins de fer », *RGCF*, février 1883, p. 174-178.

²⁸ Il s'agit du taux de cotisation le plus élevé de toutes les caisses de retraite existantes sur les chemins de fer (Georges Ribeill, *Des faveurs...*, *op. cit.*, p. 28).

²⁹ « IX. Institutions de prévoyance. Principaux avantages dont bénéficient les agents des chemins de fer de l'État et leurs familles », *RGCF*, janvier-juin 1901, p. 364-368.

³⁰ Georges Guillaumot, *L'organisation des chemins de fer en France*, Paris : A. Rousseau, 1899, p. 162.

³¹ « L'âge de la retraite au réseau d'État », *Journal des transports*, 25 janvier 1896, p. 66.

³² « La caisse des retraites du réseau d'État », *Journal des transports*, 23 juillet 1898, p. 357.

³³ AN, F¹⁴ 12481 : ordre général n°442 de l'administration des chemins de fer de l'État, 18 août 1902.

³⁴ C. Dominguez, *De la situation matérielle...*, *op. cit.*, p. 89-98.

et démissionnaires ne sont plus privés de leurs droits acquis à pension. D'autres modifications sur le mode de calcul des services utiles et les droits des veuves et orphelins sont entérinées.

Néanmoins, les mesures instituées en matière de retraite par l'ancienne compagnie de l'Ouest³⁵ apparaissent plus favorables aux yeux des agents, qui expriment le souhait, peu après le rachat, en septembre 1908, que celles-ci leur soient appliquées.

L'« assimilation » des personnels n'est pas une mince affaire.

C'est à cette occasion qu'apparaît la première occurrence de l'expression « statut du personnel » le 12 septembre 1909 dans *La Tribune de la voie ferrée*. Citant un extrait d'une lettre du directeur du réseau de l'État Reymond Beaugey à Henry Chéron, sous-secrétaire d'État à la Guerre, elle illustre les difficultés rencontrées, et la situation plus avancée de l'administration des chemins de fer de l'État :

« Or, si, à l'ancien réseau d'État, les règlements et ordres généraux, qui constituent en quelque sorte le statut du personnel, sont applicables à l'ensemble des agents, quel que soit le service auquel ils appartiennent, il n'en était pas de même à l'ancienne compagnie de l'Ouest. Chaque service avait ses règles propres et ses errements particuliers, la plus grande diversité existait pour la majeure partie des questions intéressant directement le personnel, telles que les congés, le maintien de la solde en cas de maladie, etc. »³⁶.

Toutes les questions ne rencontrent pas de consensus. Celle de l'avancement semble par exemple plus sujette à débats au sein du Syndicat national.

Cette conception d'un réseau de l'État, qui prendrait la forme d'un laboratoire social au sein des chemins de fer et permettrait à son exploitant d'expérimenter des mesures sociales, n'est pas sans conséquence.

Elle sous-entend la prise d'initiatives, heureuses ou non, en matière de conditions d'emploi et de travail des cheminots. Elles touchent notamment à la représentation du personnel, terrain sur lequel l'administration des chemins de fer de l'État se situe en avance par rapport à la plupart des compagnies privées.

³⁵ Le taux de retenue salariale de 4 %, par exemple.

³⁶ « Égalité », *La Tribune de la voie ferrée*, 12 septembre 1909, p. 2.

2. Les comités du travail : première expérimentation de la représentation du personnel et institutionnalisation du dialogue social dans le réseau de l'État (1900-1901)

Les comités de travail demeurent la première expérimentation sociale mise en place par l'administration des chemins de fer de l'État qui ait vocation à être étendue aux autres compagnies d'intérêt général. Ils sont à l'origine de l'introduction de la représentation du personnel dans les chemins de fer français³⁷.

La création de ces assemblées répond à une triple logique : l'appropriation d'une instance créée quelques années plus tôt pour l'industrie privée ; la réponse à un nombre croissant de réclamations ; la satisfaction d'une revendication ancienne émanant du syndicalisme cheminot.

L'institution d'instances chargées de trancher les différends pouvant survenir entre les compagnies et leur personnel figure dans le programme revendicatif de la Chambre syndicale d'avril 1893. Elle milite en faveur de « conseils d'arbitrage », dont les membres seraient élus, pour moitié, par les réseaux, le restant par les agents ; c'est donc un premier appel à la représentation du personnel qui est ici formulé par le syndicat. Le scrutin serait secret et la sentence défavorable à l'agent que si elle était votée à la majorité des voix³⁸. Le maintien de cette réclamation est acté à l'occasion des VI^e et VIII^e congrès nationaux de 1895 et 1897³⁹. En 1901, le Syndicat national maintient son appel à « créer des comités de conciliation et d'arbitrage spéciaux pour chacune des compagnies, principales et secondaires ». Il s'agirait d'en établir un nombre suffisant dans chaque réseau, puisqu'ils seraient saisis, à la fois, des différends individuels et collectifs. Leurs compétences pourraient même être étendues si nécessaire⁴⁰.

Le Syndicat professionnel appelle quant à lui à la création d'un comité de conciliation, composé d'un tiers de représentants de l'État, d'un tiers de mandataires des administrations de chemins de fer et d'un tiers de délégués des agents. Ce comité aurait pour but de régler les différends collectifs, et individuels uniquement dans le cas où la compagnie accepterait de se soumettre à son jugement afin de ne pas « énerver la discipline et l'autorité hiérarchique »⁴¹.

Si les modalités changent quelque peu d'une organisation corporative à l'autre, le fond de la revendication reste donc le même.

³⁷ Atsushi Fukasawa, « Le statut des cheminots : genèse, historique et représentations », [s.l.] : [s.n], 1993, p. 5.

³⁸ Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, *Revendications...*, *op. cit.*, p. 12.

³⁹ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1*, *op. cit.*, p. 440, 442.

⁴⁰ « Les comités du travail aux chemins de fer de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 18 février 1901, p. 1.

⁴¹ *La Locomotive*, 1^{er} juin 1900, cité dans J. Ournac, *Les conseils...*, *op. cit.*, p. 71.

Par ailleurs, la création des comités de travail a lieu dans un contexte de hausse constante du nombre d'observations adressées aux réseaux dans la première moitié des années 1900, soit de manière directe par leur personnel, soit par le service du contrôle du travail⁴².

Le personnel a à sa disposition des registres sur lesquels il peut inscrire ses réclamations. Si on ignore si ce système préserve l'anonymat du requérant (l'identité doit-elle être associée à la réclamation présentée ?), on se doute que le registre présente l'inconvénient de ne pouvoir être rempli sans une certaine visibilité vis-à-vis de l'entourage professionnel.

De manière plus collective, les agents peuvent également constituer une délégation, pour être reçue par la hiérarchie, voire par le ministre des Travaux publics.

Ils peuvent également exprimer leurs revendications en les portant sur la scène publique : la communication d'ordres du jour à la presse ou encore la défense de leurs causes à la tribune du Parlement leur assurent une visibilité certaine.

Mais ces modalités d'action ne demeurent pas toujours appropriées, notamment dans le cas d'affaires individuelles⁴³.

L'institution des comités de travail s'inscrit en outre dans la droite lignée des conseils du travail⁴⁴, créés par Alexandre Millerand, ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, l'année précédente, par décret du 17 septembre 1900.

Leur but est :

d'« éclairer le Gouvernement, et aussi les intéressés, patrons ou ouvriers, sur les conditions réelles et sur les conditions nécessaires du travail, de faciliter par là même les accords syndicaux et les conventions générales entre ces intéressés, de fournir, en cas de conflit collectif, les médiateurs compétents qu'offrent, au point de vue judiciaire, les bureaux de conciliation prud'hommaux, de suivre enfin et de signaler aux pouvoirs publics les effets produits par la législation protectrice du travail »⁴⁵.

Cette initiative gouvernementale relève de l'« introuvable autorégulation des relations sociales ». Alors que les grèves se multiplient dans les années 1880 et 1890⁴⁶, l'État prend en main la question. Il cherche à mettre sur pied un système autonome afin de réguler les conflits, sans interférer⁴⁷, ni

⁴² *Ibid.*, p. 72-73. En 1904, le service du contrôle du travail adresse aux réseaux 931 observations, contre 823 en 1905, puis 1069 en 1906 et 1244 l'année suivante. Le personnel porte 442 plaintes aux administrations des chemins de fer en 1904, 558 en 1905, 948 en 1906 puis 1071 en 1907.

⁴³ *Ibid.*, p. 75.

⁴⁴ Louis Godinet, *Les conseils du travail en France*, Dijon : Impr. régionale, 1905, 162 p. ; André Guimard, *Les chambres ou conseils de l'industrie et du travail en Belgique, en Hollande et en France*, Auxerre : Impr. de l'« Indépendant auxerrois », 1905, 160 p.

⁴⁵ ANMT, 202 AQ 1211 : décret portant création et organisation des conseils du travail, 17 septembre 1900.

⁴⁶ Le gouvernement Waldeck-Rousseau de 1899 à 1902 est caractérisé par une augmentation du nombre de conflits sociaux, notamment en raison des espoirs que porte l'entrée d'Alexandre Millerand au Gouvernement. Vincent Viet, « Les Républicains face aux grèves : intervenir pour ne plus avoir à intervenir (1880-1914) », *Cahiers Jaurès*, n°199, 2011, p. 64.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 53.

s'imposer dans les relations sociales⁴⁸. La grève demeurant, pour Alexandre Millerand, « l'expression d'un droit collectif *inorganisé* » et « une guerre »⁴⁹, le ministre cherche à impliquer les syndicats dans les relations professionnelles pour y mettre fin.

Caractérisés par le paritarisme, les conseils de travail encouragent le dialogue entre patrons et ouvriers⁵⁰, afin de prévenir d'éventuels conflits sociaux. Alexandre Millerand s'est fortement inspiré de la loi belge du 16 août 1887 instituant les conseils de l'industrie et du travail⁵¹. Face à la dissymétrie qui découle de la conclusion du contrat de travail entre le patron et l'ouvrier, on cherche à donner au syndicat un rôle renforcé, en participant à la « libre discussion et [...] franche explication » qui s'établirait, entre les parties, en dehors du cadre hiérarchique de l'entreprise. Les conseils sont divisés en sections, composées de représentants de professions identiques ou similaires. Les membres de ces sections sont, pour la moitié, des délégués élus par les patrons, pour l'autre par les ouvriers ; leur nombre est compris entre six et douze. Des représentants des prud'hommes peuvent également en faire partie. Cette parité entre employés et employeurs garantit ainsi, selon le ministre, le sérieux et l'impartialité nécessaires aux études qui pourraient leur être confiées et viendraient compléter les informations transmises par les organisations syndicales. Ce paritarisme de confrontation, initié par Alexandre Millerand, a pour vocation de faire émerger des solutions en dehors du cadre de l'entreprise⁵². Il est nécessaire d'être membre d'une organisation professionnelle légalement constituée pour obtenir la qualité d'électeur ; les représentants sont élus pour deux ans, renouvelables de moitié annuellement. Les conseils du travail sont des organismes permanents établis par des arrêtés ministériels dans les localités où leur utilité semble évidente. C'est ainsi que cinq arrêtés du 17 octobre 1900 instituent ces instances à Paris, Lille, Lens, Lyon et Marseille⁵³. Ils n'ont pas vocation à être présents, de prime abord, sur tout le territoire national ; mais, les premières installations représentent un « test » et seront, une fois la pratique en marche, améliorées⁵⁴. Les conseils du travail s'intéressent, entre autres questions, pour chaque région et

⁴⁸ Vincent Viet, « L'organisation par défaut des relations sociales : éléments de réflexion sur le rôle et la place de l'État dans le système français des relations sociales (1880-1939) », dans Jean-Pierre Le Crom (dir.), *Les acteurs...*, op. cit., p. 194.

⁴⁹ Alexandre Millerand, *Le socialisme réformiste français*, [s.l.] : Bibliothèque socialiste, 1903, p. 121, cité par Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 2...*, op. cit., p. 264.

⁵⁰ Jacques Le Goff, *Du silence à la parole...*, op. cit., p. 101.

⁵¹ Jean Neuville, « Les commissions paritaires d'industrie en Belgique », *Courrier hebdomadaire du Centre de Recherche et d'Information Socio-Politiques (CRISP)*, vol. 29, n°455-456, 1969, p. 11-31.

⁵² Il convient de distinguer ce paritarisme de confrontation d'un paritarisme de gestion, mis en évidence par Gérard Pollet et Didier Renard, dans « Genèses et usages de l'idée paritaire dans le système de protection sociale français. Fin 19^e - milieu du 20^e siècle », *Revue française de science politique*, n°4, 1995, p. 545-569.

⁵³ ANMT, 202 AQ 1211 : arrêtés portant création de conseils du travail à Paris, Lille, Lens, Lyon et Marseille, 17 octobre 1900.

⁵⁴ ANMT, 202 AQ 1211 : décret portant création et organisation des conseils du travail, 17 septembre 1900.

profession représentée, aux taux des salaires et à la durée du travail. Un second décret du 2 janvier 1901 apporte quelques modifications d'ordre électoral⁵⁵.

Mais la portée de cette institution est limitée par l'attribution d'une prime de représentativité des syndicats et l'absence de représentation de l'État au sein de ces instances⁵⁶. Face aux critiques des organisations syndicales hostiles au caractère obligatoire de l'arbitrage et à l'intolérable participation, aux yeux du patronat, du personnel syndiqué aux conseils⁵⁷, l'institution meurt rapidement.

Un arrêté du 2 février 1901 précise que les chemins de fer ne sont pas inclus dans les industries des transports et de manutention comprises par la troisième section du cinquième conseil. Le rail est donc exclu du bénéfice de ces instances⁵⁸. Cette décision s'explique par l'institution quelques jours plus tard, le 13 février, des comités de travail⁵⁹ par le ministre des Travaux publics, Pierre Baudin⁶⁰. Ils ont vocation à être mis en place dans la seule administration des chemins de fer de l'État⁶¹.

La corporation cheminote nourrit alors de grandes attentes vis-à-vis de son nouveau ministre de tutelle⁶², seul radical-socialiste du Gouvernement. Pierre Baudin articule son action en faveur du rail autour de quatre axes majeurs : porter attention aux réclamations du public ; améliorer la condition des agents ; remettre à plat les relations avec les réseaux privés ; ériger l'administration des chemins de fer de l'État au rang de modèle pour les compagnies⁶³. Pierre Baudin s'est notamment attaché à la réglementation de la durée du travail⁶⁴. On peut émettre l'hypothèse que cela soit dû à une certaine sensibilisation vis-à-vis du milieu du chemin de fer, celui qu'il qualifie, lors d'un discours, de « mon ami d'enfance »⁶⁵ n'étant autre que Guimbert, fondateur et président de la Fédération générale française professionnelle des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer et de l'industrie.

Un comité du travail est institué dans les trois arrondissements d'exploitation du réseau de l'État : Tours, Nantes et Saintes. Chaque comité est composé de six représentants des agents et ouvriers,

⁵⁵ ANMT, 202 AQ 1211 : décret du 2 janvier 1901 portant modification au décret du 17 septembre 1900, paru dans le *Bulletin [du comité des forges de France]*, n°1710, 5 janvier 1901.

⁵⁶ Vincent Viet, « L'organisation... », *op. cit.*, p. 198-199.

⁵⁷ Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent...*, *op. cit.*, p. 30-31. La constitution de l'UIMM se fait, en partie, en réaction au décret instituant les conseils du travail.

⁵⁸ René Thévenez, Fernand Manesse, *Législation...*, *op. cit.*, p. 379-380.

⁵⁹ Également nommés comités du travail.

⁶⁰ Sur Pierre Baudin, voir : Michel Moisan, *Pierre Baudin (1863-1917) : un radical-socialiste à la Belle Époque*, thèse d'histoire, dir. J. Garrigues, université d'Orléans, 2009 ; accessible en ligne <<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00461257>>.

⁶¹ *J.O.*, 14 février 1901, p. 1109-1110.

⁶² Madeleine Rebérioux, *La République radicale ? 1898-1914*, Paris : Seuil, 1975, p. 80.

⁶³ Michel Moisan, *Pierre Baudin...*, *op. cit.*, p. 240, 251.

⁶⁴ Cf. *supra*.

⁶⁵ « La fête du travail », *L'Alliance*, juillet 1901, p. 508.

élus pour trois ans, et d'ingénieurs et de chefs de service de l'administration des chemins de fer ; l'ingénieur en chef de l'exploitation technique préside l'instance. Ces comités mixtes se réunissent au moins une fois par semestre pour

« veiller à l'exécution des lois, décrets, arrêtés ministériels et règlements concernant les heures de travail et de repos des mécaniciens et chauffeurs, des agents des trains, des agents des gares, stations et haltes, dont le service peut intéresser la sécurité des trains et des manœuvres, ainsi que des agents et ouvriers de la voie, des ateliers, des établissements relevant du service des approvisionnements généraux, et, généralement, de veiller à l'application de toutes les dispositions législatives et réglementaires concernant le travail ».

Leurs délibérations sur ces points sont ensuite communiquées au directeur des chemins de fer de l'État et au ministre des Travaux publics. Les prérogatives de ces instances se situent donc sur deux tableaux : « Une mission délibératrice touchant les perfectionnements à apporter aux règlements du travail ; une mission préventive des conflits en tant que chargés de mettre au point les revendications du personnel et de les transmettre au Gouvernement »⁶⁶.

Ces rapides descriptions font apparaître de telles similitudes entre les institutions créées par Alexandre Millerand et Pierre Baudin que l'inspiration du second par son prédécesseur est indéniable : ces instances sont des initiatives gouvernementales, caractérisées par une relative décentralisation mais ayant vocation à être étendues (sur l'ensemble du territoire national ou d'autres réseaux) en cas de réussite probante ; leurs missions comportent des points communs, s'attachant tout particulièrement au respect de la durée et de la réglementation du travail ; tout comme la forme qu'elles adoptent, instituant un premier cadre de dialogue social dans le but de rapprocher les patrons et leurs ouvriers. La multiplication des contacts entre le capital et le travail permet à chacune des parties de déconstruire l'imaginaire et les représentations qu'elle se fait de l'autre. C'est une des convictions des Républicains, qui, dès la décennie 1880, cherchent à multiplier les espaces de contact entre ces parties⁶⁷. Enfin, l'une comme l'autre n'ont pas de véritable pouvoir décisionnel et se limitent à un rôle consultatif.

La parenté entre ces deux instances s'affiche tant et si bien que certaines revues spécialisées annoncent, au moment de la parution de l'arrêté du 13 février 1901, « la création des conseils du travail pour les chemins de fer de l'État »⁶⁸, entretenant ainsi, peut-être malgré elles, une certaine ambiguïté entre les deux institutions.

La réception de l'institution des comités du travail est partagée.

⁶⁶ J. Ournac, *Les conseils...*, *op. cit.*, p. 80-81.

⁶⁷ Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 2...*, *op. cit.*, p. 356.

⁶⁸ « Les conseils du travail et les chemins de fer », *L'agent d'assurances*, vol. 19, 15 février 1901, p. 56.

De nombreux organes de presse relaient cette innovation, se limitant souvent à citer les textes de l'arrêté et de la lettre qui accompagne sa parution⁶⁹. Certains se montrent toutefois plus critiques. Ainsi, le *Journal des chambres de commerce*, citant le *Journal des débats*, émet des doutes quant à l'utilité de cette mesure, alors que des agents du contrôle sont déjà chargés de missions similaires : il ne s'agirait « que de la poudre jetée aux yeux des ouvriers » et l'un des risques encourus par sa mise en œuvre serait la désorganisation du réseau⁷⁰. Le *Journal des transports*, connu pour son parti pris en faveur des compagnies, fait partager à son lecteur une critique cinglante censée émaner du personnel syndiqué des chemins de fer pangermaniques :

« Voici comment s'exprime, à ce sujet, [la *Zeitung des Vereins*, organe officiel de l'Union des chemins de fer pangermaniques] : "On suivra, avec l'intérêt qui convient, ces expériences fortement socialistes des chemins de fer de l'État français, sans, d'ailleurs, avoir la moindre envie de les imiter" ».

Mais le principal grief que l'auteur formule à l'encontre de ces institutions relève plutôt de ce que les comités du travail inverseraient un ordre établi, « [chargeant] en réalité [les agents] de surveiller leurs chefs »⁷¹.

Le Syndicat Petit salue quant à lui cette initiative, conforme à sa conviction sur la nécessité d'une médiation⁷².

Assez rapidement, les organisations cheminotes ont marqué leur volonté d'étendre aux compagnies privées ce dispositif de dialogue social. Partageant le sentiment de réussite du Syndicat Petit⁷³, *La Tribune de la voie ferrée* émet, dès le 11 mars 1901, le « [souhait] que les grandes compagnies adoptent promptement cette nouvelle institution sur leurs réseaux respectifs »⁷⁴, institution qu'elle jugeait déjà, le contenu de l'arrêté à peine connu, comme un « bon exemple pour les grandes compagnies »⁷⁵. Cette prise de position, à l'heure où l'organisation syndicale n'est pas encore reconnue officiellement par les compagnies, n'est toutefois pas sans susciter des débats internes. Certains militants craignent, en effet, que cette représentation du personnel, à laquelle même les non adhérents peuvent prendre part, ne fasse concurrence, sinon de l'ombre, au Syndicat national et, par extension, au syndicalisme.

Le Gouvernement ne semble pas en reste : alors qu'il prononce un discours à l'occasion de la Fête du travail, le 23 juin 1901, devant la Fédération générale des mécaniciens, chauffeurs et électriciens

⁶⁹ On peut citer, pour exemple, l'édition du 15 février 1901 du quotidien français *Le Temps*.

⁷⁰ « Création de comités du travail sur les chemins de fer de l'État », *Journal des chambres de commerce*, 25 février 1901, p. 53.

⁷¹ « Les comités du travail jugés par les étatistes allemands », *Journal des transports*, 24 mars 1901, p. 139.

⁷² J. Ournac, *Les conseils...*, op. cit., p. 71.

⁷³ *Ibid.*, p. 77.

⁷⁴ « Les conseils du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 11 mars 1901, p. 1.

⁷⁵ « Les comités du travail aux chemins de fer de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 18 février 1901, p. 1.

des chemins de fer et de l'industrie privée, Pierre Baudin, revenant sur son action en faveur de la corporation cheminote depuis qu'il est à la tête du ministère des Travaux publics, aborde la question des comités du travail :

« Le réseau de l'État, on l'a dit bien souvent, doit être pour les chemins de fer, pour leur construction et pour leur exploitation, un laboratoire d'expériences conduites avec méthode et esprit scientifique [...] L'exemple que va donner l'institution et le fonctionnement des comités du travail sur le réseau d'État sera de nature, j'en suis convaincu, à rassurer les esprits les plus timorés, les cœurs les plus timides de ceux qui concourent à l'administration et à la direction des autres réseaux ; je ne doute pas que cet exemple ne soit dans un délai rapproché suivi par l'ensemble de ceux qui ont l'honneur de diriger l'innombrable personnel des chemins de fer français »⁷⁶.

Cette dernière phrase rencontre un franc succès auprès de son auditoire.

Il nous est difficile de saisir la réception, par le personnel non syndiqué, de ces comités. *La Tribune de la voie ferrée* du 21 septembre 1902 relate, en une, un incident impliquant le chef de gare de Royan qui « aurait inconsciemment déclaré qu'il ne reconnaissait pas les comités du travail »⁷⁷. Néanmoins, le fait qu'aucun autre événement de cette nature n'ait été communiqué par cet organe de presse partial, conforte l'hypothèse que ceux-ci ont été bien reçus par le personnel de l'administration des chemins de fer de l'État.

Des critiques émanent toutefois du Syndicat national à l'occasion de la mise en place des comités de travail durant les premiers mois de leur existence.

Elles sont de plusieurs ordres :

- l'organisation des élections : les premières élections des représentants du personnel sont fixées pour le 7 avril⁷⁸. Elles représentent un réel enjeu, notamment pour les syndicats à qui elle permettrait de s'imposer dans un espace de discussion reconnu. Un règlement détermine les modalités de celles-ci. Il est porté à la connaissance du personnel par l'ordre général n°413, à la fin février 1901⁷⁹. Le secret du scrutin est garanti et le vote se fait par correspondance. Mais la date retenue par le directeur des chemins de fer de l'État pour le premier tour n'est pas assez éloignée pour permettre une information suffisante du personnel à propos des candidatures présentées. Un flou demeure, de plus, autour de la potentielle inéligibilité de certaines catégories de personnel⁸⁰ ;

⁷⁶ « La Fête du travail », *L'Alliance*, juillet 1901, p. 508.

⁷⁷ « Comités du travail. Un chef de gare modèle », *La Tribune de la voie ferrée*, 21 septembre 1902, p. 1.

⁷⁸ « À l'État. Les comités de travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 25 février 1901, p. 1.

⁷⁹ « Lettres d'un intérimaire. Les élections pour les comités du travail. – Le président de droit de ces comités [...] », *La Tribune de la voie ferrée*, 25 février 1901, p. 1-2.

⁸⁰ Ainsi, après le premier tour, *La Tribune de la voie ferrée* insiste, dans son édition du 15 avril 1901, sur l'éligibilité des chefs de district, de gares et de stations (toutefois pas électeurs), revenant, la semaine suivante, sur ses propos quant à la situation des

- des instructions de vote à l'occasion des élections, en faveur de délégués capables de mettre de côté leurs griefs personnels au profit de la défense des revendications collectives⁸¹. Certains candidats sont particulièrement adoubés par le Syndicat national ;
- la composition des comités⁸² et, surtout, le choix de l'ingénieur en chef du service de l'inspection générale comme président, qui pourrait être trop éloigné des bases de la corporation cheminote pour entendre et accéder à leurs desiderata⁸³ ;
- la faible fréquence des réunions des comités de travail (deux par an)⁸⁴.

Des trois listes présentées, le Syndicat national ressort grand gagnant, obtenant 11 sièges de représentants titulaires sur 16, ceux restants étant occupés par l'Association amicale et le Syndicat autonome (deux chacun) et les « indépendants » (un). Les noms des délégués sont portés à la connaissance du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État le 4 mai 1901⁸⁵. Les représentants ouvriers se rencontrent, dès le 12, afin de réfléchir de manière concertée aux propositions à porter collectivement lors des premières séances des comités du travail⁸⁶.

Les 10, 11 et 12 juin, les comités du travail sont réunis pour la première fois respectivement à Tours, Nantes et Saintes, afin de former leur bureau⁸⁷.

À cette occasion, les délégués élus par les cheminots émettent le souhait que soient élargies les attributions des comités du travail⁸⁸. Au fil des réunions, ils pointent les dysfonctionnements entravant la bonne marche des comités. Ils sont de plusieurs ordres :

- la crainte des agents de signaler les dérogations à la durée du travail, par peur de représailles ;
- les moyens mis à la disposition des délégués de la corporation cheminote pour assurer, de la meilleure façon possible, leur fonction. Ils souhaitent se réunir en amont des séances des

chefs de district. *Ibid.* ; « Lettres d'un intérimaire. Une phrase ministérielle. – Les élections des délégués du personnel aux comités du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 11 mars 1901, p. 1 ; « Comités du travail. Premiers résultats des élections », *La Tribune de la voie ferrée*, 15 avril 1901, p. 1 ; « Pour le second tour. Éligibles ou non ? », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 avril 1901, p. 1.

⁸¹ « Lettres d'un intérimaire. Le président... », *art. cit.*

⁸² « Lettres d'un intérimaire. Une protestation justifiée. – Les candidats aux comités de travail [...] », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} avril 1901, p. 2-3.

⁸³ « Lettres d'un intérimaire. Les élections... », *art. cit.* ; « Lettres d'un intérimaire. Une phrase... », *art. cit.* ; « Lettres d'un intérimaire. Le Président... », *art. cit.*

⁸⁴ « Lettres d'un intérimaire. Une phrase... », *art. cit.*

⁸⁵ « Les comités du travail. Résultats définitifs », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 mai 1901, p. 1.

⁸⁶ « Comités du travail des chemins de fer de l'État. Réunion préparatoire du 12 mai 1901 », *La Tribune de la voie ferrée*, 27 mai 1901, p. 2.

⁸⁷ « Comités du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 24 juin 1901, p. 1.

⁸⁸ « Lettres d'un intérimaire. [...] L'installation des comités de travail [...] », *La Tribune de la voie ferrée*, 24 juin 1901, p. 2 : « [...] On aurait, d'après des bruits, bataillé ferme relativement à l'application de l'article 2 de l'arrêté du 13 février 1901. Les délégués élus réclament certains droits qui leur sont indispensables et que, de prime abord, on n'a pas montré d'empressement à leur vouloir accorder. Sans ces droits pourtant leur rôle serait réduit à rien, serait une farce. Aussi ils se promettent de les revendiquer énergiquement, et ils ne feront que leur devoir. Ils les obtiendront [...] ».

comités du travail, afin de se concerter sur les points à aborder, et mener des investigations sur le terrain pour ne pas être limités à un simple rôle de « boîte postale », de relais des réclamations⁸⁹, qui trahirait l'esprit initialement voulu par Pierre Baudin⁹⁰.

Ces revendications n'ayant pas été satisfaites, les relations entre les représentants du personnel et le président des comités du travail se tendent. En juillet 1901, ce dernier fait un pas en direction des délégués des cheminots, qui obtiennent la fourniture du nécessaire à correspondance ainsi que des heures de délégation équivalentes à deux journées, les veille et avant-veille de séances, « en vue de [leur] donner [...] les facilités nécessaires pour l'étude des questions mises à l'ordre du jour du comité »⁹¹ ; mais ces concessions n'apparaissent pas comme suffisantes. La désillusion des élus cheminots est totale :

« [...] On avait fondé de grands espoirs sur [les comités du travail], on comptait sur le bon vouloir, sur la bonne foi de l'administration. Hélas ! Il faut maintenant déchanter. Les délégués élus sont écœurés, ils déclarent qu'ils en ont assez, qu'ils ne veulent pas que cela continue de la sorte, qu'ils préfèrent s'en aller, etc., etc. »⁹².

On tente de porter la question dans l'Hémicycle. Sur les instances du Syndicat national, le député Gustave Lhopiteau dépose le 5 mars 1902 une demande d'interpellation du ministre des Travaux publics, portant « sur les entraves apportées au fonctionnement des comités du travail », suite au refus du ministre de répondre à ce qui prenait initialement la forme d'une question. Mais sa requête est finalement renvoyée, « aux calendes grecques » constate, amèrement, l'auteur⁹³. Même sur le terrain parlementaire, les efforts déployés par la corporation cheminote pour faire évoluer les attributions de ses représentants semblent vains.

Malgré quelques promesses dont on ignore si elles ont été réalisées⁹⁴, le Syndicat national, demeure insatisfait du fonctionnement des comités de travail, et ne semble ne plus souhaiter leur extension aux compagnies.

⁸⁹ « Les comités de travail. Réunion ajournée. – À juste demande, évasive réponse. – La fixation de l'ordre du jour. – La parole est à M. Metzger », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 juillet 1901, p. 1-2.

⁹⁰ Le ministre des Travaux publics n'a pas une vision restrictive de l'institution qu'il crée, bien au contraire, comme le montre l'extrait de la lettre qui accompagne la parution de l'arrêté : « Il entre dans mes intentions de faire un large appel à la collaboration des nouveaux conseils, et, loin de restreindre leurs attributions à la législation spéciale du travail dans les chemins de fer, mon avis est de les appeler à délibérer sur toutes les affaires ressortissant à la législation générale du travail. [...] Les membres des comités pourront, de leur côté, présenter directement à l'Assemblée les réclamations individuelles ou collectives qu'ils auront recueillies et dont la discussion sera très profitable au point de vue générale », cité dans « Les comités de travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 juillet 1901, p. 2.

⁹¹ Lettre du 17 juillet 1901 d'Ernest Mussat, président des comités du travail, aux membres des comités du travail, citée dans « Les comités de travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 juillet 1901, p. 1-2.

⁹² « État. Le comité du travail. – Cela craque », *La Tribune de la voie ferrée*, 6 février 1902, p. 2.

⁹³ « Les comités du travail de l'État à la Chambre. Intervention de M. Lhopiteau. – Interpellation », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 mars 1902, p. 1.

⁹⁴ « Lettre d'un intérimaire de l'État [...] Les comités du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 avril 1902, p. 3 : « [...] D'ailleurs, le ministre n'a-t-il pas promis, il y a quelques jours, que les délégués élus allaient être mis à même de remplir leur

C'est ce qu'exprime Jean Raynaud dans un rapport sur les comités du travail présenté à l'occasion du XIII^e congrès national du Syndicat national. Pointant les incohérences en matière d'attributions et de composition des comités (notamment la disparité du nombre de représentants) et opérant une comparaison avec les conseils du travail, jugés plus aboutis et à adapter aux chemins de fer, le rapporteur souhaite étendre les compétences des comités, qui prendraient en sus la forme de commissions d'avancement et de conseils de discipline, et propose un texte en ce sens⁹⁵. Au cours de la troisième séance du congrès le 20 mars, l'éventualité que les délégués des cheminots puissent démissionner en cas d'insatisfaction persistante de ces revendications est débattue :

« [...] Dubois, de Tours, déclare que si on ne peut obtenir le fonctionnement régulier des comités du travail, les délégués n'ont qu'à donner leur démission. Lacarrère estime que cette résolution serait dangereuse ; les comités peuvent rendre des services et il ne faudrait pas, par une démission intempestive, faire échouer une expérience intéressante [...] »⁹⁶.

Les représentants ont conscience du fort enjeu qui entoure la question des comités. Un an après l'institution de ceux-ci, malgré ces dysfonctionnements, environ 130 réclamations sont traitées par ces instances⁹⁷. L'extension aux compagnies des attributions des comités du travail, en suivant les principes proposés par le rapport précité, est finalement votée lors de la cinquième séance du congrès, ainsi qu'une démarche auprès du ministre des Travaux publics⁹⁸. Le 26 mars 1902, Pierre Baudin reçoit les cheminots, qui lui remettent un mémorandum contenant leurs revendications⁹⁹. Mais le 7 juin, Pierre Baudin est remercié et Émile Maruéjouls prend la tête du ministère. À la demande du Syndicat national, Maurice Berteaux s'entretient avec lui, afin de le sensibiliser aux réclamations des cheminots et à leurs démarches. Le nouveau ministre décide, le 12 juillet, de suspendre toute réunion des comités du travail jusqu'à ce que la question soit enfin tranchée¹⁰⁰. En octobre, n'ayant pu encore régler ce point, il les invite finalement à se réunir à nouveau¹⁰¹.

Le 13 décembre 1902, le Syndicat national obtient enfin satisfaction.

Le ministre des Travaux publics accorde aux comités deux jours par mois afin de se rendre sur place pour examiner les réclamations qu'ils sont chargés de transmettre. Ils seront par ailleurs informés des suites de ces revendications qui leur sont désormais transmises directement, sans intermédiaire.

mandat d'une manière plus complète et plus indépendante qu'ils ne l'avaient pu jusqu'ici ? C'était indispensable, il a eu l'intelligence de s'en rendre compte [...] ».

⁹⁵ « Compte rendu du XIII^e congrès national (suite) », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 avril 1902, p. 2-4.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 3.

⁹⁷ « Les comités du travail de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 juin 1902, p. 2.

⁹⁸ « Compte rendu du XIII^e congrès... », *art. cit.*, p. 2.

⁹⁹ « Une bonne journée ! La réforme des comités du travail. Leurs nouvelles attributions [...] », *La Tribune de la voie ferrée*, 21 décembre 1902, p. 1.

¹⁰⁰ « Les comités du travail du réseau de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 27 juillet 1902, p. 1.

¹⁰¹ Il s'en explique lors de la séance du comité du travail de Tours du 23 octobre 1902, dont le procès-verbal figure dans *La Tribune de la voie ferrée*, 2 novembre 1902, p. 1-2.

En outre, le nombre de délégués des cheminots est revu à la hausse, afin d'atteindre une parfaite parité entre les représentants de chaque partie au sein de ces commissions mixtes. Par ailleurs, le directeur des chemins de fer de l'État répond à leur vœu d'élargissement des attributions des comités : désormais, deux et trois représentants des élus aux comités du travail sont nommés par leurs pairs pour participer aux gestions respectives des caisses des retraites et de l'Économat¹⁰², répondant ainsi à d'anciens desiderata¹⁰³.

Si en mars 1903, seule la participation à la commission administrative de l'Économat est mise en œuvre¹⁰⁴. Le rapport du conseil d'administration présenté au XIV^e congrès du Syndicat national fin avril spécifie que la plupart des promesses ont été tenues, notamment la participation de délégués à la gestion de la caisse des retraites¹⁰⁵. Seule incertitude qui demeure, les deux jours accordés pour examiner sur place les plaintes reçues posent la question de la légalité des comités du travail, qui entreraient potentiellement en conflit d'attribution avec le service du contrôle ; le Conseil d'État est saisi sur ce point.

Bien que conscient des dysfonctionnements, le Syndicat national s'affirme toujours favorable à l'élargissement des compétences des comités, auxquelles il souhaite adjoindre les questions d'hygiène et l'établissement d'une échelle de traitements.

Le Syndicat national veut conférer aux comités un rôle de plus en plus important, notamment en matière de rapports entre l'administration des chemins de fer et son personnel, et des conditions d'emploi et de travail de ce dernier : « Nous voyons de plus en plus dans les comités du travail, l'organe qui doit régler les rapports entre le capital et le travail. [...] Au comité du travail, trait d'union entre la direction et les agents, entre la tête et les bras : toutes les questions qui peuvent se débattre entre le capital et le travail » et de préciser : « Ainsi donc, tout ce qui concerne le contrat de travail, avancement, discipline, retraites, prévoyance, économats, hygiène, tout cela nous paraît être de sa compétence »¹⁰⁶.

La procédure auprès du Conseil d'État traîne en longueur et les nouvelles élections sont fixées aux 17 et 18 juin 1904¹⁰⁷. Le 11 juin, le ministre Émile Maruéjols assure que tout sera mis en œuvre pour faciliter l'accomplissement des fonctions des nouveaux élus¹⁰⁸. Mais de nombreux délégués refusent de briguer un second mandat. Alors qu'ils avaient décidé, de concert, de démissionner si les

¹⁰² Dans le but de le transformer en coopérative.

¹⁰³ « Une bonne journée... », *loc. cit.*

¹⁰⁴ « État. Les comités du travail et l'Économat », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} mars 1903, p. 1.

¹⁰⁵ Cité dans *La Tribune de la voie ferrée*, 3 mai 1903, p. 4.

¹⁰⁶ « 13^e congrès national. Rapport sur les comités du travail présenté par le groupe de Toulouse », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 mai 1903, p. 4.

¹⁰⁷ « Comités du travail. Au personnel du réseau de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 mai 1904, p. 1.

¹⁰⁸ « Les comités du travail de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 19 juin 1904, p. 1.

démarches entreprises d'ici à la nouvelle échéance électorale ne portaient pas leurs fruits¹⁰⁹, lors d'une réunion des représentants des cheminots aux comités du travail organisée le 21 février 1904, ils mettent leurs menaces à exécution. C'est le cas de Lacarrère, chef de gare à Thouars, fraîchement réélu le 18 juin. Dans une lettre ouverte adressée au président des comités du travail, son ancien secrétaire explique son acte par l'immobilisme persistant, malgré les plaintes qu'il a transmises en tant que représentant ouvrier, ainsi que par la répression qui a suivi l'inapplication de l'ordre du jour n°845, invitant les agents à signaler sur des registres les dérogations au travail¹¹⁰. Selon *La Tribune de la voie ferrée*, « trente-trois délégués, sur les quarante dont se composent les comités, ont donné collectivement leur démission à la date du 1^{er} septembre 1904 »¹¹¹ et, face à cette « hécatombe », les comités du travail seraient de fait incapables de se réunir. L'institution traverse donc une crise sans précédent.

Le 17 février 1905 à la Chambre des députés, Gustave Rouanet attire l'attention sur les comités de travail qui « depuis six mois [...] ne fonctionnent plus sur le réseau de l'État ». Le nouveau ministre des Travaux publics Armand Gauthier lui assure « [s'efforcer] de faire disparaître [les] hésitations et [les] difficultés afin d'assurer dans l'avenir le[ur] fonctionnement normal et régulier »¹¹². Des élections partielles sont organisées.

La question des attributions est finalement définitivement réglée dans un sens défavorable aux revendications cheminotes en août 1905 :

« Dans les conditions actuelles, toutes les dérogations soumises à l'examen des comités du travail font l'objet d'une enquête du réseau. Le service du contrôle du travail procède lui-même à des enquêtes sur les mêmes faits, et ses pouvoirs à ce sujet sont illimités. Une troisième enquête par les délégués ne présenterait aucune utilité. [...] Le rôle des délégués ne saurait comporter l'instruction directe et préalable des affaires qui sont examinées et discutées au sein des comités ».

La périodicité des réunions est toutefois augmentée à quatre par an¹¹³.

Quel bilan peut-on dresser de l'instauration et de la rapide esquisse des premières années d'activité des comités du travail dans l'administration des chemins de fer de l'État ?

Le Syndicat national a su se saisir de l'opportunité, qui lui était offerte par la création des comités du travail, d'exercer une première représentation du personnel, complète et institutionnalisée. Les

¹⁰⁹ « Compte rendu du XV^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 4 septembre 1904, p. 4.

¹¹⁰ « Les comités du travail. Lettre ouverte à Monsieur Mussat, ingénieur en chef du contrôle, président des comités du travail par un démissionnaire », *La Tribune de la voie ferrée*, 30 octobre 1904, p. 1.

¹¹¹ « Les comités du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 9 avril 1905, p. 1.

¹¹² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 18 février 1905, p. 411.

¹¹³ « Comités du travail. Les réclamations du personnel de l'État. – La réponse du ministre », *La Tribune de la voie ferrée*, 27 août 1905, p. 1.

parties sont ainsi contraintes d'adopter une certaine forme de dialogue social, avec un cadre, un temps et des acteurs de discussion bien identifiés et fixés. À l'instar des conseils du travail d'Alexandre Millerand, on peut penser que les comités du travail sont une « tentative d'institutionnaliser la négociation collective »¹¹⁴ dans l'administration des chemins de fer de l'État plutôt réussie, qui finit même par aboutir au paritarisme. Malgré une détermination volontairement vague des attributions des comités par Pierre Baudin, qui encourage les cheminots à s'imposer dans la discussion de leurs conditions d'emploi et de travail, le service du contrôle du travail des agents des chemins de fer dresse dès 1905 un bilan plutôt positif, soulignant « l'utilité de cette institution qui, après quelques tâtonnements, fonctionne maintenant avec régularité sans nuire en aucune façon ni à l'esprit de discipline, ni à la bonne harmonie des relations qui doivent exister entre les divers degrés de la hiérarchie ». En 1905, 52 plaintes sont examinées – contre 32 l'année précédente – et 44 jugées favorablement aux agents¹¹⁵.

La volonté d'extension des comités du travail aux compagnies privées demeure un leitmotiv dans les discours de l'État et des syndicats. Cela tient à cette conception spécifique du réseau de l'État qui en fait un laboratoire social des chemins de fer.

Dès la création de ces comités, les militants du Syndicat national se posent la question de la capacité du ministre des Travaux publics à imposer une telle mesure aux autres réseaux¹¹⁶.

Quelques semaines seulement après la première réunion des comités du travail à Saintes le 22 septembre 1901, un rapport est adopté à l'unanimité par le congrès général du Midi. Rapporté par Jean Raynaud, celui-ci, « [...] considérant que les comités du travail répondent à un réel besoin, estime qu'il y a lieu d'en demander la création immédiate dans chaque arrondissement [...] »¹¹⁷. La demande ne semble pas aboutir. En outre, cette idée ne semble pas faire l'unanimité : en 1902, le congrès du PLM a, sinon repoussé, au moins ajourné la demande de constitution de comités de travail sur son réseau¹¹⁸.

Dans son ouvrage consacré aux *Ouvriers et patrons* publié en 1905, le député Eugène Fournière avance que « [les comités du travail] fonctionnent si bien que la compagnie des chemins de fer du

¹¹⁴ Michel Cointepas, « Les circulaires Millerand de 1900 », *Cahiers du Chateaufort*, n°5, mai 2001 ; accessible en ligne <http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/Les_circulaires_Millerand_de_1900.pdf> [consulté le 12 mai 2016].

¹¹⁵ « Le contrôle du travail des agents de chemins de fer en 1905 », *RGCF*, vol. 30, juillet-décembre 1907, p. 365.

¹¹⁶ « Les conseils du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 11 mars 1901, p. 1 : « [...] Il est à souhaiter que les grandes compagnies adoptent promptement cette nouvelle institution sur leurs réseaux respectifs. Mais on peut se demander aussi pourquoi le ministre des travaux publics n'a pas simplement imposé aux grandes compagnies les comités du travail ; il était armé, pour ce faire, des mêmes pouvoirs que son collègue du commerce vis-à-vis des autres industries[...] ».

¹¹⁷ « Les comités du travail du Midi », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 décembre 1901, p. 2.

¹¹⁸ « Compte rendu du 14^e congrès national », *La Tribune de la voie ferrée*, 31 mai 1902, p. 3.

Midi vient spontanément d'en créer sur son réseau »¹¹⁹. Cette affirmation ne nous paraît pas exacte. Nous n'avons en effet retrouvé aucun élément corroborant ce propos. Le bilan de l'activité du service du contrôle des agents des chemins de fer pour 1905 laisse même penser le contraire :

« Le service a été saisi d'une enquête de la Chambre syndicale des ouvriers et employés de chemins de fer français [en réalité : du Syndicat national] tendant à obtenir l'institution, sur le réseau du Midi, de comités du travail analogues à ceux qui fonctionnent sur le réseau de l'État. Après mûr examen des arguments invoqués par la Chambre syndicale en faveur de sa requête, le service a reconnu que le ministre des Travaux publics n'avait pas le pouvoir d'obliger cette compagnie à faire cette création. Le ministre n'a donc pu qu'appeler l'attention de la compagnie du Midi sur les bons résultats qu'on pouvait attendre de ces comités et sur l'intérêt qu'il y aurait à accueillir favorablement la demande de la Chambre syndicale. Mais la compagnie s'est refusée à réaliser cette institution »¹²⁰.

Du strict point de vue de l'expérimentation sociale, l'aboutissement n'est donc pas complet.

3. Une représentation du personnel complète et hiérarchisée pour limiter l'arbitraire et le favoritisme : les commissions d'avancement et de discipline (1907)

Une autre revendication est réalisée avec l'expérimentation de la représentation du personnel dans l'administration des chemins de fer de l'État. Elle est approfondie, à l'initiative de Louis Barthou, dans les domaines de l'avancement et de la discipline du personnel.

Le 9 juin 1907, à l'occasion du banquet de la Société de secours mutuels et de prévoyance des ouvriers et employés non commissionnés des chemins de fer de l'État qu'il préside à Saintes, le ministre des Travaux publics expose trois réformes réglementant les rapports entre l'administration et le personnel des chemins de fer de l'État. Toutes ont trait à la représentation du personnel ; il s'agit :

- « 1° D'organiser la représentation du personnel par des mandataires élus, auprès des commissions régionales et de classement afin d'assurer les conditions d'un avancement impartial ;
- 2° D'instituer, pour les peines disciplinaires les plus graves, un conseil d'enquête, où la liberté de la défense sera garantie, et qui comprendra également des représentants élus des agents ou des ouvriers ;
- 3° D'admettre des délégués du personnel, élus dans chaque service, à discuter avec le directeur, au moins deux fois par an, toutes les questions relatives aux intérêts matériels et professionnels, soit collectifs, soit individuels, des agents et ouvriers du réseau »¹²¹.

Louis Barthou annonce l'entrée en vigueur de ces mesures à la date du 1^{er} août 1907.

¹¹⁹ Eugène Fournière, *Ouvriers et patrons*, Paris : E. Fasquelle, 1905, p. 233.

¹²⁰ « Le contrôle du travail des agents de chemins de fer en 1905 », *loc. cit.*

¹²¹ « Au réseau d'État », *Journal des transports*, 15 juin 1907, p. 280-281.

Dans une lettre adressée au directeur des chemins de fer de l'État Reymond Beaugey en date du 1^{er} juillet, le ministre des Travaux publics revient sur la démarche qui l'a amené à prendre ces mesures. Il a d'abord examiné « la situation générale et [les] revendications du personnel »¹²², conjointement avec Reymond Beaugey. Dès ses débuts en politique, Louis Barthou est attentif aux revendications et aux organisations syndicales¹²³. Lors de la sixième séance du XVIII^e congrès du Syndicat national, consacrée aux rapports des délégations aux ministères, tenue le 12 avril 1907, Eugène Guérard fait un rapport sur les points successifs abordés avec le ministre. À propos d'une question sur les raisons qui expliquent « pourquoi des conseils de discipline ne seraient pas institués aux chemins de fer, comme à l'administration des Postes », Louis Barthou répond « qu'il pouvait instituer ces conseils par un décret et qu'il s'en préoccupait »¹²⁴. C'est en effet lui qui a fixé la composition des commissions disciplinaires de l'administration des Postes, non plus par la nomination du personnel du ministère, mais par l'élection par les agents¹²⁵. Le ministre des Travaux publics semble ainsi à l'écoute de ce qui apparaît comme une revendication ancienne du Syndicat national. À l'annonce de ces réformes, l'organe corporatif *La Tribune de la voie ferrée* s'en félicite et insiste à plusieurs reprises sur la persévérance indispensable à cet aboutissement :

« Nous ne pouvons qu'applaudir aux réformes accomplies par le ministre des Travaux publics, d'autant plus que nous les préconisons depuis longtemps. Commissionnement des ouvriers¹²⁶, représentation du personnel dans les commissions de classement, conseils de discipline, sont des articles de notre programme, rappelés à chacun de nos congrès, et, sur ce dernier point, nous appelions, tout récemment encore, l'attention de M. Barthou et de M. le directeur des chemins de fer de l'État »¹²⁷.

En effet, on retrouve dès le congrès régional de l'État tenu à Loudun le 5 mai 1901, une proposition du groupe de Cholet, votée à l'unanimité, afin d'« assurer [des garanties] à un agent accusé d'une faute, au point de vue de l'impartialité de l'enquête », qu'ils estiment insuffisantes : « Si quelques membres de la commission [chargée de procéder à une enquête sur les faits reprochés] sont bien décidés à agir exclusivement dans le sens de la découverte de la vérité, quelle qu'elle soit, d'autres

¹²² « Lettre du ministre des Travaux publics », citée dans *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 28 juillet 1907, p. 74.

¹²³ Jules Bertaut, *Louis Barthou. Biographie critique illustrée d'un portrait-frontispice et d'un autographe suivie d'opinions et d'une bibliographie*, Paris : E. Sansot, [s.d.], p. 17.

¹²⁴ Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France, *Compte rendu du 18^e congrès national*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, [1907], p. 59-60.

¹²⁵ Robert J. Young, *Pouvoir et passions. Louis Barthou et la Troisième République*, Pau : Marrimpouey, 2012, p. 87.

¹²⁶ Lors de ce même banquet du 9 juin 1907, Louis Barthou annonce également le commissionnement de tous les ouvriers de moins de 35 ans.

¹²⁷ « M. Barthou à Saintes. Le commissionnement des ouvriers. – Les conseils de discipline. – Les commissions de classement », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 juin 1907, p. 1.

ne sont que trop fréquemment prévenus contre l'accusé »¹²⁸. Les participants au congrès régional appellent ainsi à la modification de la composition de cette instance. Un vœu du même ordre est réitéré, cette fois par le groupe de Thouars, lors du VII^e congrès régional de l'État, tenu à la Roches-sur-Yon le 28 juin 1903, avec « pour but la libre production des témoignages, sans qu'il puisse en résulter, pour les témoins et déposants, une crainte quelconque jusqu'ici trop justifiée »¹²⁹. Le VIII^e congrès régional de l'État, tenu à Tours le 17 avril de l'année suivante, requiert, entre autres mesures, la constitution d'un « conseil d'enquête, dont feront partie deux [agents] du même grade que l'intéressé »¹³⁰. Et, finalement, le 16 avril 1907, lorsque huit délégués du personnel se rendent à l'administration des chemins de fer de l'État, suivant les décisions du congrès régional et après avoir préalablement remis la liste de leurs revendications au directeur, ce dernier les informe qu'un projet de conseils de discipline, sur le même modèle que ceux en vigueur dans les Postes et Télégraphes¹³¹, est d'ores et déjà à l'étude¹³². Au cours de ce même entretien, la représentation du personnel au sein de la commission de classement figure parmi « les promesses devant recevoir une sanction à brève échéance »¹³³. Si le Syndicat national s'est intéressé, année après année, à l'avancement des agents¹³⁴ et notamment à la limitation de l'arbitraire et du favoritisme dans celui-ci, nous n'avons pas retrouvé de trace d'une telle revendication exprimée sous une forme aussi élaborée et aboutie que la représentation du personnel dans cette commission avant 1907. Ces revendications de la présence de représentants du personnel dans des commissions touchant à la discipline et à l'avancement des agents ont notamment été portées par le groupe parlementaire des chemins de fer de l'État¹³⁵.

¹²⁸ AN, F7 13663 : compte rendu du congrès, figurant dans *La Tribune de la voie ferrée*, 9 septembre 1901.

¹²⁹ AN, F7 13663 : compte rendu du congrès, figurant dans *La Tribune de la voie ferrée*, 30 août 1903.

¹³⁰ AN, F7 13663 : compte rendu du congrès, figurant dans *La Tribune de la voie ferrée*, 25 septembre 1904.

¹³¹ Des conseils de discipline sont mis en place pour les agents des Postes ; ils sont consultés par le ministre en cas de mesure disciplinaire grave. Ils sont composés, initialement, de hauts fonctionnaires. Avec le décret du 16 novembre 1901 instituant au sous-secrétariat des Postes et des Télégraphes un conseil de discipline, deux agents, désignés dans chaque catégorie du personnel, pour un mandat d'un an, sont introduits. Le décret du 9 juin 1906, portant organisation des conseils de discipline, chargés de l'examen des affaires disciplinaires concernant le personnel des services extérieurs des Postes et des Télégraphes, modifie l'organisation de ces instances : à un conseil central de discipline sont adjoints des conseils régionaux, chargés d'étudier les mesures disciplinaires de moyenne gravité. L'agent convoqué peut se faire assister, et prendre connaissance de son dossier au moins trois jours avant son passage devant le conseil. Le ministre ne peut aggraver la sanction proposée par le conseil. Avec le décret du 2 février 1907, modifiant le décret du 9 juin 1906, les représentants du personnel sont désormais élus, pour une durée de trois ans.

¹³² *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 12 mai 1907, p. 63.

¹³³ AN, F7 13663 : « Dans les chemins de fer. Le 9^e congrès de l'État », *L'Humanité*, 8 mai 1907.

¹³⁴ L'avancement demeurant une des questions dont le Syndicat national aurait bien voulu voir les comités du travail être saisis.

¹³⁵ Le groupe parlementaire des chemins de fer de l'État est constitué en 1906 à la Chambre des députés et présidé par Gustave Roch. Cette entente s'attache aux questions économiques et de personnel dans l'administration des chemins de fer de l'État, notamment à l'occasion du rachat de la compagnie de l'Ouest. Le groupe parlementaire a concouru à l'adoption de ces mesures (« Le groupe parlementaire des chemins de fer de l'État », *Journal des transports*, 8 décembre 1906, p. 582 ; Hélène et René Bourreau, *Les députés parlent aux électeurs. Les professions de foi en Loire Inférieure (1881-1936) : Monarchie et République*, Paris : Publications de la Sorbonne, 1999, p. 191).

Une fois ces réclamations portées à sa connaissance, le ministre des Travaux publics confie au directeur des chemins de fer de l'État Reymond Beaughey la rédaction d'un rapport préconisant des solutions. Ce dernier est remis le 29 mai 1907¹³⁶.

La filiation avec les comités de travail créés par Pierre Baudin – dont les compétences sont toutefois limitées – est assumée. Pour le directeur, la collaboration entre l'administration des chemins de fer de l'État et son personnel, à travers la représentation du personnel, est nécessaire sur des questions plus étendues que le respect de la réglementation du travail, dans un but de conciliation et de prévention des conflits :

« Si la direction est mise en mesure de connaître les besoins, les desiderata et les réclamations du personnel placé sous ses ordres et si, d'autre part, le personnel est à même de suivre la gestion de l'œuvre commune et d'y participer, il en résultera un sentiment de confiance et de loyauté réciproques qui rendra tout conflit impossible, un accord et une harmonie qui se feront sentir à tous les degrés de la hiérarchie et qui contribueront puissamment à la bonne marche du service et à la prospérité du réseau ».

Les parties en sortiraient alors, toutes deux, gagnantes. Pour atteindre ce but, qui paraît tenir davantage de l'idéal, Reymond Beaughey propose que le personnel puisse intervenir dans les questions touchant à l'avancement et à la discipline de ses pairs, mais aussi dans toute question plus large qui pourrait les concerner. Une représentation du personnel à plusieurs degrés dans des commissions d'avancement, un conseil d'enquête et une délégation auprès du directeur sont ainsi mis en place par le règlement institué en application de la dépêche ministérielle du 1^{er} juillet 1907¹³⁷.

Les commissions d'avancement (chapitre 1^{er} du règlement)

L'ordre général n°454 du 14 décembre 1904¹³⁸ réglait jusqu'alors la procédure d'avancement des agents commissionnés des chemins de fer de l'État, sans qu'aucune représentation du personnel ne soit instituée.

Des commissions régionales, composées uniquement de représentants de l'administration de ce réseau, adressaient aux chefs de service, des propositions d'inscription aux tableaux de concours et d'avancement au choix. Celles-ci étaient ensuite transmises à une commission de classement, où n'était représentée là aussi que la direction du réseau. Le directeur arrêtaient finalement ces tableaux.

¹³⁶ « Rapport au ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes », cité dans *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 28 juillet 1907, p. 73-74.

¹³⁷ « Règlement institué en application de la dépêche ministérielle du 1^{er} juillet 1907 », cité dans *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 28 juillet 1907, p. 74. Cf. annexe n°40.

¹³⁸ « L'avancement aux chemins de fer de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 25 décembre 1904, p. 1-2.

Désormais avec le règlement de 1907, la représentation du personnel est mise en œuvre à trois degrés différents.

Commissions régionales et conférence de la direction et des services centraux

Les commissions régionales sont chargées de la préparation des propositions de primes et d'avancement des agents et ouvriers.

Le mode de représentation du personnel varie selon la catégorie professionnelle et le groupe duquel il relève.

Ainsi, les agents des arrondissements d'Exploitation, de Voie et de Traction des groupes VIII et inférieurs élisent, dans chaque arrondissement, un représentant par service et par groupe de l'échelle de traitements. Les agents de la direction et des services centraux de Paris élisent quant à eux un agent par groupe pour la direction et chacun des trois services d'exploitation. Enfin, les ouvriers élisent également, dans chaque arrondissement, un représentant pour chaque série d'ouvriers.

Ces représentants prennent part à la commission régionale de chaque arrondissement ou à la conférence pour les agents de la direction et des services centraux. Ils sont chacun assistés de deux suppléants.

Commission de classement

La commission de classement est une instance centrale chargée de préparer les tableaux d'avancement des agents et ouvriers. Elle fonctionne sur le même principe que les instances du degré inférieur, mais de manière plus expéditive, les affaires ayant déjà été abordées une première fois en commission régionale¹³⁹.

Il s'agit là d'un mode de suffrage indirect, puisque ce sont les représentants aux commissions régionales et à la conférence des agents de la direction et des services centraux qui désignent, parmi les titulaires (et non les suppléants), pour chaque groupe d'agents ou série d'ouvriers et dans chaque service, à nouveau, un titulaire et deux suppléants.

Parmi eux, trois siègent au conseil de réforme¹⁴⁰.

Dans l'ensemble de ces instances, les représentants du personnel assistent aux séances des seuls groupes ou séries dont ils ont obtenu la délégation.

¹³⁹ J. Ournac, *Les conseils...*, op. cit., p. 82.

¹⁴⁰ Le conseil de réforme est une instance chargée de statuer sur la mise à la réforme des agents, pour éviter que celle-ci ne serve comme prétexte à une révocation dissimulée. L'administration des chemins de fer de l'État y est également représentée.

Le conseil d'enquête

Le conseil d'enquête est chargé de donner son avis uniquement sur les propositions de mesures disciplinaires soumises à l'examen du directeur ; cela suppose donc un certain degré de gravité dans les affaires traitées¹⁴¹. Son avis est consultatif, mais souvent suivi par le directeur¹⁴².

Cette instance disciplinaire est composée de l'ingénieur en chef adjoint (désigné par le directeur), qui préside le conseil ; du chef de l'Exploitation ; des ingénieurs en chef du Matériel et de la Traction et de la Voie et des Bâtiments ; du chef du service du personnel ; du chef de service de l'agent concerné par la procédure ; d'un agent du groupe IV (désigné par le directeur) pour chacun des services de l'Exploitation, la Traction et la Voie ; d'un agent du groupe IV de la direction, des approvisionnements généraux ou des services centraux en résidence à Paris dans le cas où les affaires traitées impliquent leurs agents ; des délégués à la commission de classement des groupes et séries des services de l'Exploitation, la Traction et la Voie desquels relèvent les agents ou ouvriers concernés ; du représentant du groupe auquel appartient l'agent des services centraux de la direction, de l'exploitation, de la traction et de la voie s'ils sont concernés. Le conseil d'enquête est donc caractérisé par sa mixité et sa parité, puisque composé de 20 membres, dont une moitié est désignée par la direction et l'autre par le personnel.

L'agent qui vient rendre des comptes au conseil d'enquête est avisé, quelques jours auparavant, de la date à laquelle son dossier, soumis au préalable, sera étudié. Il prend connaissance à l'avance de son contenu. Il peut fournir des explications écrites ou orales, conformément au principe du contradictoire¹⁴³.

Quelques jours avant la grève d'octobre 1910, une affaire entraîne la modification du fonctionnement du conseil d'enquête.

Lorsqu'il s'agit de sanctionner Alexandre Renault pour son apologie du sabotage¹⁴⁴, le conseil d'enquête étudie son dossier. Mais les 10 élus du personnel se déclarent incompetents pour statuer sur ce cas et refusent de siéger. La révocation d'Alexandre Renault est malgré tout prononcée par les

¹⁴¹ Les punitions instaurées dans les chemins de fer de l'État sont des peines morales ou affectant l'emploi exercé. Elles sont hiérarchisées selon un degré de gravité croissant : le rappel à l'ordre ; la réprimande ; le blâme de l'inspecteur principal ou de l'ingénieur d'arrondissement ; le blâme du chef de service ; le blâme du directeur ; le dernier avertissement ; le déplacement par mesure disciplinaire ; la rétrogradation d'emploi ; la radiation ; la révocation. Les six dernières sont prononcées par le directeur de l'administration des chemins de fer de l'État.

¹⁴² *Ibid.*, p. 85.

¹⁴³ « Il s'agit de laisser se développer la contradiction entre les diverses parties, ce qui correspond à la dialectique judiciaire sans laquelle il est illusoire qu'une bonne justice soit rendue ». Blandine Rolland souligne son caractère immémorial, du fait de sa consubstantialité avec l'essence de la justice. C'est la procédure la plus couramment utilisée pour résoudre les litiges. On la retrouve, dans le droit romain, avec le principe « *Audiat et altera pars* » (qui signifie « il faut entendre même l'autre partie ») ou encore dans la *Magna Carta* de 1215. (« Fiche 7 : Le principe du contradictoire », dans Blandine Rolland, *Procédure civile*, [Levallois-Perret] : Studyrama, 2005, p. 103-105).

¹⁴⁴ Cf. *supra*.

membres restants, issus de l'administration du réseau, le 20 septembre¹⁴⁵. Pour éviter que se présente à nouveau un tel risque de paralysie du conseil d'enquête, une annexe à l'ordre général n°522, parue le 5 octobre 1910, permet au directeur de prendre des sanctions disciplinaires, sans recourir au conseil d'enquête « en cas de cessation collective du service ou refus collectif de siéger au conseil »¹⁴⁶.

Délégation auprès de la direction des chemins de fer de l'État (chapitre III du règlement)

Le troisième degré de la représentation du personnel dans l'administration des chemins de fer de l'État est mis en œuvre au niveau de la direction du réseau.

Huit délégués représentent les ouvriers et agents des chemins de fer de l'État à l'occasion de conférences organisées à Paris, deux fois par an, auprès du directeur, qui la préside et en fixe l'ordre du jour et la date. Un certain nombre d'entre eux siègent également à la commission administrative de l'Économat et à la caisse des retraites.

Ces représentants sont élus, pour chaque service, parmi leurs pairs, par un collège désignatif composé des délégués du personnel auprès des commissions régionales.

Ils sont chargés de « présenter au directeur et [de] discuter avec lui, sans restriction, toutes les questions relatives aux intérêts matériels et professionnels, soit collectifs ou individuels des agents et ouvriers », inscrits dans les règlements élaborés par l'administration des chemins de fer de l'État¹⁴⁷. Toutefois, leur avis demeure strictement consultatif.

Ainsi, lors de la conférence des délégués du personnel organisée pour le premier semestre 1908, les 22 et 23 juin, « quarante-quatre questions figuraient à l'ordre du jour, dont : 8 se rapportant à la modification de l'échelle des traitements ; 5 aux avancements et salaires ; 4 à l'amélioration des aménagements ; 6 à des demandes d'allocations diverses ; 2 aux facilités de circulation ; 2 aux retraites et pensions ; et 17 à des demandes diverses [...] »¹⁴⁸. On voit là la diversité des thématiques abordées. Mais toutes les questions posées ne subissent pas le même sort : si celles portant sur l'indemnité de résidence et les retraites « ont reçu une solution définitive ; d'autres ont été réservées pour études complémentaires »¹⁴⁹. Pour le juriste J. Ournac, « cette institution équivaut à un

¹⁴⁵ Pierre Vincent, André Narritsens, « La grève des cheminots d'octobre 1910 », *Les cahiers de l'HS-CGT*, n°115, septembre 2010, p. 6-11.

¹⁴⁶ « Le syndicat et les commissions et délégations du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 janvier 1911, p. 2.

¹⁴⁷ J. Ournac, *Les conseils...*, *op. cit.*, p. 83.

¹⁴⁸ « État. Conférence des délégués du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 28 juin 1908, p. 2.

¹⁴⁹ J. Ournac, *loc. cit.*

véritable conseil de conciliation devant lequel les agents exposent leurs vœux et leurs plaintes et soumettent leurs réclamations »¹⁵⁰. Il s'agit là pour la direction, d'instaurer un lieu d'échange et de dialogue social institutionnalisé pour cadrer les revendications cheminotes.

La nouvelle représentation du personnel à l'œuvre dans l'administration des chemins de fer de l'État est portée à la connaissance du personnel par l'ordre général n°468 du 12 juillet 1907. Les représentants de ces différentes instances sont élus pour trois ans et rééligibles. Les premières élections aux commissions régionales sont fixées au 25 août, le même jour que le scrutin pour les comités du travail. Comme ce fut déjà le cas lors de l'institution de ces derniers, le Syndicat national juge cette date trop proche, ne permettant pas aux électeurs de disposer du recul nécessaire pour examiner les candidatures, et le fait savoir au directeur des chemins de fer de l'État par une lettre ouverte datée du 24 juillet¹⁵¹. À l'occasion de cette échéance électorale, la commission permanente du réseau-État du Syndicat national publie un manifeste insistant sur l'importance de mandater des cheminots engagés au sein du Syndicat pour assister aux conférences auprès du directeur car « la "délégation du personnel", privée de moyens d'investigation, d'étude, de coordination, ne pourra réellement représenter le personnel et défendre ses revendications, que si elle est entièrement composée de syndiqués en contact régulier et permanent avec leur syndicat »¹⁵². Le Syndicat national souhaite également limiter le cumul des mandats et invite les délégués de la commission de classement ou du conseil d'enquête à ne pas se présenter pour briguer la représentation du personnel auprès du directeur¹⁵³, ce qui permettrait ainsi à l'organisation corporative de multiplier le nombre d'élus et donc de relais auprès de la direction. Les élections font l'objet de tractations, puis de tensions, entre les structures corporatives organisées dans les chemins de fer de l'État. Le Syndicat national dénonce les calomnies¹⁵⁴ et les malversations qui ont pu avoir lieu¹⁵⁵, notamment lors du second tour le 6 octobre¹⁵⁶. Il obtient 80 délégués, le Groupe Syndical État 29, l'Association amicale 30 et la Fédération des mécaniciens et chauffeurs de l'État 15. Les élections aux commissions de classement sont fixées aux 5¹⁵⁷ et 27 novembre¹⁵⁸ ; celles de la délégation auprès de la direction des

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 84.

¹⁵¹ « Un document important », *La Tribune de la voie ferrée*, 28 juillet 1907, p. 1.

¹⁵² « Les élections du 25 août 1907 », *La Tribune de la voie ferrée*, 11 août 1907, p. 1.

¹⁵³ « Déclaration de principes », *La Tribune de la voie ferrée*, 18 août 1907, p. 1.

¹⁵⁴ « Élections de l'État. Aux électeurs de Saintes », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 septembre 1907, p. 1.

¹⁵⁵ « Manœuvres électorales », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 octobre 1907, p. 2.

¹⁵⁶ « Les élections de l'État. Ordre du jour n°23 (1907) », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 septembre 1907, p. 4.

¹⁵⁷ « Les élections du second degré aux chemins de fer de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 3 novembre 1907, p. 1.

¹⁵⁸ « Les élections à l'État. Scrutin de ballottage aux commissions de classement », *La Tribune de la voie ferrée*, 24 novembre 1907, p. 1.

chemins de fer de l'État le 3 décembre 1907¹⁵⁹, le Syndicat national y obtient cinq délégués titulaires¹⁶⁰.

Même si le Syndicat national salue de prime abord ces initiatives de Louis Barthou, les commissions d'avancement, le conseil d'enquête et la conférence auprès du directeur ne font pas l'unanimité.

À peine leur institution annoncée à Saintes, le *Journal des transports*, connu pour ses accointances avec les compagnies, juge la représentation du personnel cheminot au conseil d'enquête « fort dangereuse »¹⁶¹.

Mais assez rapidement, la première expérimentation de ces institutions fait apparaître des lacunes et des critiques émanant notamment du Syndicat national. Elles concernent :

- le fait que les délégués ne puissent assister, aux commissions régionales, qu'à la discussion concernant le groupe dont ils sont les représentants. Cela n'est pas sans créer un tumulte lors de la première séance de la commission régionale de l'Exploitation le 15 novembre 1907 à Tours ;
- l'absence de mise à disposition, pour les représentants, d'un état des agents de son groupe et de leurs notes de fin d'année de l'année précédente, afin de pouvoir défendre leurs intérêts de la meilleure façon possible, en ayant une pleine connaissance de leur dossier¹⁶² ;
- le mode de désignation des délégués, qui est jugé complexe¹⁶³ (surtout en comparaison avec celui des comités du travail). Quelques modifications au niveau de la représentation sont également proposées : ainsi, à l'occasion du congrès régional de La Rochelle, le groupe de Paris fait le vœu que soit instaurée la représentation proportionnelle pour les groupes de plus de 150 agents¹⁶⁴.

Le ministre des Travaux publics est assez lucide sur les ajustements nécessaires à la bonne marche de ces institutions. Lors d'un entretien avec le directeur des chemins de fer de l'État, Reymond Beaughey, et les délégués auprès de celui-ci, à l'occasion de leur première conférence le 8 février 1908, il affirme que « ce n'est pas du premier coup, même en pareille matière, qu'on peut atteindre à la perfection ».

¹⁵⁹ « La délégation du personnel de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} décembre 1907, p. 1.

¹⁶⁰ « La délégation du personnel des chemins de fer de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 décembre 1907, p. 1.

¹⁶¹ « Au réseau d'État », *Journal des transports*, 15 juin 1907, p. 280.

¹⁶² « Premier contact », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} décembre 1907, p. 2.

¹⁶³ « Syndicat national des travailleurs des chemins de fer. Rapport du conseil d'administration présenté au 19^e congrès national », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 17 mai 1908, p. 130-131.

¹⁶⁴ « État. Congrès de La Rochelle », *La Tribune de la voie ferrée*, 12 janvier 1908, p. 2.

Les premiers retours sur le fonctionnement de ces instances semblent partagés. En effet, si le directeur des chemins de fer de l'État « [exprime] sa très vive satisfaction de ce que ce fonctionnement avait, bien qu'à ses débuts, produit la plus favorable impression sur les intéressés »¹⁶⁵, ces derniers, réunis à l'occasion du XIX^e congrès national, semblent plus réservés, évoquant « une innovation, dont on ne peut encore prévoir les conséquences »¹⁶⁶.

Mais cela n'empêche pas certains agents de chercher l'extension de ces mesures à d'autres réseaux d'intérêt général.

C'est le cas par exemple à la compagnie de l'Est. À l'occasion d'une délégation du personnel de celle-ci auprès du ministère le 14 décembre 1908, le vœu de « la création de conseils de discipline, à l'image de ceux qui fonctionnent depuis un an aux chemins de fer de l'État » est formulé. Le ministre des Travaux publics demeure réservé face à cette demande : « Tout en promettant son appui au personnel, [il] a déclaré que l'expérience était encore trop récente pour lui permettre d'agir vis-à-vis de la compagnie par voie d'injonction ; que, d'ailleurs, il n'était pas certain que son droit de réglementation pût aller jusque-là »¹⁶⁷. De la même façon, à l'occasion du XI^e congrès régional réuni les 23 et 24 octobre 1909 à Toulouse, les délégués de la compagnie du Midi déplorent le non-aboutissement des démarches entreprises dès 1903 en faveur de l'institution d'un comité du travail, d'un conseil de discipline et d'une commission de classement¹⁶⁸.

À l'occasion de la constitution du nouveau réseau Ouest-État, la représentation du personnel, à travers ces commissions d'avancement et conseil d'enquête, est étendue au réseau racheté début novembre 1909¹⁶⁹.

Il s'agit, dans la conception du ministre, d'un pas de plus vers leur extension aux autres compagnies :

« Il y a des garanties morales qui, à l'heure actuelle, appartiennent à un seul personnel de chemin de fer, au personnel du réseau de l'État. [...] Depuis un an, sur mon initiative, il existe au réseau de l'État des commissions d'avancement dans lesquelles le personnel est représenté par des délégués élus. [...] Il existe en outre un conseil d'enquête comprenant également des mandataires élus du personnel, de telle façon que les ouvriers, employés et fonctionnaires du réseau savent qu'ils sont garantis au point de vue de l'avancement contre tout favoritisme, et, au point de vue disciplinaire, contre toute mesure arbitraire. J'ai la volonté formelle d'étendre, dans le plus bref délai possible, au personnel du réseau racheté de l'Ouest, les garanties morales qui

¹⁶⁵ « À l'État. Installation de la délégation des huit », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 février 1908, p. 1.

¹⁶⁶ « Syndicat national des travailleurs des chemins de fer. Rapport du conseil d'administration présenté au 19^e congrès national », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 17 mai 1908, p. 130.

¹⁶⁷ ANMT, 48 AQ 4930 : « M. Barthou et le personnel des chemins de fer de l'Est », *La Voix du Peuple de Reims*, 16 décembre 1908.

¹⁶⁸ « II^e congrès régional tenu à Toulouse (Bourse du Travail) les 23 et 24 octobre 1909 », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 5 décembre 1909, p. 100.

¹⁶⁹ Étienne Coquet, « L'organisation administrative et financière des chemins de fer de l'État », *Revue de science et de législation financière*, t. IX, 1911, p. 537-586.

appartiennent au personnel du réseau de l'État, et j'ai la conviction que cette expérience sera suffisamment décisive pour que, dans un temps prochain, elle puisse s'étendre et être imposée à toutes les compagnies de chemins de fer »¹⁷⁰.

Toutefois, les dispositions prises par le règlement du 12 juillet 1907 ne peuvent être simplement transposées au nouveau réseau. Dès le début de l'année 1909, le ministre des Travaux publics charge le directeur des chemins de fer de l'État, Reymond Beaugey, d'unifier les textes disparates qui réglementent les organisations des anciens réseaux et d'étendre à l'ancien personnel de la compagnie de l'Ouest les prérogatives, notamment en matière de représentation du personnel, dont bénéficient les agents de l'administration des chemins de fer de l'État¹⁷¹. Des modifications sont donc opérées pour s'adapter à la nouvelle réalité du réseau¹⁷² et un règlement institué en application de la dépêche ministérielle du 3 novembre 1909 est publié le 4¹⁷³. La possibilité d'être représenté par des délégués est étendue à des catégories de personnel supplémentaires ; par ailleurs, l'échelle des traitements ayant été modifiée, de nouvelles élections sont organisées le 21 novembre pour les commissions régionales¹⁷⁴. Des instructions transitoires, en attendant l'unification complète des règlements des deux anciens réseaux, sont prises, en ce qui concerne la commission de classement : elle est composée d'un nombre égal de représentants du personnel des anciennes compagnie de l'Ouest et administration des chemins de fer de l'État. Pour permettre un meilleur travail, la commission de classement est subdivisée en sous-commissions de service, composées des chefs de service et des délégués du personnel intéressés. L'augmentation du personnel du nouveau réseau implique l'accroissement du nombre de délégués du personnel auprès du directeur – qualifiée de « la plus haute émanation du personnel »¹⁷⁵ –, passant de huit à 11 – ils sont même 16 pendant la période transitoire¹⁷⁶. En sus des représentations à la commission administrative de l'Économat et au comité de la caisse des retraites, trois délégués siègent désormais à la commission de réforme¹⁷⁷.

¹⁷⁰ « Documents du rachat [...] La question du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 19 juillet 1908, p. 1.

¹⁷¹ « Lettre du ministre », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 14 novembre 1909, p. 85.

¹⁷² « Rapport au ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 14 novembre 1909, p. 85.

¹⁷³ « Règlement institué en application de la dépêche ministérielle du 3 novembre 1909 », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 14 novembre 1909, p. 86-87.

¹⁷⁴ « Ordre du jour n°39. Élections des représentants du personnel aux commissions régionales », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 14 novembre 1909, p. 87.

¹⁷⁵ « Rapport au ministre des Travaux publics, des postes et des télégraphes », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 14 novembre 1909, p. 85.

¹⁷⁶ Nombre sans doute choisi pour adjoindre aux huit délégués de l'ancienne administration des chemins de fer de l'État un effectif équivalent de l'ex-compagnie de l'Ouest.

¹⁷⁷ Les commissions de réforme sont instituées par l'article 12 de la loi du 21 juillet 1909 relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général. Leurs prérogatives sont limitées, astreintes à « [statuer] sur les causes et l'importance de l'invalidité des agents et [...] à se prononcer quand l'agent [demande] le bénéfice de la loi de 1909 » que lui refuse la compagnie. Mais les agents souhaiteraient qu'elles puissent jouer un rôle plus déterminant dans les mises à la retraite d'office et les mutations pour motifs médicaux, pour limiter les licenciements abusifs. Un arrêté ministériel du 30 mars 1912 répond à cette demande en donnant à la commission de réforme de la seule administration des chemins de fer de l'État un pouvoir décisionnaire concernant les mises à la réforme d'office contestées par les principaux intéressés, les demandes de mise à

L'ensemble de ces nouvelles dispositions est porté à la connaissance du personnel par l'ordre général n°522 du 4 novembre 1909.

Le rapporteur du projet du budget de l'administration des chemins de fer de l'État pour l'année 1909 à la Chambre des députés, Gabriel Chaigne, se félicite de la coopération fructueuse ainsi établie entre le réseau et ses agents. Il cite Reymond Beaugey, qui, persuadé des bienfaits de cette collaboration entre la direction et le personnel dès avant sa mise en œuvre¹⁷⁸, en est toujours le fervent partisan, aspirant à des résultats encore plus remarquables.

L'expérimentation faisant son œuvre, si les rapporteurs respectifs des budgets des exercices 1910 et 1911, Jean Argeliès et René Besnard, reconnaissent volontiers les bénéfices de ces instances, ils appellent, toutefois, à aller plus loin et à la parfaire en prenant exemple sur l'Angleterre et l'accord du 6 novembre 1907¹⁷⁹. Jean Argeliès est favorable à l'institution de ces conseils et commissions, par voie législative, dans l'ensemble des réseaux, ce qui permettrait d'échanger de manière posée sur des revendications plus clairement, précisément et directement exposées par les cheminots concernés. Quant à René Besnard, il est convaincu que ces discussions apporteraient du réalisme dans les réclamations formulées et la marge de manœuvre dont dispose le réseau de l'État pour pouvoir – ou non – les concrétiser¹⁸⁰.

Un tableau très noirci de ces instances est *a contrario* dépeint par un groupe de syndiqués de Sotteville dans un article paru dans *La Tribune de la voie ferrée* du 22 janvier 1911.

Revenant sur le fonctionnement de ces commissions et conseils, qu'ils qualifient de « duperie » et sur le rôle joué par les délégués du personnel, les auteurs dressent un constat sévère et amer. En commissions d'avancement, il est « matériellement impossible de connaître et de discuter avec assurance les cas intéressants, vu que le représentant ne connaît que superficiellement – et quelquefois pas du tout – les agents qu'il a pour mission de garantir contre l'arbitraire »¹⁸¹, la

la réforme pour infirmité émanant d'agents, les accidents du travail entraînant une invalidité supérieure à 20 % et lui permettant de proposer à la direction la mutation d'un agent touché par une invalidité partielle. Ces nouvelles prérogatives n'ont été accordées aux commissions de réforme des autres compagnies qu'en 1929 (Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 25-26).

¹⁷⁸ Rapport au ministre des Travaux publics, 29 mai 1907, cité dans J. Ournac, *Les conseils...*, *op. cit.*, p. 88.

¹⁷⁹ À la suite d'une grève, les pouvoirs publics anglais instituent un système de conciliation et d'arbitrage pour le règlement des conflits du travail dans les chemins de fer : c'est l'accord (*agreement*) du 6 novembre 1907, signé par 46 compagnies de chemins de fer et les associations professionnelles. Les réclamations peuvent d'abord être portées par voie ordinaire, sous la forme de revendications présentées par les agents et examinées par les compagnies. Des délégués sont élus par les agents dans les subdivisions et districts du réseau et représentent les catégories d'agents dans des bureaux sectionnaires de conciliation ; si le différend n'est pas réglé par ces derniers, il est porté devant le bureau central de conciliation. Enfin, si, là aussi, la procédure échoue ou si la solution proposée par un bureau de conciliation n'est pas adoptée par les parties, un arbitrage obligatoire est mis en œuvre. Selon un rapport du *Board of Trade* d'août 1910, 10 différends avaient été résolus par voie ordinaire, 27 par les bureaux sectionnaires de conciliation, 14 par les centraux et huit par l'arbitrage (« Les projets du gouvernement concernant les cheminots », *Journal des transports*, 21 janvier 1911, p. 27-28). En 1911, un nouveau conflit social entraîne la modification de ces dispositions.

¹⁸⁰ J. Ournac, *Les conseils...*, *op. cit.*, p. 87-92.

¹⁸¹ « Le syndicat et les commissions et délégations du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 janvier 1911, p. 2.

discussion n'aboutit à aucune concession et, dans l'ensemble des commissions et conseils où ils représentent leurs pairs, le rôle simplement consultatif des délégués ne leur permet pas de peser dans la balance. Si certains des arguments avancés peuvent s'entendre aisément (notamment le nombre trop peu élevé de commissions de classement qui ne permet pas au délégué de connaître les dossiers de tous les agents qu'il défend et la marge de manœuvre réduite laissée aux représentants du personnel), nous pouvons nous interroger pour savoir si, dans un contexte d'initiative gouvernementale favorable à la suppression du droit de grève pour le personnel cheminot, le trait n'est pas volontairement forcé quant à l'inutilité de ces institutions, vécues pour certains comme « une atteinte aux droits syndicaux »¹⁸². Si le *Journal des transports* cite, dans son édition du 21 décembre 1912, la critique émanant d'un délégué à la commission de classement et au conseil d'enquête, Berthelot¹⁸³, en concluant que « l'attitude des dirigeants syndiqués reste la même à l'égard de la représentation du personnel. Ils y restent hostiles et considèrent ces commissions de classement et de discipline [...] comme des machines de guerre »¹⁸⁴, il s'abstient de publier la réponse qui lui est faite, la semaine suivante, par un autre représentant du personnel, qui l'invite à tempérer son jugement. Là encore, la vivacité des échanges s'explique par le contexte avec l'adoption récente du statut du personnel des chemins de fer de l'État et les débats sur la participation – ou non – à la représentation du personnel, qui secouent en interne le Syndicat national¹⁸⁵.

Il est donc difficile d'apprécier l'utilité et l'efficacité de ces instances ayant introduit la représentation du personnel.

Un rapport de Gabriel Chaigne semble plaider en faveur de résultats efficaces des réunions de la conférence du personnel du réseau de l'État en 1908 et 1909, la confiance régnant entre les parties. Mais le rachat de l'Ouest, qui confère aux problèmes rencontrés une envergure plus importante, aurait changé la donne et rendu plus difficile la conciliation : pointant le nombre de questions évoquées lors des réunions semestrielles de février et juin 1909 – 135 –, Joseph Thureau constate que « beaucoup sont absolument insignifiantes » et que surtout ces commissions n'ont pas su prévenir l'agitation qui a mené à la grève d'octobre 1910, alors même que c'était leur rôle¹⁸⁶.

¹⁸² J.ournac, *Les conseils...*, *op. cit.*, p. 89.

¹⁸³ P. Berthelot, « La valeur des commissions régionales existant sur le réseau État », *La Tribune de la voie ferrée*, 6 décembre 1912, p. 3.

¹⁸⁴ « Les commissions d'avancement et les agents du réseau d'État », *Journal des transports*, 21 décembre 1912, p. 634.

¹⁸⁵ H. Barbin, « Sur la valeur des diverses commissions. – Réponse à P. Berthelot », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 décembre 1912, p. 3.

¹⁸⁶ Joseph Thureau, « Les délégués élus du personnel des chemins de fer en France et en Allemagne », *Revue politique et parlementaire*, septembre 1912, p. 466-468.

Par la dépêche ministérielle du 1^{er} juillet 1907, une représentation du personnel complète et hiérarchisée, à travers les commissions d'avancement et de discipline, est ainsi mise en place pour la première fois sur un réseau de chemins de fer d'intérêt général. On peut y voir une prolongation de l'expérience menée avec les comités du travail en 1901.

Le cheminement s'est fait par étape. Comités du travail comme commissions d'avancement et de discipline sont le fruit d'initiatives gouvernementales, à l'écoute de revendications corporatives formulées de longue date. Si les appréciations de ces instances divergent, le jugement est semblable : tous appellent à son perfectionnement.

La représentation du personnel mise en place en 1907 dépasse largement le cadre des comités du travail – qui veillent à la bonne application des textes de loi et règlements relatifs au travail du personnel des chemins de fer de l'État – et ses attributions sont marquées par davantage de spécificités, touchant à des domaines précis tels que l'avancement, la discipline, puis la réforme ; mais le mode d'élection apparaît, quant à lui, beaucoup plus complexe et on peut se poser la question de son accessibilité à la base cheminote.

Par ailleurs, cette représentation présente des limites : dans les institutions de 1901 comme de 1907, la parité est loin d'être acquise et leur rôle, limité à l'expression d'un avis consultatif, laisse aux délégués une marge de manœuvre qu'ils estiment insuffisante.

Il faut également sortir du cadre « local » de l'administration des chemins de fer de l'État pour apprécier l'innovation sociale que représentent ces institutions, qui interviennent à chaque stade de la vie professionnelle de l'agent. En exprimant, à plusieurs reprises, l'exemplarité de son réseau de chemins de fer, l'État s'affirme de plus en plus comme un acteur qui compte dans la relation entretenue par les réseaux d'intérêt général avec leur personnel, insufflant, à travers les mesures prises, une orientation à suivre par les compagnies privées.

Mais l'utilité de ce laboratoire social est restreinte si les pouvoirs du ministre des Travaux publics sont trop limités pour imposer l'application de ces innovations sociales aux compagnies.

Chapitre VIII. L'échec de la réglementation du travail¹ : les vaines tentatives gouvernementales d'uniformisation du statut des agents de chemins de fer d'intérêt général (1909-1911)

L'objectif de ce chapitre est d'examiner le sort des tentatives pour unifier les statuts des agents des différents réseaux.

Elles cherchent à imposer aux compagnies privées des mesures sociales (3), qui touchent principalement à la représentation du personnel, telle qu'expérimentée dans l'administration des chemins de fer de l'État (1), et aux conflits sociaux, à travers notamment l'exercice du droit de grève par les cheminots (2).

1. L'extension de la représentation du personnel aux compagnies (1909-1910)

Par une dépêche du 7 septembre 1909, le ministre des Travaux publics, Alexandre Millerand, invite les conseils d'administration des compagnies à étudier l'extension des comités du travail, jusqu'alors en application dans la seule administration des chemins de fer de l'État, arguant que « leur création, en rapprochant les chefs et leurs subordonnés pour l'examen périodique des divers intérêts en cause, et en renforçant ainsi les liens de confiance réciproque qui doivent exister entre tous ceux qui concourent à l'exploitation d'un réseau, a produit des meilleurs résultats »². Selon lui, cette collaboration étroite entre les agents et leurs supérieurs hiérarchiques permettrait au personnel de se rendre compte de la marge de manœuvre existante pour améliorer ses conditions d'emploi et de travail et donc de formuler des réclamations plus réalistes.

C'est dans cet état d'esprit qu'Alexandre Millerand ouvre les pourparlers avec les compagnies³.

¹ Ici, l'expression de « réglementation du travail » est employée, selon une acception des juristes, comme « synonyme de droit du travail d'origine étatique », c'est-à-dire « l'ensemble des règles juridiques, qu'il s'agisse de législation ou de réglementation "au sens formel", relatives au travail salarié » (Antoine Jeammaud, notice « Réglementation du travail », dans Antoine Bevort, Annette Jobert, Michel Lallement et Arnaud Mias (dir.), *Dictionnaire du travail*, Paris : PUF, 2012, 860 p.).

² ANMT, 48 AQ 3383 : lettre d'Alexandre Millerand, ministre des Travaux publics, au président du conseil d'administration de la compagnie du Nord, 7 septembre 1909.

³ « Entre agents et compagnies », *La Tribune de la voie ferrée*, 7 novembre 1909, p. 1.

Un précédent en matière de représentation du personnel sur les réseaux concédés : la compagnie du Midi

Cette initiative d'Alexandre Millerand n'est toutefois pas inédite dans les compagnies privées : au moment où sont créés les comités du travail dans l'administration des chemins de fer de l'État en 1901 par Pierre Baudin, étape-clé dans l'évolution des conditions d'emploi et de travail des agents de ce réseau, un phénomène concomitant se produit dans un réseau concédé, avec l'institution d'une première représentation du personnel.

À l'administration des chemins de fer du Midi, le personnel joue un rôle stable dans la gestion de certaines instances depuis plusieurs décennies. La caisse de prévoyance du réseau est instituée en 1856. Son règlement prévoit l'existence d'un comité composé de 12 employés ou ouvriers du personnel, nommés par le conseil d'administration, au rôle consultatif : il est chargé de veiller au bon fonctionnement de la caisse⁴. Quant à la caisse des retraites de la compagnie du Midi, elle est administrée, depuis sa création en 1865, par une commission de six membres, parmi lesquels trois administrateurs et le directeur du réseau. Ces derniers désignent deux employés, avec une voix délibérative, pour siéger à leur côté. En 1883, un nouveau règlement modifie la composition de cette instance. Si les agents sont désormais choisis par le conseil d'administration de la compagnie, ils occupent un nombre de sièges égal à celui des dirigeants. Toutefois, seuls deux d'entre eux ont voix délibérative, quand l'avis des deux autres n'est que consultatif. En 1894, le nombre de membres passe de huit à 12, répartis selon les mêmes principes paritaires⁵.

À la suite d'un refus d'augmentation de salaire réclamée par des apprentis des ateliers, une grève partielle éclate le 11 mai 1900 à Bordeaux⁶. Le mouvement fait la une de l'organe de presse corporatif du Syndicat national et s'étend rapidement⁷. Si les apprentis reprennent le travail dès le 1^{er} juin, d'autres catégories de personnel formulent des revendications et négocient avec la direction de la compagnie⁸. Un congrès des délégués du réseau, réuni à Toulouse le 15 juillet 1900, élabore un programme de revendications, parmi lesquelles figurent la « gérance, par les agents, de la caisse

⁴ Article 15 du règlement de la caisse de prévoyance approuvé par le conseil d'administration de la compagnie du Midi et l'assemblée générale des actionnaires le 24 juin 1856 : « Un comité formé de douze employés ou ouvriers désignés par le conseil d'administration et présidé par le directeur de l'Exploitation est institué pour suivre les opérations de la caisse de prévoyance [...] Il prend connaissance de la situation de la caisse, des secours accordés durant le mois et de ceux à accorder. Il propose les améliorations [...] utiles [...] ; donne son avis [...] Ses propositions sont transmises au conseil d'administration et ne sont valables qu'après son approbation », cité dans *ibid.*, p. 91.

⁵ Joseph Coste, *Les institutions patronales de la compagnie des chemins de fer du Midi*, Montpellier : Impr. Firmin, Montane & Sicardi, 1909, p. 165-167.

⁶ « Grève de Bordeaux », *La Tribune de la voie ferrée*, 21 mai 1900, p. 1.

⁷ « Grève de Bordeaux », *La Tribune de la voie ferrée*, 28 mai 1900, p. 1.

⁸ « Les suites d'une grève », *La Tribune de la voie ferrée*, 4 juin 1900, p. 1.

de prévoyance [et la] nomination à l'élection des agents délégués à la caisse des retraites »⁹. Celui-ci est présenté au directeur de la compagnie. Quelques concessions sont accordées, mais insuffisantes aux yeux des cheminots. Le 14 décembre 1900, une rencontre a lieu au ministère de l'Intérieur en présence du président du Conseil Waldeck-Rousseau, du ministre des Travaux publics, des députés, du directeur de la compagnie du Midi, Ernest Blagé, et d'une délégation d'agents nommée lors du congrès de Toulouse. À cette occasion, est réaffirmé, entre autres réclamations, le désir de mise en place d'une représentation du personnel dans les commission et comité respectifs des caisses de retraites et de prévoyance¹⁰. Le réseau du Midi finit par accorder début janvier 1901 l'élection, par les agents qui cotisent à la caisse, de six des 12 membres du comité de la caisse de prévoyance. Il modifie en outre la composition de la commission de la caisse des retraites : on y retrouve dorénavant cinq administrateurs, le directeur de la compagnie ainsi que six ouvriers et employés (trois avec voix délibérative, trois consultative). Ces derniers sont désormais élus tous les ans, par arrondissement, par leurs pairs cotisant à la caisse des retraites¹¹.

L'ordre de direction n°496 de la compagnie du Midi, paru le 25 mars 1901, porte à la connaissance des agents les modalités de participation aux élections de la commission de la caisse des retraites et du comité de la caisse de prévoyance, prévues pour le 6 mai¹². C'est donc à la suite d'un long conflit social qu'est réalisée, un mois avant l'institution des comités du travail dans le réseau de l'État, la toute première expérience de représentation du personnel dans les chemins de fer. L'État n'y joue qu'un rôle mineur – sinon, peut-être celui de médiateur – et l'agitation qui a précédé l'expression des revendications semble avoir été réglée comme une affaire « interne », entre la compagnie du Midi et ses agents, sans interférence extérieure. Cette innovation sociale est d'autant plus remarquable que le paritarisme y est de mise. Elle ne concerne, toutefois, qu'un domaine restreint de la condition du personnel cheminot de la compagnie du Midi : la prévoyance et la retraite.

Cette première expérimentation de la représentation du personnel dans les chemins de fer du Midi ne laisse pas indifférents les autres réseaux.

La participation du personnel à l'administration de la caisse des retraites des chemins de fer de l'État est mise en œuvre depuis le décret du 13 janvier 1883 : le conseil d'administration nomme, tous les ans, une commission de cinq membres, parmi lesquels figurent deux agents (les trois autres

⁹ Ces réclamations apparaissent dans le cahier de revendications des agents-comptables de la compagnie du Midi, arrêté définitivement lors d'une réunion à la Bourse du Travail de Bordeaux le 17 juin 1900. « Congrès régional du Midi », *La Tribune de la voie ferrée*, 30 juillet 1900, p. 1.

¹⁰ « Les revendications du Midi », *La Tribune de la voie ferrée*, 24 décembre 1900, p. 1.

¹¹ Article 6 de l'annexe à l'ordre de direction n°494 du 30 novembre 1900. « Les revendications du Midi », *La Tribune de la voie ferrée*, 7 janvier 1901, p. 1-2.

¹² ANMT, 202 AQ 1212 : ordre de direction n°496 de la compagnie du Midi relatif aux élections à la commission de la caisse des retraites et au comité de la caisse de prévoyance, 25 mars 1901.

membres étant des administrateurs des chemins de fer de l'État). Il n'y a toutefois ici, comme pour la gestion des caisses de prévoyance et de retraite de la compagnie du Midi jusqu'en 1901, ni désignation, ni élection des cheminots par leurs pairs¹³.

L'expérience du réseau du Midi inspire également les compagnies privées. Un mois à peine après qu'Albert Sartiaux a remis ses propositions au ministre des Travaux publics, l'ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord demande au directeur de celle du Midi, Henri Moffre, de lui adresser, par retour de courrier, un exemplaire de l'ordre de direction n°496 ; c'est chose faite le 19 janvier 1910¹⁴. Sans doute cherche-t-il à se renseigner sur les modalités d'application de la représentation et, éventuellement, à s'en inspirer.

*Des compagnies disposées à suivre une initiative gouvernementale :
l'adaptation du modèle de l'administration des chemins de fer de l'État*

À la suite de l'ouverture des discussions par Alexandre Millerand en septembre 1909, les compagnies privées se concertent pour adopter une position commune.

Ce n'est que le 17 décembre qu'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation des chemins de fer du Nord et porte-parole des réseaux, se rend au ministère pour faire connaître leur point de vue¹⁵. Celui-ci est porté à notre connaissance sous la forme d'une note de sa main, datée du 15 décembre¹⁶. Les administrateurs insistent sur l'existence d'un lien déjà bien établi entre le personnel et les chefs de service, bien qu'il ne soit encadré par aucune institution formelle ; dès lors, « il ne leur paraît donc pas qu'il y ait plus d'avantages que d'inconvénients à adopter de nouvelles dispositions se rapprochant plus ou moins de celles en vigueur sur le réseau de l'État ». Les compagnies s'engagent à organiser, à titre d'essai, une représentation du personnel. Les délégués élus des agents et de l'administration se réuniraient périodiquement, pour échanger sur les problèmes liés à l'organisation du travail. Les réseaux souhaitent que ce système soit mis en place, à titre expérimental dans un premier temps, dans un nombre restreint de gares, de dépôts et d'ateliers, en envisageant de l'étendre dans le cas où cet essai s'avérerait concluant. Les cheminots sont groupés par catégorie pour élire le délégué qui les représente. Ce dernier devient l'interface entre le personnel et les supérieurs hiérarchiques, chargé de « soumettre les observations et les desiderata de ses camarades relativement à l'organisation du travail [et de] leur transmettre les explications qui lui seront données par le chef de service, et les communications que celui-ci pourra avoir à leur faire ».

¹³ H. Chauffard, « Des pensions de retraite... », *art. cit.*, p. 233.

¹⁴ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'Henri Moffre, directeur de la compagnie du Midi, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 19 janvier 1910.

¹⁵ ANMT, 48 AQ 3383 : « Bulletin du travail. Le personnel des chemins de fer », *Le Petit Parisien*, 18 décembre 1909.

¹⁶ ANMT, 48 AQ 3383 : note d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 15 décembre 1909.

Les compagnies tiennent toutefois à préciser que les délégués ne sont pas, pour autant, un passage obligé pour s'adresser aux chefs. Enfin, elles assurent apporter un simple soutien logistique pour l'organisation des élections.

Alors qu'ils ont choisi d'instituer la représentation du personnel dans un nombre restreint de centres, les réseaux privés échangent dès le 4 février 1910 sur les gares, les dépôts, les ateliers et les sections de la voie sélectionnés. L'ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord s'appuie, pour les désigner, sur les avis des ingénieurs en chef des autres services ou de leurs adjoints, ainsi que sur l'étude des états du personnel. Une rencontre est prévue entre Albert Sartiaux et le ministre des Travaux publics le 8 février, afin de lui communiquer, pour chaque compagnie, la liste des établissements dans lesquels l'expérimentation va avoir lieu ; mais des doutes subsistent quant à savoir si celle-ci a bien eu lieu à cette date¹⁷.

Les réseaux ne suivent pas tous la même stratégie pour choisir leurs centres d'essai. Il semble que les présidents des conseils d'administration se soient accordés pour retenir une même typologie d'établissements ferroviaires, à savoir un grand atelier, trois dépôts et trois ou quatre grandes gares. La comparaison des expériences en serait ainsi facilitée. On retrouve en effet un schéma similaire dans la sélection opérée par les compagnies de l'Est¹⁸ et du Nord¹⁹. Celle du Midi ne le suit pas strictement mais opte pour une classification qui s'en approche²⁰. Mais surtout, c'est le réseau du PO qui se distingue par un nombre nettement supérieur de centres d'essai retenus : les gares de Paris, des Aubrais, d'Orléans et de Montluçon ; les dépôts de Paris, d'Angoulême et de Poitiers ; les entrepôts de Périgueux, d'Angoulême et de Poitiers ; l'atelier de Périgueux ; le magasin de Paris ainsi que les équipes des gares de Paris, des Aubrais-Orléans et de Tours-Saint-Pierre-des-Corps²¹. Mais d'après le Syndicat national, la sélection opérée par les compagnies répond à une autre logique, ayant pour dessein de limiter au maximum la présence d'éléments syndiqués parmi les

¹⁷ ANMT, 202 AQ 1212 : note, 7 février 1910 ; note à Dugit-Chesal, s.d. Ces documents laissent à penser que les compagnies mettent plus de temps à réunir les informations nécessaires (notamment les réseaux du PO et du PLM, en proie aux inondations) qu'il ne leur en ait laissé pour opérer leur choix.

¹⁸ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'un agent de la direction de la compagnie de l'Est à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 4 février 1910. La compagnie de l'Est informe Albert Sartiaux de son choix de sélectionner trois gares (Charleville, Châlons, Troyes), trois dépôts (Mohon, Châlons, Troyes-Preize), un atelier (Mohon), ainsi que trois sections de la voie (Charleville, Châlons et Troyes), pour y expérimenter la représentation du personnel.

¹⁹ ANMT, 202 AQ 1212 : projet de note de G. Bertin relative aux résultats de l'essai du système de représentation du personnel, 23 octobre 1912. La compagnie du Nord a, quant à elle, opté pour quatre gares (Laon, Creil, Boulogne, Fives), l'atelier du matériel roulant de Tergnier, les dépôts de la Traction de Creil et de Boulogne et un centre à Arras pour les Travaux et la Voie.

²⁰ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'Henri Moffre, directeur de la compagnie du Midi, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 7 février 1910. Henri Moffre informe Albert Sartiaux de son choix de sélectionner deux gares (Agen, Pau), un dépôt (Tarbes), un atelier (Béziers) et une inspection (Bayonne).

²¹ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre du sous-directeur de la compagnie du PO à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 7 février 1910.

représentants du personnel : « La compagnie du Nord a recherché les endroits où notre organisation syndicale était à l'état nul ou embryonnaire pour débiter à former ces commissions, dites d'essai »²². Les élections sont organisées selon une procédure homogène dans l'ensemble des réseaux. Ces derniers se sont concertés pour la rédaction de leurs instructions : ainsi, le réseau du Nord a pris, comme base de rédaction de ses notes de service, les directives initialement destinées à la gare d'Orléans, transmises dès le 23 janvier 1910 par la compagnie du PO²³. Les délégués sont élus par les agents commissionnés, classés et stagiaires en instance de commissionnement ou de classement qui occupent un poste au cadre permanent, pour une durée de deux ans. Tous les trois mois, ils transmettent à leurs chefs de service les réclamations formulées à l'occasion de réunions. Les nouvelles dispositions sont portées à la connaissance du personnel : un ordre du jour du 4 mai signé du directeur de la compagnie, Henri Moffre, informe les agents des chemins de fer du Midi que celles-ci sont appliquées à partir du 1^{er} juillet²⁴.

La réception, auprès des cheminots du Syndicat national, de l'annonce des mesures décidées par les compagnies est en demi-teinte.

Les syndiqués saluent l'initiative, « [enregistrant] avec plaisir cette première concession des compagnies dans la voie de la participation organisée du personnel à ce qui concerne le travail » ; mais ils regrettent que l'expérience ne soit pas poussée plus loin, par l'instauration concomitante des commissions d'avancement et des conseils de discipline, eux aussi expérimentés par l'administration des chemins de fer de l'État depuis maintenant trois ans. S'ils s'alignent sur le vœu d'Alexandre Millerand d'une coopération entre le personnel et les réseaux qui les emploient, celle-ci ne peut toutefois être accomplie qu'une fois obtenues des garanties suffisantes : « Plus les travailleurs de la voie ferrée seront protégés au point de vue du salaire, de l'avancement, de la discipline, de la retraite, et plus ils auront de sécurité, plus ils tiendront à leur emploi et apporteront aux compagnies une collaboration utile et dévouée »²⁵.

Une mise en œuvre insatisfaisante

En outre, l'application de ces mesures génère des mécontentements.

Le 2 mars 1910, une délégation du Syndicat national obtient du ministre Alexandre Millerand la garantie que les agents seront avertis suffisamment à l'avance – un mois, au moins – de la date des

²² « Nord. Commission mixte et syndicat », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 mai 1910, p. 3.

²³ ANMT, 202 AQ 1212 : projet de note de service pour l'élection de délégués par le personnel de la gare d'Orléans, s.d.

²⁴ J. Planques, *Les grèves et coalitions...*, op. cit., p. 157.

²⁵ « Les comités du travail », *La Tribune de la voie ferrée*, 26 décembre 1909, p. 1.

élections de leurs représentants, afin qu'ils puissent être bien informés au moment de faire leur choix²⁶.

Mais les élections ont lieu, à la compagnie du Nord, entre le 2 et le 8 avril 1910²⁷. *La Tribune de la voie ferrée* ne transmet aucune information sur l'organisation prochaine d'un scrutin dans ses éditions des mois de mars et de début avril ; on peut donc supposer que l'organisation corporative n'a pas été avertie de sa tenue. Cette idée est confortée par la parution d'un ordre du jour, adressé, le 6 avril, au ministre des Travaux publics :

« Le conseil d'administration du Syndicat national, réuni en séance extraordinaire le mardi 5 avril, proteste avec énergie contre le procédé inqualifiable employé par les compagnies pour l'élection des délégués du personnel aux commissions intéressant le travail. [...] On tente aujourd'hui de précipiter la nomination des délégués sans donner le temps désirable aux intéressés de faire judicieusement un choix parmi eux pour désigner ceux qu'ils jugent dignes de les représenter. Le conseil d'administration proteste contre les essais partiels qui ont déjà été faits dans plusieurs compagnies, dans des conditions absolument déplorables et demande au ministre d'intervenir énergiquement auprès des dirigeants pour les obliger à respecter les promesses qui ont été faites pour la nomination des délégués du personnel ».

Suite à cette manifestation de mécontentement et à une intervention du ministre des Travaux publics, les élections de la compagnie du PLM sont reportées au 22 mai²⁸.

Le scrutin qui s'est déroulé à Fives (Nord) fait l'objet de nombreuses contestations. D'après la commission administrative du groupe de Lille, qui publie une circulaire dans *La Tribune de la voie ferrée*, le délai d'un mois n'a pas été respecté et les électeurs de cette gare n'auraient donc pas été en mesure de saisir les enjeux de ce vote. En signe de protestation, une demande d'annulation des élections des représentants du personnel de la gare est remise au préfet du Nord, pour transmission au ministère des Travaux publics, le 1^{er} mai²⁹. Le Syndicat national invite, de plus, les électeurs à s'abstenir à l'occasion du scrutin des services actifs et des ateliers de Fives, prévu le 20 mai³⁰. Le courrier adressé au préfet est transmis à Emmanuel Rivet, ingénieur en chef des Mines et chef de service au contrôle du travail des agents de chemins de fer, qui exige d'Albert Sartiaux la tenue d'une enquête. Au regard de la réponse donnée par ce dernier³¹, s'esquissent les faits reprochés par le Syndicat national : une mauvaise diffusion de l'information quant à l'organisation d'élections et au rôle des délégués ; une organisation non réglementaire du scrutin ; les délégués ont été reçus individuellement, et non collectivement ; la répartition discutable de la représentation du personnel ;

²⁶ « Une délégation auprès de M. Millerand », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 mars 1910, p. 1.

²⁷ ANMT, 202 AQ 1212 : rapports adressés à Albert Sartiaux à propos de l'organisation des élections, avril 1910.

²⁸ « Les délégués du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 avril 1910, p. 1.

²⁹ « L'élection des délégués du travail de Lille », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 mai 1910, p. 4.

³⁰ « Nord. Commission mixte et syndicat », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 mai 1910, p. 3.

³¹ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, à Emmanuel Rivet, chef de service au contrôle du travail des agents de chemins de fer, 1^{er} août 1910.

le non-aboutissement de certaines rencontres entre l'inspecteur principal et les délégués. Tous sont réfutés et justifiés, point par point, par l'administration de la compagnie.

Si le Syndicat national se reconnaît favorable, de manière générale, au principe de l'institution de ces commissions mixtes, il n'hésite toutefois pas à formuler de multiples critiques sur les modalités d'extension de la représentation du personnel aux compagnies. Elles sont de plusieurs ordres et touchent à :

- l'organisation du scrutin : nous avons pointé du doigt la critique vis-à-vis du délai trop court laissé aux électeurs afin qu'ils puissent être informés convenablement. Le vote à bulletin secret, qui empêche toute transparence, semble lui aussi problématique, alors qu'il avait été salué au moment de l'institution des comités du travail, garantissant l'électeur contre d'éventuelles représailles ;
- la constitution du corps électoral. Le Syndicat national souhaite que les agents non commissionnés ou non classés puissent également prendre part au vote ;
- la durée du mandat, de deux ans, qui induit le risque, pour les représentants, de se laisser tenter par la corruption ;
- les attributions des délégués, qui doivent être, selon le Syndicat, discutées et précisées. L'organisation corporative souhaite que les représentants puissent intervenir particulièrement en matière d'avancement, de discipline, d'augmentation de salaire et d'accident de travail ;
- la manière dont les délégués peuvent assumer leur mandat. Le fait que les élus siègent, lors de leurs réunions, individuellement, et non collectivement, n'encourage ni la négociation, ni le respect de la ligne de conduite établie par le Syndicat. Ainsi, à la compagnie du PLM, c'est à peine élus que six des sept délégués du dépôt de Perrigny réclament à l'ingénieur de Traction le 28 mai 1910 la réception collective (et non individuelle, à deux jours d'intervalle comme initialement prévu) de tous les délégués³². Par ailleurs, la périodicité de ces commissions – trimestrielle – ne permet pas, selon l'organisation corporative, de traiter des questions urgentes et sérieuses³³.

Ces critiques sont portées jusqu'à l'échelon local. On retrouve dans l'édition du 17 avril 1910 de l'hebdomadaire *Le Réveil de Boulogne*, un article très sévère à l'égard de cette institution, signé du groupe syndical de Boulogne³⁴. Cet écrit nous permet de mettre au jour une propagande syndicaliste rodée, dans la mesure où il s'agit d'une copie, mot pour mot, d'un papier publié par le groupe

³² « Les commissions du travail au PLM », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 juin 1910, p. 6.

³³ « Nord. Commission mixte et syndicat », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 mai 1910, p. 3 ; « Nord. Les commissions mixtes », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 juin 1910, p. 5-6.

³⁴ ANMT, 202 AQ 1212 : « Une institution en gare de Boulogne », *Le Réveil de Boulogne*, 17 avril 1910.

syndical de Dijon dans *La Tribune de la voie ferrée* du 10 avril³⁵. Seules les informations concernant la nature du centre, le nombre de représentants élus et leur hiérarchie sont modifiées.

Les rapports confidentiels des inspecteurs principaux, adressés aux ingénieurs en chef de l'Exploitation, Albert Sartiaux, et des services actifs, Louis Piéron, sont instructifs en ce qui concerne le déroulement des élections et la mobilisation des électeurs.

Contrairement à ce que laissent penser les critiques et instructions formulées par le Syndicat national à l'encontre des comités du travail, la mobilisation, des électeurs comme des candidats, est importante en avril 1910. À la gare de Boulogne, l'inspecteur principal constate que « les candidats ont mis beaucoup d'acharnement et ont fait une propagande très active pour leur élection par voie de circulaires, conférences dans les cafés voisins, en dehors du service, etc. » et, dans un autre courrier, il ajoute : « Il convient de noter l'empressement que tous les agents ont mis pour prendre part au vote, ainsi que le zèle déployé par chacun des candidats »³⁶. Tous soulignent la quasi-nullité de l'abstention (sauf cas de force majeure justifiés), ainsi que l'absence de protestations (les rares cas concernent la répartition dans les groupes d'électeurs).

Les choses sont différentes à Fives quelques mois plus tard, en août 1910, alors qu'il s'agit de remplacer le délégué du cinquième groupe, démissionnaire. Le scrutin a lieu le 6. Seuls quatre agents, sur 26 inscrits, prennent part au vote et un nouveau délégué est élu après avoir récolté seulement deux voix. L'inspecteur principal en conclut qu'« il est évident que les abstentionnistes ont obéi à un mot d'ordre »³⁷.

Par ailleurs, un certain nombre de représentants élus par leurs pairs à ces instances ne semblent pas disposés à exercer leur mandat sans le consentement de leur organisation corporative. C'est le cas à Fives : par lettre du 11 avril 1910, le chef de gare informe l'inspecteur principal de Lille que « parmi les délégués élus à Fives le 7 courant, ceux appartenant au syndicat [...] n'accepteront de remplir leur rôle qu'avec l'autorisation de la direction du Syndicat »³⁸.

Une fois élus, les représentants du personnel doivent s'organiser pour centraliser et examiner les réclamations à soumettre : « Dans le but d'étudier chaque question soumise par les camarades, un bureau composé de 8 membres représentant les différents services a été formé le 11 avril »³⁹. Par ailleurs, des démarches sont entreprises auprès de leur supérieur hiérarchique afin de solliciter une

³⁵ « Une nouvelle institution au PLM », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 avril 1910, p. 2.

³⁶ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'un inspecteur principal à Louis Piéron, ingénieur en chef des services actifs de la compagnie du Nord, 9 avril 1910.

³⁷ ANMT, 202 AQ 1212 : note d'un inspecteur principal à Louis Piéron, ingénieur en chef des services actifs de la compagnie du Nord, 8 août 1910. Nous n'en avons trouvé aucune trace dans *La Tribune de la voie ferrée*, qui ne fait pas état du scrutin organisé le 6 août 1910 à Fives.

³⁸ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre du chef de gare de Fives à l'inspecteur principal de Lille, 11 avril 1910.

³⁹ ANMT, 202 AQ 1212 : factum d'Emmanuel Hénaux, délégué du groupe n°2, s.d. [probablement entre le 11 et le 29 avril 1910].

absence pour motif syndical. C'est ainsi que, le 9 avril 1910, Ducellier, aiguilleur à Tergnier, s'adresse au chef de gare pour « solliciter [...] la permission de la journée de jeudi prochain 14 courant pour me rendre en délégation syndicale près de Monsieur l'ingénieur Piéron à défaut de Monsieur Sartiaux »⁴⁰. La demande remonte à l'inspecteur principal à Saint-Quentin, puis jusqu'à Louis Piéron⁴¹.

Selon les règles déterminées par les compagnies, les délégués portent leurs réclamations dans le cadre d'une réunion avec les inspecteurs principaux.

C'est ainsi que, le 6 mai 1910, Prévost, délégué du groupe 5 de la gare de Creil, est reçu par son supérieur hiérarchique, muni d'un écrit rassemblant une série de six mesures réclamées par les aiguilleurs de cette gare. Seules deux d'entre elles, relatives aux punitions et aux primes de travail, semblent entrer dans le cadre des compétences des comités du travail⁴².

Un bilan en demi-teinte

En octobre 1912, quelques mois après la fin du premier mandat des représentants du personnel, G. Bertin, agent du service central de l'Exploitation de la compagnie du Nord, dresse le bilan de l'extension de la représentation du personnel instituée deux ans auparavant et s'interroge sur la pérennité ou, au contraire, l'abandon nécessaire de ce dispositif. Après s'être renseigné auprès des divers centres d'essai, il dépeint une situation globalement dysfonctionnelle.

À la compagnie du Nord, les conférences trimestrielles sont loin d'avoir été régulièrement tenues. Bien au contraire : les informations à notre disposition, concernant les seules gares, notent qu'à Creil, l'inspecteur principal n'a rencontré que deux délégués sur sept et à une seule reprise, peu après les élections ; seuls six délégués sur sept à Fives, juste après l'échéance électorale ; tous les délégués mais, là encore, à une seule reprise à Boulogne. Pire encore, aucune réunion n'a eu lieu avec les délégués à Laon. À raison de sept groupes élisant chacun un représentant pour les quatre gares respectives (soit 28 délégués), 168 réunions trimestrielles auraient dû avoir lieu en l'espace de deux ans, et non seulement 15. Cela tient sans doute au fait qu'aucune instruction concernant l'initiative de la tenue des réunions n'ait été transmise : « Il n'avait pas été précisé [...] si la conférence trimestrielle entre les délégués et l'inspecteur principal était laissée à l'initiative des délégués ou, en cas de silence de leur part, devait être néanmoins provoquée par l'Inspecteur

⁴⁰ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre de Ducellier, aiguilleur de la compagnie du Nord à Tergnier, au chef de gare de Tergnier, 9 avril 1910.

⁴¹ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre de l'inspecteur principal de la 6^e région à Louis Piéron, ingénieur en chef des services actifs de la compagnie du Nord, 10 avril 1910.

⁴² ANMT, 202 AQ 1212 : lettre de l'inspecteur principal de la 1^{ère} région à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 7 mai 1910.

principal ». G. Bertin note que « sauf à Lille, où [l'inspecteur principal] M. Le Goaster a convoqué les délégués, l'initiative des réunions trimestrielles paraît avoir été laissée aux délégués ». Doit-on y voir un soupçon de mauvaise volonté de la part des deux parties, dont une fraction des effectifs de l'une relève d'une organisation corporative qui s'affiche farouchement contre cette institution et appelle au boycott du scrutin électoral, et l'autre n'aurait pas spécialement d'intérêt à l'encourager ? De la même façon, peu de réclamations portées par les délégués semblent avoir abouti. En effet, celles relatives, par exemple, aux retraites ou au relèvement des salaires sont trop générales – à tel point que, avec le recul, il semble, à G. Bertin, qu'« il perce en certains endroits l'idée d'un statut personnel » – et échappent, dès lors, à la compétence de ces réunions trimestrielles avec les inspecteurs principaux. Comme pour l'initiative de la tenue des réunions, il semble que ce soit une définition imprécise des attributions qui soit à l'origine de ce dysfonctionnement : « Il n'avait [...] pas été défini spécialement ce qu'il fallait entendre par organisation du travail ».

Dans une note adressée à Albert Sartiaux le 8 décembre 1912, G. Bertin conclut ainsi : « Au Nord, l'organisation créée à titre provisoire dans quatre centres (Laon, Creil, Boulogne, et Fives) paraît être tombée d'elle-même, faute de répondre à un véritable besoin ». Si nous sommes en accord avec cette analyse pour sa première partie (en l'état des données, partielles, à notre disposition), la fin est discutable et, ce, pour deux raisons : d'abord, parce que, même s'ils ne sont pas nombreux, certains problèmes évoqués dans le cadre de ces réunions périodiques ont pu trouver une solution⁴³ ; enfin, parce que, comme nous l'avons montré, les parties (organisations corporatives comme compagnies) n'avaient pas forcément intérêt ou la volonté que ces institutions soient pérennisées. Quand Marcel Fontaneilles, directeur des chemins de fer, en mars 1914, demande une note sur l'expérience de représentation du personnel sur la compagnie du Nord, Albert Sartiaux complète : « En moins d'un an, le système était complètement tombé en désuétude et, le personnel s'était complètement désintéressé de la tentative entreprise »⁴⁴.

Mais l'expérience, et donc le bilan à dresser, semblent différents d'un réseau à l'autre.

Nous avons déjà abordé l'expérimentation conduite dans l'administration des chemins de fer de l'État. Un autre cas de figure se présente avec la compagnie du PO, dont la spécificité de la représentation du personnel est marquée par un nombre plus élevé de centres d'essai que dans les autres réseaux. En 1912, son conseil d'administration se félicite de l'instauration d'une représentation du personnel qui s'avère un véritable succès :

⁴³ ANMT, 202 AQ 1212 : projet de note de G. Bertin relative aux résultats de l'essai du système de représentation du personnel, 23 octobre 1912 : « 8^e inspect[ion] principale [...] Les délégués des groupes I et II, ~~ont~~ IV (agents ~~de bureaux~~ gradés et non gradés des bureaux) ont reçu satisfaction sur un point ne présent[an]t aucune difficulté ».

⁴⁴ ANMT, 202 AQ 1212 : note à Marcel Fontaneilles, directeur des chemins de fer, 17 mars 1914.

« Cette institution, qui a donné lieu à l'élection d'environ 900 délégués sur l'ensemble du réseau constitue, pour notre personnel, un moyen simple et rapide d'exprimer ses desiderata, et elle nous a mis à même de lui donner satisfaction sur un grand nombre de points. [...] Ces mesures ont ainsi établi, entre les agents et leurs chefs, un rapprochement de tous les instants. Elles fortifient chaque jour, à tous les degrés de la hiérarchie, les sentiments de confiance réciproque et d'entente »⁴⁵.

Nous ne disposons pas de résultats pour les autres compagnies.

On constate donc, en 1909, une volonté marquée de l'État d'étendre les règles édictées en matière de représentation du personnel dans son administration de chemins de fer aux compagnies, à travers les comités du travail. Si l'extension de ces comités aux réseaux privés n'a pas eu les résultats escomptés dans l'ensemble des administrations de chemins de fer, il faut toutefois relativiser ce qui peut apparaître de prime abord comme un échec⁴⁶.

D'abord, en termes de résultats : certaines compagnies, à l'instar de celle du PO, sortent leur épingle du jeu et semblent tirer profit de cette institution, qui améliore les rapports entre le personnel et ses supérieurs hiérarchiques. Certaines réclamations ont pu être exprimées, même si elles n'ont pas forcément abouti. C'est dans ce cadre que le réseau du Nord voit émerger la réclamation des premières composantes d'un statut du personnel.

Mais surtout, sur le plan des luttes d'influence et des jeux d'acteurs à l'œuvre en matière de conditions d'emploi et de travail du personnel cheminot : il s'agit, ici, d'une initiative gouvernementale. Pourtant, de manière assez étonnante, les compagnies n'ont pas montré d'opposition farouche à ce projet, bien au contraire. Elles n'ont certes pas repris de but en blanc le canevas éprouvé dans l'administration des chemins de fer de l'État, qu'elles ont adapté, en imposant leurs conditions (l'expérimentation dans un nombre restreint de centres d'essai, l'organisation de la représentation du personnel). Ainsi, les comités du travail n'ont ni la même forme, ni le même fonctionnement dans le réseau de l'État et dans les compagnies. Mais ce compromis, cette négociation, accepté par le ministre des Travaux publics, aboutit à un accord entre les réseaux privés et l'État, plutôt rare à atteindre en matière de réglementation des conditions de travail du personnel cheminot. La limite demeure, toutefois, la volonté ou non des réseaux de tout mettre en œuvre, afin que ces mesures ne soient pas étouffées dans l'œuf. Quant au Syndicat national, embourbé dans les débats sur la participation des syndiqués à la représentation du personnel, il semble ne pas avoir su saisir ce qui aurait pu être une opportunité de s'implanter, de manière formelle, au sein de l'organisation des compagnies.

⁴⁵ ANMT, 202 AQ 1212 : *Rapport du conseil d'administration de la compagnie d'Orléans*, [s.l.] : [s.n], 1912, p. 41.

⁴⁶ Atsushi Fukasawa, « Le statut... », *art. cit.*, p. 10.

Cette résistance des parties se retrouve dans leur réaction à un autre projet gouvernemental.

2. Le statut des cheminots, un « instrument de pacification »⁴⁷ ? (1910-1911)

Le projet de loi Briand : une réponse curative à l'irruption des conflits sociaux dans les services publics

Aristide Briand, président du Conseil, et Louis Puech, ministre des Travaux publics, déposent conjointement, le 22 décembre 1910, un projet de loi sur « la fixation du statut des agents des chemins de fer d'intérêt général et le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents ».

Ce texte fait partie d'un ensemble de projets de loi, parmi lesquels celui ayant abouti à la rétroactivité des retraites⁴⁸.

Il n'est pas anodin de voir que le projet qui nous intéresse ici est déposé en même temps que deux autres portant des mesures coercitives, relatifs à la répression des actes de sabotage et à la modification de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Cela s'explique par un contexte social particulièrement tendu en France ces deux dernières années⁴⁹ : grève des postiers en mai 1909, interruption du travail des électriciens le 29 novembre 1909⁵⁰, agitation cheminote à l'automne 1910. Le 18 octobre, après une grève de 10 jours, le travail reprend dans les chemins de fer⁵¹. C'est à cette occasion qu'Aristide Briand demande à son ministre des Travaux publics, Alexandre Millerand, l'étude d'un projet de loi afin de limiter les conflits sociaux dans les services publics⁵².

Les pouvoirs publics ont tôt réfléchi à prévenir et limiter les grèves.

La préoccupation de l'arbitrage – ici, facultatif – n'est, en effet, pas nouvelle. En 1864, Émile Ollivier propose un « essai de conciliation » préalable à toute action collective, qui permettrait de remettre à plat les motivations et les revendications des parties⁵³. À sa suite, les républicains ont à cœur de pacifier les relations professionnelles⁵⁴, sans que l'État n'ait à intervenir. Deux solutions

⁴⁷ « Le statut des agents de chemin de fer et le règlement pacifique des différends collectifs », *Revue politique et parlementaire*, 10 février 1911, p. 242.

⁴⁸ Cf. *supra*. J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 22 décembre 1910, p. 3587-3588.

⁴⁹ AN, 19800434/24 : projet de loi déposé à la Chambre des députés par Aristide Briand et Louis Puech sur le statut des employés des chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents, 22 décembre 1910.

⁵⁰ Gérard Adam, *Histoire des grèves*, Paris : Bordas, 1981, p. 47-48 ; Frédéric Pacaud, « Naissance du syndicalisme postal (1909-1946) », *Les cahiers pour l'histoire de La Poste*, n°9, 2008 ; Nicole Parutto, *Les cheminots, on s'en fait... Tome 1 1823-1918*, *op. cit.*, p. 290.

⁵¹ Cf. *supra*.

⁵² ANMT, 48 AQ 5051 : « Les cheminots, M. Millerand et l'arbitrage », *Le Matin*, 13 décembre 1910.

⁵³ Dans *Rapport au Corps législatif*, 1864, cité par Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 2...*, *op. cit.*, p. 333.

⁵⁴ Jacques Le Goff, *Du silence à la parole...*, *loc. cit.*

sont dès lors envisagées pour les éviter : prévenir en amont le différend ou y mettre fin quand celui-ci est déjà engagé. Cette seconde voie est privilégiée et s'est traduite, depuis le milieu des années 1880, par une succession de textes en ce sens, ayant abouti ou non : le projet de loi sur l'arbitrage facultatif déposé par Édouard Lockroy en 1886 ; la loi du 27 décembre 1892 sur la conciliation et l'arbitrage facultatifs⁵⁵, quelques mois à peine après la grève des mineurs de Carmaux⁵⁶ ; le projet de loi sur le règlement amiable des différends présenté par Alexandre Millerand, alors ministre du Commerce, en novembre 1900, ensuite repris sous la forme d'une proposition de loi en 1906⁵⁷, pour ne citer que ceux-ci.

Il ne s'agit pas d'une exception française : on assiste à un mouvement international en faveur du règlement pacifique des mouvements sociaux. Alors que les grèves commencent à toucher les services publics de tous les pays⁵⁸, des initiatives cherchent à limiter l'interruption du service par l'imposition d'un arbitrage, cette fois, obligatoire en France : on peut citer, à titre d'exemple, la proposition de loi du 21 mars 1907 par Ferdinand Buisson en faveur de l'inscription obligatoire de l'arbitrage dans le cahier des charges des entreprises dépendant des pouvoirs publics ; la proposition

⁵⁵ Cette idée, qui avait été proposée à l'étude du conseil supérieur du travail par Alexandre Millerand, ministre du Commerce, dès sa première réunion en février 1891, n'a pas rencontré le succès escompté. La loi du 27 décembre 1892 institue une procédure facultative de résolution des différends collectifs à propos des conditions du travail en deux étapes : d'abord, une tentative de conciliation ; dans le cas où celle-ci échouerait, l'arbitrage. L'engagement à suivre ce dernier n'est que d'ordre moral, aucune mesure contraignante n'est prise. Selon Jacques Le Goff, cette loi relève de l'agrégation de « la logique de l'état de droit sur l'organisation et le fonctionnement des entreprises selon un projet d'inspiration réformiste », qui voit le jour dès la fin du XIX^e siècle et s'affirme dans les années 1900-1920, porté notamment par Alexandre Millerand. Mais surtout, les réactions patronales provoquées par ce texte illustrent bien l'« attitude d'incompréhension radicale sinon de *répulsion* atterrée à l'égard du projet d'extension du champ de la démocratie » au sein de l'entreprise (Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 2...*, *op. cit.*, p. 31-33, 333-335). Alexandre Millerand reconnaît en 1906 que « en dépit des progrès accomplis dans l'esprit public depuis la promulgation de la loi de 1892, les idées d'arbitrage et de conciliation n'ont pas fait dans la pratique les progrès qu'on attendait » (cité dans Jacques Le Goff, *Du silence à la parole...*, *op. cit.*, p. 102). Cette procédure, peu efficace, est de moins en moins appliquée à partir de 1907.

⁵⁶ C'est l'interpellation du Gouvernement, le 18 octobre 1892, au sujet de ce conflit social qui entraîne la mise à l'ordre du jour de la Chambre des députés des projets de loi relatifs à l'arbitrage (Francis Hordern, « De la Révolution à la Deuxième Guerre mondiale », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du droit du travail par les textes. Tome I : « De la Révolution à la 1^{ère} Guerre mondiale » (1791-1914)*, n°8, 1999, p. 119). Sur la grève de trois mois des mineurs de Carmaux, déclenchée le 16 août 1892 suite à l'invitation, par la direction des Mines, faite à Jean-Baptiste Calvignac de choisir entre son mandat de maire et son emploi d'ouvrier mineur en raison de leur prétendue incompatibilité (Rolande Trempé, *Les mineurs de Carmaux...*, *op. cit.*, p. 551-571). À noter qu'Alexandre Millerand a été l'avocat des mineurs de Carmaux.

⁵⁷ Ce projet, qui vient en complément de l'institution des conseils du travail en septembre 1900, souhaite la mise en œuvre, dans les entreprises de plus de 50 salariés, d'une procédure plus complexe avec, notamment, l'intervention de délégués du personnel qui peuvent présenter leurs réclamations à leurs supérieurs. Si aucun accord est trouvé, on désigne des arbitres et le différend est réglé devant le conseil régional du travail. En cas de réticence du patron, la grève peut être décidée par le vote de la majorité des salariés ; dès lors, elle est obligatoire pour tous et sa poursuite votée d'une semaine sur l'autre. Pour Stéphane Sirot, on s'oriente, là, vers un arbitrage obligatoire, sans toutefois l'instituer. Mais ce projet porté par Alexandre Millerand rencontre de nombreuses hostilités, patronales comme ouvrières, et n'est jamais examiné au Parlement. Pour Madeleine Rebérioux, l'échec du millerandisme s'explique par deux phénomènes que l'on retrouve bien dans cette question de l'arbitrage et de la conciliation : une marge de manœuvre réduite laissée par les classes dirigeantes (qui ne partagent pas ses idées en matière de droit de grève et de règlement pacifique des conflits, qu'ils préfèrent, dans un premier temps au moins, tenter de solutionner par eux-mêmes) ; l'étiollement des appuis traditionnels (la corporation cheminote, pourtant soutien du socialisme, est déçue après la parution des arrêtés Baudin sur la réglementation du travail). En réaction à la politique d'Alexandre Millerand, les militants les plus vigoureux se tournent vers le syndicalisme « révolutionnaire » (Madeleine Rebérioux, *La République radicale...*, *op. cit.*, p. 75-82). Sur la conception de l'arbitrage par Alexandre Millerand, voir : Nicolas Roussellier, « Alexandre Millerand et la question de l'arbitrage des conflits du travail », dans Jean Luciani (dir.), *Histoire de l'Office du travail (1880-1914)*, Paris : Syros, 1992, p. 103-118.

⁵⁸ La Hongrie et les Pays-Bas voient leurs chemins de fer touchés en 1903, tout comme l'Italie en 1907.

de loi instituant des conseils permanents d'arbitrage dans les industries à caractère de services publics déposée par Théodore Reinach le 4 juillet 1910. Aristide Briand s'affirme partisan de cette solution⁵⁹. Le 8 novembre 1910 lors de sa déclaration ministérielle à la Chambre des députés, il annonce vouloir interdire le recours à la grève dans les services publics, mesure qui serait contrebalancée par un arbitrage préventif⁶⁰. Évoquant l'implication d'Alexandre Millerand dans les domaines de la conciliation et de l'arbitrage, Madeleine Rebérioux la qualifie « de la première tentative systématiquement conduite au niveau le plus élevé pour régulariser les relations industrielles et pour assurer à l'État républicain échappé aux griffes du nationalisme un pouvoir temporisateur et inévitablement intégrateur sur ces classes aux rapports considérés comme "sauvages", le patronat et le prolétariat »⁶¹.

Limiter un recours abusif à la grève dans les chemins de fer

Dès lors, c'est la question de la licéité de la grève dans les services publics qui est posée. Pour Aristide Briand, le constat est sans appel : « La grève est, en pareil cas, un acte tout à la fois illicite et inefficace »⁶². Au vu des conditions d'emploi et de travail avantageuses dont bénéficient les agents chargés d'une mission de service public⁶³, ils ne devraient pouvoir recourir à la grève, qui est une « [usurpation du] domaine public et [de] l'outillage public affecté au service dans lequel [ils sont] employés ».

Le président du Conseil fait le choix d'élaborer une « loi-type concernant un service public », qui servirait de modèle, par la suite, pour d'autres. Jugés indispensables, les chemins de fer sont choisis, d'autant plus que l'interruption de leur service ne peut être tolérée, pour des raisons d'ordre économique et de Défense nationale.

Pour éviter une telle situation, des propositions complémentaires à appliquer aux chemins de fer sont formulées.

L'une d'elles est de :

⁵⁹ AN, 19800434/24 : projet de loi déposé à la Chambre des députés par Aristide Briand et Louis Puech sur le statut des employés des chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents, 22 décembre 1910.

⁶⁰ Gérard Unger, *Aristide Briand, op. cit.*, p. 253.

⁶¹ Madeleine Rebérioux, *La République radicale..., op. cit.*, p. 76.

⁶² AN, 19800434/24 : projet de loi déposé à la Chambre des députés par Aristide Briand et Louis Puech sur le statut des employés des chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents, 22 décembre 1910.

⁶³ Afin d'illustrer cet argument, Aristide Briand cite à titre d'exemple la loi du 21 juillet 1909 relative à la retraite des agents des chemins de fer d'intérêt général, disposant de mesures plus favorables que celle du 5 avril 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes.

« donner aux agents un statut professionnel complet, soit sous la forme de règlements acceptés par chacun des intéressés individuellement, soit sous la forme plus neuve, mais destinée peut-être, dans un avenir peu lointain, à être de plus en plus usitée, de conventions collectives conclues entre les administrateurs du service et les représentants des organisations corporatives des travailleurs. Il faut donner à ces agents et employés des garanties matérielles et morales vraiment dignes d'une organisation publique du travail, qui se trouve soustraite, par le monopole, à l'anarchie économique des industries privées ».

Il n'est pas anodin que le ministre des Travaux publics Alexandre Millerand ait été, quelques mois plus tôt, à l'initiative de l'élaboration et de la négociation d'un statut du personnel ouvrier des ateliers et des dépôts du réseau de l'État⁶⁴.

Une autre proposition est de :

« donner [...] la possibilité de faire valoir leurs revendications collectives par un moyen aussi puissant que la grève, exclusif cependant de toute interruption du service [...] la procédure de conciliation et d'arbitrage »,

conçue comme « supérieure à la grève » car elle n'entraîne pas de perte de traitement.

À partir du moment où la conciliation et l'arbitrage remplacent la grève, « l'action corporative cesse de pouvoir s'exercer licitement par la grève [...] on doit la sanctionner par des dispositions pénales »⁶⁵.

Déposé le 22 décembre 1910, le projet de loi est envoyé pour examen à la commission du travail de la Chambre des députés.

Détail du projet de loi du 22 décembre 1910

Le projet de loi Briand est organisé en quatre titres⁶⁶ : l'un est consacré au statut professionnel des cheminots, deux à la conciliation et à l'arbitrage et un dernier aborde l'interdiction de la cessation concertée et collective du travail. Ils sont emblématiques du discours social réformateur qui prévaut de la fin du XIX^e siècle jusque dans les années 1930, et dont un des maîtres-mots demeure l'organisation du champ social⁶⁷.

Le titre premier est composé d'un unique article, qui traite de l'octroi d'un statut du personnel aux cheminots des réseaux d'intérêt général.

Sa justification réside dans la volonté de généraliser les dispositions en application dans l'administration des chemins de fer de l'État et, dans une moindre mesure, dans les autres

⁶⁴ Cf. *infra*.

⁶⁵ AN, 19800434/24 : projet de loi déposé à la Chambre des députés par Aristide Briand et Louis Puech sur le statut des employés des chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents, 22 décembre 1910.

⁶⁶ J. Ournac, *Les conseils ..., op. cit.*, p. 107-115.

⁶⁷ Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 2..., op. cit.*, p. 15.

compagnies. Il s'agit essentiellement de protéger des agents qui, privés du droit de grève, se retrouvent exposés à l'arbitraire des compagnies :

« Guidé par un esprit analogue à celui qui préconise un statut des fonctionnaires⁶⁸, parce que la lutte entre le fonctionnaire et l'État patron est une cause de faiblesse et d'anarchie, le Gouvernement s'est déterminé par cette idée que du moment que l'on ôte au personnel des grands réseaux le moyen de combat et de pression que constitue la coalition et la grève, on ne peut le laisser à la discrétion des compagnies omnipotentes, sans risquer de provoquer chez lui un état d'esprit de révolte des plus dangereux et que, dès lors, sa situation doit être assurée vis-à-vis d'elles, comme la situation du fonctionnaire vis-à-vis du cabinet, dont l'autorité politique et transitoire peut, elle aussi, pour d'autres raisons, devenir aisément tyrannique. Il faut donc à l'employé des "services publics" comme au fonctionnaire proprement dit un "statut", statut interdisant d'une part la grève, et de l'autre assurant l'avancement et la situation des salaires, évitant l'arbitraire dans la discipline et le congé, enfin permettant les revendications du personnel à des juges impartiaux »⁶⁹.

Alors que la forme du contrat collectif semble avoir été envisagée, un délai de six mois est laissé aux administrations des chemins de fer d'intérêt général pour élaborer des « règlements relatifs aux conditions d'avancement et de licenciement et au régime disciplinaire applicables aux diverses catégories du personnel », à faire homologuer par leur ministre de tutelle. Cela répond au désir du législateur de laisser une certaine marge de manœuvre aux directions des réseaux, responsables de la rédaction de ces règlements, qui ne leur sont pas imposés et pour lesquels nul impératif d'uniformisation n'est requis. On retrouve ici le processus déjà expérimenté pour les règlements de retraites des chemins de fer d'intérêt général⁷⁰. Dans le cas où un conflit s'élèverait entre l'administration des chemins de fer et le ministre des Travaux publics à propos de l'homologation, le Conseil d'État pourra être consulté. L'homologation permet d'unifier, par voie administrative, l'ensemble des textes⁷¹ : il s'agit donc, ici, d'une première proposition d'un statut codifié qui serait applicable à l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général.

Les deuxième et troisième titres regroupent 20 articles. Ils s'attachent respectivement à la prévention et à l'arbitrage des conflits sociaux.

Cette prévention passe par l'organisation périodique de conférences entre les délégués du personnel de chaque service et le directeur du réseau ou ses représentants. Elles ont lieu au moins deux fois par an et traitent des « questions relatives aux intérêts professionnels soit collectifs, soit individuels des agents et ouvriers de ce service ». La filiation avec les comités du travail institués par Pierre

⁶⁸ Un statut des fonctionnaires est parallèlement discuté à la Chambre des députés, en projet depuis 1909. Une loi du 13 juillet 1911 fixe des dispositions relatives à l'avancement.

⁶⁹ Jean Grandet, *Les droits...*, *op. cit.*, p. 157.

⁷⁰ Article 11 de la loi du 21 juillet 1909 relative au régime de retraites des chemins de fer d'intérêt général. Cf. *supra*.

⁷¹ Atsushi Fukasawa, « Le statut... », *art. cit.*, p. 11.

Baudin, mais aussi avec l'accord intervenu dans les chemins de fer anglais entre les compagnies et leurs personnels en novembre 1907, est assumée.

En matière de conciliation, sont institués, sur chaque administration de chemins de fer, des comités régionaux et un comité central de conciliation. Ce dernier est chargé de régler les différends collectifs que n'ont pas réussi à résoudre les premiers. Les comités régionaux sont réunis sur demande des délégués du personnel ou du ministre de tutelle. Si seuls les représentants du personnel et de la direction siègent aux instances locales, le comité central voit s'ajouter la présence d'un ingénieur du contrôle technique. Saisie par le ministre, l'administration du réseau ou les élus du personnel, l'instance centrale dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer.

En cas d'échec de la tentative de conciliation, la procédure arbitrale entre en marche. L'administration du réseau et les délégués au comité central de conciliation désignent chacun deux arbitres. Ces derniers choisissent, à leur tour, des co-arbitres. Dans le cas où les parties échoueraient à la désignation de ceux-ci, on recourt à un tiers voulu neutre, les parlementaires, sur le modèle de la constitution de la Cour permanente d'arbitrage international⁷². Les réunions sont abritées par le ministère des Travaux publics. La question de la force de la décision prise par ce tribunal est essentielle :

« La sentence arbitrale n'est pas une simple recommandation, un avis exprimé par une réunion de citoyens éclairés, impartiaux, équitables, et auquel les parties engagées dans le conflit seront conduites à se conformer sous la pression de l'opinion publique. Sa valeur doit être plus grande. Elle doit avoir, en vertu de dispositions expresses de la loi, une véritable force exécutoire »,

d'où l'instauration d'un système de sanctions à destination de quiconque y contreviendrait : les agents peuvent encourir jusqu'à la perte de l'emploi. Le projet initial, élaboré par Alexandre Millerand, ne devait pas comprendre de dispositions coercitives, celui-ci qui était alors encore ministre des Travaux publics étant convaincu que de telles sanctions n'étaient pas nécessaires pour que la sentence arbitrale soit appliquée. Toutefois, au moment des tractations préalables à la constitution du deuxième gouvernement Briand au tout début du mois de novembre 1910, Alexandre Millerand s'entretient avec Louis-Lucien Klotz, désormais ministre des Finances, pour que cette éventualité soit étudiée et un accord en faveur d'une suspension, d'une diminution, voire d'une suppression des avantages des cheminots et des compagnies est trouvé⁷³. Enfin, si la sentence

⁷² Article 24 de la convention internationale pour le règlement pacifique des conflits internationaux conclue à La Haye le 29 juillet 1899.

⁷³ ANMT, 48 AQ 5051 : « Les cheminots M. Millerand et l'arbitrage », *Le Matin*, 13 décembre 1910. Il semble qu'Alexandre Millerand ait choisi de ne pas être reconduit à son ministère en raison d'un désaccord avec Aristide Briand sur le projet de loi relatif à l'arbitrage obligatoire dans les chemins de fer, comme le laisse entendre l'article « L'arbitrage obligatoire », paru dans *Le Progrès Libéral* le 10 avril 1911 : « On était heureux d'entendre de quelle façon M. Millerand, hier encore collaborateur de

arbitrale engage les finances de l'État, le Parlement doit ratifier la décision. Par ce projet de loi Briand, c'est donc, ici, « un instrument permanent d'intervention »⁷⁴ qu'il est proposé d'instituer.

Le quatrième et dernier titre du texte Briand regroupe deux articles.

Une solution pouvant être trouvée de manière pacifique, toute incitation et préparation de cessation collective et coordonnée du travail est désormais interdite et punie, de manière systématique, par des sanctions pénales. Le désir de priver le personnel cheminot de la grève n'est pas nouveau et ce projet de loi s'inscrit dans la lignée d'une série de textes qui vont en ce sens, au moins depuis les années 1890⁷⁵.

L'écho médiatique rencontré par ces textes – et, plus particulièrement, le projet Briand – est important.

L'annonce est couverte, dès le début du mois de décembre 1910, par des grands quotidiens populaires. À cette période, la presse suit déjà de très près l'actualité sociale cheminote, puisqu'elle est mobilisée par un sujet connexe : la réintégration des cheminots révoqués à la suite de la grève d'octobre 1910. Le contenu des projets de loi et leur examen en Conseil des ministres, du 30 novembre⁷⁶ au 6 décembre 1910⁷⁷, sont commentés. Les textes devaient être initialement déposés à la Chambre des députés le 13 décembre⁷⁸ ; mais leur dépôt est retardé. Une réunion a lieu entre les administrateurs des compagnies, le président du Conseil et les ministres des Travaux publics et des Finances le 19 décembre. C'est finalement le lendemain que le dépôt est annoncé en Conseil des ministres⁷⁹. Le projet de loi relatif au statut des employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif est examiné par la commission du travail, réunie sous la présidence de Pierre Colliard, dès le 25 janvier 1911. À l'issue de longues discussions, Joseph Paul-Boncour est

M. Briand, s'exprimerait sur les projets de loi du Gouvernement actuel touchant la grève et aussi l'arbitrage [à l'occasion d'une conférence sur les conflits sociaux et l'arbitrage tenue en avril à la Ligue de l'enseignement]. C'était la première fois que l'occasion s'offrait à M. Millerand de s'expliquer, par un discours public, sur le désaccord qui avait déterminé sa retraite ». Laissons Jean-Louis Rizzo nous narrer cet événement : « Millerand est reçu deux fois dans la journée du 3 novembre [1910] par le président du Conseil démissionnaire [Aristide Briand] qui tient à garder son ministre. Briand a en effet besoin du savoir-faire de Millerand pour faire passer à la Chambre un projet de loi sur l'interdiction de la grève dans les services publics. C'est justement un des points de désaccord entre les deux hommes ; Millerand ne veut pas d'une mesure aussi brutale qui reviendrait en grande partie sur un droit remontant à 1864 ; fidèle à sa méthode, il préfère l'élaboration d'un texte relatif à l'arbitrage obligatoire. D'autre part Briand veut bâtir un gouvernement plus à gauche que le précédent [...]. Millerand refuse donc son concours à Briand » (Jean-Louis Rizzo, *Alexandre Millerand. Socialiste discuté, ministre contesté et président déchu (1859-1943)*, Paris : L'Harmattan, 2013, p. 207).

⁷⁴ Jean Grandet, *Les droits...*, *op. cit.*, p. 140. Jacques Le Goff souligne en effet que l'arbitrage est le plus interventionniste des règlements de conflit car l'arbitre ne cherche pas à faire éclore un accord, mais règle le différend par la production d'une sentence, qui doit être suivie mais à laquelle les parties intéressées dans le conflit peuvent être réticentes (Jacques Le Goff, *Droit du travail et société. Tome 2...*, *op. cit.*, p. 343-344).

⁷⁵ Cf. *supra*.

⁷⁶ ANMT, 48 AQ 5051 : « Le syndicat des cheminots contre les projets Briand », *La Presse*, 1^{er} décembre 1910.

⁷⁷ ANMT, 48 AQ 5051 : « Informations », *Les Nouvelles*, 7 décembre 1910.

⁷⁸ ANMT, 48 AQ 5051 : « Informations », *L'Univers*, 9 décembre 1910.

⁷⁹ ANMT, 48 AQ 5051 : « Les lois sur les cheminots. M. Briand a conféré avec les chefs des grandes compagnies », *L'Écho de Paris*, 20 décembre 1910.

nommé rapporteur provisoire et chargé de réaliser une enquête auprès des représentants des compagnies et des organisations syndicales⁸⁰.

Avant le début de l'examen du projet de loi, une motion est présentée, par Albert de Mun au nom de la commission des travaux publics. Elle est transmise au président du Conseil et enjoint les parties à échanger : « La commission des travaux publics invite le Gouvernement à réunir en conférence les représentants des administrateurs des grands réseaux et les délégués des organisations syndicales et professionnelles des agents, ouvriers et employés des chemins de fer, à l'effet de déterminer par voie d'entente contractuelle les conditions dans lesquelles les différends s'élevant entre eux pourraient être prévus ou réglés »⁸¹. Albert de Mun aspire à ce que les organisations syndicales privilégient un mode d'action pacifique⁸². Dès le 8 février, l'examen à la commission du travail commence⁸³. Si le groupe parlementaire de défense des cheminots se réunit à la Chambre des députés, il concentre, néanmoins, sa tâche sur la réintégration des cheminots révoqués et semble délaisser les autres sujets⁸⁴.

Un projet qui rencontre les hostilités des syndicats et des compagnies

Les rédacteurs du projet loi ont conscience des nombreuses oppositions auxquelles risque de se heurter ce projet de loi : « Nous savons les résistances vives et passionnées qu'il rencontrera, les objections nombreuses qui seront formulées à l'encontre de ses dispositions »⁸⁵.

En effet, comme le notent certains commentateurs, les manifestations d'hostilité à son égard sont abondantes⁸⁶, au point qu'il bénéficie d'une couverture médiatique importante⁸⁷. On lui reproche sa complexité⁸⁸ ou encore la mauvaise tactique du Gouvernement : on regrette que ce dernier n'ait pas tiré profit du contexte d'après-grève d'octobre 1910, opportun pour faire voter une loi dont l'examen prend du retard :

⁸⁰ ANMT, 48 AQ 5051 : « Les projets sur les cheminots », *La Petite République*, 26 janvier 1911.

⁸¹ ANMT, 48 AQ 5052 : « L'arbitrage dans les chemins de fer », *Le Petit Parisien*, 9 février 1911.

⁸² ANMT, 48 AQ 5052 : « Droit syndical », *L'Écho de Paris*, 17 février 1911.

⁸³ ANMT, 48 AQ 5051 : « Le statut des cheminots », *Le Matin*, 9 février 1911.

⁸⁴ ANMT, 48 AQ 5051 : « La réintégration des cheminots », *La Petite République*, 18 février 1911.

⁸⁵ AN, 19800434/24 : projet de loi déposé à la Chambre des députés par Aristide Briand et Louis Puech sur le statut des employés des chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents, 22 décembre 1910.

⁸⁶ « Rarement proposition législative a justifié plus de critiques et d'objections » (« Projets de lois à discuter. – Le personnel des chemins de fer et l'arbitrage obligatoire », *Revue des Français*, 25 janvier 1911).

⁸⁷ « La question posée devant les chambres et l'opinion publique par le projet de loi de M. Briand relatif à l'institution de conseils de conciliation et d'arbitrage dans les chemins de fer agite et agitera pendant longtemps encore la presse » (« Bulletin politique. Les adversaires de l'arbitrage », *Le Siècle*, 1^{er} janvier 1911).

⁸⁸ ANMT, 48 AQ 5051 : Théodore Ferneuil, « La réglementation des grèves et la révision de la loi de 1884 », *Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1911, p. 24 : « Cet échafaudage de comités superposés constitue une procédure bien compliquée, difficile à mettre en œuvre, et dont les difficultés d'application risquent fort de compromettre les effets ».

« Il nous sera permis de déplorer les retards injustifiables qu'on a apportés à la mise au point et au dépôt de ces projets. Un cabinet réellement soucieux de ses responsabilités se fût empressé de mettre à profit le mouvement général de désapprobation provoqué par la grève des cheminots pour prendre sans délai les mesures nécessaires contre la récurrence d'aussi graves événements, et n'eût jamais consenti à ajourner de semaine en semaine le dépôt de ces projets, laissant ainsi à l'impression produite par la grève sur l'opinion publique tout le temps de s'effacer »⁸⁹.

Le projet de loi Briand a cette particularité qu'il fait l'unanimité contre lui : « Le projet du Gouvernement sur l'arbitrage dans les grèves de services publics a la bonne – ou la mauvaise – fortune d'être combattu à la fois par les représentants des intérêts conservateurs, d'un côté et, d'un autre côté, par M. Jaurès et les syndicalistes révolutionnaires »⁹⁰. Les arguments à son encontre diffèrent toutefois, selon qu'on se place du côté des administrations des chemins de fer ou de leurs agents, même si des similitudes dans l'argumentaire peuvent ressortir.

Les réseaux privés sont aussi opposés à l'octroi d'un statut du personnel qu'aux dispositions relatives à l'arbitrage⁹¹.

Pour les compagnies, ce texte représente, avant toute chose, un manquement intolérable à la liberté des contrats, particulièrement celui qui la lie à son personnel. C'est l'argument qui revient le plus fréquemment, et avec le plus de force. Ainsi, la *Revue politique et parlementaire* la qualifie « [d']atteinte la plus grave qu'on puisse porter aux droits des compagnies »⁹². Le juriste Charles Lyon-Caen, doyen de la faculté de droit de l'université de Paris, pourtant favorable à l'exercice du droit de grève dans l'industrie, illustre bien cette idée, évoquant « une violation manifeste de la liberté des conventions, puisqu'il confie à des arbitres le soin de modifier ou de refaire les conventions des parties »⁹³.

Les administrateurs des réseaux se prononcent totalement contre l'immixtion de tiers dans la gestion des compagnies. Nous retrouvons la même logique que dans les dispositions antérieures prises par celles-ci pour limiter l'interventionnisme des pouvoirs publics dans les liens qu'elles entretiennent avec leurs agents. Ici, c'est l'homologation des règlements par le ministre des Travaux publics, mais aussi le rôle joué par les parlementaires qui polarisent les critiques. Le projet de loi Briand prévoit, en effet, que ces derniers interviennent à deux niveaux dans la procédure de conciliation et d'arbitrage applicable aux chemins de fer : la composition du tribunal arbitral, la ratification de la sentence arbitrale en cas d'engagement des dépenses de l'État. Mais les compagnies craignent

⁸⁹ ANMT, 48 AQ 5051 : *Ibid.*

⁹⁰ ANMT, 48 AQ 5051 : « Tribune libre. L'arbitrage et les chemins de fer, par Alexandre Zévaès », *Le journal du soir*, 13 janvier 1911.

⁹¹ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 20.

⁹² ANMT, 48 AQ 5051 : Théodore Ferneuil, « La réglementation des grèves... », *art. cit.*

⁹³ ANMT, 48 AQ 5051 : Énée Bouloc, « Le droit de grève », *Le Temps*, 24 janvier 1911.

surtout que les élus du peuple ne se laissent dominer par leur électoralisme, tout en semblant oublier qu'elles bénéficient, elles aussi, de soutiens au Parlement. Ainsi, selon celles-ci,

« en ce qui concerne particulièrement les grèves de chemins de fer, on devrait bien se convaincre que la plus sûre garantie contre leur retour consiste à suivre une politique absolument inverse de celle qu'on a pratiquée chez nous pendant ces dernières années, en d'autres termes, à laisser les compagnies seules, en présence de leurs employés, débattre tranquillement avec eux leurs intérêts solidaires, sans que l'État vienne à chaque instant s'entremettre dans leurs rapports mutuels, et exercer systématiquement la pression gouvernementale en faveur des agents contre les compagnies. Celles-ci ne cherchent qu'à s'assurer le plus possible le concours et les sympathies d'un personnel d'élite, même au prix de sacrifices très considérables »⁹⁴.

Il convient toutefois de nuancer la portée de cet argument des administrations des chemins de fer, celles-ci ayant, par le passé, accueilli favorablement certaines ingérences de l'État dans leurs rapports avec le personnel⁹⁵, à l'instar de l'extension de la représentation du personnel.

Les critiques émanant des réseaux se focalisent également sur les sanctions proposées par le texte. Le système répressif établi ne leur paraît ni complet, ni cohérent. Le *Journal des Débats* du 27 janvier 1911 parle ainsi d'une suppression du droit de grève qui ne serait que pure théorie et n'empêcherait pas la cessation concertée et collective du travail dans les chemins de fer⁹⁶. En effet, il n'est pas prévu dans le texte de sanctions pénales pour refus de travailler après exécution de la sentence arbitrale et les suspensions de travail qui auraient lieu avant le début de la procédure d'arbitrage ne sont pas davantage traitées⁹⁷. De la même façon, dans le cas où une grève serait déclenchée, ceux qui l'encouragent sont punis, mais pas ceux qui y participent⁹⁸. En outre, l'agent en désaccord avec la sentence arbitrale peut toujours démissionner de son emploi, alors que les compagnies sont, quant à elles, astreintes au respect de cette décision⁹⁹. La suppression des droits acquis à la retraite paraît, dès lors, à de nombreux observateurs une sanction bien plus efficace, à insérer dans le projet de loi¹⁰⁰.

L'avis de Gustave Noblemaire, ancien directeur de la compagnie du PLM, sollicité par Jules Florac dans le cadre d'une enquête sur les projets Briand parue dans *Le Figaro* courant février 1911, nous propose une critique supplémentaire, qui vise tout particulièrement l'octroi d'un statut du personnel aux agents des chemins de fer d'intérêt général :

⁹⁴ ANMT, 48 AQ 5051 : Théodore Ferneuil, « La réglementation des grèves... », *art. cit.*

⁹⁵ ANMT, 48 AQ 5051 : « Arbitrage et contrat », *Le Télégramme*, 1^{er} janvier 1911.

⁹⁶ ANMT, 48 AQ 5051 : « L'arbitrage à la commission du travail », *Journal des débats*, 27 janvier 1911.

⁹⁷ ANMT, 48 AQ 5051 : « Les grèves des cheminots », *Journal des débats*, 8 janvier 1911.

⁹⁸ ANMT, 48 AQ 5051 : « Ce qui se passe. La politique. Les projets sur les chemins de fer », *Le Gaulois*, 23 décembre 1910.

⁹⁹ ANMT, 48 AQ 5051 : Théodore Ferneuil, « La réglementation des grèves... », *art. cit.*

¹⁰⁰ ANMT, 48 AQ 5051 : « Conférence sur les grèves des cheminots », *Le Saint-Quentinois*, 20 janvier 1911.

« Tenez, l'article premier de ce fameux projet sur l'arbitrage obligatoire se propose de fixer le statut des employés, leurs conditions d'avancement et leur régime disciplinaire. Je ne vous cache pas que je n'en aime guère la tonalité ; elle me paraît peu favorable à la nécessaire conservation du principe d'autorité. À mon avis, il aurait fallu, au frontispice d'un monument qui affiche des prétentions si considérables, inscrire un formel et vigoureux rappel à l'indispensable discipline »¹⁰¹.

Gustave Noblemaire craint que l'octroi d'un texte codifié fixant les conditions d'emploi et de travail des cheminots nuise à l'ascendant exercé par les administrateurs des compagnies sur leur personnel et à leur principe d'autorité et estime que cet ordre social, ce rapport de force en défaveur des cheminots doit être conservé. C'est une idée similaire que l'on retrouve exprimée par le conseiller d'État et ancien directeur général des chemins de fer Clément Colson, celle de réduire les privilèges accordés à une corporation particulière, afin de limiter ses manifestations de mécontentement :

« Si l'on veut ramener l'ordre et la paix parmi le personnel des compagnies, il importe, comme le remarque M. C. Colson, dans son remarquable article de la *Revue parlementaire* du 10 novembre dernier, d'ôter aux agents des chemins de fer "l'idée que leur puissance doit dicter des lois aux pouvoirs publics, et d'en revenir à ce principe essentiel, longtemps l'honneur et le sauvegarde du droit français, que la loi doit statuer par des mesures générales, applicables à toutes les situations semblables, et non constituer des privilèges à certaines catégories de citoyens" »¹⁰².

Un autre argument recensé concernant la question d'un statut du personnel est que, les cheminots n'étant pas des fonctionnaires, un tel texte ne s'avère aucunement nécessaire¹⁰³.

Le résumé sommaire d'un rapport sur les cheminots, paru dans l'édition de décembre 1911 du périodique *Le Musée social*¹⁰⁴, donne un bon aperçu des opinions des organisations corporatives à propos de ce projet de loi et surtout de la question de l'interdiction de la grève.

Si des sensibilités différentes demeurent quant à l'usage de la grève¹⁰⁵, toutes adoptent une position similaire. De manière générale, les représentants des syndicats ne sont pas hostiles à la procédure de l'arbitrage obligatoire¹⁰⁶, bien au contraire. Ainsi, le Syndicat national a conscience des « difficultés nées de l'inexistence de relations permanentes entre syndicat et compagnies [...] Les projets Briand : le syndicat a toujours réclamé procédure de conciliation et d'arbitrage. Mais il revendique énergiquement le maintien du droit de grève en dernier état de cause. Travailler à raréfier les grèves,

¹⁰¹ ANMT, 48 AQ 5052 : Jules Florac, « Une enquête sur les projets Briand », *Le Figaro*, 1^{er} février 1911.

¹⁰² ANMT, 48 AQ 5051 : Théodore Ferneuil, « La réglementation des grèves... », *art. cit.*

¹⁰³ ANMT, 48 AQ 5052 : « Causerie », *Express-Finance*, 15 février 1911.

¹⁰⁴ « Rapport sur les cheminots », *Le Musée social*, décembre 1911, p. 148-149. *Le Musée social* est l'organe de la structure du même nom, institution de recherche sur les expérimentations menées dans le domaine social, fondée en 1894. Elle jouait, au début du XX^e siècle, d'une influence sur l'élaboration de projets de lois, d'où son surnom d'« antichambre de la chambre » (page d'histoire et de présentation sur le site institutionnel du CEDIAS <<http://www.cedias.org/dossier/histoire-presentation-bibliotheque>> [consulté le 29 mai 2016]).

¹⁰⁵ Cf. *supra*.

¹⁰⁶ ANMT, 48 AQ 5052 : Jules Florac, « Une enquête sur les projets Briand », *Le Figaro*, 3 février 1911.

non à les supprimer ; ce serait atteinte aux libertés ouvrières ». La plupart des congrès régionaux se sont en effet prononcés en ce sens¹⁰⁷. Cette revendication dépasse même le clivage entre « réformistes » et « révolutionnaires » : « Réformistes et révolutionnaires – une fois n'est pas coutume – sont d'accord pour protester »¹⁰⁸.

Cette position est partagée par la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, ainsi que le Syndicat professionnel des employés de chemins de fer, qui « n'a jamais fait grève ; préconise conciliation et arbitrage. Mais également hostile à interdiction du droit de grève ». Cette position a d'autant plus de force que le Syndicat professionnel est farouchement défavorable à la grève, lui préférant les méthodes de conciliation pacifique. Il s'oppose malgré tout systématiquement aux initiatives législatives cherchant à restreindre le droit de grève¹⁰⁹, comme l'exprime un de ses représentants, Larcade : « Le Syndicat professionnel ne peut pas donner son adhésion au projet gouvernemental tel qu'il nous est présenté : la raison principale est que ce projet, basé sur la contrainte, est l'antithèse du nôtre, qui s'inspire du consentement mutuel, c'est-à-dire de la liberté »¹¹⁰.

Il faut toutefois avoir à l'esprit que des nuances d'opinions existent. En témoigne le compte rendu de la réunion des employés du PLM qui a lieu le 22 janvier 1911 :

« L'ordre du jour que nous publions ne paraît être, à aucun degré, l'expression de l'opinion générale, encore moins unanime, du personnel du réseau. Le fait, du reste, qu'au cours de ce même congrès la proposition de fusion entre les différents syndicats a été repoussée, prouve qu'il n'y a pas harmonie parfaite entre les tendances de toutes les organisations existant sur le PLM »¹¹¹.

L'argument majeur de l'opposition des organisations syndicales à l'encontre de ce projet porte sur l'interdiction du droit de grève dans les chemins de fer. Si, selon elles, les justifications d'ordre économique et de Défense nationale ne tiennent pas¹¹², elles craignent surtout que l'application de cette mesure aux chemins de fer ne soit que la première d'une série qui toucherait toutes les corporations des autres secteurs de services publics.

Le recrutement des co-arbitres comporte également, selon ces organisations, des biais, puisque peu d'ouvriers ne siègent parmi ceux-ci et l'intervention du Parlement dans la procédure d'arbitrage est problématique pour les organisations corporatives. Selon les mots de Marcel Bidegaray et Gaston Renaudel, le tribunal arbitral

¹⁰⁷ Quelques réserves sont toutefois formulées lors du congrès régional de l'Est.

¹⁰⁸ ANMT, 48 AQ 5051 : « Les cheminots et l'arbitrage », *La Patrie*, 7 février 1911.

¹⁰⁹ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, op. cit., p. 46.

¹¹⁰ ANMT, 48 AQ 5051 : « Les cheminots et l'arbitrage », *La Patrie*, 7 février 1911.

¹¹¹ ANMT, 48 AQ 5051 : « Les cheminots », *La Lanterne*, 25 janvier 1911.

¹¹² ANMT, 48 AQ 5051 : « La grève et le public », *Les Droits de l'Homme*, 1^{er} janvier 1911.

« ne sera pas un tribunal d'arbitrage, mais bien un tribunal d'arbitraire, surtout lorsque la question sera portée devant la Chambre. En effet, la majorité des parlementaires représente, directement ou indirectement, des grosses sociétés financières ou industrielles qui, toutes, ont un suprême besoin des services des chemins de fer et dont l'intérêt est de les soutenir »¹¹³.

On retrouve, ici, le même argumentaire que celui prôné par les compagnies. Par ailleurs, ce rôle de premier plan joué par le Parlement est également sujet à protestation : si les Chambres choisissent, en effet, de ne pas ratifier la sentence arbitrale engageant des dépenses de l'État, la décision perd toute force obligatoire.

En outre, les syndicats craignent la concurrence des multiples cellules organisées à l'échelon local, qui émanent de la procédure de conciliation¹¹⁴.

Des juristes sont également consultés. Mais, en matière d'interprétation de la loi, les avis divergent.

Si Henry Berthélemy, professeur de droit administratif à la faculté de Paris, est d'ordinaire défavorable à l'exercice du droit de grève dans les services publics, il n'est pas convaincu par le projet Briand, jugeant une telle institution de l'arbitrage obligatoire « impraticable, injuste, dangereuse, inefficace »¹¹⁵. Quant à Henri Capitant, spécialiste de droit privé qui enseigne la législation industrielle à l'université de Paris, il se prononce en faveur d'une tentative de conciliation obligatoire avant toute cessation concertée et collective de travail. Dès lors, selon lui, « le projet Briand [...] donne une solution sage, équitable pour les deux parties en cause, d'une des questions les plus difficiles avec lesquelles les gouvernements sont aujourd'hui aux prises »¹¹⁶.

L'amendement du projet de loi : le rapport Millerand (1911)

Aristide Briand ne mène pas ce projet à terme : il présente sa démission au président de la République Émile Loubet, le 27 février 1911. La formation du cabinet présidé par Ernest Monis, le 2 mars, semble générer, chez les cheminots, de nouveaux espoirs¹¹⁷.

À l'occasion de sa déclaration ministérielle quelques jours plus tard, le nouveau Gouvernement marque sa volonté de donner une nouvelle impulsion au programme mené par Aristide Briand : « Nous vous prions de pousser aussi vivement que possible l'étude de tous les projets qu'a fait éclore la généreuse pensée de prévenir de si tristes conflits : contrat collectif, statut des employés et ouvriers de chemins de fer, procédure de conciliation et d'arbitrage »¹¹⁸, ce que ne manque pas de

¹¹³ ANMT, 48 AQ 5051 : « Le syndicat des cheminots contre les projets Briand », *La Presse*, 1^{er} décembre 1910.

¹¹⁴ ANMT, 48 AQ 5052 : « Deux solutions de l'arbitrage », *La Démocratie*, 13 février 1911.

¹¹⁵ ANMT, 48 AQ 5052 : Jules Florac, « Une enquête sur les projets Briand », *Le Figaro*, 4 février 1911.

¹¹⁶ ANMT, 48 AQ 5052 : Jules Florac, « Une enquête sur les projets Briand », *Le Figaro*, 20 février 1911.

¹¹⁷ ANMT, 48 AQ 5052 : « Ce que les cheminots pensent du nouveau ministère », *La Patrie*, 3 mars 1911.

¹¹⁸ ANMT, 48 AQ 5052 : « La déclaration ministérielle. Les projets sur les cheminots », *Le Journal*, 7 mars 1911.

souligner la CGT, alors que le volet « réformiste » demeure davantage sur la réserve¹¹⁹. Le Gouvernement s'engage, par ailleurs, à fixer des « mesures de répression contre l'abandon des postes »¹²⁰.

Cela n'empêche pas Ernest Monis, un des artisans de la chute d'Aristide Briand, de vouloir marquer la rupture politique avec son prédécesseur, en s'opposant aussi bien à sa politique qu'à sa méthode¹²¹.

Au cours du mois de mars 1911, la commission du travail nomme Alexandre Millerand, désormais simple député, rapporteur du projet de loi, en remplacement de Joseph Paul-Boncour, devenu ministre du Travail et de la Prévoyance sociale dans le gouvernement Monis.

Il est intéressant de se pencher sur la vision de la grève et de l'arbitrage que défend Alexandre Millerand. Il l'expose clairement à l'occasion d'une conférence tenue en avril 1911 à la Ligue de l'enseignement :

« Il apparaît que M. Millerand, expert réaliste, n'attache pas beaucoup d'importance au "droit de grève", qu'il tient ce droit pour indifférent ou inexistant et que ce qui le préoccupe avant tout, c'est le "fait" de grève. [...] M. Millerand accorde aux ouvriers et aux employés, même des services publics, le droit de coalition. [...] À son avis, cette mesure [l'interdiction] n'empêcherait rien. Il préfère s'attacher à prévenir le conflit social, à le rendre sinon impossible, du moins de plus en plus rare [...] Mais avant tout, il faut établir et proclamer ce principe essentiel : contact permanent entre les employeurs et les employés, par le moyen de "délégués" qui discuteront à tout moment les intérêts communs ou divergents. C'est le vœu non seulement des ouvriers, mais des grands patrons qui réfléchissent ».

Alexandre Millerand souhaite que, en cas de persistance du conflit social malgré des discussions, la conciliation, puis, le cas échéant, l'arbitrage soient mis en œuvre. Bien qu'il ait collaboré à l'élaboration de ce projet de loi, il partage les critiques émises par les compagnies et les organisations syndicales sur la participation du Parlement à ces procédures : « Ici M. Millerand se sépare du projet de M. Briand. Il n'admet pas, en effet, que les assemblées politiques participent à la désignation du conseil arbitral ; il repousse, avec plus de netteté encore, l'idée de soumettre la sentence arbitrale à l'approbation du Parlement »¹²².

Alors que vient de se former le nouveau Gouvernement, Alexandre Millerand propose que la question de l'arbitrage soit réservée soit au seul secteur des chemins de fer, soit à l'industrie dans son ensemble. Dès lors, la commission du travail entre en contact avec le Gouvernement afin de savoir si le texte doit être conservé dans son intégralité, ou si des modifications doivent être

¹¹⁹ ANMT, 48 AQ 5052 : « La CGT et le ministère », *La Patrie*, 8 mars 1911.

¹²⁰ ANMT, 48 AQ 5053 : « Les cheminots et le droit de grève », *Le Temps*, 22 juin 1911.

¹²¹ Christophe Bellon, *Aristide Briand*, Paris : CNRS éd., 2016, 382 p.

¹²² ANMT, 48 AQ 5052 : « L'arbitrage obligatoire », *Le Progrès Libéral*, 10 avril 1911.

envisagées. Pierre Colliard, président de la commission, et Alexandre Millerand, rapporteur, sont chargés de rencontrer le président du Conseil et son ministre du Travail¹²³.

Le 5 avril 1911, Ernest Monis est reçu par la commission du travail et expose le point de vue du Gouvernement. Si le titre I sur le statut du personnel est conservé dans son intégralité, les titres II et III font l'objet de légères révisions¹²⁴ et de réserves¹²⁵. Mais, c'est surtout le titre IV qui retient l'attention du Gouvernement, qui « le juge inefficace et dangereux ». La commission du travail de la Chambre des députés charge Alexandre Millerand de rédiger un avant-projet de proposition de loi, qui doit être rendu après les vacances de Pâques¹²⁶.

Début juin, les propositions d'Alexandre Millerand sont étudiées par la commission du travail. À la quasi-unanimité, celle-ci se prononce, suivant l'avis de l'abbé Lemire, contre le retrait du droit de grève aux cheminots¹²⁷. Ce vote vaut aux membres de la commission d'être taxés d'électoratisme¹²⁸. Sur proposition de Jules Guesde, la commission du travail émet, en outre, le souhait que la corporation des chemins de fer soit consultée lors de l'élaboration des règlements qui tiendront lieu de statuts du personnel¹²⁹.

La discussion du texte d'Alexandre Millerand est quasiment achevée lors de la séance de la commission le 12 juin 1911. Les réunions périodiques entre les représentants des agents et l'administration des chemins de fer sont maintenues. Un comité de conciliation est prévu dans chaque réseau, afin de résoudre les différends collectifs. En cas d'échec, un décret sur proposition du ministre des Travaux publics, saisi – ou non – par les administrateurs ou le personnel, est pris pour saisir le conseil arbitral du conflit. Cette instance est composée d'arbitres désignés par les parties et de co-arbitres choisis sur une liste élaborée par le Conseil d'État, la Cour de cassation et la Cour des comptes. La sentence arbitrale est publiée au *Journal Officiel* et n'a pas force obligatoire. André Bourguet, député de la gauche radicale, commente ainsi : « M. Millerand organise [...] l'arbitrage obligatoire ou, à plus exactement parler, l'obligation à l'arbitrage, mais non l'acceptation forcée de la sentence arbitrale »¹³⁰. Seul l'article 11 du projet, sur les compensations en cas

¹²³ ANMT, 48 AQ 5052 : « L'arbitrage obligatoire », *Le Petit Parisien*, 23 mars 1911.

¹²⁴ On privilégie des sanctions d'ordre moral pour l'exécution des sentences arbitrales.

¹²⁵ À propos de la participation de parlementaires dans la nomination des co-arbitres.

¹²⁶ ANMT, 48 AQ 5052 : « L'arbitrage dans les conflits ouvriers. Le Gouvernement apporte d'importantes retouches au projet de M. Briand », *Le Radical*, 6 avril 1911.

¹²⁷ L'abbé Lemire avait pourtant lui-même proposé en 1894 le retrait du droit de grève, en contrepartie du contrôle par les pouvoirs publics des règlements relatifs aux conditions de nomination, du travail, d'avancement, de révocation et de retraite du personnel « stable » des chemins de fer. Cf. *supra*.

¹²⁸ ANMT, 48 AQ 5053 : « Les cheminots et le droit de grève », *La Liberté*, 9 juin 1911 : « Oui, M. Millerand et ses collègues de la commission du travail ne se sont inspirés que de raisons personnelles d'intérêt électoral. M. Millerand a par deux fois senti la poussière. Il s'est sauvé aux dernières élections en concédant le droit de grève aux postiers ; il espère rattraper sa clientèle socialiste en cédant, cette fois, le droit de grève aux cheminots ».

¹²⁹ ANMT, 48 AQ 5053 : « Les cheminots et le droit de grève », *Le Petit Parisien*, 8 juin 1911.

¹³⁰ ANMT, 48 AQ 5054 : « Arbitrage entre compagnies et cheminots », *Le Parlement et l'Opinion*, 10 septembre 1911.

d'engagement de dépenses, reste à discuter¹³¹. Le texte d'Alexandre Millerand ne comporte aucune allusion à d'éventuelles sanctions, comme le député l'avait souhaité dans la version initiale du projet de loi Briand.

Le 21 juin, le projet de loi est arrêté et immédiatement communiqué, par la commission du travail, au président du Conseil Ernest Monis, au ministre du Travail Joseph Paul-Boncour, ainsi qu'au ministre des Travaux publics, Charles Dumont¹³². Ce dernier aurait déposé, dès le 20 juin, un projet de statut des agents des chemins de fer, qui « reconnaît, pour cette catégorie de travailleurs, le droit de grève, mais en organise l'exercice, [prescrivant] que la grève ne pourra être déclarée qu'après un referendum auquel tous les intéressés devront prendre part, en exprimant leur opinion par un vote secret », ainsi qu'un texte, inspiré par Jean Jaurès, portant création de conseils de discipline. On retrouverait ainsi, sur chaque réseau une institution disciplinaire, dont la composition serait identique à celle des conseils d'enquête créés dans l'administration des chemins de fer de l'État¹³³, et dont l'approbation serait nécessaire pour pouvoir révoquer un agent¹³⁴. On perçoit ici le croisement entre l'héritage du réseau de l'État, les débats qui agitent la corporation cheminote consécutifs à la grève d'octobre dans les années 1910-1911 et relatifs à la réintégration des révoqués, et, dans une moindre mesure, le projet Briand. L'examen de ces textes débute à l'occasion du Conseil des ministres du 22 juin. Il est décidé de le poursuivre, deux jours plus tard, en conseil de cabinet au ministère de l'Intérieur. Mais la réunion prévue n'a jamais lieu car le gouvernement Monis démissionne le 23 juin 1911¹³⁵.

Un nouveau gouvernement est formé par Joseph Caillaux.

D'emblée, il semble vouloir marquer la distance avec le Gouvernement précédent en ce qui concerne l'épineuse question des cheminots et de leur réintégration : il choisit d'abandonner le projet de conseil de discipline porté par Charles Dumont¹³⁶. À l'occasion de sa déclaration ministérielle, Joseph Caillaux affirme toutefois son attachement au maintien du projet de statut du personnel des chemins de fer d'intérêt général : « Nous vous soumettrons les dispositions utiles pour que les compagnies de chemins de fer soient tenues d'assurer un statut à leurs agents, suivant l'exemple que leur a donné et que leur donnera l'État »¹³⁷. Le président du Conseil semble coopérer de bon gré

¹³¹ ANMT, 48 AQ 5053 : « Le droit de grève et les cheminots », *Le Journal*, 13 juin 1911.

¹³² ANMT, 48 AQ 5053 : Jean Denoircourt, « Les cheminots », *La Libre Parole*, 22 juin 1911.

¹³³ Soit un tiers représentant l'État, un tiers les compagnies et un tiers les agents du réseau.

¹³⁴ ANMT, 48 AQ 5053 : « La gauche au pouvoir. Pour les cheminots », *La Démocratie de l'Aisne*, 25 juin 1911.

¹³⁵ Le Gouvernement tombe à l'occasion d'une interpellation, au Sénat, formulée sur la question du haut commandement des armées. Il avait été affaibli à la suite de l'accident d'avion survenu à l'occasion de la course Paris-Madrid le 21 mai 1911, au cours de laquelle Ernest Monis est blessé et le député Maurice Berteaux meurt.

¹³⁶ ANMT, 48 AQ 5053 : « Le nouveau ministère », *Les nouvelles*, 29 juin 1911.

¹³⁷ ANMT, 48 AQ 5053 : « Les cheminots », *Correspondance d'Union Républicaine*, 4 juillet 1911.

avec la commission du travail : suite à la demande du président de la commission Pierre Colliard, un arrêté institue une commission interministérielle, composée de délégués des ministères de l'Intérieur, des Finances, des Travaux publics et du Travail, chargée d'examiner l'avant-projet concernant les différends collectifs du travail des agents des compagnies de chemins de fer. Ainsi le Gouvernement doit statuer, pour la rentrée parlementaire, sur les modifications du texte qui lui paraissent nécessaires, précisant qu'« il [en] accepte en principe les lignes générales », bien qu'émettant « des réserves sur les conséquences financières que pourrait entraîner son application »¹³⁸.

Cela n'empêche toutefois pas Jean Jaurès de présenter le 11 juillet 1911 une nouvelle proposition de loi sur l'institution des conseils de discipline pour les agents de chemins de fer, identique à celle de Charles Dumont quelques mois plus tôt¹³⁹. On saisit, dans l'échange qu'occasionne ce dépôt, les divergences de points de vue, malgré une sensibilité commune : la conviction du bien-fondé d'un statut du personnel dans les chemins de fer. Le président du Conseil Joseph Caillaux s'exprime ainsi :

« Mais entendons-nous nettement, Monsieur Jaurès, car c'est là où nous nous séparons. Que nous, pouvoirs publics, nous disions aux compagnies de chemins de fer : "Vous détenez un fragment de la puissance publique ; vous êtes [...] un État dans l'État ; vous avez le devoir de donner à vos agents des garanties pour leur avancement, leur recrutement, leur discipline", d'accord. Mais que nous allions nous-mêmes jusqu'à instituer ces garanties, jusqu'à créer ce conseil de discipline où il y aura un tiers de représentants du personnel, je vous demande un peu quelle situation nous ferions aux compagnies de chemins de fer et si ce ne serait pas méconnaître les conditions de leur acte de concession ? »¹⁴⁰.

Ce sont les modalités d'application qui ici divergent, et notamment le degré d'intervention de l'État et la marge de manœuvre dont il dispose pour contraindre les compagnies. Cette position plus réservée du président du Conseil peut s'expliquer par sa proximité avec les administrateurs des compagnies (il siège lui-même aux conseils d'administration de plusieurs sociétés¹⁴¹) et son lien de parenté avec l'ancien ministre des Travaux publics, Eugène Caillaux, entré en tant qu'ingénieur en chef à la compagnie de l'Ouest en 1862 et qui préside le réseau du PLM de 1891 à sa mort cinq ans plus tard¹⁴².

¹³⁸ AN, 19800434/24 : rapport fait par Alexandre Millerand, député, au nom de la commission du travail de la Chambre des députés chargée d'examiner le projet de loi sur le statut des employés de chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents, 13 novembre 1911.

¹³⁹ La rétroactivité du passage en conseil de discipline, pour juger de la validité de la révocation, est le point-clé de ce texte.

¹⁴⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 juillet 1911, p. 2770.

¹⁴¹ Serge Bernstein, *Histoire du parti radical. Volume 1 : la recherche de l'âge d'or, 1919-1926*, Paris : Presses de Sciences Po, 1980, 486 p.

¹⁴² ANMT, 48 AQ 5054 : « Caillaux, Père et Fils et les grandes compagnies », *La Dépêche Parlementaire*, 22 juillet 1911.

Le 8 août 1911, Victor Augagneur, nouveau ministre des Travaux publics, annonce la création d'un tribunal arbitral mixte, composé de représentants de l'État, du personnel et des administrations des compagnies¹⁴³. Cette déclaration, effectuée lors des congés d'été, semble toutefois passer relativement inaperçue face à l'actualité sociale cheminote¹⁴⁴ et n'a pas de suite.

Le 8 novembre 1911, Alexandre Millerand présente à la commission du travail son projet, qui est approuvé¹⁴⁵. Son rapport, déposé au nom de cette commission, le 13 novembre 1911¹⁴⁶ conclut à l'adoption du projet. Il est transformé en projet de loi par le Gouvernement¹⁴⁷.

Des modifications sont toutefois opérées par rapport au projet porté par Aristide Briand : la partie relative au statut du personnel des chemins de fer d'intérêt général est dissociée de l'ensemble ; seul le règlement pacifique des différends collectifs demeure. Alexandre Millerand opte pour cette séparation afin de faire aboutir plus rapidement sa proposition sur l'arbitrage obligatoire. La commission du travail le suit dans cette voie. Le rapport Millerand précise que la proposition de loi déposée par Jean Jaurès le 11 juillet 1911 et le projet de loi du ministre des Travaux publics Victor Augagneur du 7 novembre 1911 doivent faire l'objet d'un rapport spécifique dédié à la question du statut du personnel des chemins de fer d'intérêt général. À notre connaissance, celui-ci n'a jamais été établi¹⁴⁸. Cette disjonction n'est, étonnamment, pas commentée dans la presse.

La question de la conciliation et de l'arbitrage fait ressortir l'influence de la législation étrangère. L'ancien ministre des Travaux publics opte pour une solution inspirée des exemples canadien et néo-zélandais, mais aussi du projet de loi Waldeck-Rousseau-Millerand de 1900. La grève des cheminots anglais, survenue en août 1911¹⁴⁹, n'est pas non plus sans influence dans ce choix.

Le texte est divisé en deux titres : le premier traite de la conciliation, le second de l'arbitrage. La différence principale avec le projet Briand tient en la suppression de la disposition ôtant le droit de grève à la corporation cheminote. Par ailleurs, les comités locaux de conciliation sont abolis au profit d'une unique instance au niveau de chaque réseau. Une autre modification importante, qui polarisait les critiques contre le projet Briand, est l'absence de l'intervention du Parlement (ou des

¹⁴³ ANMT, 48 AQ 5054 : « M. Augagneur et les cheminots », *Le Temps*, 9 août 1911.

¹⁴⁴ Sabotages pour obtenir la réintégration des révoqués suite à la grève d'octobre 1910, XXII^e congrès du Syndicat national du 2 au 5 août 1911 et sa réorganisation.

¹⁴⁵ ANMT, 48 AQ 5055 : « L'arbitrage obligatoire », *La Bataille*, 10 novembre 1911 ; « L'arbitrage dans les chemins de fer », *Le Radical*, 9 novembre 1911.

¹⁴⁶ AN, 19800434/24 : rapport fait par Alexandre Millerand, député, au nom de la commission du travail de la Chambre des députés chargée d'examiner le projet de loi sur le statut des employés de chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents, 13 novembre 1911.

¹⁴⁷ ANMT, 48 AQ 5055 : « L'arbitrage obligatoire en cas de grève », *Le Journal*, 18 février 1913.

¹⁴⁸ BIT, *Le statut du personnel des chemins de fer français*, [s.l.] : [s.n.], 4 septembre 1920, p. 1.

¹⁴⁹ L'Angleterre connaît une grève générale, qui touche les chemins de fer, en août 1911. Pour Auguste Pawlowski, commentateur du *Journal des transports*, ce conflit signifie « la faillite des deux systèmes appliqués outre-Manche : l'arbitrage et le contrat collectif avec les syndicats » institués le 6 novembre 1907 (« Les enseignements de la grève générale des chemins de fer en Angleterre », *Journal des transports*, 2 septembre 1911, p. 437-439).

pouvoirs publics) dans la désignation des arbitres, pour assurer « toutes les garanties d'impartialité et de compétence »¹⁵⁰. Pour les conflits collectifs, le recours à l'arbitrage est imposé, mais la sentence arbitrale n'a plus de caractère obligatoire. Il n'y a plus de sanctions pénales, mais uniquement des dispositions civiles (telle que la révocation) ; toutefois, des peines sont instaurées, « destinées à obtenir des parties le moins qu'on leur puisse demander, c'est-à-dire le respect de la procédure instituée par la loi nouvelle » pendant la procédure d'arbitrage.

Les avis à propos de cette nouvelle version du texte sont partagés.

Le rapport Millerand n'est en effet pas épargné par les critiques. Même si l'on reconnaît volontiers que ce texte est « une base de discussion sérieuse », les uns « [craignent] que les conflits ne surgissent toujours plus nombreux devant un État désarmé » et accusent l'auteur de « démagogie électorale »¹⁵¹ ; les autres de « désarmer la classe ouvrière pour fortifier le patronat »¹⁵².

D'autres louent, à l'instar du député Jules-Louis Breton, l'adaptabilité des dispositions prises, permettant la mise en œuvre d'une véritable coopération entre les parties : « Jamais loi plus souple n'aura apporté sa force et sa protection au service du travail, ni mieux mis à même tout le personnel d'une compagnie de collaborer activement et efficacement à l'heureux fonctionnement d'un service public »¹⁵³.

Toujours est-il que, malgré les efforts d'Alexandre Millerand pour imposer un règlement pacifique des conflits sociaux, le *statu quo* demeure.

Le vote d'un caractère d'urgence en 1910 n'y change rien¹⁵⁴. Deux ans plus tard, à l'occasion du déjeuner mensuel de la Fédération des industriels et des commerçants français le 17 février 1913, il constate avec regret que son projet dort « avec tant d'autres dans les cartons du Palais-Bourbon »¹⁵⁵.

Le 22 décembre 1910, un appel, d'initiative gouvernementale, à un statut du personnel pour tous les agents du chemin de fer est donc lancé en tant que tel pour la première fois.

Ce statut doit couvrir l'ensemble des catégories de personnel : si on est encore loin de l'unification des conditions d'emploi et de travail des cheminots dans l'ensemble des réseaux, on aspire toutefois à se rapprocher un peu plus de cet idéal.

¹⁵⁰ AN, 19800434/24 : rapport fait par Alexandre Millerand, député, au nom de la commission du travail de la Chambre des députés chargée d'examiner le projet de loi sur le statut des employés de chemins de fer d'intérêt général et sur le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents, 13 novembre 1911.

¹⁵¹ ANMT, 48 AQ 5055 : « La grève des cheminots », *La France*, 15 novembre 1911.

¹⁵² ANMT, 48 AQ 5055 : « Le vieil "ours" de Millerand », *La Bataille Syndicaliste*, 10 novembre 1911.

¹⁵³ ANMT, 48 AQ 5055 : Jules-Louis Breton, « Conciliation & arbitrage », *La Bataille*, 21 janvier 1912.

¹⁵⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 17 janvier 1917, p. 82.

¹⁵⁵ ANMT, 48 AQ 5055 : « L'arbitrage obligatoire en cas de grève », *Le Journal*, 18 février 1913.

Mais l'occasion est manquée : aucun texte n'est élaboré. On se situe bien là dans un interventionnisme d'État limité. Chaque réseau étant responsable de la rédaction et donc du contenu du statut du personnel, il est fort probable que, si le projet de loi Briand avait abouti, un statut différent réglerait les conditions d'emploi et de travail du personnel sur chaque administration des chemins de fer.

Au regard de l'agitation qui secoue alors la corporation cheminote, ce n'est pas tant la question d'un statut en lui-même que celle du droit de grève qui polarise les débats. C'est ce qui explique que son octroi soit proposé en compensation d'une restriction de la liberté syndicale, mais aussi que l'étude de cette question soit écartée en novembre 1911, sans que cela ne semble susciter d'émotion dans l'opinion publique.

La question de l'arbitrage obligatoire n'est toutefois toujours pas résolue avec le texte amendé par Alexandre Millerand¹⁵⁶.

3. L'éternel problème de l'immixtion des pouvoirs publics dans les rapports entre les réseaux et leur personnel (1911-1912)

Alors qu'Alexandre Millerand n'a pas encore présenté à la commission du travail sa nouvelle version du projet de loi relatif au statut du personnel et au règlement pacifique des conflits collectifs du travail dans les chemins de fer, le ministre des Travaux publics, Victor Augagneur, s'attache à réglementer les conditions d'emploi d'une catégorie du personnel des compagnies : les agents supérieurs.

Le projet de loi Augagneur sur la désignation des agents supérieurs et l'homologation des règlements concernant le personnel

Victor Augagneur dépose un projet de loi sur la désignation du personnel supérieur des compagnies et l'homologation des règlements concernant les agents le 7 novembre 1911 à la Chambre des députés. Il est aussitôt renvoyé à la commission des travaux publics et des chemins de fer¹⁵⁷.

La justification première de ce projet demeure les rapports problématiques entretenus par l'État et les compagnies. L'État se doit de surveiller le bon fonctionnement de ce service public, et son

¹⁵⁶ ... et n'est pas près de l'être. Alors qu'il est président du Conseil depuis le 20 janvier 1920, son ministre du Travail, Paul Jourdain, dépose le 9 mars, à la Chambre des députés, un projet de loi relatif au règlement amiable des conflits collectifs du travail dans l'industrie, le commerce et l'agriculture. Le texte défend l'arbitrage obligatoire, dans lequel les organisations syndicales jouent un véritable rôle, pour les services publics, ce qui interdit de fait la grève jusqu'à ce que la sentence arbitrale soit rendue. Mais le projet n'est jamais discuté (Jean-Louis Rizzo, *Alexandre Millerand...*, *op. cit.*, p. 331-332).

¹⁵⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 7 novembre 1911, p. 2868.

intervention dans certains domaines de la gestion des administrations des chemins de fer paraît un moyen de l'assurer. Dès lors, il s'agit d'essayer d'éviter que des frictions puissent de nouveau avoir lieu entre les parties intéressées.

Mais le contexte social de ces deux dernières années n'est pas, non plus, sans influence dans cette prise de décision :

« Si nous avons le droit d'imposer au personnel des voies ferrées le devoir d'assurer son service, envers et contre tout, si l'obligation s'impose pour l'État de rétablir, par ses moyens, à défaut des compagnies, le service arrêté [...], l'État a tout autant le droit et le devoir de prévenir, entre les compagnies et leur personnel, les occasions de conflit et les dissensions dont des faits récents ont montré les déplorables conséquences ».

Le projet Augagneur est relativement court, composé de seulement quatre articles.

Les trois premiers traitent de la désignation des agents supérieurs des compagnies. Jusqu'alors, les conseils d'administration – et eux seuls – nomment le personnel. Désormais, le président du conseil d'administration de chaque compagnie d'intérêt général soumet les nominations des directeurs, sous-directeurs et chefs de service de l'exploitation à la ratification du ministre des Travaux publics, à nouveau requise en cas d'évolution de l'organigramme de ces réseaux. Si, dans les trois mois, aucune proposition n'est faite au ministre, il est chargé des nominations. Cette procédure a d'ores et déjà été éprouvée puisqu'elle est mise en pratique dans d'autres institutions, comme la Banque de France et le Crédit Foncier¹⁵⁸.

Le dernier article est consacré à l'homologation des règlements concernant le personnel. Dans les six mois suivant la promulgation de la loi, les compagnies doivent requérir l'homologation du ministre des Travaux publics pour les règlements relatifs à l'organisation administrative du réseau, le recrutement, l'avancement et l'échelle de traitements des agents ainsi qu'aux conseils de discipline et commissions de réforme. Les conditions d'emploi et de travail des cheminots seront donc soumises à la validation du ministère. On retrouve la justification de cette mesure dans l'idée d'un statut qui serait un instrument de pacification des relations entre l'administration des chemins de fer et ses agents : « Un personnel en possession d'un statut fixe, pleinement édifié sur ses droits, aura bien rarement un motif de se soulever en masse contre ses employeurs ». Enfin, une nouvelle homologation est nécessaire à chaque modification des règlements et, dans le cas où des réserves seraient émises, le Conseil d'État sera consulté.

Certains voient en ce texte l'apogée de l'interventionnisme d'avant-guerre¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Pour la nomination de leurs gouverneurs et sous-gouverneurs.

¹⁵⁹ Atsushi Fukasawa, « Le statut... », *art. cit.*, p. 22, note de bas de page (57).

Si l'exposé des motifs se défend de tout « besoin d'autoritarisme du Gouvernement », il faut bien voir que nous sommes ici dans un contexte de rapport de forces, véritable bras de fer qui se joue entre l'État et les compagnies depuis le dernier quart du XIX^e siècle. Ainsi, ce texte pourrait apparaître comme un moyen pour l'État de contraindre les compagnies à réintégrer les cheminots révoqués de la grève d'octobre 1910¹⁶⁰.

Des oppositions de poids

Le projet de loi Augagneur rencontre un certain écho médiatique.

On peut s'interroger sur la mise en œuvre, par les réseaux d'intérêt général, d'une campagne de presse qui lui serait défavorable. En effet, le projet demeure largement critiqué dans la presse, à l'instar de l'hebdomadaire le *Journal des transports*, dont nous avons déjà souligné les accointances avec les compagnies, qui ne lui consacre pas moins de 15 articles en 21 semaines, dont deux dans la seule édition du 6 janvier 1912¹⁶¹.

Les partisans de ce texte semblent peu nombreux dans la presse ; ainsi, *La Tribune de la voie ferrée* ne lui consacre que deux articles¹⁶², se contentant de relater les rebondissements de cette affaire. Cela peut s'expliquer par l'actualité sociale de la corporation très riche (notamment le vote de la loi sur la rétroactivité des retraites le 28 décembre 1911), mais aussi par le fait que ce texte concerne uniquement le personnel supérieur des compagnies. Seuls le Syndicat national et le parti républicain accueillent de manière enthousiaste ce projet de loi¹⁶³. *La Tribune de la voie ferrée* le qualifie ainsi de « logique et nullement arbitraire » et même « des plus sensés »¹⁶⁴. Les radicaux quant à eux demeurent plus réservés. S'ils louent les intentions, l'atteinte portée aux contrats passés par l'État leur semble problématique¹⁶⁵. Globalement, c'est la surprise, voire la sidération, qui semble secouer la classe politique à l'annonce du contenu du projet¹⁶⁶.

¹⁶⁰ 3 300 révocations sont prononcées pendant les sept jours que dura la grève ; 1 925 sont maintenues. Suite à des pressions parlementaires, Joseph Caillaux promet d'intervenir auprès des réseaux en faveur de la réintégration des révoqués, mais refuse de les y forcer. Fin 1911, 279 des 322 révoqués du réseau de l'État sont réadmis, contre 21 réintégrations dans les compagnies, dont 13 dans celle du Nord. La lutte se poursuit les années suivantes, avec notamment la création d'une commission des révoqués au sein du Syndicat national. À la veille de la Première Guerre mondiale, le Syndicat national demande à Albert Claveille, directeur de l'administration des chemins de fer de l'État, d'envisager de réintégrer les révoqués dans son réseau, mais celui-ci refuse. La revendication aboutit finalement à la faveur du déclenchement du conflit. Un accord de principe entre le ministre des Travaux publics et les compagnies est signé le 4 août 1914 ; mais il n'est appliqué que de façon partielle et progressive.

¹⁶¹ « Le projet Augagneur sur le haut personnel des compagnies de chemins de fer » et « La chambre de commerce de Lyon et le projet Augagneur », *Journal des transports*, 6 janvier 1912, p. 5-6.

¹⁶² Louis Jouanneux, « Un intéressant projet de loi », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 novembre 1911, p. 1 ; « La réponse des compagnies », *La Tribune de la voie ferrée*, 17 novembre 1911, p. 2.

¹⁶³ ANMT, 202 AQ 211 : « Se soumettre ou... », *Le Rappel*, 13 novembre 1911.

¹⁶⁴ ANMT, 202 AQ 211 : « Un intéressant projet de loi », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 novembre 1911 ; « Les compagnies contre la Nation », *La Tribune de la voie ferrée*, 17 novembre 1911, p. 1-2.

¹⁶⁵ ANMT, 202 AQ 211 : « M. Augagneur et les conventions », *Le Radical*, 18 novembre 1911.

¹⁶⁶ Jean Grandet, *Les droits...*, *op. cit.*, p. 146 : « Ce projet, dès que le texte en fut connu, souleva les plus vives protestations et excita, sauf chez quelques hommes politiques, un sentiment général de surprise, on pourrait presque dire de stupéfaction ».

La prise de position face au texte envahit la vie politique et devient même un enjeu électoral. Ainsi, Paul Bignon, député de la Seine Inférieure depuis 1902, président du conseil général dès l'année suivante et maire de la ville d'Eu depuis 1892, se présente aux élections sénatoriales qui ont lieu le 7 janvier 1912. À cette occasion, il adresse aux électeurs une profession de foi, dans laquelle il tient à prendre position contre le projet de loi Augagneur :

« C'est en vertu de ces principes que je refuserai de m'associer au projet du ministre des Travaux publics touchant les compagnies de chemin de fer. Outre qu'il est inquiétant, après la désastreuse expérience [du rachat] de l'Ouest, de voir l'État prétendre de façon générale, à la nomination d'administrateurs, de chefs de service, à la répartition du salaire et de l'avancement, un tel projet ne serait réalisé qu'en violation des conventions établies »¹⁶⁷.

Les réseaux d'intérêt général organisent leur protestation.

Cette opposition s'inscrit dans la continuité de l'idée défendue par ces réseaux depuis des décennies : celle de la non-immixtion des pouvoirs publics dans leurs relations avec leur personnel. Comme le commente un journaliste de *La Bataille*, leur hostilité n'est pas une surprise : « On pouvait aisément prévoir qu'elles n'accepteraient pas volontiers l'intervention de l'État dans la désignation du haut personnel et dans la fixation des différents traitements »¹⁶⁸.

Le 10 novembre 1911, les présidents des conseils d'administration des cinq réseaux, Charles Gomel, Georges Teissier, Édouard de Rothschild, Alphonse Chodron de Courcel et Stéphane Dervillé adressent une lettre au ministre des Travaux publics Victor Augagneur. Les compagnies se sont concertées pour sa rédaction. Elle est publiée dans l'édition du 12 novembre 1911 de plusieurs quotidiens, comme *Le Temps*¹⁶⁹, *Le Figaro*¹⁷⁰ ou encore *L'Éclair*¹⁷¹. Sans méconnaître le droit de contrôle de l'État sur la gestion des compagnies dans le cadre de la délégation de services publics, les réseaux pointent que les prérogatives de l'acteur étatique sont fixées par des cahiers des charges et des conventions et que ce serait empiéter sur leurs droits que d'intervenir dans la nomination de leur personnel supérieur :

« Les directeurs et chefs de service des compagnies [...] sont chargés d'assurer, sous l'autorité des conseils d'administration [...] la marche des services dont, en vertu des actes de concession et des statuts, ces conseils sont responsables. Ils doivent donc nécessairement être choisis par les conseils d'administration et posséder toute leur confiance »,

¹⁶⁷ ANMT, 202 AQ 211 : profession de foi de Paul Bignon pour les élections sénatoriales du 7 janvier 1912, 12 décembre 1911.

¹⁶⁸ ANMT, 202 AQ 211 : « Le contrôle efficace », *La Bataille*, 14 novembre 1911.

¹⁶⁹ ANMT, 202 AQ 211 : « La désignation du personnel des compagnies de chemins de fer », *Le Temps*, 12 novembre 1911.

¹⁷⁰ ANMT, 202 AQ 211 : « Les compagnies de chemins de fer et les idées de M. Augagneur », *Le Figaro*, 12 novembre 1911.

¹⁷¹ ANMT, 202 AQ 211 : Ernest Judet, « Rachetées ou démissionnaires », *L'Éclair*, 12 novembre 1911.

ce qui ne pourrait être assuré avec le nouveau rôle du ministre conçu par Victor Augagneur. Des conséquences sur la bonne marche du service seraient inévitables. La dénonciation de la violation des contrats et des conventions est désormais un classique de l'argumentaire des réseaux. En chargeant, par ailleurs, le ministre des Travaux publics d'une responsabilité, *via* son homologation, dans le recrutement, l'avancement et la discipline des agents de chemins de fer, on laisse aux compagnies une marge de manœuvre réduite. La question est encore plus sensible en ce qui concerne la fixation de l'échelle des traitements car les intérêts des actionnaires des réseaux privés seraient alors remis en question : « On violerait ainsi de la façon la plus grave et la plus incontestable les droits contractuels des compagnies, et on disposerait, par une véritable expropriation sans indemnité, de la fortune privée des actionnaires »¹⁷², d'où la manifestation de mécontentement des porteurs d'actions de la compagnie de l'Est lors de leur assemblée générale extraordinaire¹⁷³. De son côté, l'Association des actionnaires et obligataires des chemins de fer publie le 16 novembre 1911 une lettre ouverte de protestation datée du 14, adressée au président de la commission des travaux publics et des chemins de fer de la Chambre des députés¹⁷⁴. Consacrant une grande partie de son *Bulletin mensuel* de novembre 1911 à l'examen du projet de loi Augagneur, elle informe ses adhérents des actions entreprises contre le texte porté par le ministre des Travaux publics. On apprend ainsi que la lettre du 14 novembre a également été transmise aux présidents des grands groupements syndicaux de Paris, dont certains ont d'ores et déjà pris position contre le projet de loi¹⁷⁵. De la même façon, l'Union des syndicats du commerce et de l'industrie du Loiret manifeste son mécontentement¹⁷⁶.

Surtout, les présidents des réseaux réfutent l'idée que ces mesures, et, notamment la création de comités d'avancement et de conseils de discipline, puissent concourir à la pacification des relations collectives, arguant que c'est dans l'administration des Postes et celle des chemins de fer de l'État, précurseurs de ces institutions, que l'on a vu se déclencher de graves conflits sociaux en 1909-1910. Face à ce qu'ils considèrent être une « dépossession complète des compagnies », les administrateurs n'auraient d'autre recours, si la loi était promulguée, que de demander à l'État de racheter les compagnies, étant incapables d'assurer leur mission. Pour Jean Jaurès, ces dernières paroles

¹⁷² ANMT, 202 AQ 211 : « La désignation du personnel des compagnies de chemins de fer », *Le Temps*, 12 novembre 1911.

¹⁷³ ANMT, 202 AQ 211 : *Bulletin mensuel de l'association des actionnaires et obligataires des chemins de fer français*, n°5, novembre 1911, p. 94.

¹⁷⁴ ANMT, 202 AQ 211 : Georges Philippar, « La désignation des agents supérieurs des compagnies de chemins de fer », *Le Temps*, 16 novembre 1911.

¹⁷⁵ ANMT, 202 AQ 211 : *Bulletin mensuel de l'association des actionnaires et obligataires des chemins de fer français*, n°5, novembre 1911, p. 94.

¹⁷⁶ « Le projet Augagneur sur le haut personnel des compagnies de chemins de fer », *Journal des transports*, 25 novembre 1911, p. 602.

s'apparentent à « une menace ». Face à cette situation, seules deux alternatives se dessinent selon le député :

« Il faut ou que le Gouvernement retire immédiatement son projet, et proclame, par la plus effroyable capitulation, qu'il n'est pas possible à l'État républicain de résister aux injonctions des compagnies. Ou bien il faut qu'il réponde à ce défi en demandant l'urgence et le vote immédiat de son projet et en déclarant qu'il est prêt, si les compagnies ne s'inclinent pas, à proposer le rachat général qui, d'ailleurs, est la solution nécessaire et urgente, avec organisation vraiment démocratique et sociale de l'exploitation »¹⁷⁷.

Une autre solution est proposée dans le quotidien socialiste *La Bataille* : l'amélioration du système de contrôle mis en place par l'État. C'est une opinion notamment partagée par les radicaux¹⁷⁸. Contrôleurs et contrôlés sont souvent issus du même moule (« ingénieur sorti de l'X ») et mobiles (les inspecteurs deviennent inspectés, et inversement) ; leurs intérêts communs sont donc un frein à l'efficacité du contrôle. Alors, « il suffirait de déclarer que tout ingénieur qui quitte le service de l'État pour entrer au service de l'industrie privée, [soit] rayé des cadres administratifs et cesse de verser à la caisse des retraites ». Cette solution présenterait, par ailleurs, l'avantage de la simplicité : « Un trait de plume, un tout petit décret, et la réforme salutaire est accomplie »¹⁷⁹.

Toujours est-il que certains commentateurs n'hésitent pas à qualifier d'incohérente la politique suivie par le gouvernement Caillaux, qui semble envoyer des signaux contradictoires et renier ses engagements passés :

« Pendant que M. Augagneur, ministre des Travaux publics, brime les compagnies et entend les soumettre au caporalisme gouvernemental [...], voici M. Klotz, ministre des Finances, qui, lui, bien avisé, fait appel à l'aide de l'une de ces compagnies pour arriver à boucler le budget de 1912 et pour constituer des réserves destinées à boucler ceux qui suivront. [...] Il faudrait pourtant s'entendre. Il serait utile aussi de se rappeler que M. Caillaux, au sujet de la réintégration des cheminots révoqués lors de la dernière grève, a affirmé que sa politique serait fondée sur le respect des conventions »¹⁸⁰.

Les réseaux bénéficient par ailleurs d'un soutien de poids en la personne d'Yves Guyot, ancien ministre des Travaux publics. Quelques lettres échangées entre ce dernier et Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, ont été portées à notre connaissance¹⁸¹. On y apprend qu'Yves Guyot juge le 12 novembre 1911 « la protestation des compagnies [...] fort bien ». Il informe par ailleurs son interlocuteur de ses prises de position en

¹⁷⁷ ANMT, 202 AQ 211 : Jean Jaurès, « La sommation », *L'Humanité*, 12 novembre 1911.

¹⁷⁸ ANMT, 202 AQ 211 : « M. Augagneur et les conventions », *Le Radical*, 18 novembre 1911.

¹⁷⁹ ANMT, 202 AQ 211 : « Le contrôle efficace », *La Bataille*, 14 novembre 1911.

¹⁸⁰ ANMT, 202 AQ 211 : « Les compagnies de chemins de fer et l'État », *Journal des débats*, 13 novembre 1911.

¹⁸¹ « Le projet Augagneur sur le haut personnel des compagnies de chemins de fer », *Journal des transports*, 2 décembre 1911, p. 602-603.

faveur des réseaux privés dans divers articles de presse¹⁸², à l'occasion de conférences ou encore du vote d'un ordre du jour défavorable au projet de loi Augagneur le 24 novembre par la Société d'économie industrielle et commerciale, suite à une communication qu'il a effectuée en ce sens. Cette résolution est adressée aux pouvoirs publics¹⁸³.

Un autre ancien ministre des Travaux publics s'y oppose fermement. Le quotidien *Le Temps*, relatant les propos tenus par Louis Barthou le 8 décembre 1911 lors du banquet de l'Alliance républicaine démocratique, affirme : « M. Louis Barthou a parfaitement indiqué à l'Alliance républicaine démocratique la perfidie du projet de loi que le Gouvernement a présenté afin de substituer l'autorité de l'État à celle des compagnies vis-à-vis du personnel »¹⁸⁴.

La lettre adressée le 14 novembre 1911 par les présidents des conseils d'administration des compagnies n'a pas l'effet escompté, bien au contraire, faisant « dans les couloirs de la Chambre [des députés] une assez mauvaise impression. Les députés, même les plus modérés font observer qu'elles tiennent un langage difficilement tolérable comme si elles s'estimaient au-dessus des lois »¹⁸⁵. *La Tribune de la voie ferrée* la qualifie d'« arrogante »¹⁸⁶. En outre, Victor Augagneur n'est pas enclin à l'échange, par courriers interposés, avec les réseaux et ne fait en retour aucune réponse à la missive qui lui a été adressée¹⁸⁷.

En dehors des parties directement intéressées, ce projet de loi provoque également l'hostilité des chambres de commerce, qui multiplient les manifestations de protestation et se mobilisent massivement à l'encontre du texte, de manière spontanée¹⁸⁸. Elles s'opposent par ailleurs à un projet de loi similaire prévu pour la Banque de France¹⁸⁹. Ces institutions consulaires transmettent au réseau du Nord les délibérations adoptées lors de leurs séances. On dénombre ainsi, entre les jours suivants le dépôt du projet de loi et le 13 juillet 1912, pas moins de 24 délibérations en ce sens¹⁹⁰. Ce chiffre ne tient compte que de celles qui ont été transmises par les chambres intéressées

¹⁸² ANMT, 202 AQ 211 : « Le personnel des chemins de fer en Angleterre et en France », *L'Information*, 19 novembre 1911.

¹⁸³ ANMT, 202 AQ 211 : « Société d'économie industrielle et commerciale », *Express-Finance*, 23 novembre 1911.

¹⁸⁴ ANMT, 202 AQ 211 : « De l'avenir des chemins de fer français », *Le Temps*, 9 décembre 1911.

¹⁸⁵ ANMT, 202 AQ 211 : « La lettre des compagnies de chemins de fer à M. Augagneur », *La Presse associée*, 14 novembre 1911.

¹⁸⁶ ANMT, 202 AQ 211 : « Les compagnies contre la Nation », *La Tribune de la voie ferrée*, 17 novembre 1911.

¹⁸⁷ ANMT, 202 AQ 211 : « M. Augagneur et les compagnies de chemins de fer », *Le Journal*, 14 novembre 1911.

¹⁸⁸ Georges Aubert, *Étude...*, op. cit., p. 315.

¹⁸⁹ ANMT, 202 AQ 211 : « La Banque de France et les compagnies de chemins de fer », *Le Napoléon*, 30 novembre 1911. La convention passée le 11 novembre 1911 entre le Trésor et la Banque de France prévoit, dans son article 8, que « les dispositions réglementant les conditions de recrutement, d'avancement et de discipline du personnel, seront réunies en un statut réglementaire. Ce statut, ainsi que toutes modifications ultérieures, seront délibérés en conseil général et présentés par le gouverneur à l'agrément du ministre des Finances. En cas de désaccord, il sera statué par le Conseil d'État ». Pour l'assemblée générale annuelle des présidents des chambres de commerce, cette mesure représente un coup porté à l'autorité des personnes qui dirigent l'établissement.

¹⁹⁰ Il s'agit des chambres de commerce de Clermont-Ferrand, Vienne, Belfort, Limoges, Lyon, Lille, Le Havre, Dunkerque, Cambrai, Rouen, Rennes, Corbeil, Paris, Annonay, Poitiers, Versailles, Châteauroux, Périgueux, Auxerre, Honfleur, Tourcoing, Cherbourg, Beauvais et Bourges.

directement à la compagnie du Nord ou qui ont été portées à notre connaissance par notre dépouillement systématique du *Journal des Transports* ; le nombre total de prises de position peut donc être légèrement supérieur à cette estimation. À ces occasions, de nombreux rapports sur le projet de loi sont élaborés ; les chambres de commerce craignent surtout que, avec ces mesures, les mauvaises conditions d'exploitation qui règnent sur la nouvelle administration des chemins de fer de l'État ne s'aggravent et ne s'étendent aux autres réseaux d'intérêt général, qui en pâtissent d'ores et déjà :

« M. Au Gagneur¹⁹¹, dans sa candeur naïve, croit-il que seules les infortunées populations normandes ou bretonnes souffrent d'un déplorable ouest-état¹⁹² de choses qui ne fait chaque jour que croître et enlaidir ? Croit-il, par exemple, qu'un viticulteur de Béziers n'est pas "desservi" quand il expédie à un client de Rouen une barrique de vin qui ne parvient à destination que plusieurs mois après les délais prévus ou qu'un filateur de Roubaix, n'est pas tout aussi "desservi" lorsqu'il attend en vain des balles de coton que son armateur lui réexpédie du Havre ? »¹⁹³.

Cela explique le vœu subsidiaire formulé par la chambre de commerce de Lille lors de sa séance du 24 novembre 1911 de la « [nomination d']une commission ayant charge d'étudier la question de l'affermage, à une compagnie privée, du réseau de l'Ouest-État, solution seule capable d'établir une exploitation vraiment pratique, vraiment industrielle et commerciale, seule capable d'améliorer les conditions du transit et aussi d'endiguer le flot des dépenses qui pèsent si lourdement sur le contribuable »¹⁹⁴. Certaines chambres de commerce vont donc plus loin qu'une simple prise de position en faveur du retrait du projet de loi.

Intérêts des compagnies et des chambres de commerce peuvent se confondre. Il est ainsi significatif que, alors qu'il a été chargé, par la chambre de commerce de Beauvais, de la rédaction d'un rapport sur le projet de loi Augagneur, Frédéric Moritz¹⁹⁵ écrit le 22 décembre 1911 à son ami Paul-Émile Javary afin que ce dernier lui fasse partager son point de vue sur le texte. Dans sa réponse, avalisée, au préalable, par son supérieur Albert Sartiaux, il livre ainsi, sans détour, son opinion, qui résume bien les idées partagées par les compagnies, entre souci des actionnaires, violation des contrats passés par l'État et limitation de l'ingérence des pouvoirs publics dans la gestion des affaires, préoccupations auxquelles sont également sensibles les commerçants et industriels :

¹⁹¹ Il s'agit ici d'un jeu de mots sur le nom de famille du ministre des Travaux publics, pour qualifier son ambition.

¹⁹² Il s'agit ici d'un autre jeu de mots, qui met en exergue les difficultés rencontrées par la circulation des marchandises du réseau Ouest-État.

¹⁹³ « "Desservis" par l'Ouest-État », *Le Matin*, 12 décembre 1911, p. 3.

¹⁹⁴ ANMT, 202 AQ 211 : « Les chambres de commerce et les projets à l'ordre du jour », *L'Éclaireur*, 30 novembre 1911.

¹⁹⁵ Frédéric Moritz est, d'après les renseignements que transmet Paul-Émile Javary à Albert Sartiaux, « ancien ingénieur de la Marine, [en 1911] filateur à Ourscamps et administrateur-délégué au point de vue technique des Ateliers et Chantiers de la Méditerranée ». Polytechnicien, il hérite, à la mort de son oncle, Auguste Mercier, en 1898, de parts dans la Société d'Ourscamps Mercier Meyer. Il dirige la filature de coton.

« Le projet de loi constitue un danger public évident aux yeux de ceux qui ne considèrent pas l'intervention de l'État dans la gestion des chemins de fer comme un bienfait. Il est injurieux pour les fonctionnaires supérieurs qu'il vise en laissant supposer que si le ministre a à obtenir d'eux des choses qu'ils jugent contraires aux intérêts dont ils ont la garde, le souci de mériter le renouvellement de l'investiture ministérielle les conduira à trahir ces intérêts pour leur profit personnel. Par-dessus tout – et c'est là qu'il accentue une tendance grave – il fait litière du droit évident des actionnaires de faire gérer leurs affaires par qui bon leur semble, dans la limite des droits et obligations découlant de leur marché avec l'État. À ce titre, c'est une atteinte formelle à la liberté des entreprises industrielles et au respect par l'État des contrats passés par lui »¹⁹⁶.

D'autres institutions, locales ou nationales, qui attachent une grande importance à la défense de leurs intérêts économiques, à l'instar du Comité central des chambres syndicales (union de syndicats professionnels patronaux)¹⁹⁷, l'Union commerciale et industrielle de l'arrondissement de Montpellier¹⁹⁸, l'Union des syndicats du commerce et de l'industrie du Loiret¹⁹⁹ ou encore l'Union des intérêts économiques²⁰⁰, se mobilisent également.

Un projet de loi resté lettre morte

En décembre 1911, ces dispositions sur la nomination du personnel supérieur de l'administration des chemins de fer de l'État sont introduites dans la loi de finances, en décembre 1911, sans que la commission des travaux publics ne soit toutefois consultée au préalable²⁰¹.

Le 14 janvier 1912, suite à la chute du gouvernement Caillaux²⁰², Victor Augagneur cède la fonction de ministre des Travaux publics à Jean Dupuy ; mais son projet de loi n'est pas pour autant retiré.

¹⁹⁶ ANMT, 202 AQ 211 : note de Paul-Émile Javary, adjoint à l'ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, à Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 23 décembre 1911 ; lettre de Paul-Émile Javary, adjoint à l'ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, à Frédéric Moritz, 28 décembre 1911. L'édition du 13 avril 1912 du *Journal des transports* publie des extraits du rapport de Frédéric Moritz, largement défavorable au projet de loi Augagneur.

¹⁹⁷ « Le projet Augagneur sur le haut personnel des compagnies de chemins de fer », *Journal des transports*, 9 décembre 1911, p. 610-612.

¹⁹⁸ ANMT, 202 AQ 211 : vœu du conseil d'administration de l'Union commerciale et industrielle de Montpellier, adressé au directeur de la compagnie du Nord, 10 janvier 1912.

¹⁹⁹ « Le projet Augagneur sur le haut personnel des compagnies de chemins de fer », *Journal des transports*, 2 décembre 1911, p. 602-603.

²⁰⁰ « Le projet Augagneur sur le haut personnel des compagnies de chemins de fer », *Journal des transports*, 23 décembre 1911, p. 639-640.

²⁰¹ « Un nouveau projet de M. Augagneur », *Journal des transports*, 30 décembre 1911, p. 652-653.

²⁰² En février 1909, un accord économique avait été signé entre la France et l'Allemagne à propos du Maroc. Deux ans plus tard, les tribus se révoltent contre leur sultan. L'armée française entre en mai à Fez, en juin à Meknès. En réponse à cette violation, l'Allemagne s'impose, début juillet, à Agadir. Des négociations, dans lesquelles le ministre des Affaires étrangères Justin de Selves n'est pas impliqué, aboutissent à la signature, par Joseph Caillaux, président du Conseil depuis peu, d'une convention franco-allemande, le 4 novembre 1911. Malgré des critiques, le traité est ratifié à la Chambre des députés le 20 décembre. Le Sénat mène une opposition plus ferme. Le mensonge de Joseph Caillaux, qui avait déclaré que les négociations n'avaient pas été menées sous le couvert du secret, est révélé à l'occasion de la démission de Justin de Selves. Ce dernier est remplacé par Théophile Delcassé. Mais le Gouvernement chute le 11 janvier 1912. Trois jours plus tard, Raymond Poincaré est le nouveau président du Conseil et fait ratifier le traité par le Sénat, par lequel l'Allemagne reconnaît le protectorat français au Maroc en échange d'une partie du Congo.

À l'occasion de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie du PO, tenue le 29 mars 1912, un porteur salue la mobilisation des réseaux privés à l'encontre du projet de loi Augagneur et encourage le président du conseil d'administration à persévérer dans cette voie. La réponse du baron Alphonse Chodron de Courcel nous renseigne sur l'immobilisme qui semble prévaloir quant au sort de ce texte :

« La réaction produite non seulement par les deux millions d'actionnaires des compagnies de chemins de fer qui existent en France, et auxquels vous faites appel, mais également par tous ceux qui ont le sentiment du droit, le sentiment de l'impossibilité d'établir une responsabilité là où il n'y a pas d'autonomie, cette réaction produite dans l'opinion publique a, je crois, amené un temps d'arrêt, et il ne semble pas que le Gouvernement actuel sous ce rapport soit très pressé d'amener une délibération du Parlement sur le projet déposé par le Gouvernement précédent. Les Gouvernements vis-à-vis les uns des autres, les ministres vis-à-vis les uns des autres, les successeurs vis-à-vis de leurs prédécesseurs, jouissent en somme d'un droit d'appréciation, d'une liberté de jugement qui amène parfois l'abandon d'un projet qui ne paraît plus aussi opportun à un moment donné qu'il a pu le paraître à d'autres esprits, lorsque ce projet a été conçu et lancé par eux. Nous en sommes là aujourd'hui »²⁰³.

Le texte sur la désignation des agents supérieurs et l'homologation des règlements concernant le personnel, porté par l'ancien ministre des Travaux publics, Victor Augagneur, est donc resté lettre morte, sans même avoir été discuté à la Chambre des députés. Cela peut, sans doute, s'expliquer, d'une part, par les fortes oppositions à son encontre émanant des compagnies et des chambres de commerce, et, d'autre part, par la constitution d'un nouveau Gouvernement, qui n'a, sans doute, pas voulu reprendre à son compte un projet aussi controversé. Sans doute la négociation, encadrée par un État relayé par des experts, aurait été plus efficace que l'imposition autoritaire d'un statut du personnel par le Gouvernement²⁰⁴.

Qu'il s'agisse de l'extension d'une disposition qui a fait ses preuves dans l'administration des chemins de fer de l'État ou d'initiatives gouvernementales, les manifestations en faveur de la réglementation des conditions de travail des cheminots se multiplient au tournant des années 1900-1910.

Elles émanent d'abord des pouvoirs publics et prennent deux formes : l'encadrement, sinon l'interdiction, du droit de grève des agents de chemins de fer, après l'échec des tentatives de règlement pacifique des conflits collectifs, cher aux républicains et à Alexandre Millerand ; la

²⁰³ *Les Assemblées générales : recueil bimensuel exclusivement consacré à la publication intégrale des documents produits aux assemblées d'actionnaires*, fascicule 10, 7 mars 1912, p. IV.

²⁰⁴ Nicole Maggi-Germain, *Négociation collective...*, *op. cit.*, p. 42-43.

collaboration du personnel, à travers l'élection de délégués, et de l'administration, afin de limiter l'arbitraire.

Mais l'État, qui dispose d'une marge de manœuvre réduite, ne peut imposer de but en blanc ses règles en matière de gestion du personnel cheminot, ce « statut-puissance publique »²⁰⁵. S'ils s'emparent des propositions gouvernementales, les réseaux n'hésitent toutefois pas à les adapter, quitte à le faire parfois de mauvaise grâce. De son côté, le personnel semble avoir des difficultés à se départir de sa méfiance, encore marqué par l'expérience de la grève d'octobre 1910 et de sa répression.

L'instabilité ministérielle a également raison de nombreux projets, qui ne sont pas souvent repris à leur compte par les gouvernements successifs et tombent en désuétude.

Les compagnies et les cheminots se retrouvent dans l'opposition aux projets gouvernementaux, même s'ils adoptent cette position pour des motivations différentes : les premières continuent à repousser l'immixtion des pouvoirs publics, qui porte atteinte à leur principe d'autorité, quand les agents refusent d'y sacrifier leur droit de grève. Sans doute l'absence de négociation préalable est-il essentiel dans ces insuccès.

L'échec demeure toutefois limité.

Avec la première expérimentation de la représentation du personnel, des espaces de dialogue institutionnalisés émergent, au sein desquels les organisations syndicales essaient de trouver leur place et de s'imposer comme interlocutrices privilégiées. Les compagnies privées semblent plus ouvertes face à l'intercession de l'acteur étatique dès 1910.

Une modification du rapport de forces s'amorce donc progressivement avec la participation du personnel et l'immixtion, dans les relations entretenues par les compagnies avec leurs agents, de l'État qui cherche à limiter son intervention à l'occasion des conflits collectifs.

Les acteurs concernés par la question des conditions d'emploi et de travail dépassent au final le classique triptyque État/compagnies/personnel-syndicats, avec l'intervention des chambres de commerce.

Toujours est-il que le principe d'un statut du personnel codifié, qui serait commun à l'ensemble des personnels des réseaux, est admis. Il peut dorénavant faire son chemin.

²⁰⁵ *Ibid.*

Chapitre IX. Du statut des agents du réseau de l'État à la revendication d'un statut commun (1910-1918)

L'objectif de ce chapitre est d'étudier l'élaboration et l'adoption du statut du personnel des chemins de fer de l'État en septembre 1912, ainsi que ses effets.

À la suite d'une première tentative d'encadrer les conditions d'emploi et de travail de certaines catégories d'agents en 1910, la détermination du directeur Albert Claveille est essentielle dans l'aboutissement d'un statut codifié accordé au personnel d'un réseau qui fait figure de laboratoire social à l'échelle des chemins de fer.

Bien que les agents aient pris part à sa discussion, celui-ci s'avère finalement peu novateur et insatisfaisant (1).

Ce bilan mitigé n'empêche toutefois pas la réclamation de son extension au personnel des compagnies privées, par les principaux intéressés, souvent assimilés aux agents de l'État (2).

Mais l'élan insufflé par le statut accordé aux cheminots du réseau de l'État en septembre 1912 est remis en cause avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale (3).

1. Le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912 : codification de règles établies ou acquisition de nouvelles avancées sociales ?

Avec la proposition d'octroi d'un statut du personnel dans le projet Briand de 1910 et sa nécessaire homologation par les pouvoirs publics, on aurait pu s'attendre à ce que ces dispositions que l'on cherche à appliquer fassent écho à la revendication cheminote d'un statut du personnel codifié, une homologation par le ministre de tutelle supposant, en amont, une réflexion sur le fond et la forme d'un ensemble documentaire structuré.

Tout n'est pas aussi simple. Il est délicat en effet de réussir à capter l'opinion des cheminots sur l'institution éventuelle d'un statut du personnel. Les agents des chemins de fer y étaient-ils plutôt réticents ou, au contraire, l'idée les séduisait-elle ? Nous avons vu que dans les rares articles qui évoquent le projet de loi Briand publiés dans *La Tribune de la voie ferrée* dès décembre 1910, la suppression de la grève polarise davantage les débats que l'octroi d'un statut. On ne retrouve donc pas ici exprimée la revendication d'un statut codifié. Peut-être s'agit-il d'un biais, puisque l'actualité

sociale des cheminots passe avant tout, en 1910 et 1911, par la question de la réintégration des cheminots révoqués ; dans un autre domaine, la question de l'attelage automatique fait également beaucoup parler d'elle à cette même période¹. Ces sujets, qui paraissent davantage cruciaux aux yeux des rédacteurs de *La Tribune*, laissent ainsi une place réduite à toute autre discussion.

Si l'on s'intéresse à d'autres organes de presse, quelques pistes se dessinent et certains militants, proches de la corporation cheminote, semblent favorables à l'obtention d'un statut du personnel.

C'est le cas de Louis Niel, ancien et éphémère secrétaire de la CGT et secrétaire administratif du réseau de l'Est au Syndicat national des chemins de fer, très critique à l'égard du projet Briand. En janvier 1911, seul le projet de ces « règlements » à homologuer, contenu dans le premier article du texte de loi, trouve grâce à ses yeux, jugé comme un « des quelques avantages que peut contenir le projet de loi ». Ses objections portent davantage sur l'exclusion des agents des chemins de fer secondaires et d'intérêt local de ces mesures ainsi que sur l'imprécision de ce que recouvre l'expression « conditions d'avancement »². Dans un « contre-projet au projet du Gouvernement sur l'arbitrage obligatoire pour solutionner les conflits du travail dans les chemins de fer » qu'il présente trois semaines plus tard, il conserve le principe de l'homologation³.

D'autres observateurs sont toutefois plus réservés et s'interrogent sur la finalité d'un tel octroi.

Un article paru le 8 février 1911 dans *La République Syndicale*⁴ sous pseudonyme (« Jonas »⁵) s'intéresse aux raisons qui ont pu motiver les pouvoirs publics à vouloir doter certaines corporations d'un statut, en replaçant le débat du côté de l'opinion publique et dans une perspective sociétale. Impossible de deviner qui se cache derrière ce nom d'emprunt ; aucun indice ne laisse, toutefois, penser que l'auteur appartienne à la corporation cheminote. Dans son article, l'argumentaire est à entendre non pas du strict point de vue des cheminots, mais des fonctionnaires dans une acceptation large (services publics, et donc agents de chemins de fer inclus). Jonas fait, dès les premiers paragraphes du texte, le lien entre la décision d'accorder un statut telle qu'elle apparaît dans le projet

¹ Louis Boirault, ingénieur adjoint à l'administration des chemins de fer de l'État, conçoit un système d'attelage automatique au début du XX^e siècle, appelé « attelage Boirault ». Il est appliqué dans le réseau de l'État. Le Syndicat national milite en faveur de son extension aux compagnies, mais ces dernières y sont défavorables.

² ANMT, 48 AQ 5051 : Louis Niel, « Les projets de M. Briand », *La Démocratie Sociale*, 8 janvier 1911.

³ ANMT, 48 AQ 5051 : Louis Niel, « Contre-projet au projet du Gouvernement sur l'arbitrage obligatoire pour solutionner les conflits du travail dans les chemins de fer », *La Démocratie Sociale*, 29 janvier 1911.

⁴ *La République syndicale* est un organe de la presse administrative hebdomadaire. Son sous-titre est : *Tribune des services publics et des intérêts économiques*. Il est créé à la fin de l'année 1909 mais disparaît en 1911. D'après les travaux de Guy Thuillier (« Pour une histoire de la presse administrative (1869-1914) », *La Revue administrative*, n°164, mars-avril 1975, p. 140) et de Jeanne Siwek-Pouydesseau, il défend l'idée d'un statut pour les fonctionnaires. (*Le syndicalisme des fonctionnaires jusqu'à la guerre froide 1848-1948*, Lille : Presses Universitaires de Lille, 1989, p. 104-105).

⁵ Le choix de ce pseudonyme par l'auteur de cet article fait sans doute référence à la figure du prophète présente dans la *Bible*.

de loi Briand et les conflits sociaux des années 1909-1910 dans les corporations postière et cheminote. Il affirme ainsi que « depuis la grève des cheminots, le statut des fonctionnaires est devenu l'une des grandes pensées du régime ». Ces deux groupes socio-professionnels représentent, par leur nombre⁶, un risque constant de conflit social, qui peut, s'il bénéficie du soutien de l'opinion publique, éclater et paralyser le pays. Dès lors, les pouvoirs publics, conscients de cette situation explosive, auraient cherché à octroyer aux fonctionnaires, aux postiers et aux cheminots un statut du personnel, afin que leur image soit ternie auprès de la société française :

« Dans l'esprit des détenteurs actuels du pouvoir, le statut doit être, selon le cas, la souricière, la muselière, le guidon, le harnais. Il pourrait devenir encore la soupape de sûreté, la rigole de dégagement, le régulateur contre les explosions sociales ou la bouée de sauvetage contre les remous de colère accumulés. Si quelque jour, postiers, cheminots ou fonctionnaires quelconques nantis d'un statut si généreusement octroyé, s'avisent de manifester des velléités de révolte, on traiterait ces ingrats comme l'ont été dernièrement les grévistes de la voie ferrée ; on les révoquerait en nombre, et ce mode d'intimidation aurait chance de réussir. Ensuite, on les dénoncerait au pays comme simples renégats. Leur soi-disant privilège, leur statut qu'ils auraient désiré, demandé, accepté, les mettrait en mauvaise posture ».

On retrouve ici l'émergence d'une logique discursive déjà éprouvée dans les années 1880-1890⁷ autour de groupes socio-professionnels qui seraient, par l'attribution d'un statut du personnel, privilégiés ou nantis⁸. Dans cet ordre d'idées, l'auteur ne peut qu'appeler à refuser ce statut :

« Eh bien non, la légende du fonctionnaire privilégié ne s'accréditera pas. Nous refusons l'octroi par trop équivoque et dangereux de votre statut. Nous le refusons au nom de la liberté, de l'égalité, de la fraternité, au nom de la justice aussi, car nous restons républicains malgré nos

⁶ Jonas présente les chiffres suivants : 110 000 postiers, 70 000 cheminots. L'estimation du nombre des postiers semble un peu surévaluée : en effet, d'après Sébastien Richez, ils ne dépassent le seuil des 100 000 qu'à la fin des années 1920 (Sébastien Richez, « Postiers et facteurs en France depuis deux siècles », *Flux*, n°70, 2007, p. 88-92 ; accessible en ligne <<http://www.cairn.info/revue-flux-2007-4-page-88.htm>> [consulté le 6 juin 2016]). Sans doute Jonas tient-il compte, ici, plutôt du personnel relevant de l'administration des PTT, ce que confirment les statistiques de l'activité postale mises en ligne par le Comité pour l'Histoire de La Poste (<<http://www.laposte.fr/chp/mediasPdf/statistiques/LesPostiersSurLeTempsLong.pdf>> [consulté le 6 juin 2016]), qui dénombre un total de 110 462 agents pour toutes les branches des PTT, et 110 760 postiers en 1930. Quant aux cheminots, l'*Annuaire statistique* publié par la statistique générale de la France du ministère du Travail et de la Prévoyance sociale en 1913 dénombre, au 31 décembre 1910, 55 540 personnes occupées par le chemin de fer sur les lignes d'intérêt général, local et les tramways pour voyageurs et marchandises (Statistique générale de la France, *Annuaire statistique*, Paris : Impr. nat., vol. 32, 1913, p. 168-169).

⁷ Cf. *supra*.

⁸ Logique dont il serait très intéressant d'étudier l'évolution et la permanence. Cette argumentation fait, en effet, fortement écho à l'actualité puisqu'elle ressurgit à chaque conflit social que traverse SNCF de nos jours. Dans des articles de presse du début des années 1910, la corporation cheminote est également considérée comme privilégiée à cause de son régime de retraites (ANMT, 48 AQ 5051 : « Les grèves de cheminots », *Journal des débats*, 8 janvier 1911 : « Il ne s'agit pas de mettre les cheminots hors du droit commun des retraites, mais de les y faire rentrer. On a créé pour eux un régime de privilège. D'après ce régime, le personnel d'une certaine industrie, sans avoir fait un travail plus long ou plus difficile que celui de tout autre métier, obtient beaucoup plus tôt une pension de trois, quatre, souvent huit ou dix fois plus forte. Cette faveur lui a été accordée, à tort ou à raison, parce qu'il s'acquitte d'un service d'intérêt général », ses institutions patronales et sa garantie de l'emploi (ANMT, 48 AQ 5053 : « Lettre de Paris. Temps nouveau », *Bulletin-Correspondance de l'Association Nationale Républicaine*, 12 juillet 1911 : « [Si les cheminots] nous permettaient de leur dire la vérité, nous leur avouerions qu'ils sont parmi tous les travailleurs des privilégiés. Le travailleur ordinaire, qui n'est pas majorité, est soumis à la rude épreuve du chômage. Il ne bénéficie pas des nombreuses institutions philanthropiques que les compagnies de chemins de fer ont fondées en leur faveur »).

écœurements. Le système déversoir ou canalisation préconisé par M. Millerand, le statut soupape de sûreté contre les explosions sociales, cher à M. Briand, ne sauraient agréer aux fonctionnaires ou rétribués de l'État. Tous ont pu s'apercevoir, et sans avoir besoin pour cela de beaucoup de clairvoyance, qu'on leur prête très gratuitement le dessein de manquer à leurs obligations professionnelles, dans la seule pensée de prendre là prétexte pour leur imposer d'autres devoirs, soi-disant supérieurs ».

Jonas opère ici la distinction entre ce qu'il nomme un « statut négatif », accordé en échange d'une atteinte aux libertés des fonctionnaires (à plusieurs reprises proposée aux cheminots depuis la proposition Lemire en 1894 jusqu'au projet Briand, la privation du droit de grève), qu'il juge « d'une psychologie gouvernementale plus que médiocre et d'une efficacité contestable ou nulle » et, à son opposé, un « statut positif, réglant à longue échéance la situation des fonctionnaires et de tous les agents appartenant à des services publics ». Ce dernier ne trouve, toutefois, pas davantage grâce à ses yeux, puisqu'il valorise certaines corporations (telle les cheminots) pour en exclure d'autres (les mineurs, par exemple), et cela au détriment du reste de la société française : « Le statut qui accorderait à une catégorie quelconque de citoyens un privilège ne saurait le faire qu'au détriment de l'ensemble des contribuables et à leurs frais ; ce serait une inscription en faux contre la Déclaration des Droits de l'homme ; nous appellerions cela un statut maudit ». Jonas défend une conception participative de l'institution du statut du personnel : pour lui, le seul statut valable, légitime devrait être élaboré par les agents, premiers concernés, qui possèdent une parfaite connaissance de la structure dans laquelle ils évoluent ; il ne doit pas s'agir d'un règlement de plus, qui pourrait, à l'instar de ceux déjà en vigueur, être enfreint, mais d'« un véritable statut, c'est-à-dire un document contenant tout ce qui intéresse la société dans ses rapports avec nous, fonctionnaires »⁹.

On est donc, loin, ici, d'une revendication syndicale de l'octroi d'un statut pour les agents fonctionnaires et des services publics de manière générale, dont il semble que l'on puisse appliquer la logique aux cheminots en particulier.

Cette différence de sensibilités face à l'institution d'un statut du personnel aux cheminots est résumée, quelques années plus tard, par Robert Boisnier, à l'occasion du premier congrès national de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, tenu à Paris du 28 au 30 juin 1918.

Alors que se pose la question de l'adoption de la revendication d'un statut commun à l'ensemble des personnels des réseaux d'intérêt général, Robert Boisnier est chargé de rédiger un rapport, dans lequel il revient sur les initiatives menées pour imposer la codification des conditions d'emploi et de

⁹ ANMT, 48 AQ 5052 : Jonas, « Statut et privilège », *La République Syndicale*, 8 février 1911.

travail des cheminots. Il rend compte des débats qui agitaient la corporation cheminote au début des années 1910, relatifs à l'usage qui pourrait être fait de ce statut du personnel :

« Si des divergences se manifestaient de part et d'autre dans le monde juridique et dans le monde parlementaire, elles se manifestaient également dans le personnel intéressé. Les uns et les autres discutaient passionnément de l'opportunité du statut du personnel. Certains camarades disaient : "Il vaudrait cent fois mieux que nous restions soumis au régime actuel que de solliciter nous-mêmes une charte administrative qui va avoir pour effet de limiter nos droits et de donner aux compagnies des armes qu'elles n'ont pas à l'heure actuelle". D'autres, au contraire, prétendaient : "Le statut est la codification des règlements en vigueur et elle doit comporter des modalités telles que, désormais les droits et les garanties du personnel soient absolument assurés contre l'arbitraire et le favoritisme" ».

Les réserves émanant de la fraction du personnel qui craint une application restrictive du statut apparaissent d'ordre contextuel, puisque les agents – et, encore plus, les membres du Syndicat national – ont été largement marqués par les propositions et nombreux projets de loi en ce sens depuis les années 1890, mais surtout la grève d'octobre 1910, l'ampleur de la vague de mesures disciplinaires et de révocations qui s'ensuivit, ainsi que les textes de loi qui en ont été inspirés, comme le souligne l'auteur :

« Les raisons qu'on avait, vers 1910, de prendre position contre le statut du personnel ont disparu [en 1918]. On comprend aisément, en effet, qu'alors qu'un projet de loi venait d'être déposé instituant l'arbitrage obligatoire, décidant une répression extrêmement sévère de toutes les infractions dans les compagnies de chemins de fer, interdisant le droit de grève, édictant des sanctions pénales, on comprend qu'à ce moment, voyant figurer dans le même projet [de loi Briand] le statut du personnel, nos camarades aient eu peur, aient eu raison d'avoir peur que ce ne fût là qu'un leurre et qu'en réalité la garantie qu'on voulait leur donner ne fût tout simplement une arme nouvelle fournie aux compagnies pour mieux les tenir dans l'avenir »¹⁰.

Il convient toutefois de préciser que d'autres corporations émettent également des réticences à l'égard de l'institution d'un statut à cette époque, à l'instar des fonctionnaires, qui apparaît, pour certaines organisations professionnelles, comme un « statut-carcen »¹¹, c'est-à-dire un moyen de limiter leur droit syndical.

Il paraît donc difficile de saisir la réalité de la réclamation, par les cheminots, d'un statut du personnel au tournant des années 1910, tant la réserve semble l'emporter.

Si, pour Georges Ribeill, un des effets du projet de loi Briand a été de « mettre en sourdine » avant la guerre la revendication du statut, du fait notamment de réserves syndicales¹², nous serions d'avis,

¹⁰ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : *Compte rendu du 1^{er} congrès national tenu dans la salle de la Bellevilloise, 23, rue Boyer, Paris, les vendredi 28, samedi 20 et dimanche 30 juin 1918*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1918, p. 84.

¹¹ Nicole Maggi-Germain, *Négociation collective...*, op. cit., p. 39.

¹² Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemin de fer. Tome 2...*, op. cit., p. 175-176.

au vu du contre-projet élaboré par le secrétaire du comité du réseau de l'Est, Louis Niel, de nuancer quelque peu ce propos.

L'élaboration du statut du personnel des chemins de fer de l'État (1910-1912)

L'institution, en 1912, d'un statut du personnel pour les agents de l'administration des chemins de fer de l'État représente la première codification des conditions d'emploi et de travail des cheminots d'un réseau.

Mais les sources demeurent assez lacunaires à propos de cette institution d'un statut dans l'administration des chemins de fer de l'État.

Dans la littérature scientifique, cette initiative est souvent rapidement étudiée¹³, perçue avant tout comme une première étape nécessaire vers l'obtention d'un statut du personnel unifié, la base d'un texte commun à l'ensemble des réseaux d'intérêt général. Si elle constitue indéniablement un premier pas en ce sens, il nous paraît toutefois indispensable de l'étudier pour elle-même.

Une première initiative gouvernementale méconnue : le projet fixant le statut du personnel ouvrier des ateliers et des dépôts du réseau de l'État (mai 1910)

Dès 1910, l'administration des chemins de fer de l'État s'est attachée à appliquer à une catégorie de personnel particulière – les ouvriers de ses ateliers et dépôts – un statut du personnel. Cette tentative n'est pas documentée et n'a pas été étudiée. En effet, les thèses de droit du premier tiers du XX^e siècle n'en font pas plus état que les ouvrages scientifiques récents¹⁴. Il est vrai qu'il n'en reste quasiment aucune trace, hormis dans la presse généraliste et dans certaines revues spécialisées dans le domaine des transports. Si la presse corporative aborde le sujet, à l'instar de *La Tribune de la voie ferrée*, à travers les questions d'échelle des traitements et d'indemnité de résidence, le mot « statut » n'y est jamais écrit.

Nous avons dressé un aperçu de la diversité des métiers, des milieux et des conditions de travail qui règne dans les chemins de fer, marqués par une forte organisation et division du travail.

¹³ Et parfois de manière brouillonne. Une brochure publiée par l'IHS-CGT des cheminots, en accompagnement d'une exposition consacrée à la grève des cheminots de 1910, organisée pour célébrer le centenaire du conflit lors du 41^e congrès fédéral tenu à Reims du 23 au 26 novembre 2010, affirme ainsi : « Un projet de statut est déposé en 1910. Après de nombreux affrontements entre les compagnies, le Gouvernement et le Syndicat national, Millerand amende en 1912 le projet de loi en faveur d'un statut déposé opportunément par Briand à l'issue de la grève de 1910 ; et le statut du personnel de l'État fait l'objet de trois arrêtés interministériels signés le 30 août » (IHS-CGT des cheminots, *La grève des cheminots de 1910. Supplément au cahier de l'Institut*, 2010, p. 22).

¹⁴ Il n'en existe aucune trace dans les études de François Caron, Christian Chevandier, Atsushi Fukasawa, Paulette Le Gall ou encore Georges Ribeill.

Les ouvriers des ateliers et des dépôts¹⁵ dépendent des services Matériel et Traction. Dans les dépôts, les agents sont chargés de la préparation et de l'entretien courant des machines ; le personnel y est moins spécialisé que celui des ateliers¹⁶, concentrations importantes de personnel¹⁷ aux qualifications variées où l'on s'occupe plutôt des réparations de matériel¹⁸, et dont les conditions de vie et de travail se rapprochent de celles des ouvriers d'usine du secteur privé. Dans les ateliers et dépôts de l'ensemble des compagnies, seul le personnel encadrant est commissionné, pas les ouvriers ; l'administration des chemins de fer de l'État introduit leur commissionnement à partir de 1901¹⁹.

Par ailleurs, le milieu ouvrier des ateliers et des dépôts semble, si l'on suit Henri Vincenot, fortement syndicalisé. Exposant, suivant une logique binaire, les différentes réactions face aux conflits sociaux, il propose cette analyse sociologique :

« Le monde cheminot se divisa en deux blocs, facile à imaginer lorsqu'on connaît les origines et le mode de recrutement de cet immense personnel. Il y eut les "Rouges" et les "Jaunes". Les "Rouges", partisans de la grève pour la revendication corporative, formés par les gens des Dépôts, des Ateliers, des Roulants. Les "Jaunes", recrutés parmi les "Monsieurs de l'Exploitation", les bureaucrates de tous les services. En général, les gens originaires de la culture et de l'artisanat rural »²⁰.

Cela participe, sans doute, de la décision d'accorder des garanties à cette catégorie de personnel.

Par ailleurs, le contexte social, en ce début d'année 1910, demeure tendu. De fortes revendications émanent de la part du Syndicat national, qui manifeste son mécontentement. Ainsi, en mars et avril, il réclame, à l'occasion de meetings, une hausse des salaires (les « cent sous »), la limitation de la durée du travail et l'adoption dans les compagnies privées du même régime de repos hebdomadaire que celui en vigueur dans le réseau de l'État. Du 13 au 16 avril 1910 a lieu le XXI^e congrès national. Celui-ci se clôt par une manifestation de 6 000 postiers et cheminots, réunis

¹⁵ Georges Ribeill, *Le personnel... Tome 1, op. cit.*, p. 263-267 ; Cercle généalogique des cheminots, *Les métiers des cheminots. Employés, ouvriers et ingénieurs du chemins de fer*, Paris : Cercle généalogique des cheminots, 2011, p. 41-43.

¹⁶ Il existe deux types d'ateliers : ceux de la Voie (où on prépare les traverses) et ceux du Matériel (parmi lesquels on distingue ceux qui sont destinés à réparer les locomotives de ceux des voitures et wagons).

¹⁷ Dépassant, généralement, les mille agents. Il s'agit des plus fortes concentrations de cheminots selon Georges Ribeill (*Le personnel... Tome 1, op. cit.*, p. 294).

¹⁸ Ce qui, comme le précise Christian Chevandier, suppose aussi des travaux de construction (« Politiques patronales de fixation du personnel : des cas atypiques dans l'industrie mécanique », *Bulletin du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, n°2-3, 1994, p. 54 ; accessible en ligne <http://bcpl.ish-lyon.cnrs.fr/1994/Strategiesmarchedutravail/-1994_2_3_53.pdf> [consulté le 8 juin 2016]). Sur la question des ateliers, voir la thèse de Christian Chevandier, consacrée à ceux d'Oullins : *Cheminots en usine. Les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps des locomotives à vapeur*, Lyon : Presses Universitaires de Lyon, 1993, 314 p., ainsi que la parution des actes du dixième colloque organisé par l'AHICF à Arles en 2002, consacré aux ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire : *Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire. Deux siècles d'histoire. RHCF*, n°28-29, 2003 ; accessible en ligne <<http://rhcf.revues.org/1714>> [consulté le 8 juin 2016].

¹⁹ François Caron, « À propos de la rationalisation du travail dans les ateliers des compagnies de chemins de fer en France, 1880-1936 », *Ateliers et dépôts du Matériel ferroviaire. Deux siècles d'histoire. RHCF*, n°28-29, 2003 ; accessible en ligne <<http://rhcf.revues.org/1762>> [consulté le 8 juin 2016].

²⁰ Henri Vincenot, *La vie quotidienne..., op. cit.*, p. 63.

pour protester²¹. Du 21 au 23 avril a également lieu le congrès de l'Association professionnelle des agents des trains de France²². Le ministre des Travaux publics reçoit, quant à lui, une délégation des Amicales des agents des chemins de fer, le 15 avril²³.

Ce contexte social agité a, sans doute, influé dans la décision d'annoncer, peu après le 20 avril, l'attribution d'un statut au personnel ouvrier des dépôts et ateliers de l'administration des chemins de fer de l'État.

François Fagnot, chef de cabinet, informe les journalistes du quotidien *Le Radical*²⁴ que ce projet répond à un vœu émis par le ministre des Travaux publics, Alexandre Millerand²⁵. Il s'agit donc, là aussi, d'une initiative gouvernementale, qui semble avoir été décidée et élaborée de manière confidentielle, sans en avertir les premiers intéressés : « Les cheminots touchent au but de cette réforme tant attendue, tant souhaitée, qu'ils sollicitaient hier encore du ministre, sans savoir que la réalisation en était si proche ! ».

Reymond Beaugey, directeur des chemins de fer de l'État, a été chargé de la rédaction du texte – « la charte des cheminots de France » comme la qualifie le quotidien – tâche qu'il accomplit en « quelques semaines de travail », en collaboration avec Charles Louis Viennot, sous-directeur du réseau²⁶. Le 22 avril, il transmet un exemplaire du document élaboré aux 64 élus du personnel, afin que ceux-ci puissent adresser leurs observations, en vue d'une réunion extraordinaire prévue une semaine plus tard²⁷. Le journaliste Henry Bérenger salue, dans *L'Action*, cette « excellente et utile démocratie gouvernementale »²⁸. Une fois l'accord trouvé, « une décision ministérielle [sera] rendue officiellement par le directeur du réseau de l'Ouest-État et le statut entrera en application »²⁹.

La publicité du texte du projet de statut du personnel ouvrier des ateliers et dépôts du réseau de l'État est accueillie diversement.

La confidentialité du projet semble avoir pris de court les premiers intéressés, qui accueillent l'annonce non sans « une émotion qui a surpris et étonné [l'administration] ». Il semble que la communication, orchestrée par le ministère des Travaux publics et la direction de l'administration

²¹ Nicole Parutto, *Les cheminots, on s'en fait..., op. cit.*, p. 293

²² ANMT, 48 AQ 5008 : « Le congrès des agents des trains », *Le Journal*, 20 avril 1910.

²³ ANMT, 48 AQ 5008 : « Les amicales des agents des chemins de fer », *Le Radical*, 16 avril 1910.

²⁴ *Le Radical* appartient, selon une catégorisation élaborée par Christophe Charle, à un groupe de « feuilles politiques populaires d'orientation radicale, héritières de la montée de la presse des années 1870-1880 », à l'instar de *La Petite République*. Le public ciblé est la petite bourgeoisie et les classes populaires parisiennes de gauche. En 1912, son tirage avoisine les 29 000 exemplaires (Christophe Charle, *Le Siècle de la presse (1830-1939)*, Paris : Seuil, 2004). Entre 1911 et 1914, *Le Radical* devient l'organe officiel du parti (Serge Berstein, *Histoire du Parti Radical. Volume 1..., op. cit.*).

²⁵ « Les cheminots. M. Millerand propose un texte de statut », *Le Radical*, 22 avril 1910 : « Ainsi en a décidé M. Millerand, ministre des Travaux publics ».

²⁶ ANMT, 48 AQ 5008 : « Le statut des cheminots », *Le Radical*, 30 avril 1910.

²⁷ ANMT, 48 AQ 5008 : « M. Millerand et les cheminots », *L'Événement*, 22 avril 1910.

²⁸ Cité dans « Le statut des cheminots », *Le Radical*, 23 avril 1910.

²⁹ ANMT, 48 AQ 5008 : « Le statut des cheminots », *Le Radical*, 30 avril 1910.

des chemins de fer de l'État, autour de la dotation de ce statut soit quelque peu défailante, notamment à propos de l'état d'avancée du texte et de son éventuelle discussion : fin avril 1910, « certaines délégations, notamment celle du dépôt de Batignolles, sont venues nous trouver et demander des explications sur ce statut, qu'elles s'imaginaient réalisé, prêt à entrer en application, "signé" pour tout dire. [Mais] il n'y a là qu'un projet sur les termes duquel il faut d'abord s'entendre »³⁰.

Louis Latapie, journaliste à *La République française*³¹, reproche au ministre des Travaux publics d'avoir cédé aux pressions du Syndicat national et, notamment, à la menace de grève générale, sans avoir tenu compte des conséquences, particulièrement financières, de l'adoption d'un tel texte : « M. Millerand ne prend pas garde qu'il engage non seulement le budget et l'avenir de la compagnie de l'État, mais encore le budget et l'avenir de toutes les compagnies. [...] On peut chiffrer par des dizaines de millions les dépenses nouvelles consenties d'un trait de plume par le ministre candidat »³².

Les objections formulées par les délégués qui ont pris connaissance du projet porté par le directeur des chemins de fer Reymond Beaughey et son adjoint Charles Louis Viennot touchent principalement deux points : la répartition des agents en catégories, certains représentants du personnel arguant en faveur d'un reclassement, et le montant de l'indemnité de résidence (de 100 francs), qui n'apparaît pas assez élevé à leurs yeux.

Mais les vues des délégués et des pouvoirs publics ne paraissent pas inconciliables et ces désaccords semblent pouvoir dès le 30 avril trouver rapidement une issue³³.

L'ordre général n°529, daté du 12 mai 1910³⁴, porte à la connaissance des cheminots de l'administration des chemins de fer de l'État les nouvelles conditions d'emploi et de travail du personnel ouvrier. Le texte embrasse, de façon structurée, les étapes de la vie professionnelle d'un agent des dépôts et ateliers du réseau de l'État. Il est divisé en trois titres.

Le premier fixe les règles en matière de recrutement. Il est, lui-même, subdivisé en trois chapitres, respectivement consacrés aux apprentis-ouvriers du service des ateliers et du matériel roulant, aux élèves-ouvriers des dépôts du service de la Traction et aux ouvriers. Le nombre des apprentis est fixé par le directeur ; il est supérieur aux besoins réels des ateliers afin de « faciliter aux agents et

³⁰ ANMT, 48 AQ 5008 : « Le statut des cheminots », *Le Radical*, 30 avril 1910.

³¹ *La République Française* est fondée en 1871 par Léon Gambetta. Louis Latapie, journaliste, en est un collaborateur régulier. Cet organe est qualifié de « quotidien progressiste » par Mathias Bernard (*La guerre des droits. De l'affaire Dreyfus à nos jours*, Paris : Odile Jacob, 2007, p. 29).

³² Cité dans « Le statut des cheminots », *Le Radical*, 23 avril 1910.

³³ ANMT, 48 AQ 5008 : « Le statut des cheminots », *Le Radical*, 30 avril 1910.

³⁴ AN, F¹⁴ 12481 : ordre général n°529 du 12 mai 1910 sur le recrutement, le commissionnement et l'avancement du personnel ouvrier de l'administration des chemins de fer de l'État. Cf. annexe n°41.

ouvriers du réseau l'instruction professionnelle de leurs enfants ». Mais, tous ne sont pas conservés à la fin de leur apprentissage. Les apprentis doivent avoir entre 13 et 15 ans et viser une profession particulière. Pour être admis, les candidats à l'apprentissage passent devant une commission, qui établit, à l'issue d'auditions, un classement. Les lauréats partent en apprentissage pour une durée de trois ans, pendant laquelle des cours publics du soir leurs sont dispensés, en instruction générale et en dessin industriel. Leurs cours et pratique professionnelle sont sanctionnés par une note. Les moyennes semestrielles fixent le salaire de l'apprenti pour la période suivante. À l'issue de la troisième année, les apprentis doivent se soumettre à un examen final, commun à l'admission des ouvriers. Les candidats ayant effectué un apprentissage dans l'industrie, âgés de 18 ou 19 ans et fils (ou assimilés) d'agents ou ouvriers du réseau, peuvent être admis comme élèves-ouvriers dans les dépôts du service de la Traction. Les lauréats doivent ensuite passer l'examen d'admission commun aux ouvriers. Le salaire de l'élève-ouvrier est revu tous les six mois, selon la progression constatée, mais sans pouvoir dépasser le traitement minimum des ouvriers. Ces derniers sont payés à l'heure ou à la journée, plus exceptionnellement au mois. On distingue, parmi eux, ceux à l'essai, de ceux classés ou commissionnés. Des conditions d'âge, de nationalité, de moralité, de service militaire, d'aptitude physique, professionnelle et intellectuelle, sanctionnées par un examen, sont requises pour devenir ouvrier. Une majoration de salaire à titre d'indemnité de résidence est prévue.

Le deuxième titre, consacré au commissionnement, est le plus pauvre, composé d'uniquement deux articles. Un stage de 18 mois est nécessaire pour que les ouvriers à l'essai puissent être commissionnés, s'ils n'ont pas dépassé 30 ans. Un salaire horaire minimum est fixé selon la série dans laquelle se situe la profession exercée par l'ouvrier classé sur le point d'être commissionné.

Le dernier titre traite de l'avancement et du tableau d'avancement. L'avancement d'un ouvrier prend deux formes : l'augmentation de salaire en restant dans la même profession ; la nomination, soit à une profession classée dans une série plus élevée, soit en tant qu'agent commissionné. Les candidats à cet avancement sont inscrits sur un tableau, subdivisé en trois chapitres selon la nature d'avancement souhaitée, pour la durée d'une année civile. Les commissions régionales élaborent des propositions de candidatures, soumises aux chefs de service. Elles sont ensuite transmises, avec leurs observations, au directeur, puis à la commission de classement.

Au lendemain de la parution de l'ordre général, en visite à la gare Saint-Lazare le 13 mai 1910, Alexandre Millerand annonce que « la période préparatoire d'organisation du personnel et d'élaboration de son statut devait être considérée comme terminée, et qu'il n'y [a] plus

qu'à appliquer, dans leur esprit, les règles établies »³⁵. Un temps semble toutefois nécessaire pour que le personnel ouvrier s'approprie ces nouvelles dispositions.

À partir de la mi-mai, le ministre des Travaux publics multiplie les visites dans le réseau de l'État. Il entreprend ce qu'il nomme un « voyage d'études », en plusieurs étapes. Parti de Rouen le 19 mai, il passe par Dieppe, Fécamp, Le Havre, Honfleur, Lisieux, Caen, Cherbourg, Granville, Dol, Rennes, pour finalement rejoindre Le Mans et retourner à Paris le 21³⁶, soit un total de 1 500 kilomètres sillonnés³⁷. « M. Millerand a banni de ce voyage toute manifestation étrangère au but qu'il s'est proposé. Pas de réceptions officielles dans les villes et dans les gares où il s'arrête ; pas de banquets, pas de discours où la politique entre pour quelque chose »³⁸. Il profite de cette occasion pour échanger avec les chefs de service et les représentants du personnel et, sans doute, essaie-t-il d'apaiser les tensions sociales persistantes. C'est aussi l'opportunité pour lui de communiquer auprès des principaux intéressés sur le statut et son contenu. Sa tournée d'inspection a notamment pour but de balayer les doutes qui peuvent subsister, parmi les agents du réseau de l'État, à propos du statut du personnel. Interrogé par un collaborateur du *Journal des transports*, Alexandre Millerand dresse, satisfait, un bilan positif de son séjour : « Je suis content de ma visite au personnel. J'ai voulu dissiper sa défiance. Le statut réglant son sort une fois terminé, j'ai tenu à en causer avec ceux auxquels il s'applique, leur montrer qu'ils se méprenaient sur mes intentions. J'ai répandu des idées. Le personnel a paru me comprendre »³⁹.

Dans un contexte social tendu, quelques mois avant que n'éclate la grève d'octobre 1910 et l'initiative d'Aristide Briand, on découvre avec ce projet la première réalisation d'une initiative gouvernementale en matière d'application d'un statut au personnel cheminot.

Le Radical introduit le propos de son article du 22 avril 1910 en annonçant, avec grand enthousiasme : « Les cheminots ont leur statut, mieux que cela, une charte ! », bien que seul le personnel ouvrier des dépôts et ateliers soit concerné par cette mesure (qui exclut, de fait, les agents et le personnel ouvrier des autres établissements ferroviaires). Ce statut, voulu pour une catégorie de personnel précise, d'un seul réseau de chemins de fer possède donc une portée très limitée. En outre, il omet de réglementer certains aspects de la vie professionnelle des cheminots de l'État, tels que les congés ou encore les mesures disciplinaires.

³⁵ « M. Millerand à la gare St-Lazare », *Le Radical*, 14 mai 1910.

³⁶ « Le voyage de M. Millerand », *Journal des transports*, 28 mai 1910.

³⁷ « Le voyage de M. Millerand », *Le Radical*, 22 mai 1910.

³⁸ « M. Al. Millerand sur l'Ouest-État », *Le Radical*, 20 mai 1910.

³⁹ « Le voyage de M. Millerand », *Journal des transports*, 28 mai 1910.

Les dispositions accordées semblent toutefois plus favorables que celles en vigueur dans l'ancienne compagnie de l'Ouest.

Nous ne possédons pas de sources nous permettant d'étudier avec précision les incidences d'un tel texte. Il semble toutefois avoir été appliqué, puisque François Caron constate la généralisation du commissionnement dans les ateliers dès 1911⁴⁰.

L'impulsion d'Albert Claveille à la direction de l'administration des chemins de fer de l'État (1911)

Certaines personnalités sont déterminantes pour expliquer l'aboutissement – ou non – d'un projet. S'il est une autre figure qui, à l'instar de son contemporain Alexandre Millerand, joue un rôle essentiel dans l'amélioration et l'unification des conditions d'emploi et de travail du personnel cheminot, c'est bien celle d'Albert Claveille.

Né le 1^{er} janvier 1865⁴¹, il est issu d'une famille modeste. Son parcours professionnel en fait une incarnation de la méritocratie de la III^e République.

Sa carrière dans l'administration des Travaux publics est remarquable, dans la mesure où il gravit tous les échelons depuis celui de commis⁴² jusqu'à devenir ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées en 1900⁴³. Il exerce ces différentes professions, entre autres endroits, au service de la construction et du contrôle des chemins de fer pour des lignes des réseaux secondaires⁴⁴ et à la compagnie du PO. Albert Claveille est donc un homme de terrain, sensibilisé à l'organisation du chemin de fer, son univers spécifique, ses règles et ses acteurs.

La suite de son parcours se déroule dans les hautes sphères publiques. En juillet 1905, il est désigné pour remplacer temporairement le directeur du personnel et de la comptabilité du ministère des Travaux publics. Au début de l'année suivante, il est nommé « chef du service du personnel, de la comptabilité et du secrétariat au ministère des Travaux publics ». Il devient finalement, le 1^{er} juin 1906, directeur du personnel et de la comptabilité⁴⁵. Les dossiers conservés aux Archives

⁴⁰ François Caron, « À propos de la rationalisation... », *art. cit.*

⁴¹ Un colloque, auquel j'ai eu le plaisir de participer, s'est tenu à Bergerac les 18 et 19 septembre 2015. Consacré à la figure d'Albert Claveille, à l'occasion du 150^e anniversaire de sa naissance, il a réuni des historiens de différentes spécialités qui ont tous contribué à éclairer, par leurs recherches, un pan de la vie de celui qui demeurerait jusqu'alors méconnu. Les actes du colloque « Albert Claveille (1865-1921). Portraits en actes » vont servir de base à la rédaction d'une biographie collective, coordonnée par Yves Bouvier, Pierre Chancerel et Léonard Laborie, qui devrait être publiée aux Presses des Ponts.

⁴² Communication d'Hélène Vacher, « Claveille et le mouvement des conducteurs et ingénieurs des Ponts », colloque « Albert Claveille (1865-1921). Portraits en actes », 18-19 septembre 2015.

⁴³ AN, F¹⁴ 12565 : dossier d'ingénieur des Ponts et Chaussées de Joseph Claveille. Sa nomination est datée du 1^{er} août 1900.

⁴⁴ Notamment la ligne secondaire qui va de Marmande à Orléans.

⁴⁵ AN, F¹⁴ 12565 : dossier d'ingénieur des Ponts et Chaussées de Joseph Claveille.

départementales de la Dordogne⁴⁶ nous montrent que, en cette qualité, il s'est notamment intéressé aux conditions de travail des fonctionnaires et au droit d'association⁴⁷. Il a également joué un rôle, conjoint avec Louis Barthou, dans l'élaboration de la loi du 24 décembre 1907 sur le recrutement des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. Une lettre postérieure à janvier 1920 qui lui est adressée par le ministre des Travaux publics, sans doute Yves Le Trocquer, affirme que « c'est notamment à [son] initiative que sont dues de très nombreuses modifications et améliorations relatives [...] au recrutement et au statut des fonctionnaires des Travaux publics [...]. Et l'on peut affirmer qu'il n'est pas de règlement de personnel actuellement en vigueur qui, pour une large part, ne soit [son] œuvre particulière »⁴⁸. La question des conditions d'emploi et de travail du personnel demeure donc une des préoccupations d'Albert Claveille.

À la suite du rachat de la compagnie de l'Ouest par l'État, en 1908, les administrations des deux anciens réseaux fusionnent.

Reymond Beaughey, directeur de l'ancienne administration des chemins de fer de l'État depuis le 11 août 1903, prend la tête du nouveau réseau Ouest-État au 1^{er} janvier 1909⁴⁹. Il semblerait que, à cette époque, Albert Claveille ait déjà été pressenti pour diriger l'administration des chemins de fer naissante, mais que la continuité ait été privilégiée. En effet, lorsque, le 9 septembre 1921 à l'occasion des obsèques d'Albert Claveille, André Dejean prononce un discours en sa qualité de directeur de l'administration des chemins de fer de l'État, il revient sur cet épisode :

« Lorsqu'en 1908, au lendemain du vote du rachat de la compagnie de l'Ouest, le ministre [Louis Barthou], qui avait réussi à emporter ce vote, se prit à chercher l'homme auquel serait confié le soin de diriger la difficile entreprise, le premier nom qui vint à sa pensée fut celui de Claveille. [...] La chose ne fut cependant pas immédiatement réalisée, parce qu'il parut préférable de confier le nouveau réseau de l'État à celui qui déjà existait. Elle n'était que remise »⁵⁰.

Reymond Beaughey rencontre de nombreux obstacles dans l'accomplissement de sa tâche : il doit essuyer les critiques consécutives au rachat ainsi que le mécontentement des cheminots, suite à la décision de non-rétroactivité de la loi du 21 juillet 1909 et à la révocation de nombreux agents après le conflit d'octobre 1910. Par ailleurs, les transports fonctionnent mal dans le réseau de l'État, qui

⁴⁶ ADD, fonds Albert Claveille, 144 J.

⁴⁷ ADD, 144 J 1 : dossier « directeur du personnel et de la comptabilité ».

⁴⁸ AN, F¹⁴ 12565 : lettre du ministre des Travaux publics à Albert Claveille, « sénateur, ancien ministre », s.d. (Albert Claveille étant élu sénateur en janvier 1920, le document est donc postérieur à cette date et a sans doute été rédigé par son successeur au ministère des Travaux publics, Yves Le Trocquer).

⁴⁹ « Le rachat de l'Ouest », *Journal des chemins de fer et des progrès industriels*, 31 décembre 1908, p. 1029.

⁵⁰ *Discours prononcés aux obsèques de Monsieur Albert Claveille, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, directeur honoraire des chemins de fer de l'État, président de la commission centrale pour la navigation du Rhin, président du conseil de perfectionnement de l'École spéciale des Travaux publics, maire de Mouleydier, conseiller général du canton de Domme, sénateur de la Dordogne, ancien ministre des Travaux publics, officier de la Légion d'honneur, le 9 septembre 1921, [s.l.] : [s.n.], [s.d.], p. 27.*

doit faire face à de nombreux incidents et accidents. La catastrophe de Courville (Eure-et-Loir) survenue le 14 février 1911⁵¹ coûte à Reymond Beaugey, son poste⁵². C'est donc dans un contexte tendu qu'Albert Claveille le remplace, sept jours plus tard, à la tête de l'administration des chemins de fer de l'État⁵³. Si l'on en croit André Dejean, cette nomination reçut une « approbation unanime »⁵⁴.

Lors de la séance de la commission des travaux publics du 20 février 1911, le ministre des Travaux publics Louis Puech justifie ainsi son choix : « Ce n'est d'ailleurs qu'à la dernière extrémité que j'ai pris les mesures que vous savez, car j'ai pour Beaugey [...] la plus profonde estime. Seulement, comme administrateur, il n'a pas montré les qualités de fermeté et d'énergie qu'on devait attendre du chef d'un grand réseau »⁵⁵. Se dessine, *a contrario* de ce que Reymond Beaugey ne semble pas être, l'image que renvoie alors Albert Claveille : celle d'un homme dynamique, sur lequel on peut compter. Ses archives privées révèlent qu'Albert Claveille est un « homme de dossiers », qui se documente beaucoup⁵⁶. Il s'entoure, à la tête de l'administration des chemins de fer de l'État, d'éminents fonctionnaires, spécialistes, qui le conseillent, à l'instar d'Alfred Picard, Arthur Fontaine ou encore Henri Chardon⁵⁷.

Devenu directeur du réseau de l'État, Albert Claveille s'attache à instaurer un climat de confiance avec les cheminots.

Quelques jours à peine après sa nomination, il adresse aux agents un ordre du jour encourageant la collaboration entre le personnel et l'administration des chemins de fer :

⁵¹ Le 14 février 1911, sur la ligne de Chartres à Nogent-le-Rotrou, deux trains se tamponnent au niveau de Courville. Un autre stationné à proximité prend feu. Le bilan est de 13 morts et plusieurs dizaines de blessés. Un mécanicien est condamné pour inobservation des signaux et abandon de poste, le chef de gare de Courville et un facteur en chef pour désobéissance aux règlements.

⁵² La *Revue des deux mondes* nous donne des précisions : « L'accident de Courville a été la goutte d'eau, ou plutôt la goutte de sang qui a fait déborder le vase ; l'indignation a été générale ; on s'est préoccupé de lui donner certaines satisfactions. [...] M. le directeur des chemins de fer de l'État, étant tenu d'honneur de faire mieux que les compagnies privées, avait cru qu'il devait faire autre chose. Les services des compagnies sont divisés en trois directions, celles de l'exploitation, de la voie et de la traction, division logique, rationnelle, qui s'inspire de la nature des choses et qu'une longue expérience a consacrée. N'importe : ce ne serait pas la peine d'être l'État pour faire comme tout le monde. M. le directeur des chemins de fer de l'État avait donc brisé ces vieux cadres et créé une douzaine de directions différentes dans l'espoir que, plus une action serait divisée et éparpillée, plus elle serait attentive et efficace. [...] [Le nouveau système] a donc été abandonné ; un nouveau directeur a été nommé et son premier acte a été de rétablir l'ancienne classification en trois directions » (« Chronique de la quinzaine », *Revue des deux mondes*, t. II, 1911, p. 230-231).

⁵³ AN, F¹⁴ 12565 : décret nommant Albert Claveille directeur des chemins de fer de l'État, en remplacement de M. Beaugey, 18 février 1911.

⁵⁴ *Discours prononcés aux obsèques de monsieur Albert Claveille...*, loc. cit.

⁵⁵ « Un document. - La déposition d'un ministre ou "le coup de pied de l'âne" », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 octobre 1911, p. 2.

⁵⁶ Communication de Pierre Chancerel, « Claveille gouvernant », colloque « Albert Claveille (1865-1921). Portraits en actes », 18-19 septembre 2015.

⁵⁷ Communication de Georges Ribeill, « Claveille, directeur des chemins de fer de l'État », colloque « Albert Claveille (1865-1921). Portraits en actes », 18-19 septembre 2015.

« M. Claveille, directeur du réseau de l'État, vient d'adresser au personnel l'ordre du jour suivant : En prenant possession de ses fonctions, le directeur fait un pressant appel à la bonne volonté de tout le personnel du réseau. Il ne doute pas que tous, à tous les degrés de la hiérarchie confondus dans le désir ardent d'assurer la marche régulière du grand service public que la nation leur a fait l'honneur de leur confier, ne lui prêtent leur concours le plus loyal et le plus actif. Il est convaincu que le personnel, animé de l'esprit du devoir, saura se tenir à hauteur de sa tâche. Entre les agents et leurs chefs, les relations seront toujours fondées sur la confiance réciproque qu'établiront des rapports aussi suivis que possible. Le directeur, aussi fermement résolu à faire respecter la discipline indispensable à la sécurité de l'exploitation que désireux de témoigner au personnel ses sentiments de bienveillance et de justice, compte sur la collaboration de tous pour atteindre le but poursuivi en commun »⁵⁸.

Albert Claveille met en œuvre ses principes en recevant, quelques semaines plus tard le 11 avril 1911, une délégation du comité de réseau du Syndicat national. Elle lui présente des revendications, qu'il promet d'étudier⁵⁹.

Mais la situation des chemins de fer de l'État peine à s'améliorer au fil des mois, malgré l'énergie déployée par le directeur : « Un malaise général règne malgré les efforts personnels de M. Claveille »⁶⁰. L'organe de presse corporative *La Tribune de la voie ferrée* souligne sa bonne volonté, tout en pointant du doigt son entourage, accusé de desservir son action : « Tout va mal au réseau de l'État [...] Le nouveau directeur semble animé de bonnes intentions. Mais cela n'est pas suffisant pour que tout marche à souhait. Si le directeur, après une étude sérieuse, commande une chose, vous pouvez être certain que l'on fera exactement le contraire [...] »⁶¹ ; « Nous pouvons dire que M. Claveille n'a pas autour de lui les collaborateurs exigés par les difficultés de la situation »⁶². Il bénéficie, malgré les difficultés rencontrées, de l'image d'« un homme juste » et impliqué auprès de son personnel⁶³. C'est également l'impression qu'il renvoie au président du Conseil Ernest Monis, en avril 1911. Alors qu'il s'adresse aux agents des chemins de fer de l'État, ce dernier déclare : « Vous avez de la chance [...] d'avoir maintenant à la tête du réseau d'État M. Claveille, qui est un homme du peuple et qui a son cœur généreux. Il est venu dix ou quinze fois me trouver, lui, de son propre mouvement. Il les connaît, les dossiers des cheminots »⁶⁴.

À la tête de l'administration des chemins de fer de l'État, Albert Claveille figure comme un homme consciencieux, dynamique, à l'esprit d'initiative, que le travail et les difficultés ne semblent

⁵⁸ Jean Cheminot, « Le réseau-État », *La Tribune de la voie ferrée*, 26 février 1911, p. 1.

⁵⁹ H. Marchal, « Délégation à la direction de l'État », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 avril 1911, p. 1-2.

⁶⁰ « Au réseau de l'État. Les causes du mal », *La Tribune de la voie ferrée*, 27 octobre 1911, p. 1.

⁶¹ « À l'État. Les collaborateurs (!) de la direction », *La Tribune de la voie ferrée*, 10 octobre 1911, p. 2.

⁶² « Au réseau de l'État. La situation », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 décembre 1911, p. 1.

⁶³ Comité du réseau de l'État, « Au réseau de l'État. Pour les vieux agents », *La Tribune de la voie ferrée*, 24 mai 1912, p. 2.

⁶⁴ ANMT, 48 AQ 5052 : « Les cheminots chez M. Monis », *L'Humanité*, 11 avril 1911.

pas rebuter. Son action, à la direction de ce réseau, lui a notamment valu la considération de Georges Clemenceau⁶⁵.

Une question abordée dans le cadre des discussions sur la réorganisation du réseau Ouest-État : l'article 68 de la loi du 13 juillet et l'arrêté interministériel du 23 décembre 1911

En sa qualité de directeur, Albert Claveille s'applique à améliorer les conditions d'emploi et de travail d'un personnel qu'il connaît bien – les agents de l'administration des chemins de fer de l'État – à travers plusieurs occasions, dont une ressort particulièrement : la mise en place de leur statut, en 1912.

Son élaboration est très peu documentée ; mais la presse nous donne quelques indications.

Une fois la décision du rachat de la compagnie de l'Ouest par l'État actée, il devient nécessaire de statuer sur la forme qu'allait prendre, au moins provisoirement, la nouvelle organisation administrative et financière de l'administration des chemins de fer de l'État.

La nouvelle forme prise par l'organisation de l'administration des chemins de fer de l'État figure parmi les préoccupations du Gouvernement dès 1906. Dans la perspective du rachat, par l'État, de la compagnie de l'Ouest, un décret du 6 novembre constitue une commission d'études, présidée par Alfred Picard, chargée d'étudier la reprise d'un ou plusieurs réseaux concédés⁶⁶. Cette dernière dépose le 28 janvier 1907 un projet de loi, dont l'article 17 traite des conditions d'emploi et de travail des agents en ces termes : « Un règlement d'administration publique déterminera les règles concernant l'admission dans le personnel des chemins de fer de l'État, l'avancement, les mesures disciplinaires et les garanties dont sera entourée l'application de ces mesures »⁶⁷. Mais le texte ne vient jamais en discussion⁶⁸. Le Gouvernement dépose le 30 juin 1908 un projet, devenu la loi du 18 décembre 1908 réglant les conditions provisoires d'exploitation, après rachat, de la compagnie de l'Ouest ainsi que les mesures financières nécessitées par ce rachat⁶⁹. Son premier article dispose qu'un régime provisoire est institué jusqu'au 31 décembre 1910. À l'approche de l'expiration de ce délai, un nouveau texte est déposé le 30 juin 1910 par les ministres des Finances et des Travaux

⁶⁵ Communication d'Hélène Vacher, « Claveille et le mouvement... », *art. cit.*

⁶⁶ *J.O. Lois et décrets*, 7 novembre 1906, p. 7455.

⁶⁷ AN, F¹⁴ 12480 : projet de loi sur le régime financier et l'organisation administrative des chemins de fer de l'État, présenté au nom d'Armand Fallières, président de la République française, par Louis Barthou, ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes et par Joseph Caillaux, ministre de Finances, déposé à la Chambre des députés, 28 janvier 1907.

⁶⁸ Pierre Lamaud, *Les chemins de fer de l'État, nouvelle organisation administrative, nouveau régime financier*, Tulle : Impr. de Viers & Monteil, 1914, p. 98.

⁶⁹ *J.O. Lois et décrets*, 19 décembre 1908, p. 8694.

publics, Georges Cochery et Alexandre Millerand⁷⁰. Il n'est toutefois « par suite de circonstances inexplicables [...] distribué aux membres de la Chambre [des députés] que fin octobre »⁷¹.

Depuis 1882 et l'article 7 de la loi de finances du 29 décembre, le budget de l'administration des chemins de fer de l'État fait l'objet d'une annexe au budget général⁷². Sont ainsi établis, pour une année civile, le montant et l'affectation des recettes et dépenses. L'adoption de ces prévisions doit avoir lieu avant le 31 décembre ; dans le cas contraire, « le budget de l'année qui s'achève est reconduit de mois en mois sous forme de douzièmes provisoire jusqu'au vote définitif, ce qui interdit l'engagement de nouvelles dépenses ou la perception de nouveaux impôts »⁷³. Les lois constitutionnelles de 1875 disposent que, si l'aval des deux chambres est nécessaire pour que soit adoptée la loi de finances⁷⁴, celle-ci doit être obligatoirement présentée en premier à la Chambre des députés⁷⁵. Par ce vote annuel, le Parlement obtient ainsi un moyen de contrôle sur l'action que souhaite conduire le Gouvernement. En 1911, seule l'organisation administrative du réseau de l'État fait l'objet de discussions en même temps que la loi de finances, l'organisation financière étant finalement examinée de manière disjointe. Son étude commence finalement le 10 avril 1911. Selon les mots d'Étienne Coquet : « Lié au sort du projet de budget, le projet de loi sur les chemins de fer de l'État [suit] la même route longue, cahoteuse et malaisée »⁷⁶.

Le 26 avril 1911, l'administration des chemins de fer de l'État remet ses observations relatives au texte de loi de finances voté par les députés à Armand Gauthier, rapporteur général de la commission des finances du Sénat, sur sa demande. Parmi les modifications proposées par le réseau de l'État au texte voté par la chambre basse figure celle de la forme que doit prendre le statut du personnel, – celle d'un règlement d'administration publique⁷⁷ – jugée trop contraignante et rigide, donc inadaptée à la spécificité des chemins de fer :

⁷⁰ AN, F¹⁴ 12480 : projet de loi présenté par Georges Cochery, ministre des Finances, et Alexandre Millerand, ministre des Travaux publics, sur la réorganisation financière et administrative des chemins de fer de l'État, 30 juin 1910.

⁷¹ Pierre Lamaud, *Les chemins de fer...*, loc. cit.

⁷² René Thévenez, Fernand Manesse, *Législation...*, op. cit., p. 396.

⁷³ René Rémond, *La République souveraine...*, op. cit., p. 154.

⁷⁴ Article 8 de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875 sur les rapports des pouvoirs publics : « [...] Les traités de paix, de commerce, les traités qui engagent les finances de l'État, ceux qui sont relatifs à l'état des personnes et au droit de propriété des Français à l'étranger, ne sont définitifs qu'après avoir été votés par les deux chambres ».

⁷⁵ Article 8 de la loi du 24 février 1875 relative à l'organisation du Sénat : « Le Sénat a, concurremment avec la Chambre des députés, l'initiative et la confection des lois. – Toutefois, les lois de finances doivent être, en premier lieu, déposées à la Chambre des députés et votées par elle ». Ces mesures, héritées des monarchies constitutionnelles de la Restauration (1814-1830) et de la monarchie de Juillet (1830-1848) sont d'inspiration britannique.

⁷⁶ Pierre Lamaud, *Les chemins de fer...*, op. cit., p. 99-101.

⁷⁷ Le règlement d'administration publique (RAP) est un règlement édicté par l'exécutif sur demande du Parlement et après consultation du Conseil d'État (Marie-Joëlle Redor, « "C'est la faute à Rousseau..." ». Les juristes contre les parlementaires sous la Troisième République », *Politix*, vol. 8, n°32, 1995, p. 94).

« Article 13. On propose la suppression du paragraphe confiant à un règlement d'administration publique l'établissement des règles concernant le recrutement et l'avancement du personnel. Il a paru qu'avec un organisme industriel comme celui du chemin de fer, qui exige infiniment de souplesse, le règlement d'administration publique était beaucoup trop lourd et trop peu maniable. De l'obligation d'y recourir résulteraient des lenteurs et des difficultés qu'il est à tous égards préférable d'éviter. Un décret simple ou un arrêté ministériel pourvoirait beaucoup plus efficacement à la réglementation des questions si délicates que comporte la direction du personnel »⁷⁸.

Cette question revêt une importance particulière, dont a bien conscience l'Association générale du personnel des chemins de fer de l'État français. À l'occasion d'un congrès organisé le 13 mars 1911, elle émet le souhait « que soient inscrites dans la loi d'organisation définitive du réseau, des dispositions assurant au personnel un statut inviolable et le mettant à l'abri de tous les actes possibles de favoritisme » et « que ce statut soit codifié dans un règlement d'administration publique, comportant toutes les sanctions de droit utiles à sa stricte observation et à la répression des abus de pouvoir et que le personnel ait, dans le conseil du réseau, chargé d'élaborer ce statut et de veiller à son maintien, une représentation effective élue par lui »⁷⁹. Si l'administration des chemins de fer de l'État se prononce contre le règlement d'administration publique à cause de son manque de souplesse et d'adaptabilité, l'organisation corporative y voit une garantie de juste application du statut.

Le sénateur Émile Aimond dépose le 16 mai 1911 au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés, un rapport relatif aux budgets de l'exercice 1911 et des chemins de fer de l'État. Cette commission sénatoriale se montre très critique vis-à-vis du texte voté par la chambre basse⁸⁰, estimant la réorganisation administrative et financière du réseau impérative : il « [faut] envisager la question [...] en conformant l'administration du réseau d'État à la fois aux exigences d'une entreprise industrielle comme aussi au fait matériel résultant de la substitution de la fortune publique à la fortune privée dans la constitution financière de cette entreprise »⁸¹. Quant aux conditions d'emploi et de travail du personnel, le projet de loi de finances propose que le conseil de réseau délibère notamment sur le recrutement, l'avancement et la discipline des agents⁸². La commission des finances du Sénat suit dans l'ensemble la proposition de

⁷⁸ AN, F¹⁴ 12481 : modifications proposées par le réseau de l'État au texte voté par la Chambre des députés, 26 avril 1911.

⁷⁹ AN, F¹⁴ 12481 : lettre au président de l'Association générale du personnel des chemins de fer de l'État français, 13 mars (sans année).

⁸⁰ Pierre Lamaud, *Les chemins de fer...*, op. cit., p. 121.

⁸¹ AN, F¹⁴ 12481 : rapport rédigé par Émile Aimond au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1911 et relatif au budget annexe des chemins de fer de l'État, 16 mai 1911.

⁸² AN, F¹⁴ 12481 : idem : « Art. 71. Sous réserve des pouvoirs généraux du ministre des Travaux publics visés à l'article 68 et à l'article 80, le conseil de réseau délibère sur les objets ci-après : [...] 2° Règles générales applicables au recrutement, à l'avancement, à la discipline du personnel [...] ».

la Chambre des députés, s'attachant toutefois à ce que l'avis du conseil de réseau demeure obligatoire⁸³. Elle ne trouve rien à redire sur le délai laissé pour l'application du statut : six mois après la promulgation de la loi, durée également approuvée par la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication dans son rapport du 3 avril⁸⁴. Cette dernière commente ce choix :

« L'administration profitera de l'obligation qui lui est imposée par cet article pour refondre et réviser toutes les règles qui composent à l'heure actuelle le statut du personnel. Elle trouvera l'occasion de simplifications nombreuses, et elle pourra sans doute donner satisfaction à certaines réclamations élevées contre le statut actuel dans quelques-unes de ses parties et paraissant justifiées ».

Cette mesure est d'autant plus bienvenue que l'« assimilation » des personnels des anciens réseaux de l'État et de l'Ouest est difficile à mettre en œuvre et que de nombreuses différences subsistent dans leurs conditions de travail. L'élaboration d'un statut du personnel demeure donc l'occasion de remettre à plat des règles divergentes et de les unifier dans un souci de cohérence. La commission des finances choisit toutefois de faire disparaître la forme de règlement d'administration publique, pourtant approuvée par la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication⁸⁵, respectant ainsi l'avis de l'administration des chemins de fer de l'État qui lui avait été communiqué. Nulle précision sur la forme à adopter par le statut n'est apportée en contrepartie de cette suppression dans le texte.

La loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1911 est finalement publiée, avec un retard de plus de six mois, au *Journal Officiel* le 14 juillet 1911⁸⁶. Elle est portée à la connaissance des agents de l'administration des chemins de fer de l'État par l'ordre général n°547 du 11 novembre 1911⁸⁷. Les vues de la commission des finances concernant l'avis

⁸³ AN, F¹⁴ 12481 : idem : « Art. 56. Sous réserve des pouvoirs généraux du ministre des Travaux publics visés à l'article 53 et à l'article 64, le conseil de réseau est appelé obligatoirement à donner son avis sur les objets ci-après : [...] 2° Règles générales applicables au recrutement, à l'avancement, à la discipline du personnel [...] ».

⁸⁴ AN, F¹⁴ 12480 : rapport rédigé par Henri Roy, au nom de la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication chargée d'examiner : 1° le projet de loi sur le régime financier et l'organisation administrative des chemins de fer de l'État ; 2° la proposition de loi de M. Margaine concernant l'organisation administrative du réseau des chemins de fer de l'État, 3 avril 1911 : « La commission n'a pas voulu que le *statu quo* se prolongeât trop longtemps et elle a imparti au conseil de réseau l'obligation d'étudier dans le délai le plus bref possible et au ministre [des Travaux publics] le soin de faire appliquer dans les six mois le statut définitif du personnel ».

⁸⁵ AN, F¹⁴ 12481 : lettre au président de l'Association générale du personnel des chemins de fer de l'État français, 13 mars (sans année).

⁸⁶ *J.O. Lois et décrets*, 14 juillet 1911, p. 5690.

⁸⁷ AN, 19800434/24 : ordre général n°547 relatif à l'organisation financière et administrative du réseau de l'État ; conseil de réseau ; conférence des services centraux et des services d'arrondissement, 11 novembre 1911.

obligatoire du conseil de réseau sont respectées⁸⁸. Par ailleurs, le délai pour l'application du statut est porté à un an après promulgation de la loi.

Un personnel associé à la discussion de ses conditions d'emploi et de travail

L'élaboration et la publication du statut des 67 000 agents du réseau de l'État⁸⁹ doivent être réalisées avant la mi-juillet 1912. Un arrêté des ministres des Travaux publics et des Finances du 23 décembre 1911 précise que son application doit avoir lieu le 13 juillet 1912⁹⁰.

La préparation du texte codifiant les conditions d'emploi et de travail des cheminots du réseau de l'État n'est pas empreinte d'une grande publicité. Plusieurs journaux soulignent la confidentialité du projet : « M. Dupuy, ministre des Travaux publics a, sans bruit, élaboré le statut des cheminots »⁹¹ ; « Sans bruit, tranquillement, [les ministres des Travaux publics et des Finances] ont accompli une œuvre excellente »⁹². D'autres commentateurs pointent quant à eux le temps nécessaire à sa genèse, entre juillet 1911 et septembre 1912, soit quinze mois, qui leur apparaît comme un gage de sérieux et de travail rigoureux : « Son élaboration a été longue et minutieuse »⁹³.

Quel état d'esprit prévaut au moment de la conception de ce texte ? L'administration des chemins de fer de l'État bénéficie d'une image d'exemplarité dans le monde ferroviaire, de « compagnie-témoin » chère à Georges Clemenceau. Cela rejaillit sur son statut du personnel. Ainsi, alors que des protestations s'élèvent à l'encontre des dispositions prises dans le nouveau statut qui vient d'être publié, *La Tribune de la voie ferrée* rapporte qu'« un haut fonctionnaire de l'État a eu la candeur de déclarer, au sujet du statut : "Il nous est impossible de nous montrer plus larges ; le statut de l'État est un statut type, qui doit servir de modèle pour les compagnies. Si nous allions plus loin, les compagnies protesteraient et n'en voudraient à aucun prix" »⁹⁴. Bien que sa mise en œuvre soit prévue dans la seule administration des chemins de fer de l'État, ses architectes conçoivent, dès ses origines, l'éventualité de son application aux cheminots des compagnies privées.

L'élaboration de ce statut du personnel fait l'objet d'une collaboration étroite entre les différentes parties : les ministres des Travaux publics et des Finances successifs, le directeur de l'administration

⁸⁸ Son avis demeure toutefois uniquement consultatif.

⁸⁹ Chiffre figurant dans AN, F¹⁴ 12481 : rapport rédigé par Émile Aimond au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1911 et relatif au budget annexe des chemins de fer de l'État, 16 mai 1911.

⁹⁰ « À l'État. Contre le statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 juillet 1912, p. 1 : « Par l'arrêté des ministres des Travaux publics et des Finances en date du 23 décembre 1911, un statut concernant le personnel du réseau État-Ouest et fixant les règles générales applicables au recrutement, à l'avancement et à la discipline du personnel commissionné, devait être élaboré et mis en application à la date du 13 juillet 1912 ».

⁹¹ ANMT, 48 AQ 5055 : « Sur la bonne voie », *La Liberté*, 2 septembre 1912.

⁹² ANMT, 48 AQ 5055 : « Notes quotidiennes », *L'Événement*, 1^{er} septembre 1912.

⁹³ ANMT, 48 AQ 5055 : « Les cheminots de l'État », *La Petite République*, 8 octobre 1912.

⁹⁴ « Au sujet du statut. Réponse au "Temps" », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 septembre 1912, p. 1.

des chemins de fer de l'État Albert Claveille, le conseil de réseau, ainsi que les représentants des agents. Cette coopération apparaît comme une garantie pour saisir au mieux et le plus réalistement possible les attentes des concernés et ainsi limiter les insatisfactions ou mécontentements éventuels. À l'occasion de la discussion du budget de l'exercice 1912 à la chambre basse, Victor Augagneur, alors ministre des Travaux publics, demande de manière rhétorique aux députés « s'il était un procédé plus démocratique et plus juste d'élaborer un statut du personnel que de faire contribuer à cette étude ceux-là mêmes qui y étaient intéressés »⁹⁵. On cherche en effet à tendre « vers une administration plus juste et plus humaine »⁹⁶. L'État souhaite ainsi « manifester son intention de faire de ses agents non pas seulement des subordonnés, mais encore des collaborateurs à la tâche commune »⁹⁷. Quant à la contribution précise de chacun de ces acteurs dans ce processus d'élaboration, la presse nous donne quelques indices : « Le ministre des Travaux publics [...] l'a signé, [...] le directeur des chemins de fer de l'État [...] l'a élaboré, [...] les membres du conseil de réseau [...] l'ont discuté »⁹⁸.

Tout le temps que durent les pourparlers, le ministre des Travaux publics reçoit diverses organisations corporatives, pour recueillir leurs observations, réclamations et critiques. En consultant ces représentants des agents, il institutionnalise leur rôle d'interlocuteur privilégié. Une délégation des cheminots de l'État de l'Association générale du personnel est reçue le 1^{er} mai 1912. Durant cette entrevue, elle « appel[le] l'attention du ministre sur certaines questions se rattachant au statut, qui doit être donné incessamment au personnel, et [...] insist[e] pour que ce statut n'apporte aucune restriction aux droits acquis »⁹⁹. Les organisations de cheminots s'emparent en effet de cette question, à l'instar de l'Association professionnelle du personnel des trains de France et des colonies qui prévoit de discuter « la question du statut des employés de chemin de fer »¹⁰⁰ à l'occasion de son congrès le 23 avril 1912. Le Syndicat national exprime dès mars 1912 des craintes quant à un projet de statut du personnel qui opérerait un retour sur les mesures sociales antérieurement acquises, et constituerait donc une régression des conditions d'emploi et de travail :

« Est-ce que sous le prétexte de codifier les règlements qui régissent actuellement le personnel, la direction aurait l'intention de reprendre les principales améliorations qui lui ont été accordées

⁹⁵ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 7 décembre 1911, p. 3736.

⁹⁶ ANMT, 48 AQ 5055 : « Le statut des employés.- Chez les cheminots.- Le projet Millerand », *La Presse Associée*, 3 septembre 1912.

⁹⁷ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, *op. cit.*, p. 33.

⁹⁸ ANMT, 48 AQ 5055 : « Le statut du personnel des chemins de fer de l'État », *Le Temps*, 6 septembre 1912.

⁹⁹ ANMT, 48 AQ 5055 : « Les cheminots de l'État », *Le Radical*, 2 mai 1912.

¹⁰⁰ ANMT, 48 AQ 5055 : « Le personnel des trains », *Le Radical*, 23 avril 1912.

depuis 1900 et qui ont donné au régime État sa marque distinctive fondée sur la régularité et la sécurité dans l'avancement ? Nous ne voulons pas le croire »¹⁰¹.

Sa méfiance concerne principalement le non-maintien de l'avancement régulier, au choix ou à l'ancienneté, et de la solde entière en cas de maladie¹⁰², la suppression de certaines indemnités depuis l'unification des anciens réseaux de l'Ouest et de l'État, mais aussi les questions des congés avec solde (points pas tous abordés par le projet de statut), de la réglementation des activités des agents en dehors du réseau et du détachement de fonctionnaires.

Les attentes des cheminots semblent réelles. Alors que l'on ne connaît pas encore la teneur de ses dispositions, le conseil d'administration de l'Association générale des agents supérieurs des chemins de fer de l'État réclame, le 13 janvier 1912, « que les garanties du statut en préparation fonctionnent dès à présent »¹⁰³.

Le projet de statut du personnel élaboré par Albert Claveille est examiné, dans un premier temps, par le conseil de réseau de l'État. Cinq séances sont nécessaires pour analyser et formuler des améliorations. Cette version amendée est ensuite présentée aux seuls délégués du personnel le 23 juin 1912, alors qu'assurance avait été donnée de le transmettre également aux organisations corporatives. Là encore, il faut six réunions pour qu'un examen complet puisse avoir lieu par les délégués auprès du directeur, qui formulent des « modifications importantes ». Parallèlement, le comité de section du réseau État se penche sur ce projet au cours d'une réunion extraordinaire le 30 juin¹⁰⁴. Cette délégation du Syndicat national élabore un texte amendé, accompagné d'un commentaire des articles, qui est présenté le 25 juillet au chef de cabinet du ministre des Travaux publics, Louis Marlio¹⁰⁵. Ce dernier leur promet que le ministre Jean Dupuy va examiner, dans les semaines à venir, leurs requêtes. Le 22 août, des représentants du Syndicat national sont reçus par le ministre des Travaux publics, qui leur assure tenir compte de certaines réclamations qu'ils ont formulées¹⁰⁶. Au conseil de réseau de l'État, le rapporteur Henri Chardon se penche à nouveau sur le texte, après que tous les représentants du personnel ont pu transmettre leurs observations¹⁰⁷. Une audience finale a lieu le 30 août au ministère avec les délégués du personnel, au cours de laquelle

¹⁰¹ « Le statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 15 mars 1912, p. 4.

¹⁰² « Le statut du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 19 avril 1912, p. 3.

¹⁰³ « Nouvelles politiques », *Le Temps*, 17 janvier 1912, p. 2.

¹⁰⁴ « À l'État. Contre le statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 juillet 1912, p. 1.

¹⁰⁵ « À l'État. Contre le statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 26 juillet 1912, p. 1.

¹⁰⁶ « Une délégation au ministère des Travaux publics », *La Tribune de la voie ferrée*, 23 août 1912, p. 1.

¹⁰⁷ « À l'État. Au sujet du statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 septembre 1912, p. 1-2.

ces derniers font remonter, une ultime fois, leurs points de désaccord, face à un ministre qui adopte une position de fermeté¹⁰⁸.

À l'issue de celle-ci, Jean Dupuy et Louis-Lucien Klotz cosignent, en leurs qualités respectives de ministres des Travaux publics et des Finances, les trois arrêtés interministériels portant approbation du statut du personnel non commissionné, commissionné et classé des chemins de fer de l'État. Ces textes sont portés à la connaissance des agents concernés par l'ordre général n°556 du 4 septembre 1912¹⁰⁹.

La préparation du statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État et sa mise en œuvre ont donc été plus longues qu'initialement prévues¹¹⁰.

Cela tient, en grande partie, au choix qui a été fait d'associer le personnel à sa rédaction. Il nous paraît évident que la discussion du texte par les parties, qui n'ont pas les mêmes intérêts, contient son lot de discordes, ce qui retarde son aboutissement.

« Une œuvre de codification et de coordination »¹¹¹

La réglementation du recrutement, de l'avancement et de la discipline de l'ensemble des catégories du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État

Le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État se divise en trois sections, pour autant de catégories de personnel, chacune réglementée par un arrêté interministériel.

La première règle le statut du personnel non commissionné, c'est-à-dire des agents qui n'ont pas encore accompli leur service militaire et réalisent leur stage à l'essai. Les deux dernières subdivisions traitent respectivement des personnels commissionnés (les agents à l'essai ayant réalisé leur stage, les anciens militaires bénéficiant d'emplois réservés et les fonctionnaires détachés) et classés (c'est-à-dire les femmes chargées des tâches relatives aux billets, haltes, barrières et à la salubrité).

Le statut du personnel non commissionné est divisé en trois titres et composé de 11 articles. Ceux-ci traitent principalement du recrutement, détaillant les conditions physiques, techniques et de nationalité à remplir. Après un stage d'essai d'une durée d'un an, l'agent peut être congédié s'il ne

¹⁰⁸ ANMT, 48 AQ 5055 : « Les cheminots de l'État et le statut », *La Petite République*, 11 septembre 1912 ; « Les cheminots de l'État », *La Petite République*, 8 octobre 1912.

¹⁰⁹ AN, 19800434/24 : ordre général n°556 de l'administration des chemins de fer de l'État, 4 septembre 1912. Cf. annexe n°42.

¹¹⁰ Rappelons-nous que le délai d'application prévu par le projet initial de loi de finances était de six mois !

¹¹¹ « Le statut des agents des chemins de fer de l'État », *Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1912, p. 451.

satisfait pas aux exigences du service. Les salaires, punitions et récompenses sont aussi explicités. La rémunération du personnel non commissionné se distingue dans la mesure où elle peut être réglée à l'heure, à la journée ou au mois. La notation est régie selon les mêmes règles que celles appliquées au personnel commissionné.

La section consacrée aux agents commissionnés est subdivisée en six titres et 55 articles. C'est, de très loin, la plus dense et la plus détaillée.

Le recrutement de ce personnel est principalement marqué par le commissionnement dans l'emploi dans lequel il a effectué son stage et à l'occasion duquel un titre de nomination lui est remis.

L'agent commissionné bénéficie de 15 jours de congés avec solde et d'un certain nombre de jours de vacances accordés par le chef de service, avec ou sans solde ; la totalité ne devant pas dépasser 30 jours par an. C'est l'action du Syndicat national qui a permis d'intégrer au statut l'octroi de jours de congés avec solde supplémentaires, dans la limite de cinq, comme cela était alors en vigueur dans l'administration des chemins de fer de l'État¹¹². Le directeur du réseau peut également accorder jusqu'à 30 jours par an, avec ou sans solde.

En cas de blessure en service, l'agent conserve sa solde entière, jusqu'à la reprise du travail ou la réforme, décidée par le médecin. Seuls les célibataires sans charge de famille, hospitalisés aux frais du réseau, ou les agents ayant commis une « faute inexcusable » ne bénéficient que de la moitié de leur solde. En cas de blessure hors service, de maladie ou – nouveauté introduite par ce texte – d'accouchement, la solde est versée entièrement, mais sur une période ne dépassant pas soixante jours par an. Exceptionnellement, la demi-solde ou la solde entière peut être accordée pour un délai supplémentaire, à la discrétion du directeur du réseau, sur avis des chefs de service et service de santé. De la même manière, dans le cas où l'agent a déjà dû interrompre son service par deux fois pour ces motifs médicaux, il peut se voir restituer la somme retenue pour les trois premiers jours de maladie d'ordinaire non rémunérés, sauf cas exceptionnels. Ces dispositions sont des nouveautés : elles ont pour but de limiter le nombre de déclarations de maladie – notamment de courte durée – abusives. D'après les chiffres fournis par le ministre des Travaux publics, Jean Dupuy, 1911 a enregistré une augmentation de 162 098 journées de maladie de plus qu'en 1909, ce qui a engendré un coût supplémentaire de 1 103 177 francs¹¹³.

¹¹² « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 septembre 1912, p. 1.

¹¹³ « À l'État. Au sujet du statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 septembre 1912, p. 1-2. D'après les chiffres fournis par Raphaël Perrissoud, rapporteur du budget des chemins de fer de l'État pour 1913, à l'occasion de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1913, l'augmentation de la moyenne des absences pour maladies entre 1909 et 1911 est un fait avéré, passant de 2,4 % à 5 % au secrétariat du service de la direction, de 4 % à 9,18 % dans le service du personnel, de 2,7 % à 5,9 % dans le service du contentieux, de 0,1 % à 1 % au service de santé et d'hygiène et de 4,2 % à 9,3 % au service des approvisionnements généraux (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 décembre 1912, p. 3128).

Sauf autorisation particulière du directeur, il est interdit aux agents d'être sous les ordres d'un autre employeur. Des mesures sont prises pour qu'une disponibilité puisse être obtenue dans certains cas – notamment pour allaiter un nouveau-né, grâce à l'action du Syndicat national¹¹⁴ –, mais l'avancement de l'agent est alors bloqué. De la même façon, les cheminots commissionnés n'ont pas le droit d'entretenir de liens avec d'autres entreprises.

La question de l'avancement est centrale dans ce statut. Une innovation en cette matière demeure la suppression de l'automatisme. Désormais, deux types de notation sont appliqués à l'agent à la fin de l'année : au mérite, jugeant ainsi la valeur du travail effectué ; à l'aptitude, afin d'évaluer la qualification de l'agent pour un emploi plus élevé.

Une durée minimale d'un an – et non de trois, comme prévu dans la version initiale du statut élaboré par Albert Claveille – dans son poste est nécessaire pour pouvoir demander sa première mutation pour convenances personnelles, trois ans pour les fois suivantes. L'avancement se fait au choix pour la promotion au sein d'un groupe ou d'une série d'emplois plus élevé et, à la fois, au choix et à l'ancienneté pour l'élévation de classe au sein d'un même groupe. Le personnel susceptible de bénéficier de l'avancement est inscrit sur deux tableaux : un réservé à l'avancement au choix, l'autre à celui à l'ancienneté (pour ce dernier, une note minimale de 10/20 – contre 12/20 pour le personnel payé au mois et 15/20 pour celui à l'heure – est requise). Nul ne peut bénéficier de l'avancement s'il n'est pas préalablement inscrit au tableau et les sanctions prises par l'administration des chemins de fer à l'encontre d'un agent peuvent entraîner sa radiation du tableau.

Le système hiérarchisé de récompenses et de sanctions reprend les mesures déjà en place dans l'administration des chemins de fer de l'État. Des gratifications récompensant la bonne marche du service, d'un montant pouvant aller jusqu'au double du salaire mensuel, peuvent être réduites, voire supprimées. Le directeur du réseau peut distinguer des agents de diverses façons, à sa discrétion. On dénombre 12 degrés de sanctions, allant, suivant la progression de la gravité, du simple rappel à l'ordre à la révocation, accompagnés de possibles répercussions sur l'avancement, les avantages accessoires, les salaires. Grâce aux discussions entreprises par le Syndicat national, le texte initialement élaboré par Albert Claveille est amendé avec la création d'un degré de sanction supplémentaire : le blâme sans inscription au dossier¹¹⁵.

La représentation du personnel joue également un rôle primordial dans ce statut. Les propositions de notes, de gratifications et d'inscription aux tableaux sont effectuées par les chefs directs et transmises aux chefs de service d'arrondissement, puis soumises à une commission au sein de

¹¹⁴ « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 septembre 1912, p. 1.

¹¹⁵ *Ibid.*

laquelle on peut retrouver un représentant du personnel, selon les groupes. Celles-ci sont ensuite communiquées à une commission centrale de classement, composée de l'ensemble des chefs de services et de représentants du personnel. La décision finale est prise par le directeur. De la même façon, les propositions de punitions sont transmises par les chefs directs et peuvent remonter jusqu'au conseil d'enquête, au sein duquel on retrouve des représentants du personnel, et qui formule un avis sur les punitions réservées au directeur. Les représentants du personnel aux commissions régionales élisent ceux qui, parmi eux, vont siéger à la commission de classement. 16 délégués sont également élus parmi ces représentants aux commissions régionales pour assister, auprès du directeur du réseau, à quatre réunions par an sur des « questions relatives aux intérêts matériels et moraux du personnel ». Ce sont ces délégués auprès du directeur qui siègent à la commission de réforme. Tous ces représentants du personnel sont élus pour trois ans et rééligibles. On retrouve ici les mesures prises par Pierre Baudin et Alexandre Millerand en 1901 et 1907 en matière de représentation du personnel. Elles contribuent à l'affirmation du rôle joué par les syndicats, et le Syndicat national en particulier¹¹⁶.

Six procédures permettent à l'agent de cesser ses fonctions au sein de l'administration des chemins de fer de l'État : la démission, la mise à la retraite (à 62 ou 65 ans), la radiation des cadres, la révocation, la remise à disposition de leur administration d'origine pour les fonctionnaires détachés et la mise à la réforme.

La dernière section du statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État est consacrée au personnel classé. C'est la plus « pauvre » : elle n'est composée que de sept articles. Le personnel classé est composé, pour la très grande majorité, d'épouses, de veuves ou d'orphelines d'agents en service, retraités ou réformés. Souvent, leur emploi dépend de celui de leur mari. Ces cheminots classés suivent les mêmes règles que ceux commissionnés en matière de conditions physiques, de notation, de gratifications, de punitions, de congés, de blessure ou de maladie et de disponibilité.

Pour les trois catégories de personnel, on retrouve une injonction commune, qui demeure une nouveauté : l'interdiction du recours à la recommandation.

Cette disposition se retrouve dans le rapport, déposé par André Maginot à la Chambre des députés en juin 1912, au nom de la commission d'administration générale, chargée de préparer la loi sur le statut des fonctionnaires¹¹⁷. Le recours à la recommandation n'a pas uniquement lieu pour l'entrée

¹¹⁶ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemin de fer. Tome 2...*, op. cit., p. 175.

¹¹⁷ ANMT, 48 AQ 5055. « Plus de recommandations aux chemins de fer de l'État », *Le Matin*, 5 octobre 1912. Ce texte reprend un projet de loi sur le droit d'association des fonctionnaires d'Edmond Guyot-Dessaigne, ministre de la Justice en 1906-1907, déposé

au réseau¹¹⁸ : dans l'administration des chemins de fer de l'État, elle est également monnaie courante pour les avancements, les mutations, les congés, etc. à tel point que, le 3 décembre 1907, paraît l'ordre du jour n°33 relatif à l'inutilité des recommandations. Le directeur de ce réseau Reymond Beauguey entend ainsi limiter le favoritisme et assurer plus d'équité parmi ses agents¹¹⁹. Malgré tout, un article paru dans *La Tribune de la voie ferrée* quelques mois plus tard nous informe de la limite de ce texte qui, bien que loué pour sa bienveillance, ne semble pas suivi¹²⁰. Si l'interdiction des recommandations – ce « fléau des grandes administrations »¹²¹ – qui figure dans le nouveau statut du personnel est unanimement louée¹²², valorisant le seul mérite des agents, des réserves sont toutefois émises sur une application effective de cette mesure qui se ferait sans aucune exception¹²³. Pour les agents, les recommandations risquent d'être remplacées par des pressions ; dès lors, afin d'éviter qu'un tel phénomène ne se produise, « le directeur, seul, sous sa responsabilité, [agréera] les nouveaux agents d'après l'examen des dossiers, qui contiendront l'avis consultatif des préfets »¹²⁴, ce qui n'est pas sans indigner certains¹²⁵. Le directeur du réseau Albert Claveille accompagne cette disposition d'une circulaire reprenant les termes du statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, adressée à près de 400 députés qui l'auraient sollicité pour lui recommander environ 3 000 cheminots¹²⁶. Doit-on y voir une stratégie pour donner

le 11 mars 1907. Les fonctionnaires se voyaient, par ce texte, interdire les droits de grève et syndical et limiter celui d'association. Ce projet a été très critiqué, notamment par la Fédération nationale des Associations professionnelles des employés de l'État, des départements et des communes – ou deuxième Fédération nationale des fonctionnaires, créée en 1909 – qui y est opposée. C'est finalement le principe d'un statut en lui-même qui est rejeté.

¹¹⁸ Cf. *supra*.

¹¹⁹ « À l'État. Ordre du jour n°33 », *La Tribune de la voie ferrée*, 15 décembre 1907, p. 1.

¹²⁰ « L'ordre du jour 33 », *La Tribune de la voie ferrée*, 1^{er} mars 1908, p. 2.

¹²¹ ANMT, 48 AQ 5055 : « Avant le statut », *L'Aurore*, 2 septembre 1912.

¹²² ANMT, 48 AQ 5055 : « Le billet de Junius », *L'Écho de Paris*, 8 septembre 1912 : « La recommandation est la cause invétérée et profonde du mal d'anarchie qui a détraqué, du haut en bas, tous nos services de l'État. Personne n'y fait plus son devoir ; les uns parce qu'ils sont découragés par le favoritisme, les autres parce qu'ils savent qu'en dépit de leur incurie ou de leur incapacité, le député qui les protège les fera passer sur le ventre des plus méritants. Je me demande pourquoi toutes les administrations n'appliqueraient pas à leurs employés la même règle que vient d'édicter le ministre des Travaux publics pour les chemins de fer de l'État ».

¹²³ ANMT, 48 AQ 5055 : « La recommandation », *Journal des Débats*, 6 septembre 1912 : « Il sera plus difficile de changer les mœurs des politiciens que celles des bureaux » ; « Les cheminots de l'État », *La Petite République*, 8 octobre 1912 : « La recommandation en sera-t-elle mortellement atteinte ? Je me permets d'en douter. Avec les meilleures intentions du monde, avec un souci de justice auquel on applaudit, la direction de l'État substituera à la recommandation parlementaire, désormais inefficace, une recommandation plus fréquente et plus dangereuse : celle des bons camarades. Elle sera orale et se produira au moment opportun ».

¹²⁴ ANMT, 48 AQ 5055 : « Le statut des cheminots de l'État », *Le Radical*, 5 septembre 1912.

¹²⁵ ANMT, 48 AQ 5055 : « La lettre-circulaire de M. Claveille et les fiches », *L'Écho de Paris*, 22 septembre 1912.

¹²⁶ « Les députés et les chemins de fer de l'État », *Journal du Loiret*, 20 septembre 1912, p. 2. On y trouve la retranscription de la lettre-type envoyée : « Monsieur le député, vous avez bien voulu appeler mon attention sur M... [...] J'ai l'honneur de vous donner ci-après le texte de l'article 54 de l'arrêté interministériel du 30 août 1912, concernant le statut du personnel commissionné des chemins de fer de l'État : "Il ne doit figurer aucune recommandation ni dans les dossiers des candidats appelés à subir des examens et concours, ni dans ceux des agents en fonctions. Toute infraction à cette règle donnera lieu, contre l'agent qui aura prescrit le classement de la pièce au dossier, à des sanctions disciplinaires, soit d'office, soit sur la plainte des intéressés, des commissions d'examen ou des conseils d'enquête devant lesquels la recommandation aura été produite. Il est interdit, sous peine de sanctions disciplinaires, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions." Veuillez agréer, Monsieur le député, l'assurance de ma haute considération. *Le directeur des chemins de fer de l'État* ».

plus de poids à cette mesure ou, au contraire, comme l'affirme le ministre des Travaux publics Jean Dupuy qui cherche à éteindre le feu de l'indignation des parlementaires, d'une simple information à un moment où le statut n'était pas encore connu dans son exacte teneur ?¹²⁷ Là encore, les commentateurs demeurent dubitatifs.

Des ordres généraux sont prévus afin de régler les détails de l'application de ces trois arrêtés interministériels.

Véritable charte traitant les conditions d'emploi et de travail de l'agent de l'administration des chemins de fer de l'État dans la totalité de sa vie professionnelle, de son recrutement à la cessation de ses services, le statut du personnel du réseau de l'État vise la complétude.

Un statut du personnel peu novateur ?

L'appréciation de l'innovation apportée par le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État dépend de l'échelle à laquelle on choisit de l'appréhender.

Si l'on se place au niveau du réseau de l'État, le statut du personnel semble peu novateur. Il demeure, en effet, davantage « une condensation des règlements en vigueur antérieurement au rachat des chemins de fer de l'Ouest par l'État ou élaborés depuis le rachat »¹²⁸ et, en ce sens, son apport paraît assez limité. Nous avons souligné, dans l'examen du texte, ci-dessus, les quelques dispositions novatrices, en matière de congé maladie ou de disponibilité pour l'allaitement, d'avancement et de recommandation¹²⁹. Il ne faut toutefois pas négliger la force symbolique qui se dégage de l'adoption d'un tel texte, qui apparaît désormais comme la référence absolue en matière des conditions d'emploi et de travail des cheminots de l'État. Ainsi, par le partage d'un statut codifié s'affirme l'identité commune des agents de l'administration des chemins de fer de l'État, marquée, à l'instar des autres réseaux, par la diversité des métiers. Cette fédération autour de garanties

¹²⁷ ANMT, 48 AQ 5055 : « Plus de recommandations aux chemins de fer de l'État », *Le Matin*, 5 octobre 1912.

¹²⁸ « Le statut du personnel des chemins de fer de l'État », *Journal des transports*, 7 septembre 1912, p. 454-455.

¹²⁹ La représentation du personnel illustre bien cette ambiguïté. Le statut n'apporte aucun grand bouleversement par rapport aux mesures initiées par Louis Barthou, en 1907. On peut citer, pour illustrer ce constat, le rôle strictement consultatif assigné aux délégués du personnel, pierre d'achoppement entre les parties, qui amène une remise en cause, de la part d'une frange des militants du Syndicat national, de la représentation du personnel. Il convient de souligner, toutefois, quelques mesures novatrices. La composition de la conférence auprès du directeur est modifiée. Elle passe de 11 agents depuis 1909 à 16 en 1912. Ils se rencontrent à l'occasion de conférences organisées à Paris, qui n'ont plus lieu deux fois mais désormais quatre fois par an, auprès du directeur, qui en fixe l'ordre du jour et la date. Cette augmentation du nombre de délégués et de la périodicité des conférences s'explique par le rachat de la compagnie de l'Ouest, qui entraîne un accroissement remarquable du territoire et des effectifs du réseau de l'État ; ainsi, le nombre de 16 délégués reprend celui instauré temporairement lors de la période transitoire au cours de laquelle les dispositions concernant la représentation du personnel ont été appliquées à l'ancien personnel du réseau de l'Ouest. Ces représentants siègent également à la commission de réforme. S'ils sont toujours élus, pour chaque service, parmi les représentants du personnel auprès des commissions régionales, ils échangent désormais sur les questions relatives aux intérêts matériels, moraux et la situation générale des cheminots. La représentation des agents est par ailleurs étendue. Elle concerne désormais aussi bien le personnel commissionné, classé que non commissionné.

communes, désormais gravées dans le marbre, n'était pas permise par le statut du personnel ouvrier des ateliers et dépôts de 1910, qui ne concernait qu'une catégorie de personnel précise. Par ailleurs, l'aspect pratique du statut de 1912 est également appréciable pour quiconque souhaite s'y référer : il est toujours plus aisé de vérifier une disposition dans un unique document structuré, que dans une multiplicité de textes épars¹³⁰. La codification répond ici à un désir de simplification et d'ordonnancement¹³¹.

Ce phénomène est concomitant avec un événement majeur de l'histoire du droit du travail : la naissance du Code du travail¹³². Avant la promulgation de son livre I, des compilations de lois industrielles publiées par des éditeurs spécialisés dans les années 1890 à 1910 s'y apparentent déjà¹³³. Nous pouvons transposer cette observation au domaine législatif non plus strictement industriel mais ferroviaire, avec la parution, par exemple, la *Législation des chemins de fer et des tramways* de René Thévenez dans la collection « Bibliothèque du conducteur de travaux publics », dont la première édition date de 1909¹³⁴ et qui offre un commentaire des textes de lois auxquels il fait référence. Le *Code du travail des agents de chemins de fer* de Lucien Meunier, publié en 1911¹³⁵ se cantonne à la simple compilation, ce qui n'est pas sans présenter des inconvénients en termes de consultation. La codification du droit du travail est le fruit d'une longue genèse, sous-tendue par l'idée d'accroître l'accessibilité des textes de loi¹³⁶. Si des conseillers prud'hommes formulent, dès 1876, la revendication d'« un code pratique établissant une réglementation uniforme pour toute la France »¹³⁷ et si un débat universitaire a cours dans les années 1880, relayé par des propositions parlementaires dès 1889¹³⁸, ce processus n'aboutit toutefois dans un premier temps, qu'en décembre 1910 avec la compilation du livre I^{er}, relatif aux conventions relatives au travail¹³⁹.

¹³⁰ Et, cela n'est pas sans incidence sur la vision que nous possédons aujourd'hui du statut des cheminots comme un bloc monolithique.

¹³¹ Vincent Viet, « Le décodage d'une codification » dans Alain Chatriot, Francis Hordern, Jean-Marie Tuffery-Andrieu (dir.), *La codification...*, op. cit., p. 25.

¹³² Alain Chatriot, « L'histoire politique de la difficile codification de la législation industrielle : travail intellectuel, administratif et politique », dans Alain Chatriot, Francis Hordern, Jean-Marie Tuffery-Andrieu (dir.), *La codification...*, op. cit., p. 81-100 ; *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du Code du travail*, n°14, mai 2006, 168 p.

¹³³ Pierre Bance, *Les fondateurs de la CGT à l'épreuve du droit*, Paris : La Pensée Sauvage, 1978, p. 167.

¹³⁴ René Thévenez, Fernand Manesse, *Législation...*, op. cit.

¹³⁵ Lucien Meunier, *Conditions et réglementation...*, op. cit.

¹³⁶ « Avant-propos », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du Code...*, op. cit., p. 6.

¹³⁷ Cité par Francis Hordern, « Le Code du travail et de la prévoyance sociale. Premier code : 1901-1927 », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du Code...*, op. cit., p. 25.

¹³⁸ Albert de Mun avait déposé en 1889 une proposition de loi pour un code de travail, restée sans suite. *J.O. Documents parlementaires. Chambre des députés. Session extraordinaire*, 1889, p. 270. Quelques années plus tard, une proposition de résolution, déposée le 14 mars 1896 par Arthur Groussier, et d'autres députés socialistes parmi lesquels Alexandre Millerand, « [demandant] un code du travail qui règle les rapports des travailleurs et de leurs employeurs », a trouvé un écho plus important. *J.O. Documents parlementaires. Chambre des députés*, 14 mars 1896, p. 303. C'est Alexandre Millerand qui, le 27 novembre 1901, institue une commission extraparlamentaire de codification des lois ouvrières.

¹³⁹ Loi du 28 décembre 1910 portant codification des lois ouvrières (livre I^{er} du Code du travail et de la prévoyance sociale). *J.O.*

Le 26 novembre 1912, c'est le livre II sur la réglementation du travail qui est adopté¹⁴⁰. La codification est porteuse d'enjeux importants¹⁴¹. Elle relève de l'uniformisation et de l'organisation du droit du travail qui caractérise le tournant des XIX^e et XX^e siècles¹⁴².

S'il demeure de grandes absentes à propos du statut accordé au personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, il s'agit bien des compagnies privées. Les archives étant lacunaires, on ignore totalement leur point de vue sur ce dossier. Les revues de presse du réseau du Nord nous laissent cependant présumer qu'il suit ce sujet avec intérêt. On peut malgré tout émettre l'hypothèse de la réticence, dans la continuité de celle éprouvée à l'égard de l'ingérence de l'État dans les rapports entre les compagnies et leurs agents.

Le 16 janvier 1910 paraît, en une de *La Tribune de la voie ferrée*, un article dont le titre sonne comme une injonction : « Camarades cheminots il faut réclamer ! ». Dans celui-ci sont listées les mesures prises dans l'administration des chemins de fer de l'État, dont les personnels des compagnies privées auraient tout intérêt à les voir étendues à leurs réseaux :

« 1° UNE CARTE DE CIRCULATION (liberté absolue de voyager à n'importe quel moment, sans avoir à attendre l'établissement d'un permis de circulation.) 2° QUINZE JOURS DE CONGÉ SOLDE ENTIÈRE (à tous les agents classés ou commissionnés, ou ayant 3 ans de service.) 3° DEUX MOIS DE SOLDE ENTIÈRE EN CAS DE MALADIE. 4° SUPPRESSION DES MISES À PIED. 5° REPRÉSENTATION DU PERSONNEL AU COMITÉ DE RÉSEAU ET DANS LES COMMISSIONS DE CLASSEMENT ET DE DISCIPLINE (Plus d'agents punis ou révoqués sans avoir été entendus et défendus.) 6° ÉCHELLE DE TRAITEMENTS, réglant pour ainsi dire automatiquement l'avancement de tous les agents. 7° GRATIFICATIONS DE FIN D'ANNÉE à tout le personnel ayant 3 ans de service. (Au minimum, la moitié des appointements mensuels. Le mois entier des ouvriers et agents à la journée comprend 250 heures, payées au prix de l'heure du salaire.) »¹⁴³.

On saisit, ainsi, le décalage des conditions d'emploi et de travail entre les personnels du réseau de l'État d'un côté, et des compagnies de l'autre.

Si l'on prend le seul exemple des congés avec solde, nous avons vu que leur nombre maximum atteignait généralement 12 jours par an, soumises à autorisation de la hiérarchie. On voit bien, ici, toute la différence avec le statut du personnel nouvellement établi en 1912 qui accorde, en sus d'un nombre supérieur de journées de congés (15), sans doute de pouvoir en disposer plus facilement.

Lois et décrets, 30 décembre 1910, p. 10672 ; *erratum*, 11 janvier 1911, p. 265.

¹⁴⁰ Loi du 26 novembre 1912 portant codification des lois ouvrières (livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale). *J.O. Lois et décrets*, 30 novembre 1911, p. 10049. Il faut attendre les lois des 21 juin 1924 et 25 février 1927 pour que soient adoptés respectivement les livres IV (relatif à la juridiction, la conciliation et l'arbitrage, et la représentation professionnelle) et III (sur les groupements professionnels).

¹⁴¹ Alain Chatriot, « L'histoire politique... », *art. cit.*, p. 100.

¹⁴² Marion Fontaine, « La législation minière... », *loc. cit.*

¹⁴³ « Camarades cheminots il faut réclamer ! », *La Tribune de la voie ferrée*, 16 janvier 1910, p. 1. Ces propos sont nuancés dans une réponse publiée à la une de l'édition du 27 février 1910.

L'accord par le chef direct demeure toutefois indispensable et la demande ne doit pas aller à l'encontre des impératifs du service¹⁴⁴.

Il convient toutefois d'avoir à l'esprit que l'administration des chemins de fer de l'État ne demeure pas pour autant obligatoirement précurseur en matière sociale dans les domaines régis par son statut du personnel : nous avons vu, par exemple, que les fonctionnaires bénéficiaient de 15 jours de congés payés depuis 1853¹⁴⁵.

De manière générale, l'innovation en matière sociale du statut du personnel de septembre 1912 étant, nous l'avons vu, assez limitée, l'administration des chemins de fer de l'État conserve l'avance acquise sur les compagnies au cours de la décennie 1900, notamment en matière de représentation du personnel et de discussion des conditions d'emploi et de travail des agents.

On ne peut dissocier le statut du personnel des chemins de fer de l'État des conditions d'emploi et de travail d'autres corporations à statut, qui peuvent influencer certaines dispositions.

Il existe surtout un lien spécifique entre le personnel de l'administration des chemins de fer de l'État et les fonctionnaires, tous agents de l'État¹⁴⁶. Entre 1907 et 1909, les organisations corporatives de fonctionnaires cherchent à obtenir un statut commun, plus favorable que les règlements épars existants qui traitent chacun d'un point particulier : l'un du recrutement, l'autre du licenciement, etc. Mais les textes que le Gouvernement élabore jusqu'en 1914 tendent à supprimer leur droit syndical, et principalement à leur interdire la grève¹⁴⁷. Le projet de loi sur le statut et le droit d'association des fonctionnaires déposé le 25 mai 1909 à la Chambre des députés par Aristide Briand, alors ministre de la Justice et des Cultes, n'échappe pas à cette règle. Quant à la grève, son article 22 dispose : « En cas de cessation collective ou concertée de service, toutes peines disciplinaires peuvent être prononcées sans l'intervention des conseils de discipline et sans l'accomplissement des formalités ci-dessus spécifiées [concernant la réunion de ces conseils] »¹⁴⁸. Cette mesure est appliquée dans l'administration des chemins de fer de l'État¹⁴⁹ dans un contexte social très tendu en octobre 1910,

¹⁴⁴ Article 4 du statut du personnel commissionné de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912.

¹⁴⁵ Stéphane Sirot, « Les congés payés en France avant le Front Populaire : l'exemple des ouvriers parisiens de 1919 à 1935 », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°50, avril-juin 1996, p. 89.

¹⁴⁶ Cf. *infra*.

¹⁴⁷ Jeanne Siwek-Pouydesseau, *Les syndicats des grands services publics et l'Europe*, Paris : L'Harmattan, 1993, p. 41.

¹⁴⁸ Article 33 du projet de loi sur le statut et le droit d'association des fonctionnaires déposé le 25 mai 1909 à la Chambre des députés : « Il est interdit aux associations et aux unions de provoquer les fonctionnaires visés par la présente loi à la cessation simultanée de leurs services » (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 25 mai 1909, p. 100 ; projet de loi cité dans « Le statut des fonctionnaires », *L'Aurore*, 27 mai 1909, p. 1).

¹⁴⁹ Annexe à l'ordre général n°522, parue le 5 octobre 1910 : « Il importe d'affirmer d'une manière précise les droits du directeur du réseau. Il s'agit seulement d'appliquer à une situation exceptionnelle une procédure particulière. En conséquence, en cas de cessation collective du service ou refus collectif de siéger au conseil, les mesures disciplinaires peuvent être directement prises par le directeur », citée dans « Le syndicat et les commissions et délégations du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 janvier 1911, p. 2.

suite à l'affaire Alexandre Renault¹⁵⁰. En 1912, un autre projet, élaboré par une commission chargée de préparer la loi sur le « statut des fonctionnaires », concomitant à l'élaboration du statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, reprend cette règle en des termes strictement identiques¹⁵¹. On retrouve dans le texte de septembre 1912 des mesures similaires aux différents projets de statut général des fonctionnaires qui se sont succédé. C'est le cas notamment des sanctions encourues par le personnel commissionné pour faits de grève : l'article 40 précise que « en cas de cessation collective ou concertée de service, toutes peines disciplinaires peuvent être prononcées par le directeur, sans intervention du conseil d'enquête »¹⁵². Se dessine très nettement ici la généalogie d'une disposition originellement issue d'un projet inabouti de statut général des fonctionnaires (1909), appliquée au réseau de l'État (1909), puis codifiée dans le statut de son personnel au moment où elle redevient d'actualité dans le nouveau projet de statut des fonctionnaires (1912). Les exigences de la gestion d'un service public expliquent cette très forte influence et proximité entre les deux statuts.

De la même façon, il apparaît clairement que, parmi les mesures instituées par le texte de 1912, certaines ont été inspirées de statuts du personnel ou de mesures en place dans d'autres administrations : ainsi les conseils de discipline qui existent dans l'administration des PTT, même s'ils ne donnent pas satisfaction à leur personnel¹⁵³. Leur pendant dans le réseau de l'État porte un autre nom : le « conseil d'enquête ».

Si l'on se place enfin vis-à-vis du droit commun, les conditions d'emploi et de travail du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État demeurent indéniablement avantageuses, en ce qui concerne les congés, la représentation du personnel ou encore les dispositions prévues en cas de maladie¹⁵⁴.

Pour reprendre l'exemple des congés payés annuels, les travailleurs régis par le droit commun ne les découvrent qu'avec la loi du 20 juin 1936 dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture¹⁵⁵.

Les conditions d'emploi et de travail codifiées par le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État paraissent donc plus ou moins avantageuses et novatrices, selon le point de vue que l'on choisit d'adopter.

¹⁵⁰ Cf. *supra*.

¹⁵¹ « Pour les fonctionnaires », *Le Petit Parisien*, 11 juin 1912.

¹⁵² Article 40 du statut du personnel commissionné de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912.

¹⁵³ « Les conseils de discipline et les postiers », *Journal des transports*, 17 février 1912.

¹⁵⁴ Paulette Le Gall, *Étude...*, *op. cit.*, p. 31.

¹⁵⁵ *J.O. Lois et décrets*, 26 juin 1936, p. 6698.

Dès lors, le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État s'apparente à une codification à droit constant¹⁵⁶, davantage qu'à une codification consolidation¹⁵⁷, une consolidation innovation¹⁵⁸ ou une compilation¹⁵⁹.

Une réception mitigée du statut du personnel

Immédiatement après la publication du statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, au début de septembre 1912, un certain soulagement règne chez les cheminots, notamment au Syndicat national, dont certaines réclamations ont été entendues.

Un communiqué de sa section État, publié dans *La Tribune de la voie ferrée* du 6 septembre, partage ce sentiment de relative satisfaction, tout en émettant quelques réserves :

« À l'heure où nous mettons sous presse, nous apprenons que le ministre des Travaux publics vient de signer le statut du personnel du réseau de l'État. Tout en faisant les réserves de principe, sur lesquels nous demeurons intransigeants car si nous ne réclamons aucun avantage nouveau, nous demandons des garanties au sujet des avantages qui nous ont été accordés, tout en manifestant le regret que ce statut, contre lequel tout le personnel et toutes les organisations se sont élevés, n'ait pas été communiqué plus tôt aux intéressés, une lecture rapide nous a permis de constater que le ministre a tenu compte, dans une mesure à retenir, de certaines modifications réclamées par notre organisation. Certaines restrictions fâcheuses, contre lesquelles nous avons protesté énergiquement, ont été atténuées dans une mesure assez large. Le mal ne sera donc pas aussi grand que nous le craignons pour le personnel de réseau de l'État. Les démarches faites par le Syndicat national n'auront donc pas été vaines. C'est, pour l'instant, la seule constatation que nous voulons faire »¹⁶⁰.

Mais simultanément, un autre son de cloche, teinté de mécontentement, se fait entendre. Un article paru dans la même édition relate la rencontre entre les délégués de l'État et le ministre des Travaux publics le 30 août. En guise de conclusion, il avertit ses lecteurs : « Ne soyons pas dupes, le statut est fait pour retirer les avantages ; on s'y est pris le plus adroitement possible, pour essayer de ne pas trop faire crier le personnel »¹⁶¹. Cette deuxième tendance prend rapidement le dessus. Les cheminots considèrent que les modifications, codifiées dans le nouveau statut du personnel, constituent une violation de leurs droits acquis. S'ils ne cherchent pas à arracher de

¹⁵⁶ Une codification à droit constant est « le rassemblement et l'ordonnancement des règles existantes, sans création de règles nouvelles » (Francis Hordern, « Code et codification », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du Code...*, *op. cit.*, p. 19).

¹⁵⁷ Une codification consolidation est la « consécration législative de solutions acquises en jurisprudence, [par la] réunion et [l']intégration selon un ordre logique de textes réglant une même question ou relatifs à une même matière » (*Ibid.*).

¹⁵⁸ La consolidation innovation est « la réforme et l'affirmation d'un ordre juridique nouveau » (*Ibid.*).

¹⁵⁹ Une compilation est un « regroupement de textes, sans modification et en général sans les ordonner » (*Ibid.*).

¹⁶⁰ « Simple constatation », *La Tribune de la voie ferrée*, 6 septembre 1912, p. 1.

¹⁶¹ « À l'Ouest-État. Le statut du personnel. Opinion des délégués du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 6 septembre 1912, p. 1.

nouvelles avancées sociales, les agents du réseau de l'État aspirent à obtenir la garantie de conserver celles antérieurement acquises.

« Le statut du personnel de l'État va causer un découragement profond dans la grande masse des travailleurs. Son application sera le prélude d'une série de brimades, d'actes d'arbitraire, d'injustice. Le bon plaisir qui régnait autrefois, comme il règne encore dans les compagnies, remplacera sur le réseau de l'État les règles de justice en usage depuis le rachat. On voulait codifier les ordres en vigueur. Soit. Il fallait avant tout les respecter »¹⁶².

On retrouve ici l'argumentaire du Syndicat national, qui tient en deux points : atteinte aux droits acquis, d'où un retour de l'arbitraire et du favoritisme.

Dès le 3 septembre, soit quatre jours à peine après la signature des arrêtés par les ministres, l'organisation corporative décide de lancer une campagne dans le réseau des chemins de fer de l'État pour obtenir la modification du texte du statut du personnel :

« La commission exécutive de la section État, réunie le mardi 3 septembre 1912, après avoir pris connaissance de la démarche faite par les représentants du personnel près du directeur, auprès du ministre des Travaux publics, pour protester contre le texte du statut des travailleurs des chemins de fer de l'État qui, mis en application sans modifications, serait un recul pour tout le personnel et nous ferait revenir au régime de l'ancienne compagnie de l'Ouest, en ouvrant la porte au favoritisme le plus éhonté et en supprimant les droits acquis, prend acte des déclarations faites par le ministre à ce sujet et décide de prendre dès maintenant ses dispositions pour mener sur le réseau toute l'action qui sera nécessaire si ces promesses ne sont pas tenues [...] »¹⁶³.

Le Syndicat national ne semble pas particulièrement attaché à une codification des conditions d'emploi et de travail des cheminots du réseau de l'État, principal apport du texte. Un membre de la commission exécutive de la section État déclarant, à propos de ce texte, « ce statut, qu'au fond personne ne réclamait »¹⁶⁴, peu semble lui importer la forme prise par les garanties faites aux cheminots, du moment qu'aucune atteinte n'y est portée. Cette réticence pourrait expliquer le fait que, contrairement à ce qu'on aurait pu penser, son organe de presse corporative n'a fait que peu de publicité à ce projet. Déjà, en 1910, au moment de l'institution de conditions d'emploi et de travail codifiées au personnel ouvrier des ateliers et dépôts des chemins de fer de l'État, aucune occurrence du mot « statut » ne figurait dans *La Tribune de la voie ferrée* (contrairement, nous l'avons vu, à d'autres journaux) et de brèves allusions à ce texte n'étaient réalisées que par le biais des questions d'échelle des traitements et d'indemnité de résidence¹⁶⁵.

¹⁶² « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 septembre 1912, p. 1.

¹⁶³ « État. Commission exécutive. – Un ordre du jour. – », *La Tribune de la voie ferrée*, 6 septembre 1912, p. 3.

¹⁶⁴ ANMT, 48 AQ 5055 : « Les cheminots de l'État protestent contre leur statut », *L'Action*, 6 septembre 1912.

¹⁶⁵ Dans les éditions des 24 avril, 22 et 29 mai 1910 de *La Tribune de la voie ferrée*, par exemple.

Le Syndicat national n'est pas la seule organisation professionnelle à partir en guerre contre ce qu'il estime être une atteinte de ses droits.

Le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État semble réunir contre lui la majorité des associations, même catégorielles, de cheminots, dans la mesure où le texte concerne, cette fois, l'ensemble de la corporation de ce réseau. On peut citer, pour exemples, l'Association générale des agents supérieurs des chemins de fer de l'État, la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, l'Amicale de la voie¹⁶⁶, la section État de l'Association professionnelle des agents des trains, l'Association professionnelle des agents de la voie et des bâtiments, la Fédération des transports par voie ferrée¹⁶⁷ ou encore l'Union radicale des cheminots de l'État¹⁶⁸.

Tous n'adoptent pas la même tactique de protestation. La récente Union radicale-socialiste des cheminots¹⁶⁹ reproche au Syndicat national le degré de violence limité des articles parus dans *La Tribune de la voie ferrée* et semble envisager uniquement le moyen parlementaire pour agir. En revanche, le Syndicat national n'exclut pas, quant à lui, le recours à la grève¹⁷⁰.

Il est difficile, une fois de plus, d'apprécier l'ampleur de la mobilisation chez le personnel de l'administration des chemins de fer de l'État. On retrouve, parmi les opposants aux syndicats cheminots, l'éternel argument de la non représentativité des organisations corporatives et, en particulier, du Syndicat national, qui ne refléterait qu'une proportion dérisoire de la corporation : « On peut encore, nous le croyons du moins, faire confiance au personnel du réseau de l'État. La grande masse de ce personnel ne peut pas manquer de reconnaître tout ce que le statut lui apporte d'avantages »¹⁷¹. De leur côté, les militants du Syndicat national évoquent une « protestation des agents [qui] n'émane nullement d'une infime minorité : il y a au contraire [...] unanimité dans la protestation, du personnel tout entier »¹⁷². Difficile, d'après ces informations, de distinguer la part de vérité du poncif.

Les critiques à l'encontre du statut du personnel des chemins de fer de l'État sont, par ailleurs, portées devant la Chambre des députés.

¹⁶⁶ ANMT, 48 AQ 5055 : « Les cheminots de l'État protestent contre le statut », *La Presse*, 15 septembre 1912.

¹⁶⁷ ANMT, 48 AQ 5055 : « Le statut des fonctionnaires et les cheminots de l'État », *La Petite République*, 9 septembre 1912.

¹⁶⁸ ANMT, 48 AQ 5055 : « Les cheminots de l'État protestent contre leur statut », *L'Action*, 6 septembre 1912.

¹⁶⁹ Créée en mai ou juin 1912, elle est placée sous la présidence d'honneur d'Émile Combes, président du Conseil de 1902 à 1905. C'est Joseph-Louis Bonnet, président de la Fédération radicale et radicale-socialiste de la Seine, qui la dirige dans les faits (« Une et indivisible », *Le Rappel*, 14 juin 1912, p. 1). Cette organisation corporative ne figure pas dans l'ouvrage de Guy Chaumel sur *l'Histoire des cheminots et de leurs syndicats* (Paris : Libr. Marcel Rivière & c^{ie}, 1948), qui court jusqu'à la création de la SNCF.

¹⁷⁰ « Section de l'État. Premier congrès tenu à Caen à la nouvelle Bourse du Travail les 30 novembre et 1^{er} décembre 1912 », *Supplément à la Tribune de la voie ferrée*, 7 février 1913, p. 275.

¹⁷¹ « Le statut des agents des chemins de fer de l'État », *Revue politique et parlementaire*, 10 décembre 1912, p. 457.

¹⁷² « À l'État. Au sujet du statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 septembre 1912, p. 1-2.

Délectons-nous, un instant, de la prose du député socialiste et administrateur du Syndicat national Émile Faure lors de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1913 :

« Après une fort longue gestation, l'enfant plus communément connu sous le nom de statut du personnel des chemins de fer de l'État a enfin vu le jour. On sait qu'il est le résultat de la coopération intime de deux ministères avec une grande administration, doués tous trois d'une constitution à toute épreuve ; dans ces conditions on était fondé à escompter la venue d'un rejet... bien planté. Il s'agit, en effet, d'une œuvre engendrée par trois éléments qui ne peuvent être suspectés de rachitisme ; tout au plus, pourrait-on les croire atteints de rachitisme¹⁷³, mais c'est là, malheureusement, une maladie pour eux passée de mode. Du côté paternel, nous voyons unis dans un commun effort les ministères des Finances et des Travaux publics ; du côté maternel, l'administration des chemins de fer de l'État, naguère malingre et débile, mais aujourd'hui pleine de vie et de force, grâce aux efforts régénérateurs de notre inépuisable budget. On pouvait escompter, dis-je, dans ces conditions, l'avènement d'un nouveau-né susceptible de réjouir la bonne nounou travailleuse qu'est la corporation tout entière des cheminots. Hélas ! Hélas ! nous n'avons devant nous que le produit hybride de la carpe et du lapin : un être dégénéré, difforme, pied-bot »¹⁷⁴.

Émile Faure reproche au statut du personnel son assise bancale et, surtout, énumère les multiples dispositions exceptionnelles instaurées par le texte, d'où ses qualificatifs de « loi d'exception » ou encore de « statut exceptionnel »¹⁷⁵. Sujette à de multiples interprétations, l'application du statut du personnel ne peut en être que biaisée :

« Un statut, je le répète, doit être énoncé de façon claire et précise et avoir en même temps que l'allure, le caractère d'une loi ; or, je fais constater par la Chambre [des députés] que le statut en discussion n'est qu'un ensemble de mesures restrictives ou amplificatives qui en rendent l'application impossible ou arbitraire »¹⁷⁶ ;

c'est pourquoi il réclame la modification de l'ordre général n°556.

Quels sont les points qui cristallisent cette opposition ? Nous en dénombrons six, dont les trois premiers polarisent davantage les critiques :

- le congé maladie : jusqu'alors, l'agent blessé en service pouvait bénéficier de quatre mois avec solde entière et de trois mois à demi-solde. Dorénavant, seuls 60 jours avec solde entière lui sont accordés. Par ailleurs, les trois premiers jours du troisième congé maladie survenu dans une année ne sont désormais plus payés, alors que, depuis l'ordre général n°520 du 30 juillet 1909, la totalité des journées d'absence était payée dans la limite de

¹⁷³ Il s'agit là d'un jeu de mots assimilant le rachat des chemins de fer à une maladie (le rachitisme).

¹⁷⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 décembre 1912, p. 3107.

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 3107-3108.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. 3110.

60 jours par an¹⁷⁷. Ces mesures sont justifiées par le nombre trop élevé d'arrêts maladie de courte durée. Si le Syndicat national reconnaît d'éventuels abus, l'organisation juge qu'il aurait été préférable de travailler sur leur contrôle plutôt que de pénaliser des agents qui ne mésusent pas de ces dispositions¹⁷⁸. Le ministre des Travaux publics Jean Dupuy rétorque, à propos des trois jours non payés, qu'il est prévu que le directeur puisse rétablir la solde en cas de maladie avérée et que cette disposition figure dans le droit commun, avec la loi du 9 avril 1898 sur les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail¹⁷⁹ ;

- la mise en place d'un avancement au choix et au mérite, plutôt qu'à l'ancienneté, qui encouragerait le favoritisme et l'arbitraire. Pour le ministre Jean Dupuy, le système d'avancement à l'ancienneté est abusif, du fait de sa progression linéaire « permettant aux agents, même les plus mal notés, d'obtenir des augmentations »¹⁸⁰. Cette nouvelle mesure, saluée par certains¹⁸¹, mène, selon le Syndicat national, qui se défend de l'existence d'un quelconque avancement « automatique », « à [l']amoindrissement des garanties, moins de justice dans l'avancement »¹⁸² ;
- le recrutement d'agents détachés d'autres administrations, au détriment de ceux du chemin de fer¹⁸³. À ce reproche, le ministre répond que cette disposition était déjà instituée dans l'ancien réseau de l'État, par le décret du 25 mai 1878, et qu'au contraire, dans le nouveau statut, le nombre de catégories du personnel pouvant être détachées est réduit¹⁸⁴ ;

¹⁷⁷ *Ibid.*, p. 3128.

¹⁷⁸ « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *La Tribune de la voie ferrée*, 13 septembre 1912, p. 1.

¹⁷⁹ Article 1^{er} de la loi du 9 avril 1898 sur les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail : « Les accidents survenus par le fait du travail, ou à l'occasion du travail, aux ouvriers et employés occupés dans l'industrie du bâtiment, les usines, manufactures, chantiers, les entreprises de transport par terre et par eau, de chargement et de déchargement, les magasins publics, mines, minières, carrières, et, en outre, dans toute exploitation ou partie d'exploitation dans laquelle sont fabriquées ou mises en œuvre des matières explosives, ou dans laquelle il est fait usage d'une machine mue par une force autre que celle de l'homme ou des animaux, donnent droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité à la charge du chef d'entreprise, à la condition que l'interruption de travail ait duré plus de quatre jours » (*Bulletin de l'Inspection du travail*, n°2, 1898). « À l'État. Au sujet du statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 septembre 1912, p. 1-2.

¹⁸⁰ « À l'État. Au sujet du statut », *loc. cit.*

¹⁸¹ On peut citer, pour exemple, l'article consacré à « Le statut du personnel des chemins de fer de l'État » du quotidien *Le Temps* du 6 septembre 1912 : « Autre réforme excellente : l'avancement automatique est supprimé. L'"automatisme" constituait une prime à la paresse et au laisser-aller. Les bons employés, mis sur le même plan que les médiocres ou les mauvais, étaient découragés. Sous prétexte d'égalité, on aboutissait à la plus choquante des iniquités : des hommes qui avaient pour eux le seul privilège de l'âge étaient portés automatiquement à des situations supérieures à leur mérite ; et ils barraient ainsi la route à des agents de valeur, qui auraient été capables de rendre de précieux services dans un poste où d'autres étaient inutiles, sinon nuisibles. Enfin l'avancement automatique conduisait à de véritables scandales : n'avait-on pas vu récemment un mécanicien, reconnu coupable de la catastrophe de Courville, mal noté, et dont le carnet portait nombre de punitions pour ivresse, promu en dépit des poursuites dont il était l'objet, parce qu'il avait le nombre d'années – et de faute – nécessaire et suffisant, pour passer à un emploi supérieur ? ».

¹⁸² « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *loc. cit.*

¹⁸³ *Ibid.*

¹⁸⁴ « À l'État. Au sujet du statut », *loc. cit.*

- une ingérence dans la vie privée du personnel, jugée excessive. Le statut du personnel de 1912 interdit aux agents des chemins de fer de l'État de prendre part à une entreprise commerciale ou d'être administrateur d'une structure commerçant avec le réseau. Par ailleurs, les personnes vivant au domicile du cheminot n'ont pas le droit de tenir une auberge ou un débit de boissons à proximité de son lieu de travail¹⁸⁵. Ces mesures cherchent à interdire les cumuls d'emplois, mais aussi à limiter la consommation d'alcool du personnel afin d'assurer la discipline et de garantir la sécurité de l'exploitation. Le rapporteur Raphaël Perrissoud pointe, à l'occasion de la discussion du budget de l'exercice 1913, les limites de ces dispositions :

« Je veux simplement signaler à M. le ministre que, peut-être, le statut n'atteindra pas ceux qu'il visait effectivement et que, plutôt que d'empêcher la femme ou un autre membre de la famille d'un agent ou d'un employé du réseau de l'Ouest-État d'exercer le petit commerce dont les maigres bénéfices lui permettent d'augmenter dans une faible proportion le salaire insuffisant qu'il touche lui-même [...] Mieux vaudrait se tourner vers ces gros fonctionnaires qui, au service de l'État, ne songent souvent qu'à se ménager pour l'avenir une occupation plus productive dans l'industrie privée »¹⁸⁶ ;

- le rôle strictement consultatif des délégués du personnel, qui les rend de fait inefficaces, d'après le Syndicat national¹⁸⁷. Cette réclamation est un leitmotiv depuis l'instauration de la représentation du personnel dans les chemins de fer de l'État en 1907. Pour le ministre des Travaux publics, il paraît difficile de donner davantage de poids à ces représentants du personnel, encore moins un rôle décisionnaire en matière de notation, d'avancement et de discipline :

« Était-ce admissible ? Seul, le directeur est responsable devant moi, qui le suis devant le Parlement, de la marche du service. Faut-il retirer au chef les droits qui sont la condition même de cette responsabilité ? Voit-on le personnel se notant ou se réprimant lui-même par l'intermédiaire de ses délégués, dont la direction n'aurait qu'à enregistrer les décisions ? »¹⁸⁸ ;

- les primes de gestion, qui sont transformées, dans le nouveau statut, en gratifications pour « ceux qui ont le plus contribué à la bonne marche du service »¹⁸⁹.

¹⁸⁵ « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *loc. cit.*

¹⁸⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 décembre 1912, p. 3128.

¹⁸⁷ « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *loc. cit.*

¹⁸⁸ « À l'État. Au sujet du statut », *loc. cit.*

¹⁸⁹ ANMT, 48 AQ 5055 : « Le statut des fonctionnaires et les cheminots de l'État », *La Petite République*, 9 septembre 1912.

Certains commentateurs n'hésitent pas, en outre, à déplorer l'absence de mesures concrètes (voire d'une interdiction prononcée) à l'encontre de la grève : « Il faut, franchement, nettement, écrire dans la loi que la grève leur est interdite »¹⁹⁰.

Une fois paru, les délégués du personnel réfutent toute participation à l'élaboration de ce statut dans la mesure où leurs attentes n'ont pas été entièrement satisfaites : « On a fait dire par la presse que les délégués du personnel avaient collaboré au nouveau statut. C'est un mensonge. Les délégués du personnel n'ont pas été écoutés. Ni le ministre ni la direction n'ont tenu compte de leurs judicieuses observations. Ils n'ont donc pas collaboré »¹⁹¹. Face à un désaccord qui ne semble pouvoir être dépassé, les 16 délégués auprès du directeur adressent le 10 septembre 1912 une lettre de démission collective au ministre des Travaux publics, Jean Dupuy, en guise de protestation. Soutenus par le conseil fédéral du Syndicat national¹⁹², ils invitent, par ailleurs, les délégués et leurs suppléants aux commissions régionales et de classement à les suivre dans cette voie¹⁹³. Cet appel entraîne une seconde vague de défections, au conseil d'enquête et à la commission de classement cette fois¹⁹⁴. Les institutions au sein desquelles la participation du personnel est mise en œuvre dans l'administration des chemins de fer de l'État sont ainsi paralysées.

Le 14 septembre 1912, le comité de direction des chemins de fer de l'État, composé du directeur, des sous-directeurs et des chefs de service, se réunit, afin d'étudier les réclamations émises par le personnel. Selon lui, elles demeurent la conséquence « d'une interprétation fausse des principes du nouveau règlement »¹⁹⁵. Un compte rendu de cette séance, insistant sur l'importance de la justice, de l'impartialité, de la bienveillance à tous les niveaux afin de lutter contre l'arbitraire et le favoritisme, est communiqué au personnel du réseau¹⁹⁶. Cette démarche marque une volonté de transiger et de régler le conflit. De leur côté, les représentants du personnel sollicitent les rapporteurs généraux du budget Henry Chéron et du budget de l'État Raphaël Perrissoud, afin de « les aider à résoudre certaines difficultés qui s'étaient élevées entre l'administration et eux au sujet de l'interprétation du statut »¹⁹⁷. Le 1^{er} octobre, les élus démissionnaires sont reçus à la direction des chemins de fer de l'État par André Dejean, en l'absence d'Albert Claveille. À l'occasion de cette entrevue, des négociations sont entreprises, au cours desquelles les cheminots se voient assurés qu'aucune atteinte ne pourrait être portée à leurs droits, en accord avec les rapporteurs du budget. Le ministre des

¹⁹⁰ ANMT, 48 AQ 5055 : « Le statut du personnel des chemins de fer de l'État », *Le Temps*, 6 septembre 1912.

¹⁹¹ « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *loc. cit.*

¹⁹² « Syndicat national. Conseil fédéral », *La Tribune de la voie ferrée*, 20 septembre 1912, p. 2.

¹⁹³ « Au réseau de l'État. En pleine réaction », *loc. cit.*

¹⁹⁴ « À l'État. Au sujet du statut », *loc. cit.*

¹⁹⁵ « Chez les cheminots », *Le Matin*, 15 septembre 1912.

¹⁹⁶ « Le statut de l'Ouest-État », *Journal des transports*, 21 septembre 1912, p. 481.

¹⁹⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 décembre 1912, p. 3109.

Travaux publics doit confirmer, par écrit, ces propositions. Le surlendemain, les délégués rencontrent Jean Dupuy au ministère des Travaux publics, qui leur confirme ses intentions et leur fait prendre connaissance d'une lettre adressée aux rapporteurs du budget, renseignant sur les interprétations à donner aux dispositions du nouveau statut relatives à l'avancement au choix et aux gratifications :

« En ce qui touche le premier point, j'ai l'honneur de vous rappeler que les dispositions du tableau du statut reproduisent, sans y rien modifier, celles qui figuraient à la deuxième annexe de l'ordre général 525, approuvé par décision ministérielle du 28 novembre 1910. Les conditions d'application de ces textes identiques seront entièrement les mêmes, et, comme vous l'indiquez très justement, la décision de M. le directeur des chemins de fer de l'État relative à la préparation des tableaux d'avancement pour l'année 1913 montre très nettement à tous qu'il n'a nullement l'intention de modifier ce qui se passait auparavant. Sur le second point, le mot de gratifications appliqué aux primes de gestion est destiné à réserver à la décision de l'autorité compétente la question de savoir s'il convient de faire entrer ces allocations en compte dans l'application de la loi du 21 juillet 1909 [relative aux retraites]. Mais il ne saurait entraîner, ainsi qu'il a déjà été dit, aucun changement dans la détermination du montant ni dans le mode de répartition des primes instituées par le décret du 21 mai 1878 »¹⁹⁸.

La publicité de la missive garantit aux cheminots que les dispositions qu'elle contient seront observées à la lettre. Les délégués démissionnaires décident, dès lors, de reprendre leur mandat¹⁹⁹. La démission collective paraît donc avoir été un moyen de pression efficace pour faire aboutir les revendications cheminotes.

2. Des cheminots fonctionnaires ?

Des liens étroits, entremêlés, unissent les genèses des projets de statut général des fonctionnaires et de statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, à tel point que la confusion peut être permise : ainsi, lorsque paraît le statut des cheminots du réseau de l'État, il a pu être perçu comme une préparation à l'étude d'un statut général des fonctionnaires²⁰⁰, voire comme un texte provisoire dans l'attente du statut législatif qui doit être prochainement accordé aux fonctionnaires²⁰¹.

¹⁹⁸ « À l'État. À propos du statut », *La Tribune de la voie ferrée*, 11 octobre 1912, p. 2.

¹⁹⁹ « Les délégués du personnel », *La Tribune de la voie ferrée*, 4 octobre 1912, p. 1.

²⁰⁰ ANMT, 48 AQ 5055 : Maxime Vuillaume, « Avant le statut », *L'Aurore*, 2 septembre 1912 : « MM. Dupuy et Klotz, en instituant le statut des cheminots, ouvrent la voie à l'étude du statut général des fonctionnaires [...] ».

²⁰¹ ANMT, 48 AQ 5055 : « Heureuse initiative », *Le Radical*, 5 septembre 1912 : « Assurément ce n'est encore qu'une étape vers le statut, lequel ne peut être établi dans sa forme définitive qu'après le vote de la charte administrative que les fonctionnaires attendent du Parlement. [...] À première vue, il semble que des malentendus subsistent encore, et que les cheminots de l'État n'aient pas obtenu toutes les satisfactions qu'ils attendaient. Il n'en pouvait être autrement, puisque ce statut provisoire résume le présent et prépare l'avenir. Ce n'est qu'une mise au point utile pour mieux apercevoir les corrections nécessaires. C'est la préface du statut législatif par lequel seront déterminées un jour les conditions générales du contrat qui liera désormais l'État et les fonctionnaires de toutes catégories ».

Robert Boissier, dans son rapport sur le statut du personnel publié fin 1917-début 1918, invite ses camarades militants à la vigilance et à bien distinguer le statut des fonctionnaires de celui des agents de l'administration des chemins de fer de l'État²⁰². Il est vrai que, dans les deux cas, l'employeur de ces personnels demeure l'État. Par ailleurs, le budget de l'administration des chemins de fer, traitement des agents inclus, est voté par le Parlement.

Il paraît donc légitime de se poser la question de la qualité de fonctionnaire des cheminots de l'administration des chemins de fer de l'État.

Cette question de la fonctionnarisation du personnel du réseau de l'État intéresse également les agents, qui pourraient éventuellement prétendre au bénéfice des avantages dont jouissent les fonctionnaires.

C'est peut-être dans cet état d'esprit que le 13 décembre 1938, H. Martinet, inspecteur principal adjoint de la région Ouest²⁰³, adresse au chef du service contentieux de la SNCF une lettre par laquelle il demande des éclaircissements sur sa situation administrative. Revenant sur son entrée au réseau de l'État en mars 1905 et sur ses états de service, il s'interroge sur son éventuelle qualité de fonctionnaire²⁰⁴. Sa demande est prise en charge par le service du contentieux de l'entreprise²⁰⁵.

L'éventuelle qualité de fonctionnaire des agents de l'administration des chemins de fer de l'État est largement débattue depuis la seconde moitié du XIX^e siècle. Elle est essentielle car elle détermine notamment le rôle, prépondérant ou non, joué par l'État dans la gestion de ce personnel. En 1894, il avait déjà été tentant d'assimiler le personnel de ce réseau aux fonctionnaires pour leur nier tout droit de grève²⁰⁶. Certains arguent de ce que ces agents dépendent des caisses de retraites instituées par les compagnies, tandis que les fonctionnaires sont soumis à la loi du 9 juin 1853²⁰⁷.

²⁰² Robert Boissier, « Le statut du personnel », *La Tribune des cheminots*, décembre 1917, p. 1-2 : « Telle est l'histoire de ce fameux statut qu'il ne faut pas confondre avec le statut des fonctionnaires dont le premier projet a été élaboré en 1830 et le dernier en 1910 (projet Briand-Barthou) ».

²⁰³ À la création de la SNCF, le territoire est réparti en cinq régions : Nord, Est, Ouest, Sud-Est et Sud-Ouest.

²⁰⁴ CNAH, 388 LM 38 : dossier de contentieux n°3839, 1938.

²⁰⁵ Dès les années 1920, la volonté de collaboration et d'unification des réseaux d'intérêt général se fait de plus en plus sentir. Ce phénomène participe de la rationalisation de l'exploitation ferroviaire. L'un de ses premiers aboutissements est la fusion des services du contentieux propres à chaque administration de chemins de fer – à l'exception de celui du réseau d'Alsace-Lorraine – en un service commun du contentieux, à partir du 1^{er} octobre 1933, décision sous-tendue par un souci d'économies. Avec la création de la SNCF, il devient le service du contentieux, « chargé d'étudier les questions juridiques posées par l'exploitation du chemin de fer, d'agir au nom de la Société nationale devant toutes les juridictions civiles, administratives, pénales et sociales, et de régulariser toutes les mutations immobilières ». Il se divise en trois entités distinctes : la subdivision du secrétariat juridique (qui effectue une veille de la jurisprudence), le bureau des accidents de droit commun (qui traite des accidents ferroviaires) et le bureau des affaires générales, qui nous intéresse ici, dont le rôle était « de donner des consultations et de réaliser des études en réponse aux questions d'autres sections du contentieux ou de différentes régions SNCF, de donner des consultations aux agents, de suivre les procès se déroulant devant le Conseil d'État, les conseils de préfecture, les tribunaux arbitraux, correctionnels ou la Cour de cassation » (Anne Prouvoyeur-Savoie, *Guide de recherches sur la Seconde Guerre mondiale 1939-1945. Inventaire des archives conservées par le Centre des Archives historiques de la SNCF*, 2^e éd., juillet 2012, p. 294 ; accessible en ligne <http://multimedia.sncf.com/archives-documentation.sncf/Guide_de_recherches_Guerre_1939_1945.pdf> [consulté le 17 juin 2016]).

²⁰⁶ Cf. *supra*.

Les doctrinaires de la SNCF suivent l'interprétation suivante : les cheminots embauchés au réseau de l'État avant le 13 juillet 1911 possèdent effectivement la qualité de fonctionnaire, sauf en ce qui concerne les différends s'élevant entre le cheminot et son administration depuis la loi Lhopiteau du 21 mars 1905, dont le but était de « défonctionnariser » le personnel²⁰⁸.

Mais la loi du 13 juillet 1911 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1911 entraîne une modification de la situation.

Si le ministre des Travaux publics peut toujours nommer les agents à un emploi sur le réseau, il n'agit désormais plus en tant qu'agent direct du pouvoir exécutif (comme le prévoyait le décret du 25 mai 1878) mais en sa qualité de chef de l'administration des chemins de fer de l'État. L'application du droit commun aux agents de l'administration des chemins de fer de l'État, telle la loi du 9 avril 1898 sur les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail ou encore celle du 21 juillet 1909, renforce cette idée d'une assimilation avec les personnels des compagnies privées. Elle est accentuée quelques années plus tard avec la convention du 28 juin 1921 et la création de la SNCF actée en 1937.

3. Un temps de pause dans la dynamique insufflée par le statut de 1912 (1912-1918)

Un élan brisé par la Première Guerre mondiale

Malgré l'insatisfaction des principaux intéressés quant à leur nouveau statut, les agents des chemins de fer réclament rapidement après septembre 1912 l'application d'un statut du personnel identique dans l'ensemble des réseaux d'intérêt général²⁰⁹.

Cette revendication en faveur d'une extension de ces dispositions porte, dans un premier temps, sur des points précis de leurs conditions d'emploi et de travail, principalement leur réglementation du travail.

À l'occasion du XXV^e congrès du Syndicat national, Guillot présente le 18 avril 1914 un rapport sur la réglementation du travail²¹⁰. Il y dresse le constat d'« un service qui, tous les jours, devient pour

²⁰⁷ « Groupe parlementaire de défense des travailleurs de chemins de fer », *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, 28 mai 1894, p. 89.

²⁰⁸ CNAH, 388 LM 38 : dossier de contentieux n°3839, 1938.

²⁰⁹ Christiane Roulet, « Union, désunion du syndicalisme cheminot, 1910-1921 », Georges Ribeill, « Les trois longues marches du syndicalisme cheminot : vers l'unité syndicale, vers le statut commun des agents, vers un réseau unique nationalisé » et Roger Colombier, « Le syndicalisme cheminot à Mantes-la-Jolie » dans Jean-Louis Robert (dir.), *Le syndicalisme à l'épreuve de la Première Guerre mondiale*, Rennes : PUR, 2017, p. 181-188, 229-240 et 241-246.

²¹⁰ AN, F7 13666 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 25^{me} congrès national tenu dans la salle des fêtes de "La Bellevilloise" 23, rue Boyer, Paris, les jeudi 16, vendredi 17 et samedi 18 avril 1914*, Courbevoie : Société ouvrière d'imprimerie, 1914, p. 100-112.

les travailleurs de plus en plus dur, de plus en plus difficileux et dangereux ». Il élabore un texte qui pourrait servir de base à une proposition de loi²¹¹. Il est composé à la fois de dispositions générales, applicables à la totalité de la corporation cheminote, et de mesures spéciales, selon les catégories professionnelles des agents²¹². Parmi les premières, figure la réglementation des congés et de la représentation du personnel. Elle instaure, en sus des 52 jours de repos hebdomadaire, 15 jours de congés par an, dont l'agent dispose librement, en accord avec les besoins du service. La commission de réglementation du travail du Syndicat national cherche ainsi à mettre en place une disposition équivalente à celle en œuvre dans l'administration des chemins de fer de l'État. Cela est encore plus flagrant en matière de représentation du personnel : « Sur tous les réseaux précités, une représentation du personnel sera établie sur des bases identiques à celles du réseau de l'État ». Il s'agit bien d'étendre une disposition du statut du personnel accordé en septembre 1912 aux autres compagnies et, ce, malgré les critiques qui ont été portées à son encontre, par cette organisation corporative notamment. C'est la contradiction que souligne lors de la discussion du texte le militant Michaud :

« Il ne faudrait pas que vous déclariez que les délégations du personnel à l'État nous donnent complète satisfaction, parce que, précisément, nous protestons contre la façon dont ces délégations ont été organisées. [...] Ces délégations sont défectueuses et [...] pour établir un projet de loi, on ne doit pas prendre modèle sur ce qui se fait à l'État »²¹³.

Cette critique n'est pas du goût de Marcel Bidegaray, qui pointe le bien-fondé de ces instances en théorie, même si leur application pratique n'est pas à la hauteur des attentes, et appelle à rester mesuré. Berthelot, délégué du groupe Ouest-État, lui rétorque que les délégations sont une « entrave à la libération des travailleurs, en ce sens que cela ne les encourage pas à faire des efforts personnels, mais les pousse à s'en remettre à d'autres du soin de les défendre » et que leur origine demeure gouvernementale, et non syndicale. Il souligne par ailleurs les limites de leur fonctionnement, à travers l'exemple du statut du personnel de 1912, pour lequel les souhaits des agents n'ont pas été entendus malgré la participation de leurs représentants à sa discussion :

« Nous avons vu d'ailleurs, à l'État, où cependant les délégations fonctionnent mieux que partout ailleurs et sont plus que n'importe où l'émanation du personnel, [...] lorsqu'il s'est agi de discuter le statut des fonctionnaires, on n'a tenu aucun compte de l'avis des délégués du personnel. Malgré que les délégués du personnel soient en majorité nommés par nous, nous

²¹¹ *Ibid.*, p. 102-106.

²¹² Mécaniciens, chauffeurs, wattmen et agents des trains ; agents de la voie ; agents des gares ; ouvriers et agents des dépôts, ateliers, petits entretiens et toutes catégories d'ouvriers et d'agents non précitées.

²¹³ *Ibid.*, p. 106.

n'obtenons cependant pas satisfaction »²¹⁴.

La majorité se range toutefois à l'avis de Marcel Bidegaray et l'adjonction de la mention « élus par le personnel » est adoptée²¹⁵. Malgré les critiques formulées à l'encontre du statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, le Syndicat national se prononce donc rapidement après l'adoption du statut de 1912 en faveur de l'extension de certaines de ses dispositions aux agents des compagnies privées.

Pour que cette revendication aboutisse, les cheminots usent de leurs moyens d'action habituels. Ils sont notamment relayés par les parlementaires, qui portent cette question sur le devant de la scène publique.

Le président du groupe parlementaire de défense des cheminots à la Chambre des députés depuis juillet 1914, Pascal Ceccaldi²¹⁶, en est un des acteurs. À l'occasion de la discussion du budget de l'exercice 1914, il critique, entre autres points, l'arbitraire et la diversité des situations qui règnent au sein des compagnies. Il déclare le 16 mars 1914 :

« Depuis très longtemps, les agents demandent à bénéficier du régime qui a été accordé aux agents des chemins de fer de l'État. Dans leur journal professionnel, ils ont écrit eux-mêmes qu'ils demandaient la même réglementation et les mêmes conditions que le Parlement a fait obtenir aux chemins de fer rachetés ».

Évoquant l'échelle des salaires, dont l'application varie d'un réseau à l'autre et, même, au sein d'une seule administration des chemins de fer, il marque l'aspiration des cheminots à des conditions de travail unifiées qui dépasseraient les frontières de leurs réseaux²¹⁷.

Du côté du ministère des Travaux publics, on semble également prendre en considération la question des conditions de travail de la corporation cheminote.

À propos des points évoqués par Pascal Ceccaldi à cette occasion, parmi lesquels « la nécessité de donner un statut au personnel des grandes compagnies », un membre de la direction des chemins de fer, dont nous ne connaissons pas l'identité, émet un avis défavorable quant à la modification de cette situation, au vu du rapport de forces en place (souveraineté des compagnies, absence de marge de manœuvre du ministre des Travaux publics dans ce domaine) :

« Faut-il poursuivre l'institution de cette législation ? Les compagnies se basant sur ce qu'elles sont responsables de la marche de leurs services, demanderont à demeurer libres dans le recrutement, la rémunération et l'avancement de leur personnel. En fait, malgré des réclamations

²¹⁴ *Ibid.*, p. 108-109.

²¹⁵ *Ibid.*, p. 112.

²¹⁶ « Le groupe des cheminots à la Chambre », *L'Humanité*, 8 juillet 1914.

²¹⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 16 mars 1914, p. 1639.

qui se produisent sur leurs réseaux comme d'ailleurs dans tous les services analogues, leur gestion est satisfaisante dans l'ensemble, et d'autre part le Gouvernement a sur elles une action morale très appréciable. Si on voulait aller plus loin, peut-être le Sénat s'y refuserait-il le personnel pourrait avoir des déceptions. On ne voit pas qu'il soit opportun d'essayer de modifier la situation actuelle »²¹⁸.

L'administration des Travaux publics semble donc frileuse quant à une intervention en faveur de l'institution d'un statut du personnel commun à tous les réseaux d'intérêt général. Il a paru plus facile d'accorder un statut aux agents des chemins de fer de l'État en 1912 que de l'imposer quelques années plus tard aux agents des compagnies.

Malgré cet avis, le ministère des Travaux publics souhaite connaître l'opinion des réseaux sur cette question de manière, sinon secrète, au moins discrète. Mais cette initiative est contrecarrée par l'action syndicale cheminote.

En effet, un article éloquent intitulé « Vers la victoire », publié en une de l'édition du 22 mai 1914 de *La Tribune de la voie ferrée*²¹⁹, porte à la connaissance de l'opinion publique une circulaire confidentielle, datée du 13 et adressée aux administrateurs des compagnies²²⁰. Signé, pour le ministre des Travaux publics Fernand David par le directeur des chemins de fer Marcel Fontaneilles, ce texte revient sur la revendication cheminote, soutenue au Parlement, d'un statut du personnel identique à celui en vigueur dans l'administration des chemins de fer de l'État, dont les bienfaits seraient à observer tant du côté des agents que de leurs compagnies :

« En stipulant les garanties données aux intéressés pour toutes les questions relatives au recrutement, à l'avancement, aux salaires et à la discipline, en évitant à leurs yeux l'apparence même de tout arbitraire, cette organisation augmente la stabilité du personnel, par suite sa compétence et sa valeur professionnelle, et devient ainsi une garantie précieuse de la bonne exécution du service public confié à leurs soins »²²¹.

Fernand David enjoint ainsi les compagnies à étudier la mise en œuvre, sur leur réseau respectif, d'un statut du personnel sinon uniformisé, au moins codifié. La revendication des cheminots semble donc avoir trouvé un écho.

Cette révélation provoque de vives réactions, notamment dans la presse, à tel point que le ministre des Travaux publics dément, dans la dernière semaine de mai, le caractère secret de ce texte²²². Peu

²¹⁸ AN, 19800434/24 : note au ministre des Travaux publics relative à une demande de Pascal Ceccaldi, 10 mars 1914.

²¹⁹ « Vers la victoire », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 mai 1914, p. 1.

²²⁰ Cf. annexe n°43.

²²¹ ANMT, 202 AQ 1212 : circulaire de Fernand David, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 13 mai 1914.

²²² « Le statut des cheminots », *La Tribune de la voie ferrée*, 29 mai 1914, p. 1 : « Le ministère des Travaux publics communiquait cette semaine à la presse la note suivante : *La presse paraît avoir été émue par la publication d'une circulaire en date du 13 mai 1914 par laquelle le ministre des Travaux publics invite les administrateurs des grandes compagnies à étudier la codification et l'unification des règlements intéressant leur personnel. La circulaire dont il s'agit n'a aucun caractère*

importe, au final, que sa confidentialité ait été voulue ou non par le ministère : la publicité de ce texte s'avère éminemment engageante pour les réseaux privés, qui ne peuvent l'esquiver. Les cheminots du Syndicat national ont bien conscience qu'ils ont tout à gagner à ce que ce texte fasse grand bruit²²³. Ch. Thiéry évoque *a posteriori* le « retentissement considérable » de cette publication²²⁴ ; les compagnies sont donc au pied du mur et n'ont d'autre choix que de prendre en considération la demande du ministère.

Cette publication révèle que la forme du statut du personnel comme document régissant les conditions d'emploi et de travail des cheminots paraît en 1914 globalement admise, du moins par le Syndicat national.

Des réserves, qui paraissent minoritaires, sont toutefois émises. À maintes reprises exprimées, elles ont trait à la mise en œuvre d'un statut du personnel, qui serait payée d'une éventuelle atteinte aux libertés syndicales des cheminots ; on voit ici ressurgir le fantôme des initiatives gouvernementales des années 1890 et plus récemment du projet Briand de 1910. Mais l'organisation corporative s'empresse de tranquilliser les sceptiques :

« Nous devons tout d'abord rassurer ceux de nos camarades que le mot "statut" effraierait ; il n'est pas – et ne peut pas être question – de restreindre par voie de règlement les libertés syndicales ; celles-ci restent entières, et le sort florissant de la section État du Syndicat national en est la preuve. Il s'agit seulement d'édicter des règles d'avancement et de sécurité d'emploi ignorées à l'heure actuelle du personnel des compagnies privées, et de les porter à sa connaissance. C'est à ces conditions seulement, et nous enregistrons avec plaisir les déclarations de M. le ministre des Travaux publics, que la bonne exécution du service public confié aux compagnies peut être assurée ».

Le Syndicat national n'hésite pas à mettre en avant les garanties offertes, en publiant dans l'édition du 12 juin 1914 de son organe de presse le texte du statut appliqué à partir de 1912. Il espère ainsi amenuiser les craintes.

Si le Syndicat se félicite de ce coup d'éclat, il demeure néanmoins sur la réserve. En effet, l'initiative laissée aux compagnies pour l'élaboration du texte et l'absence de mention d'une éventuelle collaboration avec le personnel pour la rédaction du statut leur paraît problématique²²⁵. Cette réaction est partagée par la Fédération des chemins de fer. À l'occasion de son assemblée annuelle du 21 juin 1914, la question du statut occupe la majorité des débats : « La Fédération se méfie

confidentiel ou exceptionnel. Elle a seulement pour objet d'insister auprès des compagnies en faveur d'une réforme dont le ministre des travaux publics poursuit la réalisation, conformément au désir du personnel intéressé et aux vœux du Parlement ».

²²³ « Un pavé dans la mare... stagnante », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 juin 1914, p. 1.

²²⁴ Ch. Thiéry, « Des garanties », *Bulletin mensuel du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies*, n°17, décembre 1915, p. 2.

²²⁵ « Vers la victoire », *loc. cit.*

quelque peu de [la] bonne volonté [des compagnies]. Elle s'attend à une fin de non-recevoir de leur part », mais appelle les pouvoirs publics à ne pas céder sur la question²²⁶.

Les administrations privées de chemins de fer se concertent pour organiser leur riposte.

Elles disposent d'une marge de manœuvre. En effet, l'État n'agit pas, par cette circulaire, de manière impérative : il s'agit d'une incitation, qui tient presque plus du conseil, à étudier l'éventuelle dotation d'un statut du personnel ; mais aucune application obligatoire d'un quelconque texte n'est ici prescrite par ce document à valeur informative.

Les réseaux semblent avoir orchestré, en guise de réponse, une campagne de presse axée davantage sur la publication de la circulaire que sur son contenu²²⁷, cherchant ainsi à décrédibiliser le Syndicat national et le ministre Fernand David, qui serait complice de leur prise à partie de l'opinion publique²²⁸. Les organes de presse qui soutiennent l'action des réseaux critiquent l'argumentaire de la circulaire David. C'est le cas du *Journal des transports*, dans ses éditions des 6 et 20 juin 1914 : citant des articles issus respectivement de *L'Humanité* du 31 mai²²⁹ et de *La Tribune de la voie ferrée* du 5 juin, ses rédacteurs s'attachent à démontrer, entre autres dysfonctionnements, les limites du système d'avancement mis en œuvre dans l'administration des chemins de fer de l'État, que l'on souhaite étendre aux compagnies. Celles-ci n'ont, d'après eux, pas attendu les instructions du ministère des Travaux publics pour organiser, depuis plusieurs années, l'évolution des carrières de leurs agents. Et de conclure, sur un ton légèrement provocateur : « Alors, le statut ? Inutile ? Le régime des compagnies ? Préférable à celui de l'État ? Qu'en pense M. Thomas ? »²³⁰.

Les réseaux traînent à examiner la question. La concertation étant indispensable, ils attendent de se réunir en comité des directeurs des grands réseaux²³¹ pour aborder ce point. Mais d'ores et déjà, c'est la question de « l'unification des règlements du personnel » qui semble poser problème²³².

²²⁶ « Les congrès », *La Petite République*, 22 juin 1914.

²²⁷ Le Syndicat national dénonce cette pratique : « De nombreux journaux – presque tous nettement réactionnaires – accompagnent la circulaire du ministre des Travaux publics d'une note absolument identique pour tous, et que voici : "Le journal syndicaliste se félicite « d'avoir provoqué les mesures » dont s'inspire cette circulaire. Par quels moyens est-elle parvenue à sa connaissance ? Il est facile de les deviner, et l'organe du Syndicat national en fait en ces termes l'aveu nullement dissimulé : « Grâce au dévouement de camarades qui n'hésitent pas à risquer la révocation pour seconder notre action, le Syndicat National a pu fréquemment porter à la connaissance du personnel des documents intéressants. La circulaire confidentielle qu'on va lire les dépasse tous en importance..." [...] » Ce n'est point par hasard que ces journaux emploient la même formule les mêmes mots. Une telle identité de forme révèle l'identité d'origine » (« Un pavé dans la mare... stagnante », *La Tribune de la voie ferrée*, 5 juin 1914, p. 1).

²²⁸ « L'Autorité n'y va pas par quatre chemins. [...] elle déclare sans rire : ... Que le ministre se serait mis d'accord avec le Syndicat national pour la divulgation de la circulaire afin de faire l'opinion juge de la question. Ministre et Syndicat espèrent, de cette façon, influencer sur la décision des directeurs des compagnies » (*Ibid.*).

²²⁹ « L'État et le statut du personnel », *Journal des transports*, 6 juin 1914, p. 268-269.

²³⁰ « Le régime de l'arbitraire », *Journal des transports*, 20 juin 1914, p. 297.

²³¹ À noter que les compagnies peuvent être dirigées par des directeurs ou des comités de direction. Cette dernière organisation se retrouve dans les réseaux du Nord et de l'Est. Il ne faut pas confondre cette instance avec le comité de direction des grands réseaux, institué par la convention du 28 juin 1921. Cf. *infra*.

²³² « Le régime de l'O.-E. et les autres réseaux », *Liberté*, 22 mai 1914.

Le 10 juillet 1914, à l'occasion de la poursuite de la discussion du budget de l'exercice 1914 à la Chambre des députés, le président du groupe parlementaire de défense des cheminots, Pascal Ceccaldi, s'enquiert, auprès du nouveau ministre des Travaux publics, René Renoult, d'un éventuel retour de la part des compagnies. Il insiste sur l'importance de la persévérance du Gouvernement et du Parlement sur ce dossier. Sa démarche est soutenue par le parti républicain radical et radical-socialiste, qui l'acclame dans l'Hémicycle. Le ministre lui répond que plus de deux mois après l'envoi de la circulaire David, seule la compagnie du Midi lui a fait parvenir son étude, « [faisant] observer que, sur un certain nombre de points, ses règlements répondent déjà à certaines des indications qui se trouvent comprises dans la circulaire »²³³. René Renoult se déclare toutefois déterminé à poursuivre l'action de Fernand David.

« *Cette guerre est surtout une guerre de chemins de fer* »²³⁴

Malgré cette déclaration de bonnes intentions, le contexte international, avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale²³⁵, ne permet pas à cette revendication d'aboutir à court terme.

L'utilisation du chemin de fer à des fins militaires a été envisagée dès les années 1840. En France, elle est mise en œuvre pour la première fois en 1854 dans le cadre du conflit de Crimée²³⁶. Mais elle voit définitivement le jour en 1869, à la faveur des tensions grandissantes entre la Prusse et la France. Son application a toutefois été limitée, notamment à cause de la défaite de la guerre de 1870, non sans lien avec les dysfonctionnements qu'a alors connus la réquisition des chemins de fer²³⁷.

Il s'agit, dès lors, de tirer des leçons de ce conflit, au cours duquel on a manqué d'un plan d'organisation d'ensemble du chemin de fer.

Avec la réquisition des chemins de fer, organisée par le cahier des charges des compagnies et les lois de 1875, 1877 et 1888²³⁸, « c'est le service tout entier des chemins de fer qu[e le ministre de la Guerre] met d'office sous la main de l'État qu'il paraît substituer aux compagnies »²³⁹. Ces

²³³ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 10 juillet 1914, p. 2833.

²³⁴ Phrase attribuée au généralissime Joffre (citée dans Aurélien Prévot, *Les chemins de fer français dans la Première guerre mondiale : une contribution décisive à la victoire*, Auray : Éditions LR presse, 2014, p. 52).

²³⁵ *Ibid.*, p. 12-15.

²³⁶ Louis Lesteven, *La réquisition...*, op. cit., p. 66.

²³⁷ Arnaud Passalacqua, « La politique de réquisition des moyens et des services de transport au service de la mobilité », *Pour mémoire. Hors-série : actes des journées « La Grande Guerre et les Travaux publics »*, hiver 2015-2016, p. 68.

²³⁸ Cf. *supra*.

²³⁹ « Législation réglementant les rapports des chemins de fer... », art. cit., p. 281.

pouvoirs sont toutefois transférés, au fil de la guerre, au ministre des Travaux publics²⁴⁰. Un décret du 8 décembre 1913 dispose que les réseaux doivent mettre leurs ressources au service de l'administration de la Guerre.

Par arrêté interministériel du 31 juillet 1914, les compagnies sont réquisitionnées²⁴¹. Un second arrêté du 2 août 1914 suspend jusqu'à nouvel ordre les transports de voyageurs et de marchandises dans les chemins de fer et « la totalité des moyens de transport de tous les réseaux de chemins de fer est affectée aux besoins militaires ». Cela se traduit pour les réseaux par la perte de leur autonomie, notamment en matière de gestion de leur personnel²⁴².

Les agents des services techniques de moins de six mois d'ancienneté et ceux des services administratifs sont mobilisés avec leur classe : ils sont soumis au droit commun. Pour les autres, des sections de chemin de fer de campagne sont formées : les cheminots qui en font partie ne prennent pas une part directe aux combats, ils sont militarisés dans leurs fonctions²⁴³. En effet, les chemins de fer nécessitant des compétences techniques spécifiques, on privilégie les savoir-faire du personnel pour assurer le fonctionnement de l'exploitation. Cette situation est symbolisée par le port d'un brassard. La mobilisation est donc une tâche délicate, qui requiert des autorités militaires de la clairvoyance afin de limiter l'incorporation abusive des personnels des chemins de fer²⁴⁴. Malgré le régime de l'affectation spéciale, les réseaux d'intérêt général connaissent une perte évaluée, dès les premières semaines de la mobilisation, à près de 15 %, en moyenne, de leur personnel²⁴⁵, puis à 22 % de leurs effectifs de 1913 en juin 1915²⁴⁶. Ils cherchent à la compenser en réintégrant quelques révoqués de la grève d'octobre 1910, en rappelant des agents de leur retraite²⁴⁷ et en embauchant, dès 1915, des civils²⁴⁸ auxiliaires sans expérience²⁴⁹, d'anciens militaires²⁵⁰, des prisonniers de

²⁴⁰ Aurélien Prévot, *Les chemins de fer français...*, op. cit., p. 20.

²⁴¹ *Ibid.*, p. 26.

²⁴² *Ibid.*, p. 325.

²⁴³ C'est ce qui a conduit Paul Poncelet, blessé en 1916, « [à opter] finalement pour le chemin de fer en raison d'une obsession subie par beaucoup de ceux qui sortaient du cauchemar de cette guerre interminable : il s'agissait de choisir une profession vous mettant à l'abri de tout retour sur un front de guerre ; le chemin de fer, où l'on était mobilisé dans son emploi, donnait cette garantie... » (Véronique Leroux-Hugon, « La pratique autobiographique... », art. cit., p. 9). Cette mesure a toutefois pu créer des soupçons d'embusquage.

²⁴⁴ Marc Ellenberger, *La compagnie des chemins de fer de l'Est et la guerre de 1914-1918*, mémoire de maîtrise, dir. P. Léon, université Paris-IV Sorbonne, 1975, p. 25.

²⁴⁵ Aurélien Prévot, *Les chemins de fer français...*, op. cit., p. 17-18.

²⁴⁶ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 593.

²⁴⁷ « L'emploi des retraités sur les chemins de fer de l'État », *Journal des transports*, 29 mai 1915, p. 81.

²⁴⁸ Ils bénéficient, dès lors, d'un contrat de travail provisoire, pouvant mener à une embauche définitive dans le réseau.

²⁴⁹ Selon Marcel Peschaud, secrétaire général de la compagnie du PO et du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, « un bon cheminot ne s'improvise pas, il faut plusieurs mois pour le former et si la proportion de novices vient à se trouver plus forte qu'elle ne l'est ordinairement, la durée de la période de formation est forcément plus longue » (cité dans Gabriel Lafon, *Les chemins de fer français pendant la guerre*, Paris : Rousseau, 1922, p. 183). Marcel Peschaud précise que l'apprentissage en place sur l'administration des chemins de fer de l'État, qui assure un vivier de recrutement, est arrêté pendant le conflit mondial (Marcel Peschaud, *Politique et fonctionnement des transports par chemin de fer pendant la guerre*, Paris : PUF, 1926, p. 137).

²⁵⁰ Dont certains sont même des mutilés de guerre, en vertu des emplois à leur réserver. ANMT, 48 AQ 3379 : lettre du chef du

guerre, des étrangers²⁵¹ et des femmes²⁵². Mais ces recrues d'appoint produisent un rendement moindre que le personnel qualifié habituellement employé. À partir de 1917, l'administration de la Guerre finit par accorder, après des réclamations répétées, le retour d'un certain nombre d'agents mobilisés afin d'optimiser la marche du service.

Les cheminots réalisent en priorité les transports militaires, de couverture et de troupes, mais aussi l'évacuation des populations civiles face à l'avancée allemande (dès août 1914), ou encore le transport de prisonniers ou sanitaire des blessés, des permissionnaires, du ravitaillement²⁵³. Ils se concentrent enfin sur la démobilisation. Le trafic des voyageurs reprend fin août 1914²⁵⁴, celui commercial l'année suivante²⁵⁵. Le rôle des chemins de fer et de ses agents est donc stratégique pendant la Première Guerre mondiale.

Le contexte belliqueux entraîne un bouleversement des conditions d'emploi et de travail des cheminots.

Il se manifeste par des sévérités inédites du régime de travail²⁵⁶. Si les agents fournissent les premiers mois un effort considérable, portés par leur patriotisme et la contribution à l'Union sacrée, la prolongation d'un conflit initialement pensé comme court n'allège pas la charge de travail. Alors que des arrêtés sont pris le 28 mai 1914 pour limiter la durée du travail des mécaniciens, des chauffeurs et des agents des trains²⁵⁷, ils ne sont pas appliqués du fait de la guerre²⁵⁸. Au contraire, le temps de travail à la compagnie du Nord confine à l'excès et donc à la dangerosité : l'amplitude

service du contentieux et du domaine de la compagnie du Nord à Joseph Girard, secrétaire de la compagnie du Nord, 30 novembre 1918 ; Marc Ellenberger, *La compagnie des chemins de fer de l'Est...*, op. cit., p. 57-58.

²⁵¹ Aurélien Prévot, *Les chemins de fer français...*, op. cit., p. 329-330 ; ANMT, 48 AQ 3379 : note sur les questions posées par M. Girard dans sa lettre du 17 janvier 1917, 22 février 1917. Abordant l'admission d'étrangers dans le cadre des agents auxiliaires ou temporaires des lignes françaises, elle est justifiée parce qu'« il s'agit d'une situation momentanée rendue surtout nécessaire par les circonstances actuelles ».

²⁵² Général de Lacroix, « L'histoire des chemins de fer pendant la guerre », *Journal des transports*, 26 avril 1919, p. 135 ; ANMT, 48 AQ 3379. Une instruction de décembre 1917 du ministre de la Guerre règle l'emploi de la main-d'œuvre féminine dans les corps de troupes, dépôts et services. À plusieurs reprises, les compagnies sont encouragées au recours aux femmes, jugé insuffisant dans un rapport du 15 décembre 1917 adressé par un inspecteur des effectifs du ministère de la Guerre au chef du 4^e bureau de l'État-Major de l'Armée. L'utilisation de la main-d'œuvre féminine comme personnel d'appoint est, dans un premier temps, vécue comme une intrusion par les cheminots, réservés voire hostiles à la présence féminine, dont ils craignent qu'elle sorte des rôles qui lui sont attribués. Leur opinion va ensuite évoluer dans un sens plus favorable, dès le printemps 1916. Au 1^{er} octobre 1917, 17 883 femmes ont été recrutées comme appui dans les réseaux. Mais cette embauche féminine n'est pas spécifique aux chemins de fer. Ainsi dans la métallurgie, alors qu'elles ne représentent que 10 % du personnel avant-guerre, la proportion de femmes atteint le tiers dans les dernières années du conflit. Cf. annexe n°44.

²⁵³ Le ravitaillement d'armes, de vêtements, de nourriture et de courrier.

²⁵⁴ Aurélien Prévot, *Les chemins de fer français...*, op. cit., p. 26.

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 192.

²⁵⁶ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemins de fer. Tome 2...*, op. cit., p. 32.

²⁵⁷ AN, F²² 307 : arrêtés réglementant la durée du travail et des repos mécaniciens et chauffeurs ainsi que des agents des trains, 28 mai 1914. La journée de travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains doit se décomposer en une moyenne de 10 heures de travail effectif au maximum et de 10 heures de grand repos au minimum et l'amplitude maximale de la journée de travail ne doit pas dépasser 16 heures.

²⁵⁸ AN, F²² 307 : lettre de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, à André Créhange, sous-directeur au ministère du Travail, 7 avril 1935. Les arrêtés du 28 mai 1914 devaient initialement entrer en vigueur à partir du 1^{er} janvier pour les agents des trains et du 1^{er} juillet 1915 pour les mécaniciens et chauffeurs.

moyenne de la durée journalière de travail passe de 12 heures 50, dont 9 heures 30 de travail effectif, avant-guerre, à 15 et 12 heures pendant le conflit. Des mécaniciens réalisent des amplitudes s'élevant à 40 heures d'affilée ou conduisent leurs machines pendant 72 heures²⁵⁹. Le personnel de la compagnie du Nord serait « astreint à un labeur écrasant »²⁶⁰. En outre, les tâches effectuées par les cheminots avant-guerre ne sont pas modifiées du fait de l'affectation spéciale : au contraire, ces derniers doivent faire face à un accroissement du trafic en effectif réduit²⁶¹ dans une ambiance tendue du fait de la militarisation de la corporation²⁶². Ni entièrement soldat, ni simple employé de compagnie, l'agent de chemin de fer se retrouve dans une situation ambiguë²⁶³.

Les conditions de travail des cheminots ne se dégradent toutefois pas de façon égale dans tous les réseaux²⁶⁴, et au sein de ceux-ci, de manière identique dans tous les services²⁶⁵. L'exemple des congés montre bien l'écart qui existe entre les agents des services administratifs et ceux qui participent plus directement à l'exploitation des chemins de fer. Fin juillet 1914, quelques jours avant que ne soit décrétée la réquisition des réseaux, le secrétaire de la compagnie du Nord informe Georges Goy, son homologue du PLM, que, après consultation du ministère de la Guerre, un certain nombre de catégories du personnel est rappelé et que les congés sont supprimés ; seuls les agents de l'administration centrale voient leurs chefs de service décider d'une éventuelle suppression ou suspension de leurs congés²⁶⁶. En effet, en 1914 et 1915, peu de cheminots peuvent bénéficier de leurs congés. En 1915, le régime des congés avec solde est partiellement rétabli²⁶⁷ : à la compagnie de l'Est, seuls les « motifs impérieux » permettent d'obtenir quelques repos jusqu'au 20 juillet 1915, date à laquelle les agents n'ayant pas eu de congé depuis le début de la mobilisation peuvent obtenir quatre jours consécutifs avec solde. Des mesures similaires sont accordées de nouveau en mars et

²⁵⁹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome 2...*, op. cit., p. 625. Il est fait référence, ici, à cette description édifiante des conditions de travail des mécaniciens lors d'expédition des gares régulatrices vers celles de ravitaillement du front par Paul-Émile Javary : « Au point de vue du personnel de chacun des trains ainsi expédiés, les agents, partis de la régulatrice sur leurs trains, se reposaient dans la gare de ravitaillement pendant le déchargement de leur train ; après quoi, ils le ramenaient à la régulatrice. C'était une absence de 30, 40 et 50 heures comportant couramment 8 à 10 heures dans la gare de ravitaillement, le reste sur la machine ou dans le fourgon de tête ou dans les vigies de queue des trains. D'installations pour se reposer, tout simplement pour manger chaud, dans la gare de ravitaillement, point. On se débrouille et souvent, après une tournée de cette nature, il faut repartir, après un maigre repos à la résidence de 10 à 12 heures, et c'est bien pis pour les courants de troupes. Là, on part on ne sait où, on ne sait pour combien de temps. Nous avons eu des exemples de mécaniciens restés 72 heures sur leur machine » (*L'effort du réseau du Nord pendant et après la guerre*, Lille : Danel, 1921, p. 66-67).

²⁶⁰ Marcel Peschaud, *Politique et fonctionnement...*, op. cit., p. 221.

²⁶¹ Selon Marcel Peschaud, « le personnel régulier [qualifié] avait diminué de 17 pour 100. La main-d'œuvre recrutée pendant la guerre ne parvenait pas à compenser, par son nombre, son inexpérience et, pendant ce temps, l'importance du trafic avait augmenté de 50 pour 100 par rapport à la période d'avant-guerre » (*Ibid.*, p. 138).

²⁶² Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemins de fer. Tome 2...*, loc. cit.

²⁶³ Marc Ellenberger, *La compagnie des chemins de fer de l'Est...*, op. cit., p. 28.

²⁶⁴ Les compagnies du Nord et de l'Est, situées dans les zones de conflit, sont les plus touchées ; les réseaux de l'intérieur (PO, PLM, État, Midi) davantage épargnés.

²⁶⁵ Ce qui alimente l'« embuscomanie ».

²⁶⁶ ANMT, 48 AQ 5188 : note relatant les réponses de la compagnie du Nord sur la question d'une éventuelle suppression des congés, 29 juillet 1914.

²⁶⁷ Nicole Parutto, *Les cheminots, on s'en fait...*, op. cit., p. 331.

août 1916, puis en mars 1917. Dès 1917, les congés avec solde sont à nouveau en vigueur, mais accordés au compte-goutte dans les réseaux du Nord et de l'Est²⁶⁸. Dans ce dernier, le nombre de congés passe à cinq consécutifs le 2 juillet 1917, puis de neuf à 12 le 21 février 1918. Il faut attendre 1919 pour que la situation redevienne normale : à partir du 26 février, les agents de ce réseau bénéficient à nouveau du régime de congés en vigueur avant-guerre²⁶⁹. La situation du cheminot qui ne dispose plus comme il l'entend de son temps libre se rapproche de celle du militaire qui se contente de rares permissions²⁷⁰.

Le contexte belliqueux entraîne également un bouleversement du fonctionnement des institutions sociales en place dans les réseaux privés. La compagnie du Nord est ainsi contrainte d'ajourner à la fin du conflit les tirages au sort des dots des fondations James et Alphonse de Rothschild, à destination des filles des cheminots de son réseau²⁷¹.

Si l'institution d'un statut du personnel n'a pas abouti du fait du déclenchement de la Première Guerre mondiale, la question n'est pourtant pas enterrée, mais plutôt considérée en suspens par les pouvoirs publics.

La pression parlementaire se poursuit. À l'occasion de la discussion à la Chambre des crédits de l'exercice 1916, le député membre du groupe parlementaire des chemins de fer et transports Louis Andrieux interpelle Marcel Sembat, ministre des Travaux publics, sur l'effort de guerre et le dévouement de la corporation cheminote, soumise à la durée excessive de leur travail et au surmenage. Il aborde également le « caporalisme »²⁷², c'est-à-dire la sévérité des punitions prises à l'encontre des cheminots qui, militarisés, doivent subir, à la fois, les sanctions des autorités militaire et civile²⁷³. Marcel Sembat reconnaît que la corporation cheminote est, à bien des égards, méritante et que sa contribution à l'effort de guerre doit être récompensée à la hauteur de son courage :

« M. Andrieux a demandé à la Chambre [des députés], et je m'y associe bien volontiers, un témoignage de satisfaction à l'égard du dévouement montré par les cheminots. Nous aurons bien des occasions de nous demander s'il n'y aura pas quelque chose de plus réel à leur accorder que de simples félicitations. [...] Puisque nous parlions tout à l'heure des punitions, il y a une chose,

²⁶⁸ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome 2...*, op. cit., p. 626.

²⁶⁹ Marc Ellenberger, *La compagnie des chemins de fer de l'Est...*, op. cit., p. 39-40.

²⁷⁰ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemins de fer. Tome 2...*, op. cit., p. 34.

²⁷¹ ANMT, 48 AQ 6507 : note d'Armand Boutillier, secrétaire de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, relative à l'application du règlement de la fondation James et Alphonse de Rothschild pendant la Première Guerre mondiale, 22 octobre 1915 : « Le tirage au sort des dots des fondations J. et A. de Rothschild n'a pu avoir lieu en 1914 par suite de l'impossibilité de réunir les inscriptions. La situation est encore la même en ce qui concerne les familles restées dans les régions occupées [...] Il ne serait pas dans l'esprit de la fondation de répartir comme on l'a fait pour les bourses, le nombre des dots disponibles entre les agents en activité et ceux des pays envahis, et procéder à un tirage restreint. [...] On se trouve donc conduit à ajourner le tirage jusqu'à ce que la situation soit redevenue normale ». Des dispositions sont toutefois prises pour que les filles en âge de postuler puissent le faire lorsque la situation se rétablira.

²⁷² Atsushi Fukasawa, *Histoire du syndicalisme cheminot...*, op. cit., vol. 1, p. 447.

²⁷³ Pouvant aller, dans le second cas, jusqu'à la radiation des cadres de la compagnie à laquelle ils appartiennent.

par exemple, que nous pourrions peut-être obtenir pour elles après la guerre et qui nous rendrait tous heureux : c'est que les compagnies, imitant en cela le réseau de l'État, donnent aux cheminots la garantie des conseils de discipline que nous avons institués sur le réseau de l'État et que nous nous efforçons d'obtenir sur tous les réseaux. Dans l'intérêt de tous, une telle institution doit être étendue et fortifiée »²⁷⁴.

Pour le ministre des Travaux publics, un statut du personnel pourrait venir récompenser, à l'issue du conflit, l'attitude des cheminots pendant la guerre. Doit-on y voir une façon de motiver davantage une corporation déjà durement éprouvée ?

Bien que satisfait par ce qu'il qualifie de « garanties », le militant du Syndicat national Ch. Thiéry émet en décembre 1915 de prudentes réserves quant au passage des mots aux actes :

« Ces déclarations ont recueilli, d'après l'*Officiel* des applaudissements unanimes. Tous les cheminots s'en réjouiront, si ces promesses sont suivies d'effet, si les compagnies donnent satisfaction au ministre : mais avons-nous le droit de l'espérer ? [...] [La circulaire David] eut un retentissement considérable. [...] La guerre est survenue – et le silence s'est fait. Ne serait-il pas temps de demander aux compagnies les suites qu'elles lui ont données ? La question est posée »²⁷⁵.

Le ministère semble vouloir reprendre en main ce dossier et faire suivre cette annonce d'effet, puisqu'une note manuscrite nous renseigne sur un regain d'intérêt de ses services début 1916 pour la circulaire David²⁷⁶.

Il faut finalement attendre le 17 janvier 1917 pour que la commission du travail réclame à la Chambre des députés le renvoi du rapport Millerand. Mais là encore, aucune suite n'est apportée à cette démarche. Certains y voient, d'un strict point de vue politique, l'inclinaison des députés pour la conciliation, sans arbitrage impératif²⁷⁷.

Le contexte difficile de l'après-Première Guerre mondiale

Le régime de la réquisition continue après la signature de l'armistice le 11 novembre 1918. Un décret du 2 février 1919 rend le fonctionnement des chemins de fer aux administrations qui en ont la charge en temps de paix. Un autre du 15 octobre met fin au régime spécial de la réquisition des chemins de fer dès la cessation des hostilités, pour le placer sous un régime provisoire spécial, prévu jusqu'au 31 décembre 1920. La réquisition du personnel prend fin cinq jours plus tard²⁷⁸.

²⁷⁴ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 15 décembre 1915, p. 2116.

²⁷⁵ Ch. Thiéry, « Des garanties », *Bulletin mensuel du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies*, n°17, décembre 1915, p. 2.

²⁷⁶ AN, 19800434/23 : note, 20 décembre 1916.

²⁷⁷ François Guérin, *La grève...*, op. cit., p. 443.

²⁷⁸ Georges Aubert, *Étude...*, op. cit., p. 11.

À l'issue de la Première Guerre mondiale, le constat de la détérioration de leurs conditions de travail est amer pour la corporation cheminote éprouvée.

Les agents ont conscience, dès les premières années du conflit, de la dégradation de leur condition sociale. L'arrivée d'un personnel d'appoint, sans expérience ni qualification, mais percevant la même rémunération que le personnel chevronné, leur fait ressentir pour la première fois un sentiment de déchéance sociale²⁷⁹.

Par ailleurs, le niveau de la rémunération des cheminots demeure assez bas par rapport à d'autres corporations, comme les mineurs ou les ouvriers des usines de guerre. Pendant les années 1914-1916, les traitements sont bloqués²⁸⁰. Mais les situations sont diverses parmi le personnel : les agents qui participent directement aux combats touchent la solde des soldats ainsi qu'une allocation de départ (15 jours de traitement), tandis qu'une grille de rémunération inférieure d'environ 30 % aux traitements touchés en temps de paix est appliquée pour ceux qui relèvent des sections actives des chemins de fer de campagne. Les cheminots demeurant en territoire occupé se voient quant à eux couper leur salaire. Les affectés spéciaux sont les plus exposés, avec la part variable de leur rémunération (primes) qui connaît une baisse importante. En plus de conditions de travail dégradées et d'un revenu mensuel amoindri, la corporation cheminote doit faire face à l'augmentation du coût de la vie. Durant la guerre, les prix des denrées alimentaires, quand elles ne manquent pas, sont multipliés par 2,5 à Paris, 4 à Marseille²⁸¹. À l'instar de la revendication du statut, les pressions syndicales en faveur d'une hausse des salaires cheminots s'expriment, entre autres, au niveau parlementaire. Dès 1916, des améliorations sont sensibles, grâce notamment à la conclusion d'une convention, le 10 novembre, instituant l'allocation de cherté de vie, à plusieurs reprises amendée jusqu'en 1919. À partir de 1918, le progrès de leur situation est perceptible.

La combinaison de ces facteurs entraîne néanmoins une réelle situation critique pour les agents des chemins de fer²⁸².

Le statut de 1920, une « conquête d'après-guerre »²⁸³ ? Une représentation des années 1930

Aux alentours de mai 1932, Le Grix, chef adjoint du service du personnel de la compagnie du Nord, donne une série de quatre conférences au centre d'instruction de son réseau, sur le thème

²⁷⁹ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemins de fer. Tome 2...., op. cit.*, p. 32.

²⁸⁰ *Ibid.*, p. 37-51.

²⁸¹ Nicolas Beaupré, *Les grandes guerres 1914-1945*, Paris : Belin, 2012, 2014, p. 128.

²⁸² François Depré, *Les cheminots de l'État et la Grande guerre*, Courbevoie : La Cootypographie, 1916, p. 7.

²⁸³ CNAH, 11 J 2 : *Des rapports entre employeurs et employés : conférences de M. Le Grix, chef adjoint du service du personnel*, [s.l.] : [s.n.], 1931, p. 49.

des rapports entre employeurs et employés, à destination de « futurs gradés »²⁸⁴. Ces leçons, à visée informative, données par un professionnel de la gestion du personnel, renseignent les futurs chefs sur le droit et les conditions d'emploi et de travail des cheminots, les institutions en place au sein du réseau et ce que l'on nommerait, de nos jours, le management.

La deuxième d'entre elles s'intitule « statut du personnel ». Elle témoigne des idées et des représentations véhiculées un peu plus de 10 ans après l'adoption du statut commun à l'ensemble des cheminots des réseaux d'intérêt général, en 1920.

En effet, Le Grix introduit son propos, en mettant en garde d'emblée son auditoire sur un poncif concernant la genèse du statut commun du personnel, qui serait exclusivement le résultat du conflit mondial : « Tout d'abord, il faut se garder d'une erreur que les apparences ont répandue et qui consiste à représenter comme une conquête "d'après-guerre" ce statut, qui, en chiffres ronds, règle le sort de près de 500.000 cheminots »²⁸⁵. Pour appuyer son idée, il n'hésite pas à rappeler la revendication, présentée avant-guerre, d'un « dictionnaire des titres » et à tordre, quelque peu, le cou à la vérité historique en enjolivant, voire inventant, les initiatives portées par certains réseaux, qui préfigurent le statut commun de 1920²⁸⁶.

En réalité, cette représentation d'un statut du personnel identique accordé à l'ensemble des cheminots des réseaux d'intérêt général qui serait une conquête d'après-guerre répond parfaitement à l'annonce faite par le ministre des Travaux publics Marcel Sembat à la Chambre des députés, le 15 décembre 1915 : celle d'un texte réglementant les conditions d'emploi et du travail accordé en récompense du sacrifice réalisé par la corporation cheminote.

Mais si les cheminots ont bel et bien obtenu leur statut commun du personnel deux ans après l'issue du premier conflit mondial, il ne semble y avoir aucun lien direct de cause à effet entre ces deux événements, l'annonce de Marcel Sembat n'ayant pas eu de suite immédiate, comme le montre le retour sur la scène politique du rapport Millerand en 1917. L'obtention d'un statut commun s'inscrit davantage dans la continuité d'un long processus, entamé dans la seconde moitié du XIX^e siècle et sur lequel le contexte belliqueux a eu un impact certain.

²⁸⁴ *Ibid.*, p. 5.

²⁸⁵ *Ibid.*, p. 49.

²⁸⁶ « Attentifs à cette évolution des esprits, les réseaux se sont individuellement préparés à une éventualité qui semblait devoir s'imposer à eux tôt ou tard en mettant chacun posément au point un projet de statut particulier. C'est ainsi que notamment – avant la guerre de 1914-1918 – l'« ÉTAT », l'« EST » et le « NORD », avaient mis sur pied un ensemble de règles qui, rendues officielles sur les deux premiers réseaux, avaient été, sur le dernier, maintenues officieuses pour jouer à titre d'épreuve : les principes essentiels du statut actuel les inspiraient déjà et, comme aujourd'hui, par exemple, des échelles de traitement étaient prévues sur lesquelles les agents devaient évoluer avec une vitesse normale, accélérée, ou réduite, suivant leurs notes, c'est-à-dire suivant la qualité de leurs services » (*Ibid.*, p. 50-51).

L'adoption d'un statut du personnel codifié s'est faite par étapes.

Il a fallu, dans un premier temps, qu'il soit perçu pour lui-même, et non plus comme la partielle réponse, à peine ébauchée, d'une équation dominée par la question de la grève dans les services publics et le contexte d'octobre 1910. Dès 1911, la conviction, portée par Albert Claveille, qu'un statut du personnel du réseau de l'État est nécessaire est entrée dans les mœurs. Dans l'administration des chemins de fer de l'État, une première étape est franchie avec, en 1910, la dotation au personnel ouvrier des ateliers et dépôts d'un statut, catégoriel, qui apparaît, de plus, comme incomplet.

Un premier dialogue social, décentralisé, avait été mis en place dans le réseau de l'État dès 1901 à travers les comités du travail. C'est lui que l'on retrouve à l'œuvre, à un niveau central, cette fois, dans la discussion du statut de 1912, désormais applicable à l'ensemble des cheminots de l'État. Mais le dialogue social est assez limité et le statut du personnel accordé demeure un acte administratif unilatéral. Si le consensus n'est pas total, cette première discussion par les agents de leurs conditions d'emploi et de travail permet une capitalisation d'expérience en matière de négociation collective, qui pourra être utilisée ultérieurement.

Si nous avons étudié en détail le nouveau statut du personnel appliqué en septembre 1912, il faut bien avoir conscience que, à cette époque, le droit social cheminot se présente comme une juxtaposition de textes de natures diverses : entre autres, un statut du personnel codifié, qui relève de la compilation des règlements régissant la vie professionnelle de tous les agents du réseau, quelle que soit leur situation (commissionné ou non, classé, ouvrier), mais bénéficie d'une force symbolique ; des lois spécifiques aux cheminots (loi du 21 juillet 1909 sur les retraites pour les cheminots des réseaux d'intérêt général, pour ne citer que la plus emblématique) ; le droit commun ; des ordres généraux (qui sont des usages « locaux », propres à un réseau) ; etc. À défaut de former un code à part entière, cet ensemble fait système, à l'instar de la législation minière²⁸⁷.

Le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État fait figure d'exception à une époque où, jusqu'à la Première Guerre mondiale, le nombre d'accords collectifs est encore faible. Ce n'est, toutefois, pas un cas isolé (les gens de mer, par exemple, bénéficient d'une première réglementation de leur corporation avec le Code de la marine d'août 1681, modernisé en 1896 par un nouveau statut) et l'influence des autres corporations à statut, notamment les fonctionnaires, est indéniable, tout comme celle des législations étrangères. Elle laisse entrevoir la possibilité d'un statut du personnel à l'ensemble des réseaux d'intérêt général.

²⁸⁷ Marion Fontaine, « La législation minière... », *op. cit.*, p. 105.

Le conflit mondial joue un rôle déterminant à de multiples égards.

Si l'expérience de guerre accélère les débats sur certaines questions sociales (paritarisme), elle signe dans les chemins de fer un temps d'arrêt, en ce qui concerne la dynamique initiée par le statut de 1912. Il s'accompagne toutefois d'une prise de conscience essentielle pour son application ultérieure aux réseaux privés : celle des limites induites par le particularisme des compagnies et de la nécessaire uniformisation des règles d'exploitation. Un consensus s'esquisse quant à l'attribution d'un statut du personnel, d'abord envisagé comme récompense à un effort de guerre soutenu et à des conditions de travail bouleversées par le conflit.

SECONDE PARTIE. D'UN CONFLIT MONDIAL À L'AUTRE : L'UNIFICATION ACHEVÉE ET EXPÉRIMENTÉE

Sous-partie I. Le statut commun du personnel de 1920 : la naissance des relations collectives entre les réseaux d'intérêt général et leur personnel (1919-première moitié de la décennie 1930)

L'objectif de cette sous-partie est d'étudier la mise en place de l'unification complète des conditions d'emploi, de travail et de retraite, parachevée par l'application d'un statut commun à l'ensemble des personnels des réseaux d'intérêt général.

Alors que les cheminots des compagnies revendiquent l'extension du statut du personnel des chemins de fer de l'État en septembre 1912, et que la Première Guerre mondiale marque un temps d'arrêt dans cette dynamique, la fin du conflit porte malgré tout en elle un progrès social avec la diminution de la durée journalière légale de travail à 8 heures en avril 1919. Cette mesure très générale, dont les modalités sont discutées entre les réseaux privés et les agents, demeure cependant difficile à adapter aux chemins de fer.

À la faveur de cette première expérimentation du dialogue à un niveau central et au sein d'un cadre institutionnalisé et face à la détermination de leur personnel et du ministre des Travaux publics Albert Claveille, les compagnies sont moins fermées en 1920 à l'idée de l'unification des conditions d'emploi et de travail de leur personnel. La négociation a cours, les relations collectives se construisent et sont consacrées au sein du statut commun du personnel.

Si ces dispositions demeurent novatrices à certains égards, les conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots font toutefois l'objet de modifications ultérieures, à l'épreuve des contextes politique, financier et économique des années 1920-1930.

Chapitre X. Les suites de la Première Guerre mondiale.

L'application complexe d'une disposition de droit commun aux chemins de fer : la journée de 8 heures (1919-1921)

L'objectif de ce chapitre est d'étudier l'institution de la journée de 8 heures dans les chemins de fer.

La Première Guerre mondiale a stoppé toute revendication et toute tentative en faveur d'une extension du statut du personnel du réseau de l'État aux agents des autres compagnies qui survient sur ces entrefaites interrompt cette dynamique. La corporation cheminote en ressort éprouvée.

Ses conditions de travail connaissent toutefois dans l'immédiat après-guerre une nouvelle évolution avec la réalisation d'une revendication ancienne en avril 1919 : la journée de 8 heures (1).

Mais la spécificité de l'exploitation des chemins de fer requiert une adaptation de cette mesure de droit commun au contexte ferroviaire, qui ne se fait pas sans difficultés et nécessite l'intervention des pouvoirs publics (2).

Le résultat n'est cependant pas à la hauteur des attentes (3).

1. La réalisation d'une revendication internationale ancienne dans le contexte de l'après-Première Guerre mondiale : l'adoption de la loi du 23 avril 1919

Après un premier essor durant la première moitié du XIX^e siècle, la revendication en faveur d'une réduction de la durée journalière du travail trouve un nouvel élan à la fin du siècle.

Aux États-Unis¹, elle est portée par les organisations ouvrières avec la cessation de travail organisée le 1^{er} mai 1884². En juillet 1889, à l'occasion du premier congrès de la Deuxième Internationale Socialiste, il est décidé de l'organisation, le 1^{er} mai suivant, de manifestations diverses pour l'aboutissement de la journée de 8 heures³. Cette ritualisation de la revendication accroît la pression

¹ Aux États-Unis, une loi est votée en ce sens en Californie en 1868. François Guedj et Gérard Vindt citent la création, dès 1806, d'une Grande Ligue des 8 heures du Massachusetts, mise en avant par Nicole Samuel (*Le temps libre : un temps social*, Paris : Libr. des Méridiens, 1984, 207 p.).

² Isabelle Lespinet, *Les origines de la journée de huit heures*, mémoire de maîtrise, université Paris X-Nanterre, 1985.

³ La motion adoptée est rédigée en ces termes : « Une manifestation générale des ouvriers de tous les pays sera organisée pour le 1^{er} mai 1890 et les gouvernements seront invités à réduire la durée légale du travail à huit heures » (cité dans Christophe Bouneau, Éric Bussière, Pascal Griset, Jean-Pierre Williot, *Industrialisation et sociétés en Europe occidentale (1880-1970)*, Paris : A. Colin/Masson, 1998, p. 206). Sur le 1^{er} mai, voir : Danielle Tartakowsky, *La part du rêve : histoire du 1^{er} mai en*

sociale pour son aboutissement⁴. Mais à partir de 1893, la mobilisation est moindre, même si la question est abordée dans tous les congrès des partis socialistes européens⁵ et que des projets de loi sont soumis aux parlements nationaux.

Avec la rationalisation qui apparaît dans les premières années du XX^e siècle, les patrons parviennent à intensifier le travail par le passage du salaire aux pièces à la rémunération au temps. La réduction du temps de travail et l'intensification de celui-ci, corollaires de la modernisation, deviennent indissociables.

En France, la revendication de la journée de 8 heures sans baisse de salaire est exprimée dès le troisième congrès ouvrier de Marseille d'octobre 1879, après que les congrès ouvriers français ont d'abord demandé 10, puis 9 heures journalières⁶. Cette réclamation est maintenue les années suivantes, ravivée en 1905-1906 par la CGT⁷, qui décrète la première grève générale pour l'aboutissement de cette revendication le 1^{er} mai 1906⁸. À partir du congrès de Bordeaux de 1888, l'idée des « trois huit » est lancée : 8 heures de travail, autant de sommeil et de repos consacré à sa vie familiale et sociale⁹. Cette organisation représente, pour beaucoup, le meilleur aménagement du temps de travail.

Les arguments en faveur de la journée de 8 heures sont de plusieurs ordres :

- économique : lutter contre le chômage et avoir une industrie plus productive, en donnant un travail plus intense à tous et en mettant en œuvre une meilleure organisation du travail. Du point de vue des ouvriers, la préoccupation principale est d'augmenter les salaires sans que ne soit diminuée la production¹⁰ ;
- social et politique : laisser du temps libre pour s'instruire, mieux vivre et mener une vie de famille. Pour les syndicats, ce temps libre permettrait également de militer.

La CGT, à travers l'action de son secrétaire général Léon Jouhaux prône, dès avant-guerre, la journée de 8 heures. Ces réclamations sont portées au Parlement ; mais l'étude de cette question est

France, Paris : Hachette littératures, 2005, 333 p. ; Maurice Dommanget, Charles Jacquier, *Histoire du premier mai*, Marseille : Le Mot et le reste, 2006, 520 p. ; Miguel Rodriguez, *Le 1^{er} mai*, Paris : Gallimard, 2013, 366 p.

⁴ Stéphane Sirot, *La grève en France...*, *op. cit.*, p. 73.

⁵ D'après le mot d'Albert Thomas, lors de la première séance du 17 avril 1919 des débats à la Chambre des députés : « Depuis les années 1840 et 1850, la revendication des trois huit a été la revendication socialiste par excellence » (première séance du 17 avril 1919 des débats à la Chambre des députés, citée dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures*, Paris : Impr. nat., 1919, p. 92).

⁶ Francis Hordern, « Les années 1919-1920 », *loc. cit.*

⁷ Danielle Tartakowsky, « Le 1^{er} Mai » dans Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky (dir.), *Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours*, Paris : La Découverte, 2014, p. 279.

⁸ Stéphane Sirot, *La grève en France...*, *loc. cit.*

⁹ Cf. annexe n°45.

¹⁰ Léon Jouhaux affirme, au comité national de la CGT d'avril 1919 : « Cette réduction du temps de travail ne doit pas avoir pour conséquence une diminution dans la production indispensable aux besoins des peuples » (deuxième séance du 17 avril 1919 des débats à la Chambre des députés, citée dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 164).

en suspens pendant la Première Guerre mondiale¹¹.

À l'occasion de la conférence de paix de Paris, qui débute le 18 janvier 1919 et voit naître l'Organisation Internationale du Travail, des clauses ouvrières à insérer dans le futur traité de paix sont rédigées.

L'une d'elles consacre la journée de 8 heures¹² et figure dans le traité de Versailles, signé le 28 juin 1919. L'article 427 souligne l'urgence de « méthodes et [de] principes pour la réglementation des conditions de travail que toutes communautés industrielles devraient s'efforcer d'appliquer, autant que les circonstances spéciales dans lesquelles elles pourraient se trouver, le permettraient » ; au septième point figure « l'adoption de la journée de huit heures ou de la semaine de quarante-huit heures comme but à atteindre partout où il n'a pas encore été obtenu ». Cette disposition de la semaine internationale de 48 heures, insérée dans ce texte par la commission de législation internationale du travail de la Conférence de paix, est renvoyée à l'examen de la Conférence internationale, prévue par le traité de paix, et organisée à Washington, en octobre 1919¹³.

En France, on anticipe les décisions prises sur le plan international¹⁴.

L'introduction de mesures semblables dans les anciens pays belligérants – parmi lesquels la France espère maintenir un certain rang – joue un rôle non négligeable dans la précipitation de la prise de dispositions. L'ordonnance du 23 novembre 1918 qui institue le régime des 8 heures en Allemagne est déterminante¹⁵. Certaines personnalités politiques, à l'instar de Pierre Renaudel ou d'Albert Thomas, invitent à devancer les dispositions internationales, « par une juste fierté [du] rôle social [de la France] dans le monde »¹⁶, d'autant que la réduction de la durée journalière de travail à 8 heures est déjà expérimentée depuis 1901, à l'initiative d'Alexandre Millerand, dans un certain nombre d'établissements industriels de l'État, à l'instar des ateliers de fabrication des timbres-postes. En 1904, 35 000 ouvriers bénéficient de cette disposition¹⁷. Du côté des corporations à

¹¹ André-Clément Decouflé, Nicholas Svendsen, « Contribution à une histoire des durées du travail dans l'industrie française du milieu du XIX^e siècle à la Seconde Guerre mondiale », *Travail et Emploi*, n°20, 1984, p. 67.

¹² Elle est formulée de la sorte : « Limitation des heures de travail dans l'industrie sur la base de huit heures par jour ou de quarante-huit heures par semaine, sauf exception pour les pays dans lesquels les conditions climatiques, le développement rudimentaire de l'organisation industrielle ou d'autres circonstances spéciales déterminent une différence notable dans le rendement du travail ».

¹³ AN, F²² 401 : Société Des Nations (SDN), *Rapport sur la journée de huit heures ou la semaine de quarante-huit heures préparé par le comité d'organisation de la Conférence internationale du travail, Washington, 1919*, London : Harrison & Sons, 1919, p. 1-2. À cette occasion, la France impose sa conception de la journée des 8 heures comme référence de « l'Europe sociale » en 1919 ; mais, celle-ci va ensuite être remise en cause (Najib Souamaa, « La loi des huit heures : un projet d'Europe sociale ? (1918-1932) », *Travail et Emploi*, n°110, avril-juin 2007, p. 27-36).

¹⁴ On peut citer l'exemple de la métallurgie où le patronat et les ouvriers ont signé, dès le 17 avril 1919, soit une semaine à peine avant la promulgation de la loi, un accord sur l'application des 8 heures dans cette industrie.

¹⁵ Michel Cointepas, « Il y a 80 ans, "la journée de huit heures" », *Cahiers du Chatefp*, n°4, septembre 2000, p. 5.

¹⁶ ANMT, 48 AQ 5314 : « Vers les huit heures et la semaine anglaise », *L'Heure*, 22 février 1919.

¹⁷ Office du travail, *Notes sur la journée de huit heures dans les établissements industriels de l'État*, Paris : Impr. nat., 1906, p. 7.

statut, les mines voient dès 1905 leurs agents de fond à l'ouvrage 8 heures par jour¹⁸. Mais les cheminots ne sont pas concernés par de semblables mesures.

Dès la fin décembre 1918, le ministère du Travail, indécis, interroge ses inspecteurs sur une éventuelle modification de la durée du travail¹⁹.

Parallèlement, une proposition de loi sur l'application généralisée à l'industrie et au commerce de la journée de 8 heures et de la semaine anglaise²⁰ est déposée par les députés Pierre Renaudel, Lucien Voilin, Joseph Jacques Lauche et Albert Thomas le 28 janvier 1919. Mais les initiatives parlementaires en matière de réduction de la durée du travail n'arrivent jamais à leur aboutissement, bien qu'elles précèdent très souvent le dépôt d'un projet gouvernemental, qui les reprend parfois presque à l'identique²¹.

En décembre 1918, Arthur Fontaine, directeur du travail, rédige un avant-projet de loi, qu'il transmet à Louis Loucheur, ministre de la Reconstruction industrielle, mais aussi au bureau confédéral de la CGT, pour retour fin janvier. La confédération ouvrière est donc associée à l'élaboration du texte de loi dès sa genèse. Le mois suivant, le ministre du Travail Pierre Colliard tâte discrètement le terrain auprès de grands patrons²².

Le président du Conseil Georges Clemenceau, favorable au principe des 8 heures journalières²³, invite Pierre Colliard à élaborer un projet de loi par le biais d'une commission interministérielle des traités internationaux du travail²⁴ qu'il présiderait. Cette dernière fonctionne en contact étroit avec la délégation française envoyée à la commission de législation internationale du travail²⁵. L'avant-projet préparé par Arthur Fontaine sert de base aux négociations paritaires – « discussions [...] passionnées, parfois rudes et à la limite de la rupture »²⁶ –, auxquelles a pris part Marcel Bidegaray,

¹⁸ Par la loi du 29 juin 1905 sur la durée du travail dans les mines. En 1913, cette mesure est étendue à tous les mineurs par la loi du 31 décembre, modifiant les articles 9, 12, 160 et 164 du livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale relatifs au travail dans les mines.

¹⁹ Il en ressort une opposition à l'adoption des huit heures chez la grande majorité des inspecteurs du travail. Michel Cointepas, « Le point de vue des inspecteurs du travail sur "les huit heures" à la veille de la loi de 1919 », *Cahiers du Chatefp*, n°4, septembre 2000, p. 17-20.

²⁰ La « semaine anglaise » consiste en une organisation de la semaine du travail qui libère les samedi après-midi et dimanche. Elle est appliquée dès la seconde moitié du XIX^e siècle en Angleterre. Sur la semaine anglaise, voir : Robert Beck, *Histoire du dimanche de 1700 à nos jours*, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1997, p. 321-324.

²¹ Jean-Luc Bodiguel, *La réduction...*, *op. cit.*, p. 57. Ici, la proposition de loi Renaudel n'est pas reprise à l'identique. Elle est, une fois déposée, envoyée pour examen à la commission du travail de la Chambre des députés (CNAH, 42 LM 50).

²² Michel Cointepas, « Il y a 80 ans... », *art. cit.*, p. 6.

²³ ANMT, 48 AQ 5314 : « Les socialistes réclament les huit heures », *L'Éclair*, 30 janvier 1919.

²⁴ La commission interministérielle des traités internationaux du travail est instituée par les arrêtés des 20 juillet, 6 septembre et 14 novembre 1917 et 19 février et 1^{er} décembre 1918. Un arrêté du 1^{er} mars 1919 lui adjoint 10 représentants patronaux et autant de délégués ouvriers, nommés par le ministre du Travail sur proposition des organisations patronales et ouvrières, et un représentant du ministère de la Reconstruction industrielle. Son siège se situe au ministère du Travail. Elle participe à l'élaboration du projet de convention pour la création d'un organisme permanent chargé de la réglementation internationale du travail.

²⁵ CNAH, 42 LM 50 : projet de loi sur la journée de 8 heures déposé par le ministre du Travail et de la Prévoyance sociale Pierre Colliard, 8 avril 1919.

²⁶ Rapport fait au nom de la commission du travail chargée d'examiner : 1^o la proposition de loi de M. Pierre Renaudel et plusieurs

secrétaire de la Fédération des cheminots. La journée de 8 heures et la semaine de 48 heures sont abordées lors de réunions les 15, 21 et 27 mars, 2 et 7 avril 1919²⁷. À cette occasion, les membres patronaux n'hésitent pas à manifester leurs réserves²⁸. Celles-ci regroupent les arguments classiques exprimés à l'encontre des 8 heures et portent principalement sur :

- l'embauche obligatoire, par les entreprises, de nouveaux agents ; mais la France souffre, après la Première Guerre mondiale et ses pertes humaines²⁹, d'un manque de main-d'œuvre, notamment agricole³⁰. Un important exode rural³¹ d'une population attirée par la stabilité de l'emploi industriel engendrerait une augmentation du prix des denrées agricoles, donc le maintien de la vie chère, et serait dès lors nuisible au relèvement économique du pays. Cette critique est la plus souvent exprimée à l'occasion des débats parlementaires³² ;
- la modification de l'organisation de la production, qui risque d'entraîner une diminution de la production de la France. Celle-ci serait dès lors moins concurrentielle face aux autres pays, et une hausse du coût de revient serait inévitable. Par ailleurs, les conséquences onéreuses, engendrées principalement par l'augmentation des charges annuelles de personnel consécutives à l'embauche de nouveaux agents, nécessiteraient une augmentation des tarifs. La conjonction de ces deux facteurs se répercuterait indubitablement sur la cherté de la vie. Mais l'argument d'une moindre concurrence de la France ne tient pas face à l'internationalisation de cette mesure, inscrite dans le traité de paix³³. Là encore, dans la problématique de la durée du travail, l'influence de l'étranger a joué un rôle essentiel³⁴ ;
- un dernier argument, non formulé, à cette occasion, par les patrons, mais que l'on retrouve régulièrement en défaveur de la loi des 8 heures est le caractère attentatoire à la liberté du travail de cette mesure, qui priverait les classes laborieuses de moyens de subsistance. On

de ses collègues, sur l'application généralisée à l'industrie et au commerce de la journée de 8 heures et de la semaine anglaise ; 2° le projet de loi sur la journée de 8 heures, cité dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 41.

²⁷ AN, F²² 401 : procès-verbaux des réunions des 15, 21 et 27 mars 1919 de la commission des traités internationaux de travail ; Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 3-22.

²⁸ Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 23-25 ; CNAH, 42 LM 49 : rapport présenté à l'assemblée générale de la CGPF par le secrétaire général de Lavergne, sur l'application de la loi de 8 heures, 20 décembre 1921.

²⁹ Les travaux récents évaluent à 1 375 800 le nombre de victimes de la Première Guerre mondiale et de ses suites.

³⁰ D'après le rapport du député Adrien Darlac sur le budget du ministère de l'Agriculture pour l'exercice 1920, on évalue, en novembre 1918, ce déficit de la main-d'œuvre agricole à 1 600 000 hommes (« La répercussion de la journée de huit heures sur le travail agricole », *Journal des transports*, 24 juillet 1920, p. 312). La population active dans l'agriculture est diminuée de 1 800 000 personnes entre 1921 et 1936, d'où le recours à la main-d'œuvre étrangère.

³¹ L'exode rural, ralenti pendant la Première Guerre mondiale, reprend à l'issue du conflit à un rythme régulier. Dans les années 1920, près de 100 000 personnes quittent les campagnes annuellement. On renoue avec le rythme des années 1890.

³² Karim Lahbari, *Débats et conflits sur l'application de la loi de huit heures 1919-1928*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. E. Chadeau, université Charles de Gaulle-Lille III, 1998, p. 9.

³³ Les 8 heures journalières ont été instituées, entre autres pays, le 29 octobre 1917 en Russie, le 23 novembre 1918 en Allemagne, le 19 décembre 1918 en Autriche.

³⁴ Jean-Luc Bodiguel, *La réduction...*, *op. cit.*, p. 62.

retrouve ici l'opposition de principe de certains patrons à l'intervention de l'État dans la gestion de leur personnel.

Les patrons sont appuyés dans leur contestation par les conseils généraux et les chambres de commerce, qui jugent le contexte d'après-guerre peu favorable à une réforme d'une telle envergure³⁵.

Les représentants patronaux finissent par céder, leur crainte d'un défaut de concurrence à l'étranger s'étant estompée avec l'inscription des 8 heures de travail journalières dans le traité de paix³⁶, et convaincus que leur participation aux négociations pourrait en atténuer les effets³⁷. Si le principe des 8 heures est acté, la commission doit en sus opter entre deux formules en ce qui concerne les modalités d'application de la loi : une réglementation élaborée par le législateur ou le soin laissé à des règlements d'administration publique de déterminer les conditions d'application, sur la base d'accords passés entre les parties intéressées. C'est cette seconde option qui est finalement choisie³⁸. Le rapport de la commission est rendu le 7 avril. Le Gouvernement le reprend à l'identique, en faisant déposer un projet de loi à la Chambre des députés, dès le lendemain, par Pierre Colliard ; il est renvoyé à la commission du Travail³⁹. Justin Godart rend le 10 avril un rapport au nom de cette commission, qui étudie conjointement la proposition de loi Renaudel et le projet de loi Colliard. Ce dernier se distingue de la première, d'initiative parlementaire, dans la mesure où des représentants patronaux et ouvriers ont collaboré à son élaboration. Des modifications y ont été apportées : Justin Godart souligne, en effet, que, « si, dans sa rédaction, on ne retrouve plus, mot pour mot, le projet de la commission des traités internationaux de travail, on y retrouve toutes les dispositions et l'esprit »⁴⁰.

La CGT, qui a saisi ses fédérations de l'urgence de la question⁴¹, émet toutefois des critiques : « Ce projet n'est pas celui du monde ouvrier, qui se réserve de lui appliquer l'action syndicale pour le

³⁵ Première séance du 17 avril 1919 des débats à la Chambre des députés, citée dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 94-95.

³⁶ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies. Tome 2...*, *op. cit.*, p. 187.

³⁷ Michel Cointepas, « Il y a 80 ans... », *art. cit.*, p. 7.

³⁸ Laurent Aillot, *La loi des 8 heures*, mémoire de DEA de droit social et mouvements contemporains, dir. J.-P. Le Crom, université de Nantes, 1994, p. 55. Patrick Fridenson souligne que ces deux options avaient déjà été présentées lors de la préparation de la loi du 11 juin 1917 tendant à organiser pour les femmes le repos de l'après-midi du samedi dans les industries du vêtement (Patrick Fridenson, « La multiplicité... », *art. cit.*, p. 75).

³⁹ CNAH, 42 LM 50 : projet de loi sur la journée de 8 heures déposé par le ministre du Travail et de la Prévoyance sociale Pierre Colliard, 8 avril 1919.

⁴⁰ Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 50.

⁴¹ Au terme du comité confédéral national des 23 et 24 mars 1919, auquel participe la Fédération des cheminots, la CGT revêt ce vœu d'un caractère d'urgence. Chaque fédération inscrit à son cahier de revendications la journée de 8 heures et le communique aux organisations patronales de son industrie. Rapport fait au nom de la commission du travail chargée d'examiner : 1° la proposition de loi de M. Pierre Renaudel et plusieurs de ses collègues, sur l'application généralisée à l'industrie et au commerce de la journée de 8 heures et de la semaine anglaise ; 2° le projet de loi sur la journée de 8 heures, cité dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 40.

rendre plus précis, plus clair et en déterminer l'application »⁴².

Le projet de loi est composé de seulement quatre articles.

Le premier inscrit la réduction du temps de travail du Code du travail et de la prévoyance sociale⁴³. Ce texte se distingue des tentatives précédentes de législation en matière de durée du travail dans la mesure où il s'agit d'une loi qui concerne l'ensemble des travailleurs, sans discrimination de sexe⁴⁴, ce qui en fait une loi « générale-égalitaire »⁴⁵. L'avis de la commission du travail, favorable à un élargissement des catégories concernées, reprises de l'article 30 de la loi de 1906 sur le repos hebdomadaire, a été suivi.

Par ailleurs, ce projet fait preuve d'une grande souplesse. Sa portée générale, souhaitée par les délégués patronaux à la commission interministérielle des traités internationaux⁴⁶, doit permettre de s'adapter à des industries ou travaux, qui connaissent des natures et des rythmes très divers. La limitation du temps du travail est fixée à 8 heures journalières. Le vocabulaire employé mérite toute notre attention. Il est précisé, ici, qu'il s'agit d'« heures de travail effectif »⁴⁷ ; cela suppose donc que les heures de repos ne sont pas comprises. La notion de travail effectif doit être distinguée du temps de présence passé sur le lieu de travail (amplitude), forcément supérieur. Cette précision n'a toutefois rien d'une innovation⁴⁸. Surtout, la flexibilité est de mise. Le calcul des 8 heures peut être établi sur une période plus longue que la journée : semaine, quinzaine, année, etc. Bien que, depuis la loi du 11 juin 1917 instituant la semaine anglaise pour les employées des industries du vêtement, les durées journalières et hebdomadaires demeurent les plus usitées, d'autres périodes de référence peuvent être privilégiées, à l'instar de la décade usitée occasionnellement depuis mai 1894 dans les chemins de fer⁴⁹. Dès lors, il est possible de dépasser les 8 heures journalières qui, dans ce texte, ne sont à aucun moment prescrites comme un maximum à ne pas excéder, mais bien comme une moyenne⁵⁰.

⁴² ANMT, 48 AQ 5314 : « La CGT et la loi des huit heures », *Le Petit Parisien*, 13 avril 1919.

⁴³ Il modifie le chapitre II (relatif à la durée du travail) du titre I^{er} du livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale.

⁴⁴ Seuls les ouvriers et employés de l'agriculture, les fonctionnaires, les domestiques et les mineurs ne sont pas concernés par le champ d'application de cette loi. Pour ces derniers, une loi spéciale du 24 juin 1919 règle l'application des 8 heures dans les mines. De la même façon, les agents des entreprises de navigation maritime sont soumis à une législation particulière avec la loi du 2 août 1919 qui, toutefois, fixe un régime identique à celui de la loi du 23 avril 1919.

⁴⁵ Isabelle Leray, « La réduction du temps de travail pour tous : la loi du 23 avril 1919 sur les huit heures » dans Jean-Pierre Le Crom (dir.), *Deux siècles..., op. cit.*, p. 117.

⁴⁶ Patrick Fridenson, « La multiplicité... », *art. cit.*, p. 69.

⁴⁷ Il convient de préciser que cette distinction de « travail effectif » est une spécificité française, qui ne figure pas dans le texte de la convention internationale.

⁴⁸ Elle est déjà utilisée dans le décret du 9 septembre 1848. Cf. *supra*.

⁴⁹ Rapport du 22 avril 1919 fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, sur la journée de 8 heures, par Paul Strauss, sénateur, cité dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires..., op. cit.*, p. 183.

⁵⁰ Ainsi, Isabelle Leray souligne « la moyenne journalière se [fixe] à neuf heures » et cite le cas des employés de la blanchisserie qui travaillent plus souvent sur cinq jours, avec un maximum de 10 heures journalières (« La réduction... », *art. cit.*, p. 120).

Aucune mesure n'interdit aux bénéficiaires de la durée journalière de travail de 8 heures de cumuler un autre emploi et ainsi d'effectuer quelques heures supplémentaires pour un autre patron. Cette situation se retrouve particulièrement dans les chemins de fer, où le cumul est fréquent chez les agents sédentaires dont l'amplitude de la journée n'est pas trop étendue, ce contre quoi les réseaux se sont insurgés :

« Dans les régions libérées, beaucoup étaient attirés par les gros salaires payés aux charretiers, manœuvres, emplois qui ne nécessitaient aucun apprentissage spécial. À Paris, un certain nombre étaient contrôleurs dans les théâtres, cinémas, casinos. Quelques-uns exerçaient le métier de cordonnier. Les employés de bureau tenaient des comptabilités. Les chemins de fer se sont plaints très souvent, de voir, les employés arriver éreintés au travail et se reposer dans les gares de l'effort fourni ailleurs »⁵¹.

Deux sortes de dérogations sont toutefois prévues pour tenir compte des spécificités de certaines activités et des exigences de service : les permanentes, « pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général de l'établissement ou pour certaines catégories d'agents dont le travail est essentiellement intermittent » ; les temporaires, « pour permettre aux entreprises de faire face à des surcroûts de travail extraordinaires, à des nécessités d'ordre national ou à des accidents survenus ou imminents ». Dans le cas des chemins de fer, on peut citer, parmi les catégories d'agents au travail intermittent concernées par les dérogations permanentes les gardes-barrières ou encore les employés des gares situées sur des lignes peu empruntées. Une adaptabilité aux impératifs exigés par la nature de l'activité est donc possible.

Les modalités d'application de cette disposition sont fixées par des règlements d'administration publique, dont les termes sont discutés de manière collective, notamment par les intéressés. Ils doivent tenir compte des accords préexistants entre les organisations patronales et ouvrières, ce qui marque le caractère novateur et social de la loi⁵². Pour la commission du travail, il s'agit là d'une

« innovation capitale, [...] l'application du principe de la loi laissée aux intéressés sous le contrôle du ministre du Travail, [...] la collaboration nécessaire des ouvriers et des patrons dans l'adaptation à leur industrie de la journée de huit heures, [...] la discussion des intérêts communs, des revendications, [...] la documentation mutuelle »⁵³.

Cette disposition est justifiée par la portée générale de la loi, qui ne vise pas une industrie ou une

⁵¹ Laurent Aillot, *La loi...*, op. cit., p. 133.

⁵² *Ibid.*, p. 74.

⁵³ Rapport fait au nom de la commission du travail chargée d'examiner : 1° la proposition de loi de M. Pierre Renaudel et plusieurs de ses collègues, sur l'application généralisée à l'industrie et au commerce de la journée de 8 heures et de la semaine anglaise ; 2° le projet de loi sur la journée de 8 heures, cité dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, op. cit., p. 48.

entreprise particulière, et la nécessaire adaptabilité de ses modalités d'application. De ce point de vue, le projet est perçu, par certains sénateurs, comme « une simple délégation du pouvoir législatif au pouvoir exécutif par le canal du Conseil d'État »⁵⁴. La constitution d'une commission de rédaction des règlements d'administration publique est envisagée⁵⁵.

L'article 2 du projet de loi dispose, quant à lui, que la diminution de la durée journalière du travail ne peut, en aucun cas, signifier une baisse salariale. Albert Thomas souligne, lors des débats à la Chambre des députés, cette innovation par rapport à l'avant-guerre où, « dans une loi concernant les conditions du travail, ou la réglementation de la journée de travail, on estimait que les questions de salaires devaient rester en dehors de la législation »⁵⁶. L'application de la loi du 30 mars 1900, qui a pu provoquer réduction de salaire et grèves, et l'intervention gouvernementale en matière salariale au cours de la Première Guerre mondiale motivent cette disposition⁵⁷. Le ministre du Travail Pierre Colliard en demande le retrait. Il est vrai qu'elle est loin de faire l'unanimité lors des débats des 16 et 17 avril 1919 à la Chambre des députés⁵⁸ : si un relatif consensus demeure sur le nécessaire maintien du niveau des salaires (sans pour autant les figer), les modalités d'application portent à discussion. Finalement, le principe de précaution l'emporte et la disposition est formulée suivant l'amendement proposé conjointement par Aristide Briand et Gabriel Guist'hau (contre l'avis de Pierre Colliard), dont la rédaction vague permet de ne porter préjudice à aucune des parties et d'éviter d'éventuels conflits sociaux. La commission du travail au Sénat n'est pas favorable à l'introduction d'un tel article mais ne demande pas pour autant sa suppression. La question salariale demeure finalement la seule modalité d'application qui ne soit pas régie par un règlement d'administration publique⁵⁹.

Le texte ne prescrit aucun délai pour l'application de ces dispositions.

Le projet est, malgré l'expression de ces réserves, voté à l'unanimité à la Chambre des

⁵⁴ Séance du 23 avril 1919 des débats au Sénat, citée dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 195.

⁵⁵ AN, F²² 404 : brouillon d'une note relative à la constitution d'une commission de rédaction des règlements d'administration publique, s.d. ; projet d'arrêté instituant une commission de rédaction des règlements d'administration publique, s.d. ; note sur l'application de la journée de 8 heures, 17 mai 1919. Il est envisagé que cette commission soit « composée de membres patrons et de membres ouvriers adjoints à la commission des traités internationaux de travail, auxquels on pourrait ajouter des représentants des administrations publiques intéressées : Intendance, pour le vêtement, artillerie pour la construction mécanique, etc., des fonctionnaires du Ministère du Travail et des membres du Conseil d'État [...]. On adjoindrait à cette commission, pour chaque règlement spécial, des représentants patrons et ouvriers de l'industrie visée par le règlement ». Cette commission ne remet pas en cause les accords nationaux qui auraient déjà été adoptés, que les règlements d'administration publique viendraient ultérieurement compléter et préciser. Celle-ci ne semble toutefois pas avoir vu le jour.

⁵⁶ Première séance du 17 avril 1919 des débats à la Chambre des députés, citée dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 104.

⁵⁷ Laurent Aillot, *La loi...*, *op. cit.*, p. 69-70.

⁵⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 16 avril 1919, p. 2018-2020 ; *Ibid.*, 17 avril 1919, p. 2029-2042 ; p. 2048-2060. Au Sénat, les débats sont un peu plus houleux (*J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 24 avril 1919, p. 697-710).

⁵⁹ Laurent Aillot, *La loi...*, *op. cit.*, p. 70.

députés et au Sénat, et la loi finalement promulguée le 23 avril 1919⁶⁰. Pour le secrétaire de la Fédération des métallos, il s'agit d'« une conquête du grand mouvement d'évolution de l'histoire du travail »⁶¹.

L'adoption de cette loi se caractérise par son vote précipité, sinon rapide, dans un laps de 15 jours. Il s'explique par le contexte social et la discussion de ses modalités d'application, qui a traîné en longueur⁶². En effet, la menace d'une progression de la révolution bolchevique plane dans un contexte social tendu et agité en France⁶³. Le 29 mars 1919, l'acquittement de Raoul Villain, jugé pour l'assassinat de Jean Jaurès, provoque l'indignation ; une manifestation d'environ 100 000 personnes est organisée le 6 avril. Pour François Guedj et Gérard Vindt, les circonstances sont déterminantes dans le vote de la loi du 23 avril 1919⁶⁴, ce que tend à nuancer Patrick Fridenson⁶⁵. Cette précipitation peut toutefois être quelque peu nuancée, dans la mesure où il a, tout de même, fallu presque 25 ans depuis les propositions de loi Guesde et Vaillant en 1894 pour que cette revendication aboutisse⁶⁶.

L'adoption de la loi représente une victoire pour la CGT, récompensée pour son adhésion à l'Union sacrée. Le succès de sa principale revendication depuis 1906 n'est pas sans effet sur son nombre d'adhérents, qui double en 1919-1920. La réduction du temps de travail disparaît ainsi des revendications syndicales⁶⁷.

Une circulaire du 27 mai 1919, relative à l'application de la loi du 23 avril 1919, marque une certaine mécompréhension de la loi : « En raison de la nouveauté même de ses dispositions, elle n'a pas toujours été comprise et interprétée dans l'esprit dans lequel elle a été élaborée et votée ». Il semble donc nécessaire de préciser un certain nombre de points, notamment les définitions de la durée du travail et des dérogations.

⁶⁰ J.O. Lois et décrets, 25 avril 1919, p. 4266.

⁶¹ L'Humanité, 30 avril 1919, cité dans François Guedj, Gérard Vindt, *Le temps de travail...*, op. cit., p. 73.

⁶² Francis Hordern, « Les années 1919-1920 », op. cit., p. 34-35.

⁶³ Le contexte social est marqué par le développement du chômage et le manque des produits de première nécessité (dû à la crise des transports), qui entraîne une progression de la « vie chère » selon Gérard Noiriel (« Les grèves de 1919 en France : Révolution manquée ou mouvement d'humeur ? », *French Politics and Society*, vol. 8, n°1, hiver 1990, p. 50). De nombreuses grèves locales, principalement pour obtenir une hausse des salaires en regard de celle des prix, ont lieu. Charles Tilly et Edward L. Shorter ont comptabilisé, pour la seule année 1919, 2 000 grèves, qui ont touché 1,4 million de grévistes, nombre jamais atteint jusqu'alors (cité dans Gérard Noiriel, « Les grèves... », art. cit., p. 50). On redoute la manifestation du 1^{er} mai 1919. En juin 1919, 101 conflits sociaux sont motivés par une réduction du temps de travail, d'après Karim Lahbari (*Débats et conflits...*, op. cit., p. 29). Le Gouvernement craint que ces tensions sociales ne convergent avec l'insatisfaction des anciens soldats que la démobilisation et le retour à la vie civile ont pu frustrer.

⁶⁴ François Guedj, Gérard Vindt, *Le temps de travail...*, op. cit., p. 75.

⁶⁵ Pour Patrick Fridenson, la loi du 23 avril 1919 ne se limite pas à son contexte. Il souligne le rôle important joué par les femmes dans l'intensification de la revendication des 8 heures dès 1917 ainsi que par la « nébuleuse réformatrice » dans l'aboutissement de celle-ci. Il pointe, par ailleurs, du doigt, l'inclinaison croissante de l'État à la réduction de la durée journalière du travail à 8 heures (Patrick Fridenson, « La multiplicité... », art. cit., p. 74-75).

⁶⁶ Ce qui est légèrement supérieur à la durée moyenne de 20 ans calculée par Jean-Luc Bodiguel entre le dépôt de la première proposition et la date de la loi (*La réduction...*, op. cit., p. 59).

⁶⁷ Stéphane Sirot, *La grève en France...*, op. cit., p. 74.

À propos du champ d'application, figurent, au premier chef des établissements industriels et commerciaux concernés par la mesure, les chemins de fer⁶⁸.

2. La difficile application d'une loi générale à l'épreuve de la spécificité des chemins de fer : l'échec de la commission Chargueraud et l'arbitrage du ministre des Travaux publics

Dès avant le conflit qui marque une explosion de la durée moyenne de la journée de travail des agents, les militants cheminots s'étaient emparés de la question des 8 heures journalières, à laquelle les compagnies avaient également été amenées à réfléchir⁶⁹.

En 1914, la commission de réglementation du travail du Syndicat national rédige un projet qui prévoit l'institution de la journée de 8 heures un an après promulgation du texte, avec, dans l'attente de son application, la mise en place d'un régime transitoire différencié pour chaque catégorie du personnel⁷⁰. Après la guerre, la commission exécutive de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer⁷¹ demande le maintien de ce projet, qui doit être réalisé le plus rapidement possible⁷². La question n'est pas débattue et semble faire l'unanimité.

En octobre 1917, le contrôle du travail transmet aux réseaux un certain nombre de revendications de la Fédération nationale des cheminots, parmi lesquelles figure la journée de 8 heures. Les compagnies, qui se concertent sur la suite à donner à cette réclamation, constatent, dans un premier temps, que cette durée journalière est déjà en œuvre « pour un petit nombre de postes particulièrement chargés », mais surtout qu'elle est

« irréalisable, d'une manière normale et permanente, pour tout le personnel ambulant [...] et serait injustifiable pour toute une partie du personnel sédentaire [...] pour lesquels il ne faut pas confondre le temps de travail avec le temps de présence, fréquemment coupé de repos dans l'intervalle des trains ».

⁶⁸ J.O. Lois et décrets, 28 mai 1919, p. 5510-5511.

⁶⁹ Cf. *supra*.

⁷⁰ AN, F⁷ 13666 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France & des colonies, *Compte rendu du 25^{me} congrès national tenu [...] les jeudi 16, vendredi 17 et samedi 18 avril 1914*, Courbevoie : La Cootypographie, 1914, p. 101-106.

⁷¹ Déjà en 1909, dans l'administration des chemins de fer de l'État, une Association générale du personnel des chemins de fer de l'État naît de la fusion de six amicales, de l'Association du personnel des bureaux de Paris et du Groupe syndical État. Cette démarche de concentration syndicale voit à nouveau le jour dans les années 1913-1914 au sein du Syndicat national, mais la Première Guerre mondiale la met en pause. Réactivée à l'issue du conflit, l'ensemble des organisations se rassemblent en une Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer lors du congrès de fusion du 28 janvier 1917. Elle compte à sa création 70 000 adhérents et s'organise en unions de syndicats (au niveau des réseaux), syndicats (dans les centres) et sections techniques. Elle est dirigée par un conseil fédéral dont les administrateurs sont choisis par les congrès des réseaux. Une commission exécutive est chargée du pouvoir d'exécution. Marcel Bidegaray est le premier secrétaire général de la Fédération.

⁷² IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, tenu [...] les vendredi 28, samedi 29 et dimanche 30 juin 1918*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1918, p. 180.

Elles rappellent par ailleurs les conséquences qu'une telle mesure entraînerait, arguments classiques dans ce débat : hausse de l'effectif, dépenses supplémentaires. Mais surtout, les réseaux privés s'étonnent qu'une telle mesure puisse être envisagée en temps de conflit⁷³. Son report à l'après-guerre semble inévitable.

Le 18 février 1919, sur demande du ministre des Travaux publics et des transports Albert Claveille, le directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, Emmanuel Rivet, sollicite les administrateurs des réseaux pour obtenir une évaluation du coût dans le cas où les revendications des cheminots relatives à l'échelle de traitements ou à l'institution de la journée de 8 heures et de la semaine anglaise seraient satisfaites⁷⁴. Les administrations des chemins de fer estiment l'augmentation nécessaire du personnel employé en mars 1919 de l'ordre de 25 %⁷⁵.

À la même époque, les cheminots passent à l'offensive. Dans une lettre adressée au ministre des Travaux publics, ils demandent de « [mettre] les réseaux à même d'étudier d'avance les modalités d'application de cette réforme [des 8 heures journalières] »⁷⁶. En mars 1919, la journée de 8 heures figure au deuxième rang des réclamations de la Fédération nationale des cheminots. Cette revendication est également partagée par le Syndicat professionnel des cheminots de France (SPCF), qui s'y déclare favorable en mai 1919⁷⁷.

Lorsqu'en avril 1919, le directeur du contrôle du travail les sollicite afin d'estimer la durée journalière moyenne de travail dans leurs services, les compagnies n'hésitent pas à pointer la complexité de la question, aux vues de la variété des conditions de travail rencontrées au sein du chemin de fer. Celle-ci se retrouve parfaitement illustrée par le personnel du service de la Voie du réseau du PO :

« La durée moyenne du travail, par journée de travail, ne peut être évaluée de la même façon suivant qu'il s'agit d'un aiguilleur (ou d'un sémaphoriste), d'un poseur, ou d'un ouvrier travaillant en atelier. Pour ce dernier, les heures de présence à l'atelier sont réellement des heures de travail, parce que le travail peut y être continu. Pour le poseur, il n'en est déjà plus ainsi ; la nature de ses occupations ne se prête pas au travail continu parce que les heures de présence sur le chantier comportent, en dehors du travail effectif, des interruptions obligées, dues à ce que les hommes doivent se garer pour le passage des trains, et dont la durée totale journalière est relativement d'autant plus grande que la ligne est plus fréquentée. Quant à l'aiguilleur (et le cas est le même pour le garde-barrière ou le sémaphoriste), il n'accomplit réellement un travail effectif que lorsqu'il manœuvre ses appareils pour le passage d'un train [...]. La durée de ce

⁷³ CNAH, 42 LM 50 : réponses des réseaux à la revendication de la journée de 8 heures de la Fédération nationale des cheminots, transmise par le contrôle du travail, octobre 1917.

⁷⁴ CNAH, 42 LM 50 : lettre d'Emmanuel Rivet, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, au directeur de la compagnie du PO, 18 février 1919.

⁷⁵ CNAH, 42 LM 50 : idem, 29 mars 1919.

⁷⁶ ANMT, 202 AQ 1208 : « La journée de huit heures », *La Bataille*, 6 mars 1919.

⁷⁷ CISC, SPCF, CFTC, *Historique des « Cheminots de France ». Origine et développement du mouvement syndical chrétien chez les cheminots. 1915-1930*, Paris : J-J. Durand, 1930, p. 12.

travail effectif est donc très variable. Le service, presque nul à certains postes, et peu important pour la plupart des gardes-sémaphores, atteint pour les aiguilleurs, dans les gares importantes, une intensité telle que l'aiguilleur y devient alors tout à fait comparable à l'ouvrier d'atelier à travail continu »⁷⁸.

La spécificité des chemins de fer demeure problématique pour l'application de cette loi générale, comme le reconnaît l'ensemble des parties⁷⁹. Un traitement catégoriel doit donc être opéré pour appliquer la durée journalière de 8 heures.

Le 17 avril 1919, la commission Tissier, chargée de l'examen des revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général⁸⁰, adresse un rapport au ministre des Travaux publics et des Transports, dans lequel elle examine trois des principales réclamations des cheminots.

À propos de la journée de 8 heures, la commission juge que les réseaux peuvent d'ores et déjà la mettre en œuvre pour les ouvriers des Ateliers et de la Voie, une optimisation de l'organisation du travail dans ces services n'entraînant pas obligatoirement de baisse de rendement ni de hausse des effectifs. Pour les autres catégories de personnel, elle demande à ce que les administrations de chemins de fer en acceptent le principe, tout en discutant, au sein de conférences avec leurs agents, les modalités d'application⁸¹. Une commission supérieure paritaire opérerait ensuite la même tâche, à l'échelle de l'ensemble des réseaux. Ces derniers acceptent l'application des 8 heures aux ateliers présentant un fonctionnement similaire à ceux de la grande industrie (c'est-à-dire les ateliers centraux et de grand entretien des machines et du matériel⁸²), sous deux conditions : réussir à intéresser les ouvriers à la production⁸³ ; réaliser 8 heures de travail effectif. De la même façon, ils appliquent immédiatement cette durée moyenne journalière de travail au personnel de la Voie et s'affirment favorables à son extension aux autres services.

La commission paritaire présidée par Théodore Tissier joue le rôle d'intermédiaire : le 9 avril, alors

⁷⁸ CNAH, 42 LM 50 : lettre de l'ingénieur en chef de la Voie et des Travaux de la compagnie du PO à Alfred Mange, directeur de la compagnie du PO, 9 avril 1919.

⁷⁹ ANMT, 48 AQ 5314 : résumé des principaux faits et documents de la quinzaine, mars 1919.

⁸⁰ Elle est instituée dans le cadre de la commission Tissier du 4 mars 1919 chargée de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, une tarification d'ensemble reposant sur des bases communes à tous les réseaux.

⁸¹ Ce que réfute Léon Mauris, président du syndicat des chemins de fer de ceinture de Paris, dans une lettre du 24 avril 1919 adressée à Théodore Tissier.

⁸² Excluant les ateliers du petit entretien.

⁸³ À l'occasion des séances des 20 et 22 mai 1919 de la commission Chargueraud, les parties décident d'instituer une commission paritaire spéciale pour « l'étude des moyens propres à intéresser le personnel aux résultats de la production ». Nous ne possédons que peu de traces de son activité, principalement à travers les débats parlementaires survenus à la Chambre des députés lors de la séance du 24 février 1920. Cette commission paritaire est composée d'un représentant de l'administration des chemins de fer et d'un délégué des agents par réseau. Sa première réunion a lieu le 18 novembre 1919 ; au cours de celle-ci, Marcel Bloch, ingénieur en chef adjoint de la Traction de la compagnie du PO, qui avait notamment été chargé d'expérimenter le taylorisme dans son réseau, est désigné comme rapporteur. Deux autres séances ont lieu les 19 et 26 février 1920 (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 février 1920, p. 284). Mais d'après Georges Allix, « les représentants du personnel refusant de collaborer avec le Gouvernement, la commission a interrompu ses travaux » (« Les chemins de fer et la journée de huit heures », *Revue politique et parlementaire*, t. 106, janvier-mars 1921, p. 467).

qu'elle rencontre une délégation de la Fédération nationale des cheminots, elle lui présente les avancées obtenues lors de son entrevue avec les réseaux. L'organisation corporative demande la réunion de la commission paritaire sur cette proposition. Si le dialogue entre les parties demeure constant par l'intermédiaire de la commission Tissier⁸⁴, la participation des cheminots à cette instance et la négociation collective dirigée dans ce cadre paritaire semblent avoir été menées de bon aloi. Ainsi, le 17 avril, alors qu'ils se rencontrent à nouveau et que toutes les questions abordées ont été résolues, « [les délégués de la Fédération nationale des cheminots] ont exprimé au nom de l'ensemble du personnel qu'ils représentaient des remerciements pour l'effort que la commission avait accompli et que leur porte-parole, le secrétaire-général Bidegaray, a bien voulu qualifier d'admirable »⁸⁵.

Les réseaux s'engagent le 24 avril 1919 à mettre en œuvre les 8 heures pour le personnel ouvrier des ateliers et de la Voie dès le 1^{er} mai suivant⁸⁶. Le 28 avril, l'administration des chemins de fer de l'État publie un ordre relatif à l'application de la loi à partir du 1^{er} mai « partout où elle pouvait être appliquée, sans inconvénients sérieux pour la marche du service » et s'engageant, pour les autres établissements à l'y mettre en vigueur au plus vite « au fur et à mesure qu'on aurait acquis la possibilité – notamment par des embauchages nouveaux de main d'œuvre qualifiée et par l'intensification de la production et du rendement – d'assurer l'intégralité du service, malgré la réduction du temps de travail journalier »⁸⁷.

Un arrêté ministériel du 24 avril 1919 institue la commission paritaire supérieure chargée d'étudier les mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général⁸⁸.

Cette commission paritaire est présidée par André Chargueraud, inspecteur général des Ponts et Chaussées et vice-président du conseil supérieur des travaux publics. Il est assisté d'Emmanuel Rivet et d'Étienne du Castel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées⁸⁹. Un arrêté du 5 juin

⁸⁴ CNAH, 42 LM 50 : lettre d'un employé de la compagnie du Nord à Léon Mauris, directeur général de la compagnie du PLM, 11 avril 1919.

⁸⁵ CNAH, 42 LM 50 : rapport adressé au ministre des Travaux publics et des Transports par la commission présidée par Théodore Tissier, chargée de l'examen des revendications portant sur les salaires, le statut et la journée de 8 heures du personnel des chemins de fer d'intérêt général, 17 avril 1919.

⁸⁶ CNAH, 42 LM 50 : lettre de Léon Mauris, président du syndicat des chemins de fer de ceinture de Paris, à Théodore Tissier, 24 avril 1919.

⁸⁷ CNAH, 478 LM 29 : ordre du jour n°7 de l'administration des chemins de fer de l'État, 28 avril 1919, cité dans la note historique sur l'application de la journée de 8 heures, 9 mai 1922.

⁸⁸ ANMT, 48 AQ 3385 : une note manuscrite non datée indique que cet arrêté ministériel n'a pas été publié au *Journal Officiel*.

⁸⁹ CNAH, 42 LM 29 : arrêté ministériel instituant au ministère des Travaux publics et des Transports une commission chargée d'étudier les mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de 8 heures dans les chemins de fer, 24 avril 1919.

désigne les membres de la commission Chargueraud, qui comprend 16 délégués des réseaux et du personnel⁹⁰ (réseau algérien compris) et deux représentants : le sous-directeur du PLM, Maurice Labrosse-Luuyt, pour les réseaux et Marcel Bidegaray, mécanicien à l'administration des chemins de fer de l'État et secrétaire général de la Fédération nationale des cheminots⁹¹. « La chose mérite d'être notée », commente, à propos de ce paritarisme, *Le Temps*.

Les premières séances de la commission Chargueraud abordent des sujets traitant successivement de chaque division⁹². Une sous-commission est instituée, en appui de ces travaux⁹³. La commission Chargueraud rend 43 conclusions au cours de 25 séances, durant la période du 6 mai au 24 novembre 1919⁹⁴, qui forment « la charte type des conditions du travail des employés des chemins de fer en attendant la publication du règlement d'administration publique prévu par la loi »⁹⁵, d'où l'appellation de « régime des conclusions paritaires »⁹⁶. Chaque conclusion est signée par les représentants des réseaux et du personnel et le président de la commission⁹⁷. Cette instance peut également émettre des vœux : c'est le cas, par exemple, lors de la séance du 27 juin 1919, au cours de laquelle sont examinées les conditions d'application de la loi du 23 avril 1919 aux gardes-barrières et la commission Chargueraud appelle à la « refonte de la réglementation des P.N. [passages à niveaux] »⁹⁸.

Mais ces conclusions relèvent davantage de « décisions de principe »⁹⁹ et la complexité de l'organisation des chemins de fer rend obligatoire la constitution de sous-ensembles pour régler l'application locale de celles-ci¹⁰⁰. La conclusion n°16, prise en séance du 17 juin 1919, organise

⁹⁰ ANMT, 202 AQ 1208 : « La journée de huit heures dans les chemins de fer », *Le Temps*, 9 novembre 1919.

⁹¹ *J.O. Lois et décrets*, 7 juin 1919, p. 5942.

⁹² Entre les 6 et 9 mai, quatre séances ont été consacrées aux points touchant la division Matériel et Traction. Celles touchant à la Voie et à l'Exploitation sont ensuite successivement abordées. ANMT, 202 AQ 1208 : note sur les travaux de la commission paritaire relative à la journée de 8 heures, 9 mai 1919.

⁹³ En juin 1919, une sous-commission est instituée, d'un commun accord entre le président Tissier et les réseaux, pour l'examen des questions relatives à la journée de 8 heures et l'étude des projets de statut et d'échelles de salaires. Sa constitution est ainsi justifiée : « Les travaux que poursuit la commission paritaire de la journée de 8 heures, présidée par M. Chargueraud, ont mis en évidence à plusieurs reprises les liens étroits qui existent entre les conditions du travail et de la rémunération, c'est-à-dire entre les questions du ressort de la commission Chargueraud et de celle présidée par M. Tissier qui, suivant l'arrêté en date du 4 mars dernier de M. le ministre des Travaux Publics, est chargée d'étudier pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général les règles de rémunération communes. Pour faciliter la tâche de la commission qu'il préside et préparer en même temps la tâche de la commission Tissier, M. Chargueraud a suggéré au représentant des réseaux de constituer une sous-commission paritaire chargée d'examiner les projets de statut et les échelles des salaires ». Elle vient donc en support sur des questions déjà étudiées et intimement liées, entremêlées. Cette sous-commission paritaire est présidée par l'ingénieur en chef Étienne du Castel, directeur du contrôle du travail.

⁹⁴ Une longue interruption des séances a lieu entre le 29 juillet et le 24 novembre 1919.

⁹⁵ CNAH, 478 LM 29 : note historique sur l'application de la journée de 8 heures, 9 mai 1922.

⁹⁶ Henri Bissonnet, *Les grands réseaux d'intérêt général depuis la guerre*, Paris : Libr. technique et économique, 1938, p. 16.

⁹⁷ Il peut s'agir d'Emmanuel Rivet ou d'Étienne du Castel en l'absence d'André Chargueraud, comme c'est le cas de la fin juin au mois de juillet 1919.

⁹⁸ CNAH, 478 LM 29 : vœu émis lors de la séance de la commission Chargueraud, chargée des mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, 27 juin 1919.

⁹⁹ CNAH, 478 LM 29 : note historique sur l'application de la journée de 8 heures, 9 mai 1922.

¹⁰⁰ La circulaire de la direction des chemins de fer de l'État n°162 CP du 19 mai 1919 réglemente leurs composition, attributions et

ainsi l'institution de sous-commissions paritaires centrales et régionales¹⁰¹. En cas d'accord, celui-ci est consigné dans un procès-verbal ; si aucun consensus n'est trouvé, une sous-commission centrale examine l'affaire. Lorsque la dissension demeure, la commission paritaire supérieure est chargée de trancher¹⁰².

Au cours de ces échanges, chaque partie défend son point de vue. Les délégués des administrations de chemins de fer suivent la ligne de conduite élaborée à l'occasion de la réunion des directeurs de réseaux¹⁰³. Les représentants des agents arguent quant à eux que le temps de présence des agents sédentaires correspond à la durée de leur travail effectif et que l'usage de dérogations doit être limité, ce qui va à l'encontre de l'opinion des réseaux. Un compromis est néanmoins trouvé et les dérogations à la durée légale du temps de travail sont compensées en nature ou argent.

Mais au 1^{er} juillet 1919, alors que la moitié, environ, des agents de chemins de fer bénéficient du régime des 8 heures¹⁰⁴, au vu de « la nature spéciale du service dont ils sont chargés », caractérisée par son intermittence et sa diversité quotidienne, les agents « ambulants » (mécaniciens, chauffeurs et agents des trains), pour lesquels aucun consensus n'a été trouvé, bénéficient d'un régime transitoire, sur la base d'une moyenne de 9 heures journalières de travail.

Cette solution intermédiaire ne convient toutefois pas à ces cheminots, qui réclament l'application intégrale des termes de la loi. Début novembre, « ce sont les seuls agents qui ne bénéficient pas encore de l'application complète de la journée de huit heures »¹⁰⁵.

La commission Chargueraud bute notamment sur les questions des durées maximale de l'amplitude de la journée de travail et minimale du repos à la résidence des mécaniciens et chauffeurs, à tel point que ses travaux, dans l'impasse, sont suspendus. En juillet 1919, le ministre Albert Claveille, auditionné par la commission sénatoriale des chemins de fer sur l'application du régime des 8 heures journalières aux agents des réseaux d'intérêt général, se déclare

« prêt à intervenir une fois de plus dès que les représentants du personnel lui auront apporté la collaboration qu'il leur a demandée, en lui indiquant avec précision les mesures dont

fonctionnement.

¹⁰¹ CNAH, 478 LM 29 : conclusion n°16 de la commission Chargueraud, chargée des mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, 17 juin 1919.

¹⁰² CNAH, 42 LM 49 : note sur l'application de la journée de 8 heures dans les différents services de chemins de fer et ses conséquences, septembre-octobre 1919.

¹⁰³ CNAH, 42 LM 49 : compte rendu de l'examen de la question III sur le travail des mécaniciens et chauffeurs par la réunion de MM. les directeurs, 25 septembre 1919 : « Après échange de vues, la réunion fixe la ligne de conduite que devront suivre les délégués des réseaux au cours des prochains pourparlers avec le personnel ».

¹⁰⁴ Soit près de 200 000 cheminots. ANMT, 48 AQ 5314 : « Les chemins de fer et la journée de huit heures », *Journal des débats*, 10 juillet 1919. Dans le détail, il s'agirait de 168 000 cheminots auxquels le nouveau régime a été appliqué, de 15 000 qui bénéficiaient, avant le 23 avril 1919, d'une durée de travail inférieure ou égale à 8 heures, et d'agents auxiliaires qui suivent le même régime que ceux inscrits aux cadres permanents des réseaux d'intérêt général.

¹⁰⁵ ANMT, 202 AQ 1208 : « La journée de huit heures dans les chemins de fer », *Le Temps*, 9 novembre 1919.

l'application serait de nature à hâter, pour les mécaniciens et chauffeurs, la réalisation intégrale de la réforme »¹⁰⁶.

Le rôle du ministre-arbitre, qui supplée une négociation collective défailante, est ici flagrant. Il apparaît, par ailleurs, déterminé¹⁰⁷. Une solution est proposée par le ministre des Travaux publics, des Transports et de la Marine marchande, qui invite à expérimenter les revendications des agents (c'est-à-dire 12 heures maximales pour l'amplitude et 14 heures minimales pour le repos) dans les chemins de fer de l'État, renouant ici avec leur tradition de laboratoire social. Le 19 août 1919, André Chargueraud informe le ministre que l'étude est à l'œuvre¹⁰⁸. Après avoir réalisé ce test pendant trois semaines, cette organisation semble opérationnelle et applicable dès l'hiver 1919. Mais les réseaux et les agents ne trouvent pas d'accord sur la date d'application et les séances de la commission paritaire sont de nouveau suspendues¹⁰⁹.

Le ministre Albert Claveille débloque la situation en prenant deux arrêtés le 8 novembre 1919, pour l'application des 8 heures aux mécaniciens et chauffeurs et aux agents des trains autres que les catégories précitées. Une annexe portant sur la rémunération du travail des agents de trains, « dans le cas où les nécessités du service auront entraîné la non-application intégrale des règles du travail » complète le second arrêté¹¹⁰.

Ces textes ont « un caractère essentiellement provisoire »¹¹¹. En effet, leur publication est accompagnée d'une lettre du ministre adressée aux directeurs des réseaux d'intérêt général, dans laquelle Albert Claveille justifie cette décision par les difficultés présentées par l'extrême variété des conditions de travail des cheminots¹¹² ; une solution temporaire est donc adoptée, sous la forme d'arrêtés.

Leurs dispositions reprennent en partie les conclusions de la commission Chargueraud. Il est prévu qu'ils entrent en vigueur le 15 novembre 1919, comme le souhaitait le personnel. Désormais, « dans

¹⁰⁶ ANMT, 48 AQ 5314 : « Les huit heures des cheminots », *Le Pays*, 11 juillet 1919.

¹⁰⁷ ANMT, 202 AQ 1208 : lettre d'Albert Claveille, ministre des Travaux publics, des Transports et de la Marine marchande, au secrétaire général de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 6 juillet 1919.

¹⁰⁸ Edmond Rome, *La réglementation de la durée du travail...*, op. cit., p. 74.

¹⁰⁹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies & des pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national tenu les 22, 23, 24 avril [1920] [...]*, Courbevoie : La Cootypographie, 1920, p. 209.

¹¹⁰ CNAH, 478 LM 29 : arrêtés réglementant respectivement le travail des agents des trains et celui des mécaniciens et chauffeurs, 8 novembre 1919. Ces textes sont parus au *Journal Officiel* du 9 novembre, en même temps qu'un arrêté organisant un comité général des transports, d'une lettre du 8 novembre, ainsi que d'un arrêté portant création de comités du travail sur les réseaux de l'Est, du PLM, du PO, du Nord, du Midi et des ceintures. Ces comités du travail des mécaniciens et chauffeurs et des agents des trains, provisoires (dans l'attente du terme des travaux de préparation du statut commun), sont composés de représentants des administrations des chemins de fer et de délégués élus des agents. Ils s'inscrivent dans la lignée de ceux mis en place sur le réseau de l'État par Pierre Baudin le 13 février 1901. Les comités sont chargés d'examiner les modifications provisoires de la réglementation du travail de ces catégories d'agents, à soumettre à l'approbation du ministre, ainsi que leur bonne exécution.

¹¹¹ CNAH, 42 LM 49 : note sur les conséquences de l'application des arrêtés ministériels du 8 novembre 1919 dans le réseau du PO, dans le cadre de l'application de la loi de 8 heures, août 1920.

¹¹² *J.O. Lois et décrets*, 9 novembre 1919, p. 12589.

chacune des périodes s'étendant entre deux journées de grand repos périodique successives, la durée du travail effectif ne doit pas dépasser huit heures en moyenne par jour », pas plus de 9 heures de travail effectif, exceptionnellement 10 mais pour un nombre de fois limité et sur justification auprès du travailleur¹¹³. L'amplitude de la journée de travail ne peut être supérieure à 12 heures, exceptionnellement 14 heures pour un nombre de fois limité pour les mécaniciens et chauffeurs. Les notions de repos (notamment hors résidence, qui présente quelques différences entre les agents des trains et les mécaniciens et chauffeurs)¹¹⁴ et travail effectif (cas des réserves inclus, qui présente, lui aussi, des particularités) sont définies¹¹⁵. Les roulements sont communiqués à l'administration des Travaux publics et des Transports, ainsi qu'aux mécaniciens et chauffeurs concernés. Des dérogations temporaires et permanentes sont prévues. Ces mesures dérogatoires s'inspirent, entre autres textes sur la réglementation du travail, des arrêtés Baudin du 4 novembre 1899 relatifs au travail des mécaniciens et chauffeurs et des agents des trains, et du décret du 28 mars 1902 portant règlement d'administration publique sur la durée du travail effectif des ouvriers adultes. Elles requièrent l'aval préalable de la direction du contrôle du travail des agents de chemins de fer, qui doit être prévenue en cas de dérogation survenue en cours de service. Le directeur du contrôle du travail peut ainsi prescrire des dispositions pour mettre fin aux dérogations répétées. Les mesures instaurant une supervision des heures de travail, repos et dérogations par la direction du travail s'inspirent quant à elles des articles 40 et 50 du Code du travail, qui traitent du repos hebdomadaire¹¹⁶.

Les conclusions de la commission Chargueraud sont, une fois signées par les parties, portées à la connaissance du personnel, par voie d'affichage¹¹⁷. Les agents sont donc progressivement informés

¹¹³ Disposition reprise, pour les mécaniciens et chauffeurs, de la conclusion n°18, formulée lors de la séance du 27 juin 1919 de la commission Chargueraud, chargée des mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général.

¹¹⁴ Disposition reprise, pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, de la conclusion n°42, formulée lors de la séance du 24 novembre 1919 de la commission Chargueraud, chargée des mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général.

¹¹⁵ Disposition reprise, pour les mécaniciens et chauffeurs, de la conclusion n°24, formulée lors de la séance du 28 juin 1919 et disposition reprise, pour les agents des trains, de la conclusion n°29, formulée lors de la séance du 5 juillet 1919, de la commission Chargueraud, chargée des mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général.

¹¹⁶ Deuxième séance du 16 avril 1919 des débats à la Chambre des députés, citée dans Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, Direction du Travail, *Travaux préparatoires...*, *op. cit.*, p. 90.

¹¹⁷ Suivant la décision prise lors de la réunion de MM. les directeurs du 20 mai 1919 : « On décide qu'il convient de porter au fur et à mesure à la connaissance du personnel, par service, sous la forme que chacun jugera préférable, les conclusions de la Commission paritaire, signées par les représentants des réseaux et du personnel » (CNAH, 42 LM 49). Ainsi, l'ordre de service n°898 du 17 décembre 1919 notifie aux agents de la compagnie du Nord les trois dernières conclusions, prises au cours de la séance du 24 novembre 1919 (ANMT, 48 AQ 3385 : ordre de service n°898 de la compagnie du Nord relatif au résultat des travaux de la commission paritaire instituée pour l'application de la journée de 8 heures, 17 décembre 1919). À la compagnie du Nord, 17 ordres de service informent, du 17 mai au 17 décembre 1919, le personnel des avancées de l'application de la loi de 8 heures dans son réseau.

de l'avancée des débats concernant leurs conditions de travail¹¹⁸.

Depuis la promulgation de la loi le 23 avril 1919, les textes d'application ont donc été progressivement adoptés, avec plus ou moins de facilité.

On observe, par ailleurs, des différences sensibles dans la mise en œuvre de la loi entre les réseaux, notamment en ce qui concerne les délais : si les directives transmises le 22 mai 1919 par la compagnie du Nord pour la mise en vigueur du régime des 8 heures journalières de travail dans les grandes gares nous renseignent sur son application progressive, entre le 15 juin et le 1^{er} juillet au plus tard, celle-ci doit avoir lieu avant le 15 juin 1919 dans les 32 plus grandes gares du réseau PLM¹¹⁹. La loi est appliquée de manière progressive, entre le 1^{er} mai et le 15 novembre 1919¹²⁰.

Fin 1919, l'ensemble des agents des chemins de fer est concerné par la nouvelle durée journalière du travail.

3. Une solution insatisfaisante et des textes mal ou peu appliqués

La loi du 23 avril 1919 se distingue des précédentes mesures adoptées en matière de réglementation du travail dans la mesure où elle demeure la première loi à avoir été mise en œuvre¹²¹. En 1924, la moitié des salariés en sont bénéficiaires ; il faut attendre la seconde moitié des années 1920 pour qu'elle se généralise¹²².

Georges Scelle, professeur à la faculté de droit de Dijon¹²³, souligne, un an et demi après la promulgation du texte, l'innovation juridique que celui-ci représente :

« La loi du 23 avril 1919 est non seulement remarquable par la hardiesse des procédés qu'elle adopte, mais encore bienfaisante par le précédent qu'elle crée. C'est une loi "intelligente" au sens étymologique du mot, car elle a compris les besoins sociaux auxquels elle avait à faire face ; c'est une loi libérale, car elle s'en remet aux intéressés directs du soin de leur donner satisfaction ; enfin, c'est une loi de progrès, car, loin de se figer dans des formules immuables, elle suppose, elle facilite bien mieux elle appelle toutes les révisions nécessaires »¹²⁴.

Mais cette négociation obligatoire préalable à l'élaboration des règlements d'administration publique n'est pas du goût des travailleurs, notamment des syndicats, méfiants à l'égard de cette pratique qui va à l'encontre de la lutte des classes.

Dès lors, des conflits sociaux sont déclenchés et apparaissent comme un moyen de pression afin

¹¹⁸ Les conclusions de la commission Chargueraud sont également publiées de manière régulière dans *La Tribune des cheminots*.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 294.

¹²⁰ CNAH, 42 LM 49 : note à M. Bokanowski, 2 octobre 1921.

¹²¹ Patrick Fridenson, « La multiplicité... », *art. cit.*, p. 67.

¹²² Nicolas Beaupré, *Les grandes guerres...*, *op. cit.*, p. 296.

¹²³ Georges Scelle a été en outre chef de cabinet du ministre du Travail Justin Godart en 1924-1925.

¹²⁴ Georges Scelle, « La loi des huit heures. Une évolution remarquable de la technique législative », *Revue politique et parlementaire*, t. 105, octobre-décembre 1920, p. 27-28.

d'obtenir une application optimale de la loi¹²⁵.

Quant à sa mise en œuvre dans les chemins de fer, elle est loin d'être exempte de toute critique, bien au contraire.

Les compagnies émettent des réserves au sujet de ces arrêtés, qu'elles jugent non conformes à la loi :

« Toutes ces dispositions devaient faire l'objet de règlements d'administration publique. Néanmoins, les compagnies ont dû subir cette procédure édictée par le Gouvernement. Elles n'ont donc, quoiqu'on en ait dit dans certains organes de presse, aucune responsabilité dans la réglementation actuelle de la journée de huit heures »¹²⁶.

De manière générale, la façon dont la loi de 8 heures est appliquée aux chemins de fer est insatisfaisante du point de vue des réseaux. Malgré une certaine souplesse, c'est une « application littérale de la loi », jugée trop stricte, qui est mise en œuvre. Elle est caractérisée, selon les réseaux, par « sa rigidité excessive ». Cette conception restrictive est, d'après eux, liée à la collaboration entre le capital et le travail, la conception de ce dernier l'ayant emporté auprès du ministère sur les velléités du premier¹²⁷. Cela est nettement perceptible à propos des dérogations :

« La seule façon d'adapter la loi sur la journée de huit heures aux nécessités des transports par voie ferrée, sans les gêner consiste à accorder de larges dérogations ou des heures supplémentaires, comme on l'a fait dans la plupart des pays étrangers. En France, la loi du 23 avril 1919 a restreint le plus possible [...] le nombre de ces dérogations, alors qu'à l'étranger, elles étaient prévues comme une éventualité normale et inévitable ».

Ce qui donne des dysfonctionnements et des situations contraires au bon sens.

Les agents des chemins de fer ne sont pas en reste en matière de critiques.

D'une manière générale, ils s'alignent sur la position de la CGT, qui dénonce le rythme indolent auquel sont déterminées les modalités d'application¹²⁸. Il est vrai que les moyens de mise en œuvre ne sont réglés dans certains secteurs qu'en 1935 et qu'en novembre 1920, seuls trois millions de travailleurs voient leurs conditions de travail changer grâce à l'application de cette loi¹²⁹. Cela est à nuancer toutefois du point de vue des chemins de fer : la première vague de fixation des modalités d'application aboutit pour l'ensemble des agents neuf mois après les premières discussions amorcées en février 1919.

Malgré les arrêtés de novembre 1919, l'application des 8 heures journalières demeure dans la

¹²⁵ Karim Lahbari, *Débats et conflits...*, op. cit., p. 164.

¹²⁶ CNAH, 42 LM 49 : note sur les effets de la loi de 8 heures dans les chemins de fer, 16 décembre 1921.

¹²⁷ CNAH, 42 LM 49 : note du 24 décembre 1921, complétée, sur l'application de la journée de 8 heures au personnel des chemins de fer dans les différents pays, 8 avril 1922.

¹²⁸ ANMT, 48 AQ 5314 : « A la CGT. Les huit heures et la crise économique », *L'Heure*, 5 septembre 1919.

¹²⁹ Isabelle Leray, « La réduction... », op. cit., p. 122.

pratique encore limitée pour certaines catégories de cheminots et ce, un an après la promulgation de la loi du 23 avril 1919. C'est le constat que dresse Marcel Bidegaray pour le personnel roulant : « Tous les résultats n'ont pas été obtenu [...] il y a des endroits, je le sais où l'application de la journée de huit heures a été battue en brèche par la demande d'heures supplémentaires »¹³⁰, tout en précisant qu'il ne s'agit pas d'un écueil propre aux cheminots.

Mais la nuance doit être de rigueur, les données fournies par les compagnies ne semblant pas, au dernier semestre 1920, montrer un octroi abusif de dérogations¹³¹.

Le contexte belliqueux des années 1914-1918 a donc été déterminant dans l'évolution des conditions d'emploi et de travail des agents de chemins de fer.

L'expérience du temps de guerre, une fois cette dernière révolue, a précipité le débat dans d'autres domaines que l'attribution d'un statut du personnel, à l'instar de la durée du travail.

Pour la première fois dans l'histoire des chemins de fer d'intérêt général, toute latitude est laissée aux administrations des réseaux et aux syndicats pour discuter de l'application de la loi. Le dialogue prend, grâce à l'intermédiation de la commission paritaire. Les syndicats deviennent des interlocuteurs à part entière des compagnies.

Avec l'échec de la négociation collective sur les modalités d'application de loi des 8 heures, la figure du ministre des Travaux publics-arbitre s'impose. L'affirmation du rôle de laboratoire social du réseau de l'État joue un rôle essentiel dans le dénouement du blocage. La construction des relations sociales passe par un engagement de l'État dans le processus de discussion, signe de l'amorce d'un bouleversement du rapport de force entre les acteurs des conditions d'emploi et de travail des cheminots, en défaveur des compagnies.

¹³⁰ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies & des pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, *op. cit.*, p. 123-124.

¹³¹ CNAH, 42 LM 49 : note sur l'application de la journée de 8 heures au personnel des chemins de fer de la compagnie du PO, août 1920. Elle évoque, par exemple, des dérogations « extrêmement rares » pour le personnel roulant.

Chapitre XI. 1920, une année-clé

1920 apparaît à de multiples égards comme une année décisive, riche en événements et bouleversements qui mènent à l'achèvement de l'unification des conditions d'emploi et de travail des cheminots (3).

Les revendications syndicales en faveur d'un statut commun du personnel, déjà exprimées avant-guerre, retrouvent toute leur vigueur à l'issue du conflit mondial. L'accession au ministère des Travaux publics d'Albert Claveille, déterminé à faire évoluer la situation, a raison de la réticence des compagnies (1).

La discussion des conditions de l'harmonisation des conditions d'emploi et de travail du personnel n'en demeure pas moins longue et complexe (2).

1. En 1920, quel rapport de forces ?

Impulsion et revendications syndicales

Avec l'entrée en vigueur en septembre 1912 du statut du personnel dans l'administration des chemins de fer de l'État, le discours syndical emprunte une nouvelle logique. Il s'agit désormais pour les cheminots d'obtenir un statut, mais pas n'importe lequel : celui mis en place par le réseau de l'État, c'est-à-dire un statut codifié, qui serait étendu au personnel des compagnies.

Dès la fin des années 1910 et le début des années 1920, le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État jouit d'une perception plus positive que l'insatisfaction causée immédiatement après sa signature.

Dans le rapport qu'il remet au congrès de la Fédération nationale des cheminots en juin 1918¹, Robert Boisnier, commis dans l'administration des chemins de fer de l'État, affirme que, malgré les critiques dont il a été l'objet, le statut des agents du réseau de l'État « a cependant été apprécié comme un progrès par l'ensemble du personnel »². Cette idée est reprise, quasiment mot pour mot, dans une étude du BIT publiée en 1920 sur *Le statut du personnel des chemins de fer français* : « Le

¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national...*, op cit., p. 82-88.

² Robert Boisnier, « Le statut du personnel », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1918, p. 1.

statut appliqué au réseau d'État ayant été apprécié comme un réel progrès [...] »³. Sans doute ce document a-t-il été rédigé, sinon très fortement inspiré, par ce même Robert Boisnier, qui a occupé la fonction de secrétaire au BIT jusqu'en 1940, après sa révocation des chemins de fer en 1920.

Alors, quel crédit accorder à cette affirmation et que peut-on en tirer ?

Quelques années de recul ont-elles été nécessaires pour que les cheminots souscrivent aux garanties statutaires accordées par leur statut du personnel ? Cela n'est pas impossible et nous ne pouvons trancher définitivement.

Toujours est-il qu'interroger cette mémoire du statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État permet de se rendre compte que celle-ci émerge à une époque de militantisme en faveur de l'unification des conditions d'emploi et de travail de l'ensemble des cheminots et de l'attribution d'un statut du personnel aux agents des réseaux d'intérêt général. Dès lors, il paraît plus intéressant, peut-être même stratégique, pour les personnes produisant ce discours, de mettre en avant les indiscutables garanties statutaires accordées en 1912 et d'atténuer les critiques, pourtant bien réelles, qu'il a dû affronter. C'est, assez rapidement, au regard du statut commun du personnel, adopté en 1920, que l'histoire du statut des agents du réseau de l'État s'écrit désormais, comme l'affirme Paulette Le Gall, qui préjuge de la satisfaction causée par le statut dans la mesure où il sert, par la suite, de modèle à la rédaction du statut commun⁴. Ce propos nous semble toutefois devoir être nuancé.

Cette aspiration à l'extension du statut de 1912 aux agents des compagnies, qui a vu le jour à la veille de la Première Guerre mondiale, connaît, sinon une maturation, au moins une évolution. Au gré de la situation exceptionnelle générée par le conflit mondial et des critiques formulées à l'encontre du statut des agents des chemins de fer de l'État, les cheminots réclament à partir de 1917 une version améliorée du statut de 1912. Robert Boisnier montre bien ce qui peut relever de la contradiction dans cette stratégie revendicatrice :

« Malgré les critiques très justifiées auxquelles il donne lieu en certains points, et qui font qu'il n'a jamais été accepté tel qu'il est, le statut appliqué au réseau de l'État donne à cette conception une valeur qui puise sa force dans une expérience qui a déjà duré cinq années. Or, il n'est pas douteux que s'il donne lieu à des observations très justifiées, il a cependant été apprécié comme un progrès par l'ensemble du personnel : nul doute que le fonctionnement régulier des conseils de réforme prévus par la loi de 1909 sur les retraites, que l'institution des conseils d'enquête, que l'établissement d'une échelle fixe de traitements et d'une échelle de punition, que la création des tableaux de concours et la détermination de l'avancement aient

³ BIT, *Le statut du personnel...*, op. cit., p. 2.

⁴ Paulette Le Gall, *Étude...*, loc. cit.

apporté des garanties contre l'arbitraire et le favoritisme »⁵.

Les cheminots, bien que conscients de l'avancée que représente un tel texte pour leurs conditions d'emploi et de travail, ne paraissent toutefois pouvoir l'accepter en l'état.

Un point précis polarise particulièrement les objections au fil de son application dans le réseau de l'État : il s'agit de la représentation du personnel. Dès son institution dans cette administration des chemins de fer avec les comités du travail en 1901, elle provoque l'insatisfaction des agents par son rôle consultatif limité. Jugeant la représentation du personnel « incompatible avec les intérêts du réseau, d'une part, et avec ceux du personnel, de l'autre », les délégués du réseau de l'État proposent de lui substituer une délégation purement syndicale. La nuance entre ces deux mandats est que, si la première s'insère dans les espaces de discussion institutionnalisés et ritualisés que sont les conférences, la seconde intervient ponctuellement et directement auprès de l'administration des réseaux. Pour le militant Labrouste, la représentation syndicale est plus intéressante dans la mesure où elle permet d'éviter toute discordance dans l'action menée en faveur des cheminots :

« Une délégation instituée à côté de l'organisation syndicale n'est pas un moyen de lutte rentrant dans le cadre du syndicalisme mais [...] au contraire, elle paralyse l'action syndicale. Nous avons constaté, dans maintes et maintes circonstances, qu'une revendication présentée par la délégation du personnel était en contradiction formelle avec celles présentées par l'organisation syndicale... ».

Il qualifie les délégués du personnel de « commis-voyageurs de la propagande administrative [plutôt] que [de] représentants du personnel... »⁶.

Pour autant, à aucun moment le principe d'un statut du personnel codifié n'est remis en cause, bien au contraire. C'est le point sur lequel insistent les délégués à l'occasion du premier congrès de la Fédération nationale des cheminots de juin 1918. On retrouve cet argumentaire principalement chez les agents qui n'en bénéficient pas encore, à l'instar de Charles Thiery, comptable sur le réseau du Nord :

« Vous [les agents du réseau de l'État] savez bien que vous êtes partisans du statut ; vous ne pourriez l'abandonner ; permettez-nous, alors, à nous cheminots des autres réseaux, d'aspirer aux mêmes garanties que vous avez. [...] Dites avec nous : "Oui, sauf quelques questions de détail, le statut du personnel est nécessaire ; nous sommes prêts, nous qui l'avons, à vous seconder pour le conquérir" »⁷.

Paul Le Guen, secrétaire de l'Union des syndicats de l'État, abonde également dans ce sens :

⁵ Robert Boisnier, « Le statut du personnel », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1918, p. 1.

⁶ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national...*, *op. cit.*, p. 87-88.

⁷ *Ibid.*, p. 91.

« Quand on examine la situation qui nous [les agents du réseau de l'État] était faite il y a dix ans et celle que nous avons aujourd'hui on est obligé de reconnaître que le statut du personnel, même tel qu'il est, nous a apporté de très notables améliorations. [...] Aussi mauvais que soit l'État-patron, nous avons tout de même plus de liberté que vous n'en avez dans vos compagnies [...] Cela, c'est un résultat, et nous le devons à l'application du statut du personnel »,

insistant particulièrement sur la liberté syndicale et la limitation de l'arbitraire dans la notation du personnel acquises depuis septembre 1912⁸.

Aux vues des critiques qui émergent, l'extension du statut du personnel des chemins de fer de l'État aux autres compagnies n'est dès lors plus suffisante : il faut donc œuvrer en faveur d'une amélioration de celui-ci, grâce à la capitalisation de l'expérience de 1912.

C'est la position qui est défendue dès août 1917, à l'occasion de la réunion de la commission centrale de la Société amicale du service de la Voie de la compagnie du PLM. Le secrétaire général Marcel Bidegaray, y exposant les revendications de la récente Fédération nationale des cheminots, énumère, entre autres réclamations, l'« application aux autres réseaux du statut de l'État [rature] amélioré où on assure le fonctionnement normal et continu des conseils de discipline, d'enquête, de réforme et de gestion d'économat »⁹. Un mois plus tard, la réunion de la commission exécutive de la Fédération nationale des cheminots, le 20 septembre, confirme cette nouvelle orientation¹⁰. Au premier congrès national de la Fédération de juin 1918, Robert Boisnier insiste pour que « désormais, tous les syndicats portent la question à l'ordre du jour de leurs réunions et fassent la plus active propagande en faveur de cette réforme essentielle qui sera le point de départ d'un régime plus équitable et aussi plus favorable aux améliorations d'ensemble qui devront être poursuivies »¹¹. Le statut du personnel figure parmi les revendications à faire le plus urgemment aboutir dans tous les congrès de réseaux¹². Ces derniers ont d'autant plus de poids que la Fédération nationale des cheminots a bénéficié d'une importante vague de syndicalisation en 1919-1920¹³, qui signe l'apparition d'un syndicalisme de masse¹⁴.

⁸ *Ibid.*, p. 93.

⁹ AN, 19800434/24 : procès-verbal de la commission centrale de la Société amicale du service de la Voie de la compagnie du PLM, 5 août 1917.

¹⁰ Au cours de celle-ci est votée « [la poursuite de] l'application dans tous les réseaux du statut amélioré du personnel des chemins de fer de l'État, ainsi que la solution de toutes les questions actuellement pendantes » (« Ordre du jour », *La Tribune des cheminots*, octobre 1917, p. 2).

¹¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national...*, *op. cit.*, p. 184.

¹² Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, *op. cit.*, p. 134. Les principales revendications syndicales sont en 1920 la nationalisation, l'établissement d'une échelle de traitements et d'un statut pour le personnel de toutes les compagnies, calqué sur celui du réseau de l'État.

¹³ Jean-Louis Robert, « 1914-1920. La nation à l'épreuve du social » dans Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky (dir.), *Histoire des mouvements sociaux...*, *op. cit.*, Paris : La Découverte, 2012, 2014, p. 266.

¹⁴ *Ibid.*, p. 263. À partir du nombre de timbres payés à la CGT, Georges Ribeill estime l'effectif de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer à 491 110 adhérents en 1919, ce qui confirme la position de première corporation parmi la CGT acquise depuis 1915 et confère d'autant plus d'importance aux revendications exprimées.

Cette position n'est par ailleurs pas propre à la Fédération nationale des cheminots : elle est partagée par d'autres organisations corporatives cheminotes, à l'instar de la Classe Moyenne des Cheminots. Le 11 mai 1918, elle insiste auprès du ministre des Travaux publics et des Transports Albert Claveille pour qu'il intercède

« auprès des compagnies afin qu'elles procèdent au plus tôt, d'accord avec nos représentants et en s'inspirant du statut et de l'échelle des chemins de fer de l'État : à un classement uniforme des grades sur tous les réseaux ; à l'application d'un statut du personnel ; à l'établissement d'une échelle commune de traitements indépendants des allocations ou indemnités accessoire »¹⁵.

De la même façon, le conseil général du SPCF vote le 15 décembre 1918 une motion en faveur de « l'élaboration d'un statut »¹⁶.

Quelques jours à peine après la signature de l'armistice, le 23 novembre 1918, une délégation de la commission exécutive de la Fédération nationale des cheminots porte cette revendication auprès de Georges Clemenceau, président du Conseil¹⁷. Son ministre des Travaux publics et des Transports, Albert Claveille, peut agir en ce sens.

Le rôle moteur d'Albert Claveille, ministre des Travaux publics, et du contrôle du travail des agents des chemins de fer

La diversité qui caractérise les réseaux en matière de situation administrative et d'emplois se retrouve également dans l'exploitation des chemins de fer à l'échelle nationale. Chaque réseau possède des caractéristiques qui lui sont propres, que ce soit au niveau de son organisation administrative et juridique, de son matériel, de ses installations ou encore de ses tarifs. Cela n'est pas sans poser problème.

Avec la guerre, naît la conviction d'une coopération de plus en plus régulière et étroite des réseaux¹⁸, orchestrée principalement sous l'égide de l'État.

Albert Claveille mène une politique en ce sens. Il appelle à l'unification et à l'uniformisation de ces ensembles incohérents, qui représentent autant d'entraves à la bonne conduite d'un réseau national. Il rejoint en cela les desiderata des agents¹⁹, et à moindre ampleur des compagnies²⁰. Cette

¹⁵ ANMT, 202 AQ 1224 : lettre de la CMC à Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, 11 mai 1918.

¹⁶ Michel Gorand, *L'histoire...*, op. cit., p. 5.

¹⁷ Gustave Bourquet, *Le statut...*, op. cit., p. 36.

¹⁸ La guerre joue un rôle indéniable dans la collaboration et l'uniformisation des réseaux. François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 608.

¹⁹ Dans le programme des revendications de la Fédération nationale des cheminots tel qu'exposé par Marcel Bidegaray à l'occasion de la réunion, le 5 août 1917, de la commission centrale de la Société amicale du service de la Voie de la compagnie du PLM, figurent, entre autres : « élaboration de nouveaux règlements en harmonie avec les exigences du moment et participation du personnel à ce travail ; par exemple : unification du Code des signaux, uniformisation du matériel, etc. Il est impossible que chaque réseau reste cantonné exclusivement à l'exploitation de son domaine sans corrélation dans cette exploitation avec les

conviction en faveur de modalités d'exploitation partagées et standardisées semble au moins partiellement héritée de sa formation à l'École des Ponts et Chaussées²¹. Il n'est pas le seul à défendre cette idée : le 30 décembre 1919, le député Alfred Margaine affirme devant ses pairs que l'unification est un préalable indispensable à l'élaboration d'un statut commun du personnel cohérent : « [Le Gouvernement] n'obtiendra un statut raisonnable et réel des agents des chemins de fer que s'il a procédé d'abord à l'unification du réseau national, s'il l'a réuni sur une même tête, sous une direction unique, afin que le personnel ait aussi son unité, sans laquelle il n'aura pas de statut sérieux »²². Le contexte y est favorable : la réquisition a cours sur le territoire national jusqu'au 15 octobre 1919 et d'ici à cette date, même si la guerre est terminée et l'armistice signée, il paraît difficile pour les compagnies de contester toute action de l'État dans leur gestion²³.

Un mois et demi après avoir été confirmé à sa fonction de ministre dans le nouveau cabinet de Paul Painlevé, Albert Claveille institue, par arrêté ministériel du 27 octobre 1917, une commission chargée d'« étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général ». Présidée par Émile Cotelte, président de la section des travaux publics au Conseil d'État, elle est composée de cinq conseillers d'État membres de la section des travaux publics²⁴, du directeur par intérim des chemins de fer, le conseiller d'État Lucien Michaux, et du directeur du contrôle de l'exploitation technique et commerciale des grands réseaux d'intérêt général, Volontat²⁵. À la suite du départ en retraite d'Émile Cotelte, c'est Théodore Tissier, qui prend la présidence de la commission, en janvier 1918²⁶. La constitution de cette commission est en fait la base sur laquelle va se construire un projet plus vaste, porté par le ministre, de refonte des conditions d'exploitation des grands

autres réseaux pour l'intérêt général de la vie économique du pays et pour la défense nationale [...] » (AN, 19800434/24 : procès-verbal de la commission centrale de la Société amicale du service de la Voie de la compagnie du PLM, 5 août 1917).

²⁰ Cela se retrouve au sein d'une seule compagnie. Ainsi, le réseau du Nord institue en août 1917 une « petite commission qui serait chargée de [...] préparer la solution de toutes les questions intéressant le personnel » telles que l'avancement, les congés, etc. Elle est constituée dans une optique d'uniformisation de tous les services de la compagnie. Le comité de direction du réseau a en charge les questions de personnel. Les ingénieurs en chef, exécutants réels sur le terrain de ces sujets, viennent y rendre des comptes hebdomadaires. Après chaque réunion du comité, les ingénieurs en chef se réunissent. Le but de cette petite commission est de préparer les questions à aborder en conférence et comité. Chaque division y envoie un délégué. Lorsqu'un point est susceptible de concerner les trois services (Matériel et Traction, Exploitation, Travaux et Surveillance), l'ingénieur en chef prévient ses collègues qu'il saisit à ce sujet la commission. Elle doit se réunir dans les deux jours qui suivent et rédiger des conclusions sous 24 heures. Celles-ci sont transmises par le délégué à son ingénieur en chef. La question est ensuite traitée lors de la conférence bihebdomadaire des ingénieurs en chef (ANMT, 202 AQ 1212).

²¹ Alors qu'il suit, à l'École des Ponts et Chaussées, les leçons de Charles Bricka, professeur du cours de chemin de fer de 1891 à 1899, il note que, pour la circulation des trains de marchandises à voyageurs, il existe des « règlements pour chaque compagnie ». Il en est de même pour les signaux, à propos desquels il constate que « l'unification serait désirable » (ADD, 144 J 1 : cahiers de cours lors de la formation à l'École des Ponts et Chaussées, s.d.).

²² J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 30 décembre 1919, p. 5442.

²³ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, loc. cit.

²⁴ Théodore Tissier, son président, Clément Colson, Emmanuel Rousseau, Jules Gautier et Henri Chardon.

²⁵ AN, F¹⁴ 12485 : arrêté ministériel instituant une commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, 27 octobre 1917.

²⁶ AN, F¹⁴ 12485 : arrêté ministériel modifiant la composition de la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, 10 janvier 1918.

réseaux²⁷ ; les mots d'ordre en sont l'unité technique et la solidarité financière des réseaux au service des intérêts de la nation²⁸.

Une des pistes à suivre pour y aboutir est d'unifier les conditions d'emploi et de travail des agents des chemins de fer. Dans un document d'orientation remis à Émile Cotelte, Albert Claveille expose, avec vigueur et détermination, ses objectifs et le rôle-clé qu'il entend faire jouer à son ministère pour y parvenir :

« Le régime du personnel doit être le même sur l'ensemble du réseau français ; il est inadmissible que les cheminots ne trouvent pas partout sur le réseau français les mêmes garanties et les mêmes conditions de recrutement et d'avancement : l'administration des Travaux publics est absolument décidée à les leur procurer et à faire ainsi cesser des différences de traitement que rien ne justifie et qui suscitent des réclamations continuelles »²⁹.

Lorsqu'il transmet des instructions sur la marche à suivre et les objectifs à atteindre à l'occasion de la première réunion de la commission le 31 octobre 1917, Albert Claveille insiste sur « [l'importance] de remédier à l'esprit de particularisme des compagnies ». Il entend notamment que cela passe, en matière de personnel, par la constitution d'un conseil supérieur d'administration, qui examinerait les questions générales ayant trait aux agents³⁰ et élaborerait, en accord avec le ministre, des « règlements types obligatoires pour les réseaux et destinés à fixer le statut du personnel des réseaux associés en ce qui concerne le recrutement, le congédiement, le régime disciplinaire, les conditions générales du travail, les salaires et leurs accessoires »³¹.

Il n'hésite pas à s'engager publiquement en faveur de l'amélioration des conditions de travail des cheminots. Lors de la discussion du relèvement des tarifs à la Chambre des députés le 27 mars 1918, le ministre, évoquant une modification du régime des chemins de fer, martèle cette nécessité :

« Il faut que [le personnel] obtienne les garanties nécessaires pour l'avancement, le traitement et tout ce qui concerne le statut, de façon que sur l'ensemble des réseaux français, il soit traité à peu près de même. Il faut, autrement dit, donner à ces agents, pour le développement de leur

²⁷ Georges Ribeill, « Du projet Claveille (1917) à la convention Le Trocquer (1921). Le retournement libéral d'un projet de « nationalisation » du rail », dans *Le statut des chemins de fer français et leurs rapports avec l'État (1908-1982). Hors-série, RHCF*, n°4, 1996, p. 41-67.

²⁸ La seule mesure de ce projet exposé par Albert Claveille en 1917 qui ait abouti est le statut commun des cheminots.

²⁹ AN, F¹⁴ 12485 : note remise à M. le président Cotelte, conformément aux instructions du ministre, comme résumé d'une conversation entre MM. Claveille et Cotelte et pour servir de base à l'établissement d'un projet par la section des travaux publics, 22 octobre 1917.

³⁰ AN, F¹⁴ 12485 : résumé des indications données par le ministre Albert Claveille lors de la séance de la commission pour étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, 31 octobre 1917.

³¹ AN, F¹⁴ 12485 : projet de loi sur la réorganisation du régime des chemins de fer, s.d., accompagnant une note de service exposant le projet de la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, juillet 1918.

carrière, les garanties indispensables »³².

Des compagnies réticentes ?

Quelques mois après son arrivée à la tête du ministère, Albert Claveille entreprend des démarches en ce sens auprès des compagnies dès avant la fin du conflit mondial.

En effet, il charge, le 31 octobre 1917, le directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, Edmond Caillez, d'interroger les réseaux³³ sur leurs positions vis-à-vis de plusieurs revendications cheminotes³⁴, au nombre desquelles figure celle d'un statut uniforme pour le personnel³⁵. Le 21 janvier 1918, ce dernier rend son rapport au ministre :

« Toutes les revendications formulées [...] ont été rejetées au moyen des mêmes arguments [...] Il est incontestable que des améliorations ont été réalisées, mais il serait préférable que tous les réseaux eussent un statut uniforme pour le personnel, basé sur celui du réseau de l'État, et notamment une échelle de traitements bien déterminée [...] seule [la revendication] concernant le statut du personnel me paraît pouvoir être poursuivie actuellement auprès des compagnies des chemins de fer »³⁶.

À la suite de ces observations, un projet de circulaire ministérielle est élaboré par l'administration des Travaux publics en janvier 1918. Il réaffirme la nécessité que « les dispositions existantes [soient] précisées, étendues, codifiées sur la base de celles qui ont fait l'objet du statut des chemins de fer de l'État, enfin portées dans tous les cas à la connaissance des intéressés » et surtout invite les compagnies à lui transmettre des propositions qui iraient en ce sens³⁷. Toutefois, son rédacteur, issu du 6^e bureau de la direction des chemins de fer³⁸, confie au directeur des chemins de fer Lucien Michaux ses réserves. Pour lui, le contexte belliqueux n'est pas favorable à la mise en œuvre d'une telle mesure. La publication de cette circulaire serait une erreur politique, qui susciterait aussitôt mécontentement des compagnies et mobilisation des agents :

« L'envoi de cette circulaire, qui soulève beaucoup de questions, et de bien grosses questions, me paraîtrait tout à fait inopportun dans les circonstances actuelles. Elle ne manquerait pas, sans

³² J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 27 mars 1918, p. 1115.

³³ AN, 19800434/24 : rapport du directeur du contrôle du travail, 21 janvier 1918.

³⁴ Formulées principalement par la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, elles concernent, en sus du statut, la représentation du personnel dans les conseils d'administration, la journée de 8 heures, la suppression du travail à la tâche et l'intégration des indemnités de vie chère dans le traitement.

³⁵ AN, 19800434/24 : lettre du directeur des chemins de fer de l'État au directeur du contrôle du travail, 31 décembre 1917.

³⁶ AN, 19800434/24 : rapport du directeur du contrôle du travail, 21 janvier 1918.

³⁷ AN, 19800434/24 : lettre d'Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, au président du comité d'exploitation des chemins de fer de ceinture, s.d. (janvier 1918, antérieure au 29).

³⁸ Les données de l'*Annuaire du ministère des Travaux publics* et de l'*Annuaire du ministère des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes* étant lacunaires pour la période 1914-1920, il doit s'agir, si l'on s'en tient à celles disponibles pour la direction des chemins de fer en 1921, du bureau chargé, pour les chemins de fer d'intérêt général et voies ferrées d'intérêt local, des questions de conditions du travail et retraite des agents de chemins de fer et des conventions internationales. En 1921, il est composé d'un chef et d'un sous-chef de bureau, de deux rédacteurs et d'un commis d'ordre et de comptabilité.

doute, comme l'a été celle du 13 mai 1914, d'être immédiatement rendue publique par les agents, et, comme elle se heurterait vraisemblablement à l'opposition des compagnies, elle risquerait d'occasionner dans le personnel une vive agitation, qu'il serait préférable d'éviter, en ajournant tout au moins l'affaire à la fin des hostilités [...] »³⁹.

Se dessine ici le rôle d'appui, d'expertise et de conseil de l'administration centrale du ministère dans l'étude d'une telle question. Une note datée du lendemain et adressée au sous-directeur des chemins de fer, Alfred Gustave Bride, confirme cette crainte, en tranchant assez sèchement la question : « Il ne peut y avoir aucune hésitation à classer cette affaire. Nous avons actuellement assez de difficultés à résoudre [...] Du reste les circonstances ne s'y prêtent pas »⁴⁰. Ce projet semble donc être resté lettre morte. Force est de constater que les services du ministère des Travaux publics ne suivent pas aveuglément le ministre, auquel ils choisissent ici de s'opposer. Cette décision, dont on ne peut mesurer si elle est exceptionnelle ou non, semble s'expliquer par le caractère extraordinaire du contexte belliqueux qui pèserait lourdement en défaveur de l'uniformisation des conditions d'emploi et de travail des cheminots.

Quelques mois plus tard, en août 1918, Albert Claveille poursuit son objectif d'uniformisation des conditions de travail des agents de chemins de fer en insistant auprès des réseaux pour qu'ils se concertent⁴¹. Leurs propositions sont examinées par un comité d'études des questions intéressant les agents de chemins de fer, institué par arrêté ministériel du 7 août 1918 et présidé par un homme de confiance du ministre, André Chargueraud, vice-président du conseil supérieur des travaux publics⁴². Le comité d'études, aux attributions purement consultatives⁴³, est composé exclusivement de hauts fonctionnaires : Lucien Michaux, directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics et des Transports, Robert Hecker, directeur du cabinet militaire de ce même ministère, Jules Épinay, inspecteur des finances en charge de l'étude des questions financières et budgétaires à la direction des chemins de fer, ainsi qu'Henri Perpignant, chef de bureau au ministère des Travaux publics et des Transports. Albert Claveille demande aux réseaux une coopération totale afin de « fournir au comité tous les renseignements dont il aura besoin, et [...] répondre aux convocations qu'il [leur] adressera en vue d'examiner avec [eux] et avec les intéressés les questions dont il sera saisi »⁴⁴. Une coordination de l'étude de l'uniformisation du statut des personnels cheminots semble

³⁹ AN, 19800434/24 : note pour monsieur le directeur, 29 janvier 1918.

⁴⁰ AN, 19800434/24 : note au directeur, 30 janvier 1918.

⁴¹ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre d'Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, à la compagnie du Nord, 11 août 1918. Les conclusions qui auraient pu être rendues par ce comité semblent ne pas avoir été conservées.

⁴² ANMT, 48 AQ 3387 : arrêté ministériel instituant un comité d'études des questions intéressant les agents de chemins de fer, 7 août 1918.

⁴³ CNAH, 42 LM 136 : note relative aux conditions de modification du statut du personnel, s.d. (après 1928).

⁴⁴ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre d'Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, au directeur de la compagnie du Nord, 11 août 1918.

donc mise en place.

Mais les compagnies ne semblent pas pour autant disposées à lâcher du lest. Deux raisons semblent expliquer cette réticence des réseaux.

L'une d'elles tient à la personne du ministre des Travaux publics et des Transports. Les administrations des chemins de fer sont rebutées par les origines sociales et le parcours professionnel d'Albert Claveille, qui, d'une part, incarne la méritocratie telle que la III^e République la rendait possible. En effet, Albert Claveille est le premier ministre des Travaux publics à n'avoir été ni élu au Parlement, ni polytechnicien⁴⁵. D'autre part, la nomination d'un ancien directeur de l'administration des chemins de fer de l'État, dont nous avons pu voir qu'elle bénéficiait d'un statut particulier au regard des autres compagnies, en tant que ministre des Travaux publics et des Transports en septembre 1917, est également mal perçue par ces dernières, qui semblent avoir orchestré une campagne de presse très critique à son encontre⁴⁶.

Les réseaux estiment en outre que les mesures sociales en place pour leur personnel s'avèrent suffisantes. C'est la réponse qui est adressée, en janvier 1918, au directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, à sa requête formulée quelques mois plus tôt en octobre 1917 d'étudier les revendications formulées par les cheminots : « Les compagnies exposent qu'à défaut d'un statut semblable à celui de l'État, elles accordent à leur personnel toutes garanties au point de vue de l'avancement et de la discipline »⁴⁷. Cette simple phrase n'est pas anodine, loin s'en faut : il s'agit là d'une réponse mûrie, dont le moindre mot a été savamment pesé par les compagnies. Le 14 novembre 1917, les secrétaires de direction se rencontrent dans les locaux de la compagnie de l'Est, avec pour mission d'étudier les réclamations cheminotes. L'uniformisation du statut, proposée par la CMC, est abordée. Une prise de notes manuscrite, sans doute rédigée sur le vif lors de cette réunion en vue d'en préparer le procès-verbal, nous renseigne sur les éléments du débat : « Pas foncièrement hostile au statut ; mais quel doit-il être = voir réponse antérieurement faite = pas d'objection à codifier nos règlements (O[rdr] Général 39) mais moment peu opportun = [illisible]

⁴⁵ Hélène Vacher, « Le conseil supérieur des travaux publics : de la mobilisation industrielle à la réorganisation territoriale », *Pour mémoire. Hors-série : actes des journées « La Grande Guerre et les Travaux publics »*, hiver 2015-2016, p. 30.

⁴⁶ Un rapport non daté (sans doute octobre 1918) émanant de la direction de la Sûreté générale analyse cela : « M. Claveille a toujours été suspect aux yeux de ces compagnies. Son premier défaut était de ne pas sortir de Polytechnique son second défaut est d'avoir été nommé directeur des chemins de fer de l'État. Sa désignation comme ministre des Travaux Publics a jeté le désarroi parmi les c[ompagn]ies françaises des chemins de fer. Les mesures prises par l'ancien réseau de l'État en ce qui concerne le personnel (commission de discipline, d'avancement, etc.) avaient été étendues au nouveau réseau qui comptait 10.000 kilomètres, et cette expérience heureuse a sonné le glas des anciennes velléités de considérer l'exploitation des voies ferrées en France comme une entreprise particulière et absolument indépendante. Les c[ompagn]ies PLM, PO, de l'Est, du Nord et du Midi craignent que M. Claveille ministre des Travaux Publics, ne fasse ressortir les inconvénients nombreux, au point de vue national, de l'exploitation à peu près libre de leurs réseaux, et ne fasse tous ses efforts pour préparer, avant leur expropriation, leur mise en tutelle au point de vue de l'exploitation » (AN, F⁷ 13959).

⁴⁷ AN, 19800434/24 : rapport du directeur du contrôle du travail, 21 janvier 1918.

régime bienveillant observé présente autant de garantie pour le pers[onnel] que le statut de l'État au point de vue discipline avancement réforme »⁴⁸. Les compagnies semblent donc en réalité avoir évolué dans leur réflexion. Elles ne sont plus farouchement hostiles à l'immixtion, sinon au très vif encouragement, de l'État en faveur d'un statut du personnel codifié et uniformisé pour l'ensemble des agents des réseaux d'intérêt général. Le problème n'est plus tant la dotation d'un statut du personnel elle-même que son contenu et une réticence à une extension à partir de celui de l'administration des chemins de fer de l'État. Un passage raturé de cette prise de notes corrobore cette maturation de la réflexion des réseaux : « La question est donc de savoir quel doit être ce statut ; doit-il être celui de l'État ou un autre ? ». Après concertation avec ses homologues, Paul-Émile Javary adresse finalement le 16 janvier 1918 à Edmond Caillez, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, les réponses des administrations des chemins de fer privées⁴⁹. Seule la compagnie de l'Est se distingue en conditionnant au retour de la paix l'application d'un statut à son personnel, répondant qu'elle serait « prête à étudier un statut le jour où les conditions d'exploitation du réseau seront redevenues normales »⁵⁰.

Les compagnies semblent en fait s'être rendues à l'évidence qu'une telle mesure était, sinon nécessaire, du moins inévitable. La guerre a-t-elle accéléré ou facilité cette prise de conscience ? Ce constat est principalement motivé par le jeu de chantage qu'opère le personnel, d'un réseau à l'autre, une fois une avancée acquise :

« Son utilité a apparu, aussi bien aux compagnies qu'au ministre des Travaux publics, dans le but de clore les discussions individuelles des réseaux avec leurs agents et le jeu de bascule par lequel toute concession obtenue sur un point dans un réseau servait de base à l'obtention d'une concession analogue plus ou moins adaptée sur le voisin, et ainsi de suite, de manière à amener tout le monde d'échelon en échelon, à des régimes incohérents et en tous cas excessifs »⁵¹.

Face à la détermination d'un ministre convaincu de la nécessité d'uniformiser les conditions d'emploi et de travail des agents et aux revendications cheminotes qui bénéficient du poids de la première fédération au sein de la CGT, les compagnies, dont la marge de manœuvre est limitée, sont dans l'obligation de mettre leurs réticences de côté et prennent part à l'élaboration d'un statut commun.

⁴⁸ ANMT, 202 AQ 1224 : notes de réunion, 14 novembre 1917.

⁴⁹ ANMT, 202 AQ 1224 : lettre de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation et commissaire technique de la compagnie du Nord, à Edmond Caillez, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 16 janvier 1918.

⁵⁰ AN, 19800434/24 : observations de la compagnie de l'Est, 28 décembre 1917.

⁵¹ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 28 février 1919.

L'absence de revendication d'une convention collective chez les cheminots

L'opportunité de l'extension du statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État aux compagnies est discutée alors qu'est adoptée le 25 mars 1919 la loi sur les conventions collectives. Le recours à cet objet juridique différent, alors en pleine actualité, a-t-il été envisagé ? Si non, pourquoi ?

Dans les faits, la convention collective existe depuis au moins les années 1830⁵². Durant la Révolution de 1848, des ouvriers de métier et des corporations portent auprès de leurs employeurs un certain nombre de revendications, qui aboutissent à des premiers accords⁵³.

Cette pratique se développe avec la loi de 1884 sur les syndicats professionnels, qui leur confère une dimension juridique⁵⁴.

Les conventions collectives abordent souvent la question des salaires et interviennent la plupart du temps à l'issue d'un conflit social et dans un cadre local. C'est particulièrement le cas des accords considérés comme « la première convention collective »⁵⁵ : les conventions d'Arras, signées entre les représentants des mineurs du Nord et du Pas-de-Calais, ceux des compagnies houillères et le préfet du Pas-de-Calais, sous la forme d'un procès-verbal de débats, qui met fin à 15 jours de grève en novembre 1891.

Si leur nombre est multiplié par six entre 1893 et 1911⁵⁶, on y recourt toutefois de manière limitée.

Une importante réflexion est menée par les organisations ouvrières pour revendiquer un contrat⁵⁷ ou une convention collective⁵⁸. Dès le début du XX^e siècle, elles réclament l'extension de son usage⁵⁹.

La CGT fait preuve de méfiance vis-à-vis de cette institution jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. Après le conflit, elle l'impose comme une revendication centrale de son programme et la confédération en demande l'application généralisée car elle perçoit à travers elle une possibilité de normaliser les conditions de travail. La CFTC y a quant à elle toujours été favorable, considérant le

⁵² Les ouvriers du Livre concluent en juillet 1843 un « tarif », c'est-à-dire un accord salarial.

⁵³ Francis Hordern, « Les années 1919-1920 », *art. cit.*, p. 21.

⁵⁴ En lui conférant la mission de défendre les intérêts des ouvriers et la possibilité d'ester en justice. Elle est ensuite modifiée par une loi du 12 mars 1920 sur l'extension de la capacité civile des syndicats.

⁵⁵ Eugène Muller, Jean-Paul Murcier, *Les conventions collectives de travail*, Paris : CFTC, 1950, p. 13.

⁵⁶ Pierre Fournier, « Évolution des textes concernant les conventions collectives, le salaire minimum et les conflits collectifs », *Cahiers du Chatefp*, n°2-3, janvier 2000.

⁵⁷ « Contrat » ou « convention » sont dans un premier temps employés indifféremment. L'expression de « convention collective » l'emporte toutefois à partir des premières décennies du XX^e siècle : on cherche ainsi à marquer la distance avec le droit civil et à s'extraire de la culture contractuelle, bien qu'en droit, une convention demeure un contrat. Jacques Le Goff, « La naissance des conventions collectives. Retour sur un débat doctrinal significatif (1890-1920) », *Droits. Revue française de théorie juridique*, n°12, 1990, p. 67.

⁵⁸ Claude Didry, Robert Salais, « L'écriture des conventions du travail entre le métier et l'industrie, un moment critique : les conventions collectives de 1936-1937 », *Études. Revue du CEREQ*, 1993, p. 84-85.

⁵⁹ Francis Hordern, « Le Front populaire 1936-1938 », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du droit du travail par les textes. Tome II : D'une guerre à l'autre (1919-1944)*, n°8, 1999, p. 106.

contrat collectif comme un bon moyen de diminuer le nombre de conflits et de pacifier les relations de travail⁶⁰.

Qu'en est-il de la corporation des cheminots en particulier ?

L'examen systématique des comptes rendus de congrès fédéraux de 1891 à 1938 ne laisse percevoir que peu de traces d'une éventuelle revendication d'un contrat collectif par les cheminots. Une seule mention d'un tel accord a lieu en 1903-1904. Elle fait référence à un débat qui naît au sein d'une autre instance : le conseil supérieur du travail.

Cet organe consultatif réalise des enquêtes sur les conditions de travail, qui servent ensuite de base aux rapports examinés lors de sa session annuelle⁶¹. De 1900 à 1909, Eugène Guérard, secrétaire général du Syndicat national des chemins de fer, siège au conseil supérieur du travail en tant que représentant des syndicats ouvriers de chemins de fer et élu de la commission permanente⁶². Il dépose conjointement avec A. Moreau⁶³ une proposition sur l'introduction du contrat collectif de travail dans les entreprises de transport concédées ou monopolisées⁶⁴.

Il est ainsi prévu que les syndicats ouvriers uniquement, et non les patronaux, soient entendus lors de la rédaction des cahiers des charges des entreprises concédées ou monopolisées, et qu'en cas de renouvellement de la concession ou de modification de celle-ci, ils deviennent partie contractante. Si une infraction aux dispositions des cahiers des charges est constatée, celle-ci peut être soumise par l'organisation ouvrière aux tribunaux.

Le 18 novembre 1903, la proposition Guérard-Moreau est soumise au vote du conseil supérieur du travail. Chaque paragraphe du texte est adopté à une relativement courte majorité⁶⁵. Les représentants des chambres de commerce sont très hostiles à cette proposition⁶⁶. Pour le *Journal des transports*, qui épouse très souvent le point de vue des compagnies, il s'agit d'une mesure grave et déficiente :

« Grâce à cette majorité de 7 voix, le conseil supérieur du travail émet l'avis officiel que les

⁶⁰ Pierre Laroque, « Les conventions collectives de travail en France », *Cahiers du Chatefp*, n°4, septembre 2000, p. 3 ; Laure Machu, *Les conventions collectives du Front populaire : construction et pratiques du système français de relations professionnelles*, thèse d'histoire, dir. C. Omnès, université Paris Ouest Nanterre La Défense, 2011, p. 214-219, p. 797.

⁶¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 012 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Rapport présenté par le conseil d'administration au XII^e congrès national tenu [...] les 21, 22 et 23 mars 1901*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1901, p. 8.

⁶² Élie Fruit, notice « GUÉRARD Eugène [GUÉRARD Marie, Joseph, Eugène] », *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français* ; accessible en ligne <<http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/spip.php?article4621>> [consultée le 22 novembre 2016].

⁶³ Il s'agit sans doute d'A. Moreau, secrétaire général de la Fédération des transports, constituée le 26 juillet 1895.

⁶⁴ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 015 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du quinzième congrès national tenu [...] les 12, 13, 14 et 15 mai 1904*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1904, p. 49.

⁶⁵ 28 voix contre 19 pour le premier, 29 contre 20 pour le deuxième et 27 contre 20 pour le dernier.

⁶⁶ *J.O. Lois et décrets*, 20 novembre 1903, p. 7017-7018.

syndicats ouvriers doivent intervenir comme parties au contrat de concession et que quand, par hasard, il n'y aura pas de syndiqués dans l'entreprise, on s'adressera aux voisins pour leur demander leur avis. Voilà qui va singulièrement aider à la constitution des entreprises ! Mais, une réflexion vous vient immédiatement : Quand il y en aura deux – ou trois – interviendront-ils tous les trois comme partie au contrat ? Comme il suffit d'être six pour constituer un syndicat, si chacun de ces syndicats intervient dans les futurs contrats, la rédaction des concessions de l'avenir nous promet de douces gaietés ! »⁶⁷.

À l'inverse, dans le rapport qu'il rédige au nom de la commission qui examine cette proposition⁶⁸ au sein du Syndicat national, Jean Raynaud souligne le caractère novateur de ces mesures et notamment la place centrale accordée au syndicat : « C'est le syndicat qui intervient d'une façon permanente dans la préparation et l'exécution du contrat et qui devient ainsi un organe essentiel de la vie économique. Groupement du travail, il se pose en face du capital aussi puissant que lui et traite avec lui d'égal à égal »⁶⁹. Il semble toutefois conscient des limites de ce texte, en particulier du rôle consultatif des syndicats, dont l'avis n'est pas automatiquement suivi⁷⁰. Le rapport préconise la présentation de la proposition au comité consultatif des chemins de fer et aux députés membres de la commission parlementaire des chemins de fer ; mais cette solution fait craindre à la commission du Syndicat national un délai très long avant l'adoption éventuelle de la loi. Dès lors, elle propose une intervention immédiate, en profitant des discussions en cours sur l'hypothétique rachat des compagnies de l'Ouest et du Midi⁷¹ par l'État. En effet, une cession de lignes étant envisagée par le ministre des Travaux publics entre les compagnies du PO, de l'Ouest et le réseau de l'État au profit de ce dernier, la commission suggère donc d'agir immédiatement en

« [présentant la proposition] au ministre des Travaux publics pour être insérée dans la prochaine convention de l'Orléans, de l'Ouest et de l'État, et, en outre, au comité consultatif des chemins de fer et aux membres de la commission parlementaire des chemins de fer, en vue d'être étudiée par le Parlement ».

La démarche en faveur de l'institution d'un contrat collectif est donc, dès 1904, empreinte d'un certain opportunisme. Le conseil d'administration du Syndicat national émet quant à lui une réserve

⁶⁷ « Les conventions des entreprises de transport et les ouvriers syndiqués », *Journal des transports*, 5 décembre 1903, p. 582.

⁶⁸ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 015 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du quinzième congrès...*, *op. cit.*, p. 34.

⁶⁹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 015 : *Ibid.*, p. 82-83.

⁷⁰ Il juge toutefois que celui-ci ne pourra qu'être respecté s'il jouit d'un poids suffisant.

⁷¹ Le 9 juillet 1902, alors que la délibération sur le projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Paris-Montparnasse à Chartres a cours, le député Joseph-Pierre Massabuau propose le rachat de la compagnie de l'Ouest, à compter du 1^{er} janvier 1903, pour l'intégrer dans le réseau de l'État. Il prend ainsi la suite de la proposition de Jean Bourrat. Avant que la proposition de Joseph-Pierre Massabuau soit mise au vote, le président de la commission des crédits propose la disjonction et le renvoi de ce texte pour étude par sa commission. Le 30 octobre, Louis-Lucien Klotz rend son rapport sur la proposition de Joseph-Pierre Massabuau et le sous-amendement de Jean Bourrat tendant au rachat par l'État des réseaux de l'Ouest et du Midi ; mais celui-ci ne rencontre aucune suite jusqu'au début de l'année 1904. En effet, du 18 au 26 janvier, on discute à nouveau d'un éventuel rachat. La commission des crédits souhaite que le Gouvernement dépose un projet de loi pour statuer sur cette question. Mais le ministre des Travaux publics Émile Maruéjouls s'y refuse et évoque des négociations en cours pour le rachat de certaines lignes des compagnies de l'Ouest et du PO par l'État.

sur la présentation de cette proposition au comité consultatif des chemins de fer, dans la mesure où les représentants du personnel, non élus, s'y trouvent en minorité⁷².

Mais lorsqu'il faut élire, en 1909, un nouveau représentant au conseil supérieur du travail pour succéder à Eugène Guérard, le bilan de la participation à cette instance n'est pas reluisant et l'institution essuie les critiques⁷³. Le secrétaire du Syndicat national reconnaît que « cette action n'a pas été considérable »⁷⁴, mais n'hésite pas à nuancer ce constat en énumérant les lois sur le repos hebdomadaire et les prud'hommes, dans l'adoption desquelles le conseil supérieur du travail a joué un rôle, respectivement en 1906 et en 1907⁷⁵. S'il ne cite pas l'introduction du contrat collectif dans les cahiers des charges, c'est que cette mesure ne semble pas avoir abouti.

On pourrait penser que la consécration législative de la convention collective, qui intervient le 25 mars 1919, change la donne et encourage les agents à se saisir de ce nouvel objet juridique. Plus d'une décennie est nécessaire pour faire aboutir ce texte. Un premier projet de loi est déposé par le ministre du Commerce, Gaston Doumergue, à la Chambre des députés, le 2 juillet 1906⁷⁶. Il s'inspire des travaux menés par des juristes réunis au sein de la Société d'Études législatives, entre 1904 et 1908. Consacré au contrat de travail, ce texte aborde la question de la convention collective, qui ne demeure pas un contrat de travail, mais fixe les conditions générales que doivent respecter les conditions de travail individuelles⁷⁷. Il n'est cependant pas discuté.

Un deuxième projet, toujours sous-tendu par la réflexion de ces experts du droit, est déposé le 11 juillet 1910 par les ministres du Travail, René Viviani, et de la Justice, Louis Barthou⁷⁸. Il est cette fois entièrement consacré au contrat collectif de travail. Il faut attendre le 29 juillet 1913 pour qu'il soit adopté par la Chambre des députés⁷⁹. Mais son examen par le Sénat est retardé par la Première Guerre mondiale.

À l'issue du conflit, une proposition de loi autorisant l'autorité administrative à promulguer par voie d'arrêté et à rendre obligatoires les accords collectifs passés entre les organisations patronales et ouvrières, portée par Jean Lerolle à la Chambre le 19 novembre⁸⁰, et un rapport déposé au Sénat par Paul Strauss, en décembre 1918, tendent à marquer leurs distances avec le projet de 1913. Mais lors

⁷² IHS-CGT des cheminots, 4 FD 015 : *Ibid.*, p. 85-90.

⁷³ Henri Lelièvre, secrétaire du groupe de Versailles, déclare lors du XX^e congrès du Syndicat national tenu du 28 avril au 1^{er} mai 1909 : « Jusqu'ici, le conseil supérieur du travail n'a donné aucun résultat. Son travail consiste seulement à émettre des vœux que le Gouvernement accepte ou n'accepte pas » (AN, F⁷ 13661 : *Compte rendu du XX^e congrès national du Syndicat national, tenu à Paris les 4, 5, 6 et 7 mai 1909*, 1909).

⁷⁴ AN, F⁷ 13661 : *Compte rendu du XX^e congrès national du Syndicat national, tenu à Paris les 4, 5, 6 et 7 mai 1909*, 1909.

⁷⁵ Cf. *supra*.

⁷⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 2 juillet 1906, p. 2097. Jacques Le Goff, « La naissance... », *art. cit.*, p. 68.

⁷⁷ Francis Hordern, « Les années 1919-1920 », *art. cit.*, p. 24.

⁷⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 juillet 1910, p. 2476.

⁷⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 29 juillet 1913, p. 3071-3072, 3087-3094.

⁸⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 19 juillet 1918, p. 3051.

de sa discussion le 27 février 1919⁸¹, le texte de Paul Strauss est écarté au profit de celui de 1913, qui est finalement adopté le 20 mars⁸². La loi relative aux conventions collectives de travail est promulguée le 25 mars 1919⁸³.

Elle s'inscrit dans la continuité d'une réflexion plus large sur les rapports du travail portée au tout début du XX^e siècle par Alexandre Millerand⁸⁴, avec les décrets de 1899 notamment⁸⁵. Son article 31 définit la convention collective comme :

« un contrat relatif aux conditions de travail conclu entre, d'une part, les représentants d'un syndicat professionnel ou de tout autre groupement d'employés et, d'autre part, les représentants d'un syndicat professionnel ou de tout autre groupement d'employeurs, ou plusieurs employeurs contractant à titre personnel, ou même un seul employeur ».

Elle donne un caractère légal, mais pas obligatoire à la convention collective, qui est conclue seulement sur la base du volontariat. Il s'agit ainsi principalement de mettre fin aux conflits en déterminant les conditions du retour au travail. La convention collective n'est pas obligatoirement signée par un syndicat, mais peut l'être par un « groupement », c'est-à-dire un collectif de travailleurs qui mandate, par un vote en assemblée générale par exemple, des négociateurs⁸⁶ ou des représentants portant des réclamations auprès du patron⁸⁷. Elle se distingue, par ailleurs, par toute absence d'intervention de l'acteur étatique.

Rien ne nous laisse penser qu'à l'époque où Albert Claveille cherche à unifier les conditions d'emploi et de travail des cheminots, la convention collective soit envisagée à un moment donné comme une option. Ainsi, au II^e congrès de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer tenu du 14 au 17 mai 1919, soit à peine deux mois et demi après la promulgation de la première loi sur les conventions collectives, aucune mention n'est faite de ce texte⁸⁸. Nous ne pouvons qu'émettre des hypothèses pour expliquer cet état de fait.

La première tient à la dimension psychologique du combat des acteurs dans la démarche d'obtention d'un statut du personnel. En effet, depuis l'application d'un statut au personnel de l'administration

⁸¹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 27 février 1919, p. 216.

⁸² *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 20 mars 1919, p. 303-306.

⁸³ Claude Didry, *Naissance de la convention collective : débats juridiques et luttes sociales en France au début du 20^e siècle*, Paris : EHESS, 2002, 267 p.

⁸⁴ Claude Didry, « La production juridique de la convention collective. La loi du 4 mars 1919 », *Annales. Histoire, sciences sociales*, n°6, 2001, p. 1256.

⁸⁵ Les décrets Millerand du 10 août 1899 prescrivent l'inscription des conditions de travail et salariales jugées « normales » dans les cahiers des charges lors des adjudications de marchés publics dans les collectivités publiques. Dans ce domaine, une loi du 10 juillet 1915 recommande la fixation, par des instances mixtes, des salaires minima des travailleurs à domicile. Laure Machu, « Négociations et conflits » dans Xavier Vigna, Jean Vigreux, Serge Wolikow (dir.), *Le pain, la paix, la liberté. Expériences et territoires du Front populaire*, [s.l.] : La Dispute Éd. sociales, 2006, p. 85.

⁸⁶ Dès lors, le groupement peut prendre la forme d'un comité de grève.

⁸⁷ Claude Didry, « La grève, première expérience démocratique du mouvement ouvrier », *Cahiers de l'IHS-CGT*, 2004, p. 9-10.

⁸⁸ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 029 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies & pays de protectorat, *Compte rendu du 2^e congrès national...*, op. cit.

des chemins de fer de l'État en septembre 1912, les cheminots des compagnies n'ont eu de cesse de réclamer un avatar identique, puis amélioré. Depuis près de sept années que les cheminots portent cette revendication avec ténacité et conviction, l'idée d'une unification de leurs conditions d'emploi et de travail sous la forme exclusive d'un statut du personnel a dû faire son chemin et s'imposer à en devenir une évidence. Sans doute n'a-t-il pas semblé envisageable, à l'ensemble des parties, de donner aux agents des compagnies privées une forme juridique différente de celle de leurs homologues de l'administration des chemins de fer de l'État, d'autant que c'est bien l'uniformisation qui était ici recherchée.

En outre, le processus en faveur de la dotation d'un statut est, en mars 1919, très engagé⁸⁹. Il paraît logique qu'au moment où est promulguée la loi du 25 mars, cette dynamique ne soit pas stoppée net et les années de réflexion et de travail fournies depuis 1912 annihilées. Dès lors, la commission ministérielle Tissier poursuit son travail sur cet élan lorsqu'est promulguée la loi sur les conventions collectives quelques semaines après sa constitution. Pour Paulette Le Gall, c'est cette antériorité de la réflexion et de l'initiative ministérielles en faveur de l'uniformisation des conditions d'emploi et de travail des agents de chemins de fer qui explique le choix d'un statut du personnel⁹⁰.

Il faut par ailleurs garder à l'esprit que la loi du 25 mars 1919 n'a aucun caractère obligatoire et que la réquisition des chemins de fer n'est entièrement levée qu'en octobre 1919, ce qui limite jusqu'à cette date toute marge de manœuvre des réseaux. Par ailleurs l'effet escompté n'est pas obtenu et cette loi s'avère un échec. Le nombre d'accords signés à la suite de la loi du 25 mars 1919 baisse progressivement pendant l'entre-deux-guerres⁹¹ : on passe de 557 conventions conclues en 1919, à 845 en 1920 et à 159 dès l'année suivante, pour tomber à 20 en 1933⁹².

2. Les longues élaboration et discussion d'un statut du personnel commun (1918-1920)

Les projets respectifs de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer et des réseaux (1918-1919)

Dès le début de l'année 1918, la Fédération nationale des cheminots mène de son côté une action en faveur de l'élaboration d'un statut du personnel commun, sans attendre ni la fin du conflit,

⁸⁹ Cf. *infra*.

⁹⁰ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 63.

⁹¹ Laure Machu, « La convention collective, fondatrice de nouveaux rapports sociaux et politiques ? » dans Gilles Morin, Gilles Richard (dir.), *Les deux France du Front populaire. Chocs et contre-chocs*, Paris : L'Harmattan, 2008, p. 200.

⁹² Pierre Laroque, « Les conventions collectives de travail en France », *art cit.*

ni l'aboutissement des démarches entreprises en ce sens par le ministère des Travaux publics.

Cette initiative ne semble pas être prise à la légère, loin s'en faut. Alors qu'il dresse dans l'édition de décembre 1917 de *La Tribune des cheminots* un historique du statut du personnel cheminot, Robert Boisnier affirme que cette ligne de conduite, impulsée par le conseil fédéral, « [doit] être [poursuivie] maintenant avec la plus grande vigueur »⁹³.

Le 28 janvier 1918, le conseil fédéral décide le lancement d'une nouvelle action pour l'institution d'un statut commun aux agents de l'ensemble des réseaux⁹⁴. Lors du congrès national tenu fin juin, il est mandaté afin d'opérer la révision et l'élaboration d'un nouveau projet de statut commun du personnel. Une version amendée du statut du personnel de l'État, reprenant à son compte les modifications formulées par les agents de cette administration de chemins de fer depuis sa mise en œuvre, est établie. Cette dernière est discutée et révisée par la commission chargée de préparer la réglementation des salaires.

Un état du résultat est publié dans l'édition du 15 octobre 1918 de *La Tribune des cheminots*⁹⁵. Basé sur le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État en vigueur depuis 1912, le texte proposé par la Fédération nationale des cheminots reprend la grande majorité de ses dispositions, et notamment sa structure en trois sections selon les catégories de personnel abordées⁹⁶. Elle en propose toutefois une version rectifiée. Certaines dispositions de 1912 sont modifiées, voire supprimées, dans le sens escompté d'une amélioration des conditions d'emploi et de travail des agents de chemins de fer ; il s'agit, pour la plupart, de celles qui ont été la cible de critiques de la part des cheminots pendant la discussion et immédiatement après l'entrée en vigueur du statut de 1912. Pour le personnel non commissionné, la rémunération à la tâche et aux pièces est supprimée, lui préférant le travail à l'heure, à la journée ou au mois. Une amélioration est introduite en matière de congés : avec ce projet, les cheminots disposeraient désormais de 15 jours ouvrables de congés avec solde. Dans le cas d'une maladie ou d'une blessure en dehors du service, la solde est versée entièrement, sans limitation de durée (contre 60 jours maximum avec le statut de 1912). Par ailleurs, la Fédération nationale des cheminots souhaite la suppression du paiement de la solde uniquement après le quatrième jour de maladie à partir du troisième arrêt maladie. L'interdiction d'entreprendre des opérations à caractère commercial, de vivre avec une personne tenant une auberge ou un débit de boissons à proximité d'un site de chemin de fer est également abrogée⁹⁷. Un

⁹³ Robert Boisnier, « Le statut du personnel », *La Tribune des cheminots*, décembre 1917, p. 1-2.

⁹⁴ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national...*, op. cit., p. 179.

⁹⁵ « Le statut du personnel », *La Tribune des cheminots*, 15 octobre 1918, p. 2.

⁹⁶ Le personnel non-commissionné, commissionné ou classé.

⁹⁷ Cette dernière mesure était initialement destinée à réduire les ravages provoqués par l'alcoolisme sur les chemins de fer. On

changement est aussi introduit en matière d'avancement, avec l'abandon des notes de mérite et d'aptitude. Dans ce projet, l'avancement se fait au choix et à l'ancienneté. Une amélioration notable concerne la gratification annuelle : tous les agents ayant trois mois d'ancienneté (et non plus uniquement ceux ayant « le plus contribué à la bonne marche du service ») sont susceptibles de se voir verser une somme équivalente à un mois de traitement (et non plus entre la moitié et le double du salaire mensuel), qui plus est soumise à retenue pour la retraite. Afin de limiter tout arbitraire, la Fédération nationale des cheminots souhaite également supprimer les avancements et augmentations de salaire exceptionnels récompensant certaines bonnes actions. À l'inverse, en cas de suspension pour faute grave, le salaire reste versé jusqu'à ce qu'il soit statué sur le cas de l'agent, qui continue de bénéficier de ses droits à l'avancement et avantages accessoires. Les propositions d'inscription aux tableaux d'avancement sont directement remises, pour avis, à la commission centrale de classement. Les délégués doivent être avertis huit jours (contre trois jours dans le statut de 1912) avant chaque réunion de la commission. Une disposition novatrice est mise en place au sein du conseil d'enquête par la Fédération nationale des cheminots : l'introduction d'un paritarisme, avec un nombre égal de représentants et d'agents supérieurs à la commission centrale de classement. Par ailleurs, des mesures sont prises en faveur de l'agent incriminé : il peut être assisté par un défenseur et suivre les débats. En matière de retraite, l'âge de 65 ans institué dans le statut de 1912 est abaissé à 60 ans. Un préavis est instauré en cas de licenciement. Les délégués du personnel auprès du directeur doivent se réunir quatre fois par an au minimum et ne seraient plus élus que pour deux ans (contre trois ans avec le statut de 1912), pour limiter toute tentative de corruption, crainte par la Fédération des cheminots.

Cet esprit d'initiative de la Fédération nationale en matière d'élaboration d'un statut du personnel commun à l'ensemble des cheminots ne semble toutefois pas partagé par tous.

Pour Robert Boisnier, il aurait été plus judicieux de laisser, dans un premier temps, les compagnies et l'administration élaborer leurs projets respectifs, procédé moins engageant pour l'organisation fédérale et qui lui laisserait une plus grande marge de manœuvre dans le cadre des discussions⁹⁸.

Si les réseaux tablent eux aussi sur un projet commun, leur mise en chantier ne répond pas à la même logique d'action.

Au contraire, c'est face aux insistances du ministre des Travaux publics⁹⁹ qui les prie, dès août 1918,

compte en 1921 un millier de débits de boisson tenus par des femmes d'agents. François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 841.

⁹⁸ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national...*, op. cit., p. 86-87.

⁹⁹ ANMT, 48 AQ 3387 : note sur l'historique du statut, 11 décembre 1919.

d'examiner un statut uniforme de leurs agents¹⁰⁰, que les compagnies entament une collaboration avec l'administration des chemins de fer de l'État dans l'élaboration d'un statut commun à tous. Un premier projet de texte voit le jour en février 1919¹⁰¹.

Seule la rédaction du chapitre concernant la rémunération est portée à notre connaissance¹⁰². Ce dernier est subdivisé en dix sous-ensembles, qui traitent successivement de :

- le tableau d'échelles de traitement : désormais uniformes et donc nombreuses, avec pour chaque grade, les dénominations selon les réseaux et l'échelle de traitement afférente établie suivant l'ancienneté ;
- l'avancement de traitement dans un même grade : selon l'ancienneté et la notation annuelle pour permettre à un « agent moyen, qui fait une carrière normale, [d'arriver] en avance sur l'âge minimum de la retraite d'une durée lui laissant le temps de passer sur le dernier échelon »¹⁰³. Des bonifications d'ancienneté et des retards d'avancement peuvent jouer sur l'avancement, tout comme les chevrons institués pour récompenser un nombre très restreint d'agents méritants ;
- le changement d'échelles. L'avancement en grade se fait au choix. Lorsque l'agent accède à une échelle supérieure, il bénéficie d'un galon ;
- du changement et de l'indemnité de résidence, du logement et de l'indemnité qui y est relative. Elles sont attribuées pour certains grades ;
- l'allocation de soirée ou de nuit, dont bénéficient les agents à poste fixe ;
- les primes de travail, de natures et montants très divers ;
- les indemnités de déplacement ;
- la gratification annuelle : les agents affiliés à la caisse des retraites peuvent bénéficier d'une gratification, représentant un pourcentage du traitement annuel et pouvant être modulée selon le mérite de l'agent.

Conscientes du « jeu de bascule » qui rend l'institution d'un statut commun inéluctable, les administrations de chemins de fer choisissent de généraliser les mesures les plus favorables en vigueur dans certains réseaux aux autres. C'est ainsi que « la gratification [annuelle] est codifiée, c'est-à-dire élevée à la hauteur d'un droit. Nous y avons été entraînés par l'Orléans, chez qui elle est

¹⁰⁰ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 672.

¹⁰¹ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 28 février 1919.

¹⁰² ANMT, 48 AQ 3387 : projet de chapitre rémunération du statut du personnel des gares et bureaux de ville, des trains et de l'inspection du service de l'Exploitation, 24 février 1919. S'il varie pour chacun des services (Exploitation, Matériel et Traction, Voie), des généralités demeurent largement car les services qui les ont élaborés ont collaboré étroitement.

¹⁰³ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 28 février 1919.

statutaire, et par l'État, chez qui elle est réglementaire »¹⁰⁴. L'uniformisation de ces conditions de travail, qui met fin à une diversité de régimes incohérente, s'opère donc au bénéfice des agents de chemins de fer.

Courant juin et juillet 1919, un nouveau projet de statut est élaboré, par étapes, au cours des travaux de la réunion des directeurs. Le projet de statut complet est déposé par les réseaux entre les mains du ministre en juillet¹⁰⁵. Celui-ci le soumet à l'examen de la commission paritaire, constituée un mois plus tôt. Ce texte semble calqué, dans sa structure interne, sur le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912, reprenant des sections au contenu similaire, qui ne suivent toutefois pas pour autant le même ordre. Il se distingue toutefois par l'usage du qualificatif « affilié » au lieu de « commissionné ». Ce changement d'appellation est significatif : le commissionnement signifie la garantie de l'emploi, ce qui n'est pas le cas de l'affiliation, qui fait référence au régime de retraite¹⁰⁶. Cela n'est pas sans provoquer une vive émotion chez les cheminots, que l'on retrouve à travers les mots de Paul Le Guen lors d'une réunion de la commission exécutive de la Fédération nationale des cheminots, en décembre 1919 : « Nous sortons de là dans une situation amoindrie, surtout pour l'État ; on supprime le mot "commissionné" alors que nous le possédons ; notre statut est démoli, voilà le résultat ; nous ne pouvons l'accepter ». On ignore ce qui ressort des travaux de la commission paritaire.

Une nouvelle version du projet de statut élaboré par les réseaux lors de la réunion des directeurs est arrêtée le 4 décembre 1919, puis remise à Étienne du Castel, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer au ministère des Travaux publics, pour examen par la commission paritaire qu'il préside¹⁰⁷. Si le texte proposé par la Fédération nationale des cheminots reprenait quasiment au mot près – modifications et suppressions mises à part – le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912, on assiste ici à une réécriture plus complète. Seuls deux livres composent ce texte : le premier consacré au personnel non affilié, le second à celui affilié (là encore, le terme « affilié » est préféré à celui de « commissionné ») ; aucune distinction de sexe n'est réalisée, alors que le troisième livre du statut du personnel de 1912, relatif au personnel classé, traite du personnel féminin. Les réseaux renforcent les conditions à remplir pour entrer au chemin de fer et insistent sur la moralité de leur personnel non-affilié, en introduisant la demande, dans leur projet, d'un extrait du casier judiciaire et d'un certificat de bonne vie et mœurs.

¹⁰⁴ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation à la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 2 juillet 1919.

¹⁰⁵ ANMT, 48 AQ 3387 : idem, 16 décembre 1919.

¹⁰⁶ Georges Aubert, *Étude...*, *op. cit.*, p. 77-79.

¹⁰⁷ « Commission exécutive. Séance du 11 décembre 1919 », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1920, p. 3.

Ce projet, à l'instar de celui d'octobre 1918 présenté par la Fédération nationale des cheminots, renforce quelque peu la discipline. La procédure de la suspension est par exemple précisée, avec l'arrêt des avantages accessoires et des droits à l'avancement. Comme le propose la Fédération nationale des cheminots, la limitation du nombre de jours avec ou sans solde accordée par le directeur est supprimée. L'agent peut opter pour le régime institué par la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail si celui-ci lui est plus favorable. Il est précisé que les cas de maladie et désormais de blessure hors service ne doivent pas être consécutifs à l'ivresse pour être pris en charge. Les réseaux semblent plus cléments en matière de changements de résidence pour convenances personnelles, passant de trois ans à deux ans la durée minimale de séjour dans un poste après la première demande. Ils souhaitent par ailleurs la baisse de la fréquence des conférences auprès du directeur, qui auraient lieu une fois par semestre. Ils proposent l'introduction de bonifications d'ancienneté dont seraient bénéficiaires une fois par an les agents les plus méritants, et *a contrario* des retards d'avancement. Une nouveauté est introduite avec le chevron, attribué au choix aux agents particulièrement méritants parvenus à l'échelon supérieur de leur grade. Contrairement aux désirs de la Fédération nationale des cheminots, il est possible de déroger à l'ordre du tableau en cas de promotion. À l'instar des agents de chemins de fer, les réseaux proposent la suppression des avancements et des accroissements de salaire exceptionnels ; toutefois, ils souhaitent instaurer une inscription d'office au tableau de concours par le directeur, après avis des délégués du service de l'agent récompensé. La modification de la nomenclature des mesures disciplinaires, influant notamment sur l'avancement, le traitement et le montant de la gratification, est proposée. Alors que dans le statut de 1912, la réadmission des agents démissionnaires était possible sur décision spéciale du directeur, elle n'est plus à l'ordre du jour dans ce projet. Une introduction notable est à souligner : pour toute décision du ressort du seul directeur, celui-ci doit en référer au conseil d'administration ; il s'agit de la première allusion à cette instance de la compagnie dans un statut du personnel.

À la lecture et la comparaison de ces différents projets entre eux et avec le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, il semble en ressortir deux conceptions de ce texte, et donc deux conceptions différentes de l'objet « statut ».

La Fédération nationale des cheminots attache assez logiquement une importance à la question des droits sociaux des agents. Elle œuvre pour qu'ils soient les plus larges possibles. Mais elle bénéficie surtout de la capitalisation de l'expérience des agents de l'administration des chemins de fer de l'État qui ont pointé les dysfonctionnements de leurs conditions d'emploi et de travail. En ce sens, son action, à travers ce projet de statut présenté en octobre 1918, relève en grande partie de l'abrogation de mesures restrictives (suppression des peines prononcées par le directeur sans

consultation du conseil d'enquête en cas de grève, par exemple), et dans une moindre mesure de l'élargissement de dispositions favorables aux agents (15 jours ouvrables de congés au lieu de 15 jours de congés parmi lesquels figure le repos hebdomadaire, par exemple), auxquelles s'ajoutent quelques propositions neuves (l'introduction d'un préavis en cas de licenciement, par exemple). Le projet de statut du personnel qu'elle porte s'apparente à une sorte de guide des droits sociaux du cheminot.

Les réseaux, quant à eux, développent une vision plus pragmatique. Leurs propositions relèvent, pour un bon nombre, de précisions sur des points « pratiques » de procédures (la rétrogradation ou la démission, par exemple). En ce sens, la conception du statut du personnel qu'ils proposent à travers leur projet de statut de décembre 1919 semble davantage relever du guide pratique ou du mode d'emploi. On y décèle un attachement aux qualités morales et à la discipline du personnel, sans doute en lien avec le recrutement hâtif et massif consécutif à la loi des 8 heures. Par ailleurs, les réseaux portent tout aussi logiquement une attention particulière à la question de la stimulation de l'agent, qui passe bien souvent par des mesures pécuniaires. Les administrations de chemins de fer ne demeurent pas pour autant dans l'opposition frontale avec la Fédération des cheminots, car l'examen attentif des projets montre que certaines dispositions proposées sont communes à celles du syndicat, même si elles ne touchent que des sujets mineurs, à l'instar de la suppression de la limitation du nombre de jours de congés avec ou sans solde accordés par le directeur. Se dessinent toutefois des antagonismes sur des points essentiels tels que l'avancement, les congés ou le maintien intégral de la solde en cas de blessures ou de maladies contractées hors service.

La discussion des projets de statut en commissions (1919-1920)

La discussion de ces différents projets s'effectue au sein d'espaces d'échanges institutionnalisés que sont les commissions.

C'est une démarche chère à Albert Claveille, mise en place dans une perspective d'uniformisation : invitant, le 23 février 1919, les compagnies à élaborer de nouvelles échelles de salaires communes¹⁰⁸, le ministre les informe quelques jours plus tard de sa volonté d'instituer une « commission consultative chargée de l'établissement d'une échelle unique des salaires pour les différents réseaux »¹⁰⁹.

¹⁰⁸ C'est également une aspiration que l'on retrouve dans son projet de refonte du régime des chemins de fer d'intérêt général, présenté au comité consultatif des chemins de fer le 28 novembre 1918 : désormais, à catégorie de personnel égale, taux de salaire égal sur tous les réseaux (les seules variables demeurant les allocations accessoires notamment l'indemnité de résidence). CNAH, 478 LM 29 : rapport de la commission chargée de l'examen des revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général présenté à Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, 17 avril 1919.

¹⁰⁹ L'idée initiale était de composer la commission de fonctionnaires des administrations des Travaux publics et des Finances et d'un

Son point de vue rejoint celui du SPCF, qui souhaite que l'élaboration du statut soit discutée en commission mixte¹¹⁰. Cette façon de procéder n'est pas unique¹¹¹, notamment dans le domaine des transports¹¹², et le recours à ces instances est très fréquent dans la négociation des conditions de travail des corporations à statut¹¹³. Alors que les directions viennent de recouvrer depuis un mois la gestion de leurs réseaux et que la réquisition ne prend réellement fin qu'en octobre 1919¹¹⁴, les compagnies approuvent ce choix le 3 mars¹¹⁵. Dès le lendemain, un arrêté ministériel institue cette commission, présidée par Théodore Tissier, président de section au Conseil d'État et vice-président du comité consultatif des chemins de fer. Alors que le ministre souhaitait initialement qu'elle soit tripartite et paritaire¹¹⁶, quatre membres, hauts fonctionnaires ou issus de l'administration des Travaux publics, la composent¹¹⁷. Ils sont assistés dans leur tâche de trois secrétaires¹¹⁸ et de deux secrétaires-adjoints¹¹⁹.

Deux temps peuvent être distingués dans l'histoire de cette commission, selon les missions qui lui ont été fixées. En mars et avril 1919, l'instance joue un « rôle de médiation » comme le décrit Théodore Tissier lui-même¹²⁰. Dès le 7 mars¹²¹, elle reçoit les délégués de la Fédération

nombre égal de représentants des réseaux et du personnel. Le paritarisme y était donc assuré. ANMT, 48 AQ 3387 : lettre confidentielle d'Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, à Léon Mauris, président du comité des ceintures, 27 février 1919.

¹¹⁰ Michel Gorand, *L'histoire...*, loc. cit. À la composition toutefois différente : y siègeraient des représentants des réseaux, des syndicats et des ministères ainsi que des parlementaires.

¹¹¹ Les premières commissions réunissant différents acteurs sociaux d'un secteur d'activité datent de 1915. Dans les mines, des commissions mixtes fixent les salaires de base à partir du début 1918 ; ce système est abandonné trois ans plus tard. Après une première concertation en avril 1919 entre les organisations syndicales et les pouvoirs publics, une commission composée de hauts fonctionnaires et de représentants syndicaux se réunit pour examiner les échelles de traitements des fonctionnaires. François-Xavier Debrabant, *Le droit social dans les houillères françaises (1810-1939)*, thèse d'histoire du droit, dir. N. Olszak, université Strasbourg-III, 2001, vol. 2, p. 972-983 ; Jeanne Siwek-Pouydesseau, « Les relations de l'État-patron avec les syndicats de fonctionnaires », *Revue de l'IREs*, n°45, 2004, p. 55.

¹¹² Le personnel de la compagnie du Métropolitain de Paris bénéficie, à partir de 1921, d'un statut, élaboré par une commission mixte paritaire, composée de représentants de la ville de Paris, de la compagnie et des agents. Il est, par ailleurs, précisé que cette instance est chargée de l'examen d'éventuelles modifications ultérieures du statut et du régime des retraites (« Les résultats de 1920. – Métropolitain de Paris », *Journal des transports*, 2 juillet 1921, p. 67).

¹¹³ Nicole Maggi-Germain, *Négociation collective...*, op. cit., p. 211. Cela est toujours valable pour SNCF.

¹¹⁴ Cf. *supra*. CNAH, 42 LM 136 : note relative aux conditions de modification du statut du personnel, s.d. (après 1928).

¹¹⁵ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre de Léon Mauris, président du comité des ceintures, à Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, 3 mars 1919.

¹¹⁶ Albert Claveille souhaitait qu'elle soit composée de six fonctionnaires, six délégués des réseaux ainsi que de six représentants des agents, nommés par le ministre des Travaux publics. CNAH, 42 LM 136 : note relative aux conditions de modification du statut du personnel, s.d. (après 1928).

¹¹⁷ Georges Payelle, premier président à la Cour des comptes et membre de la section permanente du comité consultatif des chemins de fer ; Paul Alexandre, vice-président du conseil général des Ponts et Chaussées, lui aussi membre de la section permanente du comité consultatif des chemins de fer ; Louis Constantin, directeur des chemins de fer, et Robert Hecker, son adjoint.

¹¹⁸ Alfred Gustave Bride, sous-directeur des chemins de fer et secrétaire du comité consultatif des chemins de fer ; Emmanuel Rivet, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, et Jules Épinay, inspecteur des finances chargé de l'étude des questions financières et budgétaires à la direction des chemins de fer.

¹¹⁹ ANMT, 48 AQ 3387 : arrêté ministériel instituant une commission chargée de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, une tarification d'ensemble des salaires, reposant sur des bases communes à tous les réseaux, 4 mars 1919.

¹²⁰ ANMT, 48 AQ 3401 : « Les revendications des cheminots devant la commission que préside M. Tissier », *L'Excelsior*, 21 mars 1920.

¹²¹ CNAH, 478 LM 29 : rapport de la commission chargée de l'examen des revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général, adressé à Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, 17 avril 1919.

nationale des cheminots et des compagnies, conformément à l'article 2 de l'arrêté ministériel¹²². D'autres organisations corporatives sont également entendues¹²³.

Mais la commission Tissier dépasse rapidement son rôle de simple « organisme d'enquête » et ses pouvoirs sont étendus¹²⁴. Dans un premier temps, le travail de l'instance et les discussions engagées en son sein portent sur une redéfinition des plus de 400 catégories de personnel¹²⁵, qui différaient jusqu'alors d'un réseau à l'autre, et sur les échelles de traitement, en ce qui concerne notamment leur nombre et les salaires de début¹²⁶. Un lien est clairement établi par les cheminots entre la question salariale et celle du statut, puisque ce dernier régit, entre autres points des conditions d'emploi et de travail des agents de chemins de fer, le salaire minimum, les règles de l'avancement et la discipline :

« Mais, la question des salaires, que la commission avait à régler en commençant par la détermination du salaire de début, était-elle la seule qui se posât devant nous, ou nous appartenait-il simultanément d'en examiner une autre à laquelle elle est étroitement liée, et dont elle ne saurait être détachée : celle de la question du statut du personnel. Le salaire est l'un des éléments essentiels du statut non seulement quant à la fixation de son minimum, mais aussi quant aux conditions d'avancement, à la part à faire à l'ancienneté et au choix, au retardement pour cause disciplinaire. L'avancement ne relèvera-t-il que de la seule bonne volonté des administrations des réseaux, ou sera-t-il placé sous la garantie de la collaboration du personnel lui-même ? Ainsi se pose, incidemment, mais dans toute son ampleur, la question du statut que les cheminots ont tenu à rattacher à celle des salaires dans leur première revendication »¹²⁷.

Assez rapidement, la Fédération nationale des cheminots reproche aux compagnies leur lenteur à communiquer leurs propositions de nouvelles échelles de traitement.

On entre dès lors dans une seconde phase de la commission Tissier : alors qu'initialement elle ne devait s'attacher qu'à l'uniformisation de la question salariale, elle traite désormais également du statut du personnel et de l'application de la journée de 8 heures¹²⁸. C'est ainsi que naît la commission chargée de l'examen des revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général, toujours présidée par Théodore Tissier. Lors de sa réunion du 13 mai, cette instance juge « opportun de mener à bonne fin cette œuvre spéciale de l'élaboration du statut sur lequel l'entente est déjà réalisée en ce qui concerne les principes fondamentaux »¹²⁹, c'est-à-dire son uniformité sur

¹²² « La commission procédera à toutes recherches et à toutes enquêtes utiles ; elle entendra les représentants des compagnies et les représentants du personnel ».

¹²³ ANMT, 48 AQ 3401 : « Les revendications des cheminots devant la commission que préside M. Tissier », *L'Excelsior*, 21 mars 1920.

¹²⁴ CNAH, 42 LM 136 : note relative aux conditions de modification du statut du personnel, s.d. (après 1928).

¹²⁵ *L'Information*, 11 avril 1919, cité dans « Les revendications des cheminots », *Journal des transports*, 19 avril 1919, p. 119.

¹²⁶ ANMT, 48 AQ 3387 : note sur l'historique du statut, 11 décembre 1919. Les compagnies souhaitent un traitement de début de l'ordre de 1 700 francs, la Fédération nationale des cheminots 2 400 francs.

¹²⁷ CNAH, 478 LM 29 : rapport de la commission chargée de l'examen des revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général, adressé à Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, 17 avril 1919.

¹²⁸ « Les revendications des cheminots », *art. cit.*

¹²⁹ AN, 19800434/24 : lettre de Théodore Tissier, président de la commission chargée de l'examen des revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général, à André Gérardin, directeur de la compagnie de l'Est, s.d. (postérieure au 13 mai 1919).

l'ensemble des réseaux d'intérêt général, la participation d'élus du personnel à l'avancement et à la discipline des agents, ainsi que la discussion des questions les intéressant lors de conférences périodiques.

Une fois ces principes posés, auxquels l'ensemble des parties adhère, il faut s'atteler à l'élaboration du texte.

La commission étant instituée au sein du ministère des Travaux publics, son président rend compte directement à Albert Claveille de l'avancée de sa tâche¹³⁰. La commission Tissier est chargée de trouver des accords sur les points du statut qui le nécessiteraient et d'en rédiger le texte¹³¹. On perçoit donc là l'étendue de l'œuvre de médiation¹³² dont elle est chargée. En mai 1919, Théodore Tissier enjoint les réseaux à lui communiquer un projet de statut commun, sur lequel toutes les administrations de chemins de fer se sont accordées¹³³. Le ministre des Travaux publics tente une conciliation des points de vue, puis décide de « mettre en rapport directement les représentants des réseaux et les représentants du personnel dans des sous-commissions paritaires qui furent en même temps chargées d'arrêter le projet de modalités d'application de la loi de huit heures »¹³⁴.

Une sous-commission paritaire relative au statut, présidée par Étienne du Castel, voit le jour en juin 1919. Il s'agit « d'appliquer dans le détail les principes généraux établis par notre commission pour les échelles de salaires et le statut »¹³⁵. Elle est composée d'un représentant par réseau (ceinture incluse – soit sept), et d'autant de délégués du personnel, désignés par la Fédération nationale des cheminots. Le paritarisme mis en place rencontre ici sa limite, comme le pointe du doigt Henry Fougère à la Chambre des députés le 20 février 1920 :

« Il faut que vous fassiez appel aussi au concours du personnel des réseaux, au concours de tout leur personnel. Pourquoi faut-il que nous constatons qu'une partie du personnel est écartée des conseils et des commissions où sont prises les décisions intéressant, cependant, tous les ouvriers et employés de nos chemins de fer ? Je veux parler des syndicats professionnels de cheminots. Pourquoi les syndicats professionnels de cheminots de France ne sont-ils pas représentés dans les commissions paritaires, privilège jusqu'ici réservé aux seuls syndicats affiliés à la confédération générale du travail ? »¹³⁶.

Seule une partie du personnel des chemins de fer est donc représentée à travers ces commissions

¹³⁰ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre d'Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 2 avril 1920.

¹³¹ Roger Lazard, *Étude sur la condition administrative...*, *op. cit.*, p. 23.

¹³² Dans le sens, entendu ici, de la recherche d'un accord entre des parties à l'aide d'un tiers.

¹³³ AN, 19800434/24 : lettre de Théodore Tissier, président de la commission chargée de l'examen des revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général, à André Gérardin, directeur de la compagnie de l'Est, s.d. (postérieure au 13 mai 1919).

¹³⁴ ANMT, 48 AQ 3387 : note sur l'historique du statut, 11 décembre 1919.

¹³⁵ ANMT, 48 AQ 3401 : « Les revendications des cheminots devant la commission que préside M. Tissier », *L'Excelsior*, 21 mars 1920.

¹³⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 20 février 1920, p. 258.

paritaires. Mais avec un nombre d'adhérents de plus en plus important¹³⁷, cet acteur de poids parmi les organisations corporatives cheminotes qu'est la Fédération nationale des cheminots s'impose comme l'interlocuteur privilégié des instances de la négociation collective. Ce n'est pourtant pas faute, pour les autres structures, d'essayer de peser dans le débat¹³⁸ ; la Fédération nationale des cheminots n'hésite toutefois pas à faire pression sur le ministre des Travaux publics pour faire respecter ses velléités représentatives, comme en témoigne un incident :

« Les représentants de la Classe Moyenne [des cheminots] ont été reçus par la commission paritaire [du statut et des échelles] ; devant ces faits, la commission exécutive [de la Fédération nationale des cheminots] jugea indispensable de protester auprès du ministre des Travaux publics et lui fit savoir qu'il fallait choisir entre les représentants de la Classe Moyenne ou les représentants de la Fédération, que ces derniers ne consentaient pas à siéger avec des représentants d'autres organisations, disant que la Fédération, seule, avait qualité pour parler au nom des cheminots. La menace de rupture produisit son effet, et le 18 février, le ministre leur donnait l'assurance que, seuls, les délégués de la Fédération, continueraient à siéger à la [sous-]commission paritaire du statut »¹³⁹.

La sous-commission du Castel a pour « mission de voir si les délégués des réseaux et ceux du personnel pourraient se mettre d'accord sur une formule statutaire ». Si un arrangement est trouvé, la tâche du ministre se résumera à demander sa mise en vigueur sur les réseaux ; mais, en cas de désaccord, les points de litige devront être examinés par une commission arbitrale, purement ministérielle, la commission Tissier instituée par l'arrêté ministériel du 4 mars 1919. L'arbitrage est ici davantage proposé que sollicité par les parties. La première séance de la sous-commission paritaire du statut a lieu le 25 juin 1919¹⁴⁰ ; il s'agit de la seule dont le procès-verbal ait été conservé¹⁴¹. Présidée par Théodore Tissier en présence d'Étienne du Castel, elle réunit un délégué du personnel et des compagnies par réseau et un assistant. La première séance sert davantage à fixer le cadre de travail de l'instance et n'est donc pas très représentative des tâches accomplies au cours des réunions suivantes. Les délégués du personnel arguent en faveur de la constitution de deux sous-commissions : une première chargée de la rédaction du statut en tant que tel ; une

¹³⁷ Jean-Louis Robert, « 1914-1920... », *art. cit.*, p. 267. Près de 300 000 adhérents en 1919.

¹³⁸ C'est particulièrement le cas de celles qui représentent les cheminots des classes moyennes et supérieures. La CMC contacte, dès juin 1919, le ministre des Travaux publics et des Transports Albert Claveille afin de participer aux commissions paritaires. En vain : c'est son successeur, Yves Le Trocquer, qui propose de l'associer à l'élaboration du statut par le biais de commissions paritaires annexes, dans lesquelles siègent représentants des réseaux et des agents moyens. La CMC a toutefois porté ses revendications auprès de la commission Tissier dès avant la mi-avril 1919. Quant aux agents supérieurs des chemins de fer, regroupés au sein d'une fédération en août 1919, ils rédigent un projet de statut commun et sont entendus par la commission Tissier. Les documents que nous avons consultés font mention d'un « statut du personnel supérieur », dont nous n'avons toutefois pas retrouvé d'exemplaire.

¹³⁹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, *op. cit.*, p. 204.

¹⁴⁰ Cf. annexe n°46.

¹⁴¹ Les procès-verbaux des autres réunions de la sous-commission présidée par Étienne du Castel ne semblent pas avoir été conservés.

seconde qui examinerait les échelles de traitement. Ils proposent de plus de commencer les travaux par l'étude de la répartition des agents dans les catégories, ce à quoi s'opposent les compagnies, qui l'emportent. Le sous-directeur du PLM, Maurice Labrosse-Luuyt, en profite pour remettre à la commission les deux premiers titres du projet de statut des réseaux. Les règles des travaux de la commission sont posées : une séance hebdomadaire de chacune des sous-commissions à date et horaire fixes¹⁴², puis deux jours plus tard¹⁴³ une séance plénière « pour examiner la partie du travail sur laquelle l'accord aura pu être fait »¹⁴⁴. Assez rapidement, il s'avère que le rythme pris par les travaux apparaît aux cheminots bien trop lent, du fait de la difficile conciliation des positions des deux parties, trop divergentes¹⁴⁵.

Lors de la deuxième réunion, tenue en juillet, de la sous-commission du Castel, les compagnies présentent aux délégués du personnel le titre premier de leur projet de statut, consacré à la représentation du personnel. Mais les réseaux et leur personnel ont des conceptions incompatibles du statut du personnel : pour les premiers, « il [existe] sur chaque réseau une organisation différente dont il [faut] tenir compte, [...] le statut [doit] s'adapter à toutes ces organisations et [...] il ne [doit] pas être d'une rigidité telle que les compagnies ne puissent se mouvoir à leur aise au sein de ce statut », alors que pour les seconds, il s'agit de « la charte de travail de tout agent de chemin de fer, depuis le poseur jusqu'au directeur, et qu'en conséquence, il [doit] réglementer toutes les phases de la carrière d'un agent en commençant par le recrutement et en finissant par la mise à la retraite ». Les réseaux souhaitent une codification souple des règles en vigueur en matière de conditions d'emploi et de travail des agents, alors que ces derniers prônent une réglementation nouvelle qui fixerait le cadre inflexible de la vie professionnelle du cheminot¹⁴⁶. Face à cette impasse, il est choisi de mettre cette question de côté et de s'atteler à une tâche de longue haleine : la révision des dénominations variées des fonctions présentes sur les réseaux, par l'établissement d'un dictionnaire. Début septembre, la sous-commission paritaire se trouve face aux deux projets de statut élaborés respectivement par les réseaux et la Fédération nationale des cheminots, chaque partie souhaitant que sa version serve de base aux travaux¹⁴⁷. Un désaccord demeure, par ailleurs, sur le nombre d'échelles à appliquer¹⁴⁸ et le montant des traitements de début de carrière¹⁴⁹.

¹⁴² Le mercredi, à 9 heures.

¹⁴³ Le vendredi.

¹⁴⁴ ANMT, 48 AQ 3387 : procès-verbal de la commission paritaire du statut, 25 juin 1919.

¹⁴⁵ « Le conseil fédéral des 8 et 9 août 1919 », *La Tribune des cheminots*, 16 août 1919, p. 1.

¹⁴⁶ « Commission paritaire des échelles et du statut », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} novembre 1919, p. 1.

¹⁴⁷ ANMT, 48 AQ 3387 : compte rendu de la deuxième question (questions relatives au statut du personnel) abordée lors de la réunion de MM. les directeurs, 4 septembre 1919.

¹⁴⁸ Les réseaux en souhaitent 24, la Fédération nationale des cheminots 16.

¹⁴⁹ Bien que cette question ne concerne pas, en soi, la sous-commission paritaire du statut. ANMT, 48 AQ 3387 : note sur l'historique du statut, 6 janvier 1920.

De manière générale, les discussions entreprises au sein de la sous-commission du Castel semblent avoir été assez tendues. Paul Le Guen en souligne les limites : « Les travaux de la commission paritaire ont toujours été très mal menés ; il n'y avait pas de président ; devant la commission paritaire on ne pouvait discuter les cas litigieux devant aller à la commission Tissier qui devait trancher les différends »¹⁵⁰.

En octobre, la discussion au sein de la sous-commission paritaire semble, quelque temps, rompue, pour finalement reprendre le 2 novembre, dans l'expectative d'une réunion de la commission d'arbitrage Tissier le 24¹⁵¹. Le 29 novembre, la Fédération nationale des cheminots signifie aux syndicats la fin des pourparlers avec les représentants des réseaux sur la question du statut et sa rédaction. Elle précise que les différends vont être étudiés par la commission Tissier¹⁵². Celle-ci s'engage à rendre un arbitrage avant le 1^{er} janvier 1920¹⁵³. Dès lors, la méthode de travail de la commission Tissier évolue : désormais la commission arbitrale, qui a reçu à plusieurs reprises les représentants des réseaux et de la Fédération nationale des cheminots courant novembre et décembre 1919¹⁵⁴, présente des textes transactionnels sur les questions litigieuses aux sous-commissions paritaires, auprès desquelles elle insiste pour que les travaux s'accélèrent¹⁵⁵. Le 5 décembre 1919, les représentants des cheminots signifient leur accord pour s'en remettre aux décisions de cette commission d'arbitrage, quelles qu'elles soient¹⁵⁶. Les dispositions communes à tous les réseaux servent de base aux travaux de rédaction¹⁵⁷. La commission arbitrale Tissier adjoint des compléments. C'est le cas, par exemple, en matière de représentation du personnel du fait de l'organisation particulière de la compagnie du Nord :

« Les additifs dont la commission Tissier a pris l'initiative pour fixer, en ce qui concerne la Ceinture et le Nord, à qui incombait de remplir les fonctions dévolues au directeur par le statut, et, par voie de conséquence, à qui incombait de remplir les fonctions dévolues au chef de l'Exploitation »,

puisque, sur ce réseau, la direction est assurée par un comité, qui bénéficie d'une délégation du

¹⁵⁰ « Commission exécutive. Séance du 11 décembre 1919 », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1920, p. 3.

¹⁵¹ « Le conseil fédéral des 17 et 18 octobre 1919 », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} novembre 1919, p. 2.

¹⁵² Gustave Bourcquet, *Le statut...*, *op. cit.*, p. 40.

¹⁵³ « Commission exécutive. Séance du 11 décembre 1919 », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1920, p. 3.

¹⁵⁴ Chauve, « Le salaire minimum et la non-application des échelles des compagnies », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} janvier 1920, p. 1-2.

¹⁵⁵ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, *op. cit.*, p. 219.

¹⁵⁶ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre de Léon Eugène Coudun, secrétaire général adjoint de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, à Théodore Tissier, président de la commission d'arbitrage du statut, 5 décembre 1919.

¹⁵⁷ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 16 avril 1920 (« Cette épreuve [du statut "représentation"] a été éditée pour le réseau de l'Est pour tout ce qui est commun à tous les réseaux ») ; épreuve du statut du personnel, 12 avril 1920.

conseil d'administration¹⁵⁸.

Mais les agents qui assistent à une séance de la commission exécutive de la Fédération nationale des cheminots tenue en décembre 1919 font part de leur mécontentement face à une conciliation qui leur semble systématiquement défavorable et souhaitent recourir à l'arbitrage du ministre : « Il y a une situation impossible qu'il appartient au ministre des Travaux publics d'améliorer, comme il l'a fait précédemment dans de semblables situations »¹⁵⁹. En effet, de juillet à novembre 1919, Albert Claveille a pris en main la question des modalités d'application de la loi du 23 avril 1919 dans les chemins de fer et a, grâce à son arbitrage, débloqué une situation qui menait tout droit à l'impasse¹⁶⁰. Est-ce cette insatisfaction qui conduit lors d'une des séances de la commission d'arbitrage Tissier à la démission de Paul Le Guen de son siège à la commission paritaire¹⁶¹ ? Toujours est-il que celle-ci est symptomatique de dysfonctionnements et de tensions au sein de la commission Tissier.

Le 23 décembre 1919, une proposition conciliatoire est finalement formulée, avec notamment le nombre suggéré de 19 échelles. Mais dès le lendemain, les délégués de la Fédération nationale des cheminots, qui ne s'estiment pas suffisamment entendus, manifestent leur insatisfaction, « regrettant qu'il n'y ait pas eu, à la commission paritaire, des procès-verbaux des séances susceptibles de préciser ces dernières »¹⁶², et n'appréciant pas de ne pas être consultés sur tous les points¹⁶³. Les travaux de la commission sont interrompus temporairement¹⁶⁴. La Fédération nationale des cheminots rencontre Robert Hecker, membre de la commission Tissier¹⁶⁵, et sollicite une audience auprès du ministre des Travaux publics¹⁶⁶. Ce conflit n'est en rien arrangé par la démission d'Albert Claveille, remplacé le 20 janvier 1920 par Yves Le Trocquer, ce qui entraîne une suspension des travaux de la commission¹⁶⁷ et le départ de membres de la commission Tissier¹⁶⁸. Il faut attendre la fin des grèves de janvier-février 1920 pour qu'un accord puisse être conclu¹⁶⁹. Le 2 février 1920, le

¹⁵⁸ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 16 avril 1920.

¹⁵⁹ « Commission exécutive. Séance du 11 décembre 1919 », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1920, p. 3.

¹⁶⁰ Cf. *supra*.

¹⁶¹ « Commission exécutive », *La Tribune des cheminots*, 15 décembre 1919, p. 2.

¹⁶² ANMT, 48 AQ 3387 : note sur l'historique du statut, 6 janvier 1920.

¹⁶³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, loc. cit.

¹⁶⁴ ANMT, 48 AQ 3387 : note sur l'historique du statut, 6 janvier 1920.

¹⁶⁵ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, loc. cit.

¹⁶⁶ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : *Ibid.*, p. 199.

¹⁶⁷ ANMT, 48 AQ 3401 : « Les revendications des cheminots devant la commission que préside M. Tissier », *L'Excelsior*, 21 mars 1920.

¹⁶⁸ Étienne du Castel, qui prend la suite de Robert Hecker en tant que directeur des chemins de fer, est remplacé par Charles Ruffi de Pontèves comme représentant de la direction du contrôle.

¹⁶⁹ Gustave Bourquet, *Le statut...*, op. cit., p. 41.

conseil fédéral de la Fédération nationale des cheminots juge le statut du personnel satisfaisant, même si d'autres revendications restent à négocier et à aboutir, et il considère que les travaux de la commission paritaire devraient être achevés fin mars, pour une mise en œuvre définitive à la fin du mois d'avril. Il n'exclut toutefois pas de recourir à la grève dans le cas où les délais ne seraient pas respectés¹⁷⁰.

La commission d'arbitrage Tissier émet, dans un premier temps, des conclusions provisoires, sur lesquelles elle sollicite le retour des réseaux et des représentants du personnel. Elle examine ensuite une nouvelle fois leurs observations, puis rend des conclusions définitives¹⁷¹. Des sentences arbitrales sont ainsi prononcées les 30 janvier, 11 février¹⁷², 26 mars¹⁷³ et 12 juin 1920¹⁷⁴.

À l'issue du conflit social de février 1920, il est décidé que la commission arbitrale Tissier doit avoir examiné toutes les questions relatives à l'établissement du statut du personnel et à celui des échelles de salaires avant le 31 mars 1920¹⁷⁵. Le délai est respecté puisque le 26, le texte du projet de statut et les échelles de traitement arrêtés par la commission arbitrale sont remis à André Gérardin, ainsi qu'aux directeurs des grands réseaux et aux représentants du personnel. Le statut est jugé, par le ministre des Travaux publics, « entièrement au point »¹⁷⁶. On insiste par ailleurs sur le fait que les règlements d'application du statut et les instructions générales nécessaires ne doivent être établis sur chaque administration des chemins de fer qu'après entente avec les autres réseaux et avis des délégués auprès du directeur¹⁷⁷. Les parties acceptent l'arbitrage en ces termes. Mais le 31 mars, plusieurs points sur lesquels un accord avait été trouvé dans la sentence arbitrale du 26 sont modifiés¹⁷⁸, ce qui n'est pas du goût des compagnies. Le 2 avril, Yves Le Trocquer enjoint aux réseaux « de faire toute diligence pour assurer le plus rapidement possible la mise en vigueur des dispositions arrêtées par la commission d'arbitrage ». Le 15, *La Tribune des cheminots* publie le résultat de la sentence arbitrale. Deux jours plus tard, le ministre des Travaux publics invite les

¹⁷⁰ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, op. cit., p. 201.

¹⁷¹ ANMT, 48 AQ 3387 : conclusions adoptées par la commission chargée de l'établissement d'un statut et d'une échelle de salaires commune à tous les réseaux au sujet du statut rémunération, 12 juin 1920.

¹⁷² ANMT, 48 AQ 3387 : conclusions adoptées par la commission communiquées au personnel, 30 janvier et 11 février 1920.

¹⁷³ ANMT, 48 AQ 3387 : statut représentation et échelles de traitement arrêtés et notifiés par la commission d'arbitrage, 26 mars 1920.

¹⁷⁴ ANMT, 48 AQ 3387 : conclusions adoptées par la commission chargée de l'établissement d'un statut et d'une échelle de salaires commune à tous les réseaux au sujet du statut rémunération, 12 juin 1920.

¹⁷⁵ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre de Théodore Tissier, président de la commission chargée de l'établissement d'un statut et d'une échelle de salaires commune à tous les réseaux, à André Gérardin, directeur de la compagnie de l'Est et président du comité de ceinture, 27 mars 1920.

¹⁷⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 30 mars 1920, p. 828.

¹⁷⁷ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 29 mars 1920.

¹⁷⁸ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre de Théodore Tissier, président de la commission chargée de l'établissement d'un statut et d'une échelle de salaires commune à tous les réseaux, à André Gérardin, directeur de la compagnie de l'Est et président du comité de ceinture, 31 mars 1920.

administrations de chemins de fer à promulguer le livre III du statut du personnel sous les 48 heures¹⁷⁹. Le 19 avril, les compagnies manifestent leur mécontentement en protestant contre les délais trop courts laissés pour les réfections des carrières et le paiement du solde de la rétroactivité revenant au personnel¹⁸⁰. Elles finissent par signifier le 23 avril 1920 leur refus d'accepter les modifications unilatérales du 31 mars, pour lesquelles elles n'ont pas été consultées au préalable¹⁸¹.

Cela ne les empêche toutefois pas de mettre en vigueur ces nouvelles dispositions. Dès le lendemain, le réseau du Nord informe ses agents de l'envoi à l'impression du statut¹⁸², travaux achevés le 9 juin. L'accès des cheminots à ce document, qui régleme leur conditions d'emploi et de travail, se veut facilité puisque le statut commun du personnel est mis à disposition de tous dans les centres de travail du personnel. Ils sont par ailleurs avertis que « la mise en application du régime statutaire sera réalisée dans le plus bref délai possible ». Sa première étape consiste en l'organisation d'élections des délégués du personnel auprès des chefs de service¹⁸³.

La discussion du statut commun du personnel s'est donc étalée sur un temps relativement long, si l'on remonte à la première proposition d'un projet de statut du personnel par la Fédération nationale des cheminots qui date d'octobre 1918. Cela n'est pas sans provoquer l'impatience, voire l'inquiétude des principaux intéressés, relayée à la fin mars 1920 devant la Chambre des députés¹⁸⁴. Pourtant, celle-ci avait été jugée en avril 1919 comme « une œuvre qui ne sera ni longue ni difficile »¹⁸⁵.

Plusieurs causes peuvent expliquer cet allongement des délais : l'absence de consensus et la complexité des questions traitées, qui entraînent logiquement une prolongation des débats et des travaux au sein de la sous-commission du Castel ; le cumul des mandats dans les sous-commissions paritaires des 8 heures et du statut par les mêmes personnalités des réseaux¹⁸⁶, qui complexifie la tenue des séances ; des interruptions des travaux pour que les délégués du personnel puissent répondre à leurs impératifs syndicaux¹⁸⁷. À ces facteurs, les représentants de la Fédération nationale

¹⁷⁹ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre d'Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 17 avril 1920.

¹⁸⁰ Les réfections des carrières doivent être effectuées pour le 15 mai, le paiement du solde de la rétroactivité revenant au personnel pour le 31. ANMT, 48 AQ 3387 : lettre des administrateurs de la compagnie du Nord, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 19 avril 1920.

¹⁸¹ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre du syndicat des chemins de fer de ceinture de Paris à Théodore Tissier, président de la commission arbitrale, 23 avril 1920.

¹⁸² ANMT, 48 AQ 3387 : ordre du jour n°130 de la compagnie du Nord, 24 avril 1920.

¹⁸³ ANMT, 48 AQ 3387 : ordre du jour n°136 de la compagnie du Nord, 9 juin 1920.

¹⁸⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 30 mars 1920, p. 827-828.

¹⁸⁵ CNAH, 478 LM 29 : rapport de la commission chargée de l'examen des revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général à Albert Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, 17 avril 1919.

¹⁸⁶ Chauve, « Le salaire minimum et la non-application des échelles des compagnies », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} janvier 1920, p. 1-2.

¹⁸⁷ On peut citer, à titre d'exemples pour septembre 1919, l'organisation d'une tournée de propagande, décidée par le conseil fédéral, en début de mois ou encore la tenue du XIV^e congrès de la CGT organisé à Lyon du 15 au 21. Robert Boisnier, « D'un congrès à

des cheminots en adjoignent un dernier, plus subjectif : le manque de considération de la commission paritaire du statut, au regard de celle relative aux 8 heures. Pour les cheminots,

« les compagnies n'accordaient pas la même autorité à la commission du statut qu'à celle des huit heures qui était la conséquence du vote de la loi, alors que celle du statut n'était, à leur avis, que le résultat d'une entente entre les compagnies et les pouvoirs publics. Cette impression s'est confirmée à l'étude des propositions des compagnies qui, dans certains cas, n'ont pas traité les principes généraux alors que certaines dispositions particulières y sont réglementées d'une façon complète »¹⁸⁸.

Ce retard est d'autant plus sensible que lorsque les réseaux diffusent, entre le 18 avril pour la compagnie du Midi et le 30 juin pour celle de l'Est, ce statut¹⁸⁹, des questions litigieuses ne sont toujours pas tranchées. Mais le ministre décide de ne pas retarder davantage sa mise en œuvre :

« Sur ces quatre points¹⁹⁰, elle n'a pas été, jusqu'à présent, en mesure de procéder à une instruction contradictoire auprès des parties, ni, par conséquent, de formuler ses conclusions. Mais comme il serait regrettable que, de ce chef, la promulgation par les réseaux du statut rémunération, dont toutes les dispositions essentielles ont été précédemment arrêtées par la commission subît un plus long retard, M. le président Tissier m'a suggéré une solution consistant à autoriser, en attendant, les réseaux à mettre en vigueur les dispositions par eux proposées sur les points non arbitrés »¹⁹¹.

L'application des conditions de rémunération du personnel à partir du 1^{er} octobre 1920 constitue la seconde étape de l'application du régime statutaire¹⁹².

La négociation du statut commun du personnel se réalise donc à travers une organisation multi-scalaire en commissions, caractérisée par le paritarisme et le recours à l'arbitrage.

Les liens entre ces différents espaces de discussion institutionnalisés sont étroits. Nous avons vu que ces commissions peuvent notamment faire intervenir les mêmes acteurs.

Mais les frontières entre les différentes instances paritaires sont aussi particulièrement poreuses. On l'observe aisément à travers la question du congé des agents des chemins de fer. Ainsi, lors des séances des 27 mai et 2 juin 1919 de la commission chargée des mesures à prendre en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, est posée la question des congés des agents du service roulant. La commission Chargueraud

l'autre », *La Tribune des cheminots*, 15 avril 1920, p. 1.

¹⁸⁸ « Commission paritaire des échelles & du statut », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} novembre 1919, p. 1.

¹⁸⁹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, loc. cit.

¹⁹⁰ Rémunération du travail effectué exceptionnellement en dehors des heures réglementaires, rémunération des heures supplémentaires ; tableau définitif des taux des indemnités de déplacement normales et réduites et des catégories de personnel auxquelles s'applique respectivement chacun de ces taux ; rémunération du personnel mineur ; rémunération du personnel à service discontinu.

¹⁹¹ ANMT, 48 AQ 3387 : lettre d'Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, à André Gérardin, président du comité de ceinture, 18 août 1920.

¹⁹² ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 10 septembre 1920.

fait valoir son incompétence sur le sujet, qui relève de la commission du statut. L'étude de cette question s'étant néanmoins avérée indispensable pour fixer la durée du travail des agents roulants, elle est donc abordée au sein de cette commission d'un commun accord entre les parties. Les réseaux ont concédé le principe d'un congé, dont le statut du personnel préciserait la durée exacte, en sus des 52 jours de repos hebdomadaire ; ils demandent en contrepartie que cette concession ne puisse être utilisée en faveur d'une réclamation similaire pour les autres catégories de cheminots. Les délégués du personnel demeurent inflexibles sur l'octroi d'un congé à tous les agents¹⁹³, d'une durée supérieure ou égale à 15 jours¹⁹⁴. Face à cette impasse, le président de la commission André Chargueraud s'en remet au ministre, Albert Claveille, qui lui demande d'accéder aux *desiderata* des élus des cheminots¹⁹⁵. On voit bien, à travers cet exemple, la porosité des limites de ces instances, dont les questions abordées sont étroitement entremêlées, intriquées. Il en ressort une impression de complexité. Cela ne semble toutefois pas faire obstacle aux débats, les délégués cheminots ayant ici tourné la situation à leur avantage en réussissant à imposer l'octroi d'un congé de 15 jours au minimum.

Assez étonnamment, rares sont les allusions au coût de la mise en œuvre du statut commun du personnel. Sans doute est-ce dû au fait que les réseaux sont persuadés de la réalisation inéluctable de cette mesure, que des arguments d'ordre économique ne sauraient dissuader. Seul le *Journal des transports*, traditionnel défenseur de la cause des compagnies, fait une très brève allusion à cette charge supplémentaire que les réseaux vont devoir assumer : « On a élaboré pour le personnel de nouvelles échelles de traitements et un statut commun à tous les réseaux (mais non dans le sens de la réduction des dépenses !) »¹⁹⁶. Une estimation grossière de la compagnie du Nord évalue le montant de ces dépenses supplémentaires à 17 000 000 francs (charges patronales exclues), « tant pour la révision des traitements que pour l'adoption des règles nouvelles fixant les accessoires de traitement »¹⁹⁷.

Le statut, objet de dissension chez les cheminots

Mais l'institution du statut commun du personnel ne fait pas l'unanimité au sein de la Fédération nationale des cheminots.

¹⁹³ ANMT, 48 AQ 3385 : procès-verbal de la séance de la commission chargée des mesures à prendre en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, 6 juin 1919.

¹⁹⁴ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, *op. cit.*, p. 208-209.

¹⁹⁵ ANMT, 48 AQ 3385 : procès-verbal de la séance la commission chargée des mesures à prendre en vue de l'établissement de la journée de 8 heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, 6 juin 1919.

¹⁹⁶ « Le projet de réorganisation des chemins de fer », *Journal des transports*, 8, 15, 22, 29 mai 1920, p. 246.

¹⁹⁷ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 28 février 1919.

Plus que le texte en lui-même et les dispositions qu'il contient, c'est surtout son mode d'élaboration qui semble faire, dans un premier temps, l'objet de critiques. Il est reproché aux délégués qui ont pris part à la commission paritaire du statut d'avoir négocié de manière secrète, sans informer leurs collègues des avancées des travaux¹⁹⁸. Il est vrai que l'on ne retrouve pas, pour l'élaboration du statut du personnel, des rapports aussi réguliers dans *La Tribune des cheminots* que pour les travaux sur l'application de la loi de 8 heures par exemple¹⁹⁹. Selon Robert Boisnier, une publication régulière de l'évolution de la négociation et des travaux de la commission paritaire du statut dans l'organe de presse corporative aurait été « matériellement impossible »²⁰⁰, point de vue également partagé par l'auteur du rapport sur la commission paritaire du statut et des échelles rédigé à l'occasion du III^e congrès national de la Fédération en 1920. Il justifie ce choix par des corrections constantes et un souci d'exactitude :

« Les renseignements donnés par les membres des commissions paritaires doivent être exacts et ne pas être susceptibles d'être infirmés dans un délai souvent très rapproché. Or, le statut du personnel est un tout homogène, une suite d'articles ayant entre eux un rapport constant, au point que la modification d'un article peut avoir une répercussion sur les textes déjà adoptés et entraîner de nouvelles discussions. L'adjonction ou la suppression de tel paragraphe peut poser une question de principe qui soulève un désaccord et oblige la commission à recourir à l'arbitrage. Le cas s'est produit quelquefois et nous avons dû reprendre la discussion et la modification d'articles déjà adoptés [...] Si nous avons publié, au fur et à mesure le résultat de nos discussions, nous aurions fourni des renseignements parfois contradictoires, qui auraient suscité des espoirs ou des désillusions, et créant une confusion qui aurait alourdi considérablement la tâche qui nous était confiée »²⁰¹.

En réalité, c'est surtout la participation de la quarantaine de délégués des agents de chemins de fer à ces instances paritaires²⁰² qui cristallise les critiques émanant de la frange « révolutionnaire » de la Fédération nationale des cheminots.

Si au congrès de fusion de 1917, la question du statut du personnel semble faire l'unanimité, le débat est engagé à l'occasion du premier congrès national de juin 1918. Alors qu'il commente le rapport sur le statut du personnel qu'il a rédigé, Robert Boisnier revient sur l'ambiguïté qui demeure entre la représentation du personnel contenue dans le statut et la lutte des classes, sans que cela ne s'avère toutefois incompatible :

¹⁹⁸ Robert Boisnier, « D'un congrès à l'autre », *La Tribune des cheminots*, 15 avril 1920, p. 1.

¹⁹⁹ Lors du III^e congrès de la Fédération nationale des cheminots, tenu du 22 au 25 avril 1920, Pierre Semard émet une critique en ce sens : « Il y a cependant une *Tribune des cheminots*, mais jamais nous n'y avons vu figurer le statut et les échelles » (p. 13).

²⁰⁰ Robert Boisnier, « D'un congrès à l'autre », *La Tribune des cheminots*, 15 avril 1920, p. 1.

²⁰¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, op. cit., p. 214.

²⁰² IHS-CGT des cheminots, 4 FD 029 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 2^e congrès national tenu [...] les 14, 15, 16, & 17 mai 1919*, Paris : La Cootypographie, 1919, p. 136-137.

« À l'heure actuelle, dans presque toutes nos réunions, nous sommes en présence d'ordres du jour, de déclarations qui se rallient à la thèse de la lutte de classes, – lutte de classes qui n'est pas, à mon sens discutable, car toutes les fois qu'il y aura des intérêts contradictoires en présence, il y aura lutte et, par conséquent, lutte de classes. Cependant, si nous nous transportons dans le domaine positif qui nous intéresse, nous arrivons à des contradictions extraordinaires, car, en réalité, cette thèse implique les moyens d'action adéquats, et je n'en connais pas d'autres que l'action directe, c'est-à-dire grève et sabotage. Si vous n'admettez pas les moyens d'action qui sont la suite naturelle, logique, de votre thèse, vous êtes en contradiction avec vous-même. Or, à quelques exceptions près, vous admettez le statut du personnel analogue à celui de l'État, avec la représentation du personnel fonctionnant dans des conditions analogues à celles en vigueur sur ledit réseau, et, alors j'ai le droit de dire que vous ne faites pas de la lutte de classes, mais de la collaboration de classes. Vous êtes donc en flagrant délit de contradiction avec vous-mêmes. Est-ce à dire que le système que je préconise, c'est-à-dire l'institution du statut du personnel, soit, en réalité, un moyen d'abandonner la lutte que vous désirez tous soutenir ? Pas du tout. La vérité, c'est que nous considérons que c'est le meilleur moyen de lutte au sein de nos compagnies que d'arriver à pénétrer dans tous les rouages de l'administration pour nous y faire écouter et pour discuter toutes les questions qui nous touchent »²⁰³.

L'intervention de Charles Thiéry est révélatrice d'un désaccord grandissant :

« Je dirai tout de suite aux camarades qui ont parlé du remplacement de la lutte des classes par la collaboration des classes que nous ne sommes pas d'accord. Les délégués aux différentes fonctions ne sont pas, pour nous qui demandons la représentation du personnel, des collaborateurs de l'administration ; ils sont et restent les avocats de leurs camarades. Nous n'entendons nullement abandonner notre position syndicale, nous n'entendons pas abandonner notre position de combat en échange de quelques avantages illusoires. Nous entendons bien toujours, alors que nous réclamons la représentation du personnel, conserver notre place de travailleurs organisés luttant au sein de leur groupement syndical »²⁰⁴.

En effet, depuis les années 1910, deux tendances s'affrontent dans l'organisation corporative cheminote : les « réformistes », derrière Marcel Bidegaray, jusque-là majoritaires, qui prônent les moyens d'action indirecte (pression auprès des élus et pouvoirs publics, par exemple) mais n'hésitent pas à se saisir de celle directe (grève) si besoin, et les « révolutionnaires », en minorité au sein de la Fédération, qui se distinguent par un individualisme parfois agressif et un refus de l'État comme de ses institutions²⁰⁵.

Ce désaccord va en s'accroissant. Le débat sur l'orientation syndicale, tiraillée entre lutte et collaboration de classes, fait rage au congrès de 1919. Les critiques émanent bien plus nombreuses de la frange « révolutionnaire », portées entre autres par Gaston Monmousseau qui propose une motion. Marcel Bidegaray cherche à redorer le blason des commissions paritaires :

« Vous traitez avec beaucoup d'ironie ces commissions paritaires. Je demande à ceux qui ont

²⁰³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national...*, op. cit., p. 86.

²⁰⁴ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : *Ibid.*, p. 89.

²⁰⁵ Élie Fruit, *Les syndicats...*, op. cit., p. 172-173.

assisté à côté de moi aux séances de commission de dire en toute franchise qu'elle a été l'attitude de la Fédération vis-à-vis de ceux qui ont été incapables de gérer les réseaux, c'est vrai, mais qui attendent aussi qu'on leur donne des indications, non pas simplement verbales, mais des possibilités de réalisations. [...] Je me retourne vers notre camarade Olivier, de Périgueux, que je vois dans cette salle et je lui demande en toute loyauté s'il pense que l'attitude des membres de la Fédération a été celle de capitulards quand nous nous sommes trouvés devant nos chefs ? Je voudrais, camarades, que vous ayez la possibilité, comme par derrière un écran, de lancer un coup d'œil indiscret pour voir quelle est l'attitude des uns et des autres. Vous verriez s'il s'agit de collaboration de classes quand nous forçons nos dirigeants à appliquer des mesures dont l'audace m'effraie quelquefois »²⁰⁶.

Il souligne le caractère novateur qu'elles ont présenté au moment de leur institution :

« Quand nous avons obtenu que des commissions paritaires se réunissent, cela a été véritablement une révolution de voir des hommes qui, depuis que les chemins de fer existent, se considéraient comme des rois, traiter avec nous. Vous savez pourtant à quelle distance de vous ils se trouvaient et quand vous demandiez une audience, c'était un agent subalterne qui vous répondait : "Monsieur l'Ingénieur est trop occupé, il ne peut pas vous recevoir". Aujourd'hui, dans les commissions paritaires, nous les avons en face de nous pour leur faire entendre des choses qu'ils n'ont jamais entendues, pour leur dire comment nous voulons que l'exploitation soit conduite. [...] Les commissions paritaires siègeront ou ne siègeront pas si vous déclarez que la Fédération ne veut plus de discussion pour l'application de la journée de huit heures, pour les échelles de traitements »²⁰⁷,

tout en appelant à l'esprit de nuance : « Moi non plus, je ne suis pas partisan de la collaboration de classes, mais j'estime que ce n'est pas en faire que d'entrer dans les rouages d'une gestion pour la connaître mieux et en améliorer le fonctionnement, en attendant de pouvoir le prendre tout à fait à notre charge ». Marcel Bidegaray propose une motion :

« Le 2^e congrès national de la Fédération [nationale des travailleurs] des chemins de fer [...] considère que les premiers pas de l'étape ont été franchis par l'obtention de la journée de huit heures, l'échelle de traitements, basée à 2.400 francs, et l'établissement du statut du personnel ; Il voit dans le fonctionnement des commissions paritaires, une garantie déterminante des résultats obtenus et un abandon de la puissance patronale, au profit du contrôle ouvrier s'exerçant par l'organisation ouvrière. L'antagonisme des classes, que crée le système de production capitaliste, n'exclut pas le contrôle ouvrier que les organisations ouvrières puissantes sont seules capables d'exercer utilement. En conséquence, le congrès déclare que la pratique de ce contrôle ne saurait être envisagée comme une forme de collaboration entre la classe ouvrière et la classe capitaliste »²⁰⁸,

qui l'emporte face à celle du « révolutionnaire » Gaston Monmousseau.

Mais au congrès fédéral des 22-25 avril 1920, la tendance s'inverse. Le rôle joué par les commissions paritaires, dont le retard et les résultats ne sont pas satisfaisants, est remis en cause,

²⁰⁶ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 029 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 2^e congrès national...*, op. cit., p. 133.

²⁰⁷ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 029 : *Ibid.*, p. 135.

²⁰⁸ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 029 : *Ibid.*, p. 137.

notamment par Joseph Lardeux :

« Il serait néfaste à mon avis de continuer ce que nous avons fait hier dans le sens de la collaboration dans les commissions paritaires, dans les comités d'exploitation ou de traction, comme dans les délégations du personnel. Nous n'en voulons plus [...] Nous ne voulons plus participer à ces différentes délégations parce que nous comprenons que, sous prétexte de pénétration, que sous prétexte de faire notre éducation au point de vue administratif, nous perdons notre temps [...] D'autre part, nous ne voulons plus de ces commissions paritaires parce que nous avons sous les yeux les résultats de leurs travaux. Je ne m'en prends pas ici aux hommes qui, faisant partie de ces commissions paritaires n'ont fait, en réalité, qu'effectuer les ordres qui leur avaient été donnés et se conformer aux directives qui leur avaient été fournies par des congrès précédents. Mais je me rappelle cependant que lorsque, hier, Bidegaray vous parlait des échelles de traitement, comme étant un résultat du travail des commissions paritaires, c'est un murmure de colère et d'indignation qui a accueilli l'énoncé de ces résultats et, si je m'y connais bien, c'était une façon comme une autre de manifester le peu de satisfaction que vous avez de ces résultats qu'on vous a apportés. Il faut savoir ce qui se serait produit si ces commissions paritaires n'avaient pas existé et si, par contre, le syndicat lui-même avait pris en main toutes les revendications corporatives. Les cheminots avaient donné leur confiance aux hommes qui devaient les défendre dans les commissions paritaires. Ceci fait, le personnel n'éprouva plus le besoin d'étudier les questions en suspens, de se réunir et d'agir. Il en résulta donc la paralysie des énergies individuelles et la négation même de l'action qui, elle, aurait apporté des résultats autres que ceux que nous ont donnés les commissions paritaires »²⁰⁹,

proposant d'ores et déjà d'autres formes de négociation²¹⁰. Gaston Monmousseau propose une motion :

« Réprouvant toute forme de collaboration de classe, [le congrès national] entend ne pas donner suite à l'action des commissions paritaires, et mandate ses délégués pour liquider, au mieux des intérêts des cheminots, le passé du conseil fédéral (échelles de traitements, statut du personnel, etc.), à l'aide de délégations syndicales, dont les travaux et démarches seront admis et dictés par l'organisation syndicale et selon les principes de la lutte de classes ; Le congrès considère, en effet, que ce ne sont pas les tractations inévitables entre patrons et ouvriers qui constituent des actes de collaboration, mais la participation, dans des organismes permanents, à l'étude en commun (entre les représentants ouvriers et ceux de la classe bourgeoise) des problèmes revendicatifs et économiques dont la solution est inopérante et ne saurait que prolonger l'existence du régime actuel »²¹¹.

Elle est adoptée à une courte majorité. À l'issue de ce congrès, les « révolutionnaires » désormais majoritaires mettent les « réformistes » en minorité. Un nouveau rapport de forces voit le jour au sein de la Fédération nationale des cheminots. Désapprouvant en tous points la « collaboration de classes », les « révolutionnaires » reprochent aux « réformistes » de compter sur le politique pour faire aboutir leurs revendications²¹². Ils appellent à quitter les commissions paritaires alors que

²⁰⁹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 3^e congrès national...*, op. cit., p. 141.

²¹⁰ Ainsi, pour Labrousse, « les commissions paritaires ont vécu, ce que nous voulons, ce sont les délégations mixtes syndicales » (IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : *Ibid.*, p. 143).

²¹¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 030 : *Ibid.*, p. 170.

²¹² Il est vrai que le groupe parlementaire de défense des cheminots intercède en leur faveur auprès du ministre des Travaux publics :

l'élaboration du statut du personnel n'est toujours pas achevée.

Les grèves de 1920 décisives dans l'obtention du statut ? La mémoire tronquée

L'épisode gréviste de 1920 est d'une importance capitale dans la tradition syndicale cheminote. Étudiant les rapports entretenus entre la grève et le processus de construction identitaire de la corporation cheminote, Christian Chevandier a mis en exergue le caractère tronqué de la mémoire du statut commun du personnel négocié en 1920, devenu au fil des années une conquête de la grève de mai²¹³.

Les mouvements sociaux de 1920 dans la corporation cheminote ont été étudiés par les historiens, au rang desquels figure Annie Kriegel. À l'occasion de la grève de l'hiver 1986-1987, elle publie un livre intitulé *La grève des cheminots, 1920*²¹⁴, qui reprend la deuxième partie de sa thèse d'État soutenue en 1964, consacrée *Aux origines du communisme français*²¹⁵. L'ouvrage d'Annie Kriegel, qui adopte un angle politique, se distingue par la consultation d'archives qui ont depuis été détruites²¹⁶. Georges Ribeill apporte lui aussi sa pierre à l'édifice de la connaissance de ces mouvements sociaux avec son étude de l'année 1920 à travers la focale de la corporation cheminote²¹⁷.

Il convient de distinguer trois temps dans les grèves qui secouent la corporation cheminote au printemps 1920.

Un premier conflit voit le jour en janvier 1920 à Périgueux²¹⁸. Lors de ses travaux, la commission paritaire des 8 heures avait décidé, dans la conclusion n°2 du 7 mai 1919, d'augmenter le nombre de lavabos et de vestiaires à destination des ouvriers avant l'hiver. Mais la compagnie du PO n'a pas suivi ces directives. Dans un atelier de Périgueux, les cheminots décident, dès décembre 1919, de terminer leur travail cinq minutes plus tôt afin de ne plus subir l'attente pour effectuer leur toilette du fait de l'insuffisance des installations sanitaires. Ils débutent leur action le 2 janvier 1920, et répètent celle-ci jour après jour. En guise de réponse, le réseau décide de mettre à pied, à partir du 10 janvier et ce pendant 15 jours, 10 militants syndicaux parmi les plus engagés, les menaçant en

« L'attention du ministre [des Travaux publics, Yves Le Trocquer] a été également attirée sur le vœu de certaines catégories d'agents qui désirent être représentés au sein des commissions appelées à régler les questions de statut et d'échelle de traitement en cours d'élaboration. Cette suggestion a reçu le meilleur accueil » (« Le groupe de la défense des cheminots », *Le XIX^e siècle*, 2 février 1920, p. 2).

²¹³ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 131.

²¹⁴ Annie Kriegel, *La grève...*, *op. cit.*

²¹⁵ La thèse d'Annie Kriegel a été publiée dans une version totale, puis abrégée : *Aux origines du communisme français : contribution à l'histoire du mouvement ouvrier français*, Paris : Flammarion, 1978, 442 p.

²¹⁶ Des archives de la compagnie du PLM, conservées un temps dans les sous-sols de la gare de Lyon à Paris.

²¹⁷ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemin de fer. Tome 2...*, *op. cit.*, p. 209-306.

²¹⁸ Nathalie Pecqueron, *Périgueux 1920 : les cheminots dans la grève*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. A. Lacroix-Riz, université Toulouse-Jean-Jaurès, 1995, 140 p. ; Jean-Serge Eloi, *Les cheminots à l'assaut du ciel : 1920, la grande grève à Périgueux*, Périgueux : Fanlac, 2006, 128 p.

sus d'une révocation dans le cas où ils réitéreraient leur manœuvre. Les réactions sont vives. Le 12, la compagnie du PO décide finalement de transformer ces mesures initiales de suspensions en révocations. Une assemblée générale des cheminots de Périgueux se réunit ; on y réclame le retrait des sanctions, décide la grève immédiate et rappelle les revendications, au rang desquelles figurent le statut et l'échelle²¹⁹. Des négociations sont entreprises entre l'administration de la compagnie, les militants syndicaux et le ministère des Travaux publics pour qu'une solution soit trouvée. Un accord semble être ébauché le 17 janvier ; mais faute d'entente sur ses termes, la grève se poursuit. Trois jours plus tard, elle se propage à l'ensemble du réseau. Les discussions avec le ministère tournent court. C'est finalement Alexandre Millerand, fraîchement nommé président du Conseil le 20 janvier, qui impose aux compagnies de lever les sanctions jusqu'à ce que les résultats d'une contre-enquête soient connus.

À peine un mois plus tard, un autre incident mineur va prendre lui aussi une ampleur considérable, dans le réseau du PLM cette fois²²⁰. Alors qu'il est convoqué pour assister à une réunion du conseil d'administration de l'Union des syndicats du PLM qui a lieu les 14 et 15 février 1920, Jean-Baptiste Campanaud, menuisier de l'atelier de wagons de Villeneuve-Saint-Georges et secrétaire d'un secteur de propagande de Paris-PLM, voit sa demande de congé lui être refusée par sa compagnie. Il décide de braver cette décision et est mis à pied deux jours le 19 février. Le jour-même, les ouvriers débute une grève, à laquelle la compagnie répond par un lock-out des ateliers. Entre le 20 et le 25 février, elle s'étend à l'ensemble du PLM²²¹, puis aux autres réseaux. La grève devient générale dans les chemins de fer le 28. Les négociations entreprises dès le 20 se poursuivent, malgré plusieurs interruptions. Le plan de protection des voies ferrées est appliqué, le personnel réquisitionné. Le 29 février 1920, Théodore Tissier est sollicité par le Gouvernement comme médiateur, en vertu de sa position de neutralité. Il organise, le 1^{er} mars, une réunion entre la commission exécutive fédérale et les directeurs des grands réseaux. Alors qu'un accord se dessine, le président du Conseil rend un arbitrage dans lequel figure, entre autres dispositions, l'engagement à satisfaire rapidement les réclamations corporatives, dont le statut du personnel. Lorsque la Fédération nationale des cheminots informe de la reprise du travail, elle indique avoir obtenu la mise en œuvre de son projet relatif au statut et à l'échelle des salaires au 31 mars 1920 au plus

²¹⁹ Annie Kriegel, *La grève...*, *op. cit.*, p. 41.

²²⁰ David Lamoureux, *Contribution à l'histoire des chemins de fer du sud-est de la France. Les grandes grèves des cheminots dans l'Hérault en 1920*, mémoire de master 1 d'histoire, dir. A. Ruggiero, université de Nice, 1998, 139 p. ; David Lamoureux, *Les cheminots du Sud-Est de la France de la démobilisation au Front populaire : hommes, agents, syndiqués*, thèse d'histoire, dir. A. Ruggiero, université de Nice, 2004, 1320 p.

²²¹ Cf. annexe n°47.

tard²²². Bien que l'accord stipule qu'aucune sanction ne peut être prise à l'encontre d'un agent qui n'a pas repris le travail suite à une mise en demeure, certaines compagnies, soutenues par le ministre Yves Le Trocquer, n'en tiennent pas compte²²³.

Le conflit social de mai 1920²²⁴ ne procède pas de la même logique que les deux précédents : il est le fruit de la préparation réfléchie d'organisations ouvrières. Fin mars, le comité confédéral national de la CGT se préoccupe d'une mobilisation pour la journée du 1^{er} mai. Les réseaux privés, qui collaborent avec le Gouvernement, envisagent eux aussi une éventuelle action. Un plan de protection des voies ferrées a été mis au point en mars 1920, sur le modèle du plan général de protection des mines établi au début du XX^e siècle²²⁵. Le 30 avril, un avis officiel émanant de la direction des réseaux démonte l'argumentaire des militants syndicaux. Ainsi annonce-t-il la fin des travaux de mise à l'échelle des traitements et l'imminence de la publication du statut et de l'organisation des élections des représentants du personnel. Dès lors, les revendications corporatives ne tiennent plus et le mouvement du 1^{er} mai apparaît davantage comme une attaque contre l'ordre social²²⁶. Pour les compagnies, il est hors de question que la question de l'institution du statut serve de prétexte à l'agitation²²⁷. Le 1^{er} mai, celle-ci est générale et violemment réprimée. Seuls les agents des chemins de fer, qui réclament la nationalisation²²⁸, poursuivent la grève à partir du lendemain. Les dirigeants syndicaux cheminots sont arrêtés par le Gouvernement du Bloc national, qui avait fait campagne sur l'antibolchévisme²²⁹. Le mouvement prend dans tous les réseaux, exceptions faites des compagnies de l'Est et surtout du Nord, évitant ainsi une paralysie de l'industrie puisque le transport du charbon est assuré. La CGT sollicite les dockers, les marins et les mineurs pour qu'ils cessent le travail dès le 3 mai, et maintient la pression. Mais la répression fait rage et le Gouvernement propose l'ouverture d'une information judiciaire pour dissolution de la CGT le 11. Mi-mai, des reprises éparpillées sont signalées. Le 17, le conseil fédéral des cheminots appelle à poursuivre le mouvement. Mais le 21, le comité confédéral national de la CGT vote la reprise du travail dès le lendemain. Les agents de chemins de fer poursuivent seuls leur lutte. Le Gouvernement refuse toute négociation avant la fin du conflit. Les cheminots appellent finalement à la reprise du travail pour le 29 mai. Ce mouvement se distingue par sa longueur exceptionnelle.

²²² Annie Kriegel, *La grève...*, *op. cit.*, p. 65.

²²³ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemin de fer. Tome 2...*, *op. cit.*, p. 221-225.

²²⁴ Jean Brécot/Gaston Monmousseau, *La grande grève de mai 1920*, Paris : Libr. du travail, s.d. ; Jean-Louis Robert, « 1914-1920... », *art. cit.*, p. 268-269.

²²⁵ Stéphane Sirot, *La grève en France...*, *op. cit.*, p. 228.

²²⁶ Annie Kriegel, *La grève...*, *op. cit.*, p. 120.

²²⁷ Cf. annexe n°48.

²²⁸ Cf. annexe n°47.

²²⁹ Nicolas Beaupré, *Les grandes guerres...*, *op. cit.*, p. 616-626.

Il était nécessaire de dresser à grands traits le déroulement de ces événements pour pouvoir examiner la place particulière qu'ils occupent dans la mémoire collective cheminote.

Si, dans les mouvements de janvier et février 1920, l'aboutissement du statut du personnel figure au rang des revendications, ce n'est absolument plus le cas en mai. Et pour cause : un des acquis du conflit social de février est la fixation d'une date butoir pour la mise en œuvre du nouveau statut commun du personnel cheminot. Ce point réglé, il n'y a désormais plus de raison de l'aborder.

On retrouve pourtant cette conception du statut commun comme un acquis direct du mouvement de 1920, arraché de haute lutte par les agents, dans plusieurs publications de la Fédération CGT des cheminots à partir des années 1960. Cette idée semble entretenue par la mémoire syndicale. L'histoire occupe une place importante dans la construction de l'identité militante cheminote et cela est d'autant plus vrai en matière de textes réglementant les conditions d'emploi et de travail des agents de chemins de fer²³⁰.

Jusqu'aux années 1960, l'historiographie de la corporation cheminote (des années 1930-1940 principalement) est caractérisée par l'absence de lien établi entre ces deux événements. Dans son *Histoire de la Fédération des cheminots*, le militant Pierre Semard détaille les causes, déroulements et effets des grèves de 1920, mais ne fait aucune allusion à l'institution d'un quelconque statut du personnel²³¹. *L'Histoire des cheminots et de leurs syndicats* de Guy Chaumel traite des mouvements du printemps et du statut des agents dans deux chapitres successifs mais distincts, et ne fait pas de lien de cause à effet direct entre les conflits sociaux et l'amélioration des conditions d'emploi et de travail des concernés²³².

La thématique du combat syndical de 1920 dont les agents de chemins de fer ressortent vainqueurs semble naître avec l'ouvrage *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France*. Il est le fruit d'une commande de la Fédération CGT des cheminots qui, lors du congrès de novembre 1965, souhaite de célébrer le cinquantenaire de la Fédération par une publication. Le bureau confie la direction et la rédaction au responsable de la commission Histoire, Joseph Jacquet. La confédération prend à cette époque conscience de l'enjeu que représente l'écriture de son histoire²³³. Dans cet ouvrage, Joseph

²³⁰ Christian Chevandier, « Pétrifier un statut... », *art. cit.*, p. 71-83.

²³¹ Pierre Semard rédige une *Histoire de la Fédération des cheminots*, qui est publiée en 1934 avec une préface de Lucien Midol. En prison du 20 octobre 1939 à sa mort, fusillé comme otage, le 7 mars 1942, il rédige une suite à cette histoire, qui reprend en 1934. Ce complément est édité pour la première fois en 2002 dans le n°17 des *Cahiers de l'Institut* par l'IHS-CGT des cheminots, à l'occasion du 60^e anniversaire de sa mort.

²³² Les seuls liens effectués par Guy Chaumel sont le rôle joué par, entre autres facteurs, la grève de février 1920 dans le réveil du processus arbitral avec la sentence de la commission Tissier rendue le 26 mars 1920 et l'application retardée du statut, repoussée en juillet 1920 consécutivement à la grève de mai (Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, *op. cit.*, p. 136).

²³³ Pierre Vincent, « *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France* », *RHCF*, n°36-37, 2007, p. 69, accessible en ligne <<http://rhcf.revues.org/93>> [consulté le 19 août 2016] ; Michel Pigenet, « Les cheminots dans l'histoire sociale de la France. Une relecture à quarante ans de distance », *RHCF*, n°36-37, 2007, p. 73-76, accessible en ligne <<http://rhcf.revues.org/94>> [consulté le 19 août 2016].

Jacquet affirme :

« La classe ouvrière a entrepris de dures batailles depuis le milieu de l'année 1916 [...] les cheminots arrachèrent un statut du personnel [...] Ce statut du personnel octroyé par la commission paritaire fin avril 1920, un des premiers contrats collectifs, avec celui des mineurs, admis par le patronat français, peut être considéré comme le résultat le plus appréciable de ces luttes ardentes »²³⁴.

L'ambivalence entre un statut à la fois « conquis » par les principaux intéressés et « octroyé » par une instance de négociation demeure dans ce récit. Le lien qui se dessine entre le conflit social et le bénéfice du statut s'appuie sur un témoignage écrit recueilli par Joseph Jacquet, qui a sollicité un camarade, acteur des faits qu'il narre : « La grève de 1920 si elle avait enregistré de nombreuses victimes, elle avait aussi obtenu de bons résultats, non seulement nous obtenions la nationalisation mais également le statut du personnel qui réglementait travail repos et congé »²³⁵.

Déformation des souvenirs en relatant des faits vieux de presque un demi-siècle ou mésinformation au moment où se sont déroulés les événements certes, concomitants, mais sans lien de cause à effet ? Toujours est-il que ce témoignage fait la part belle à l'action cheminote collective directe dans l'amélioration de ses conditions d'emploi et de travail et entretient à sa suite une ambiguïté certaine. Dans *Batailles du rail*, un ouvrage au titre évocateur qui met en avant l'héroïsme des cheminots et que la Fédération fait paraître presque 20 ans plus tard, afin de célébrer ses 70 ans et d'actualiser l'ouvrage de Joseph Jacquet, cette version de l'histoire est reprise, la rendant ainsi « officielle » : « Tout cela est dû notamment à l'action des cheminots durant ces années [1919-1920]. Et eux-mêmes ont récolté : le statut dit d'avril 1920 prévoit la sécurité de l'emploi, une nouvelle échelle salariale, cinq jours de congés payés, la généralisation des délégués du personnel »²³⁶.

Cette version ambiguë d'un statut du personnel qui deviendrait un acquis de la grève semble s'être inscrite au fil du temps dans la mémoire collective²³⁷. On la retrouve dans des ouvrages non militants²³⁸ ou des parutions engagées²³⁹ récentes.

Il serait pour autant faux de nier que la grève de 1920, et surtout le mouvement de mai, n'a pas eu d'incidence sur l'application du statut commun des agents de chemins de fer, à défaut d'avoir

²³⁴ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, op. cit., p. 92.

²³⁵ IHS-CGT des cheminots, fonds Jacquet, 5173 : lettre à Joseph Jacquet, 6 décembre 1965.

²³⁶ Jean Gacon (dir.), *Batailles du rail...*, op. cit., p. 47.

²³⁷ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, op. cit., p. 131.

²³⁸ Cécile Hochard (dir.), *Les cheminots dans la Résistance*, Paris : La Vie du Rail, 2011, p. 17 : « [L'identité cheminote] est en partie le fruit des revendications syndicales : la grève de 1920 avait déjà abouti à un statut unique du personnel des chemins de fer ».

²³⁹ Claude Marache, « Le statut des cheminots : une longue histoire » dans IHS-CGT des cheminots, *Les cahiers de l'Institut*, n°67, 4^e trimestre 2018, p. 9 : « Ce statut [du personnel de 1920] peut être considéré comme le résultat des luttes ardentes de la période, et notamment de la grève de 1920 (15 000 révoqués) » et p. 12 : « ce sont les luttes des cheminots qui ont constamment fortifié ce statut [des agents] au fil des ans ».

joué un rôle décisif dans son octroi. L'étude fine de la chronologie révèle que ce mouvement a participé au retard de l'entrée en vigueur du statut commun.

Quand éclate le conflit social de février 1920, les travaux de la commission sont sur le point d'aboutir. L'accord obtenu à l'issue de cette grève permet de graver dans le marbre la date butoir pour l'achèvement du statut : par celui-ci, la commission Tissier s'engage à terminer ses travaux pour la fin mars²⁴⁰. Mais à la suite des décisions prises au III^e congrès de la Fédération nationale des cheminots d'avril 1920 qui voit les « révolutionnaires » et leurs idées triompher, les relations semblent être rompues entre celle-ci et la commission arbitrale. À partir du 26 avril 1920, seuls les représentants des réseaux ont voix au chapitre de la commission Tissier²⁴¹.

La situation ne s'arrange pas à l'issue du conflit social de mai 1920. Environ 18 000 révocations, entre autres sanctions, sont signifiées aux agents du chemin de fer²⁴². Parmi ceux-ci, figurent certains représentants de la Fédération nationale des cheminots aux commissions paritaires. Le ministre Yves Le Trocquer, qui a nettement pris le parti des compagnies lors du conflit de mai, rompt toute relation avec la Fédération nationale des cheminots, dont il ne souhaite plus qu'elle fasse partie des instances de négociation. Il prend des mesures en ce sens :

« Le ministre [des Travaux publics] furieux, sans doute, que tous les délégués aux commissions paritaires ne soient pas révoqués, vient de décider que tout agent ayant fait une grève, ne pouvait faire partie de ces commissions, et a chargé les ingénieurs d'arrondissement, de pourvoir à leur remplacement ; et voilà ce n'est pas plus difficile que cela, les gens qui gênent, on les supprime, on met à leur place des agents bien-pensant et vive les commissions paritaires, si les cheminots ne sont pas défendus après cela, et s'ils ne crient pas : "Vive Le Trocquer", ils seront bien ingrats »²⁴³.

Dès lors, en juin 1920, les travaux de la commission arbitrale se trouvent dans une impasse.

On peut s'interroger sur le choix des réseaux de continuer à siéger à la commission. Jugent-ils la négociation satisfaisante ou, au contraire, souhaitent-ils limiter d'éventuels dégâts ? Toujours est-il que le rapport de force leur est plutôt favorable depuis le remplacement d'Albert Claveille par Yves Le Trocquer et, plus encore, l'éviction de la Fédération nationale des cheminots des discussions.

Théodore Tissier écrit au ministre pour lui signifier son impossibilité de rendre un arbitrage dans la mesure où seule une partie peut être entendue et lui demande d'accéder à sa requête de rencontrer la

²⁴⁰ ANMT, 48 AQ 3401 : « Les revendications des cheminots devant la commission que préside M. Tissier », *L'Excelsior*, 21 mars 1920.

²⁴¹ D'après Paul Le Guen, cette rupture des relations serait à l'initiative du ministre Yves Le Trocquer : « M. le ministre ayant rompu les relations avec nous » (Paul Le Guen, « Le statut du personnel (suite) », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1921, p. 2).

²⁴² Jérémie Pointu, *Les grèves de cheminots de 1920 – Révocations et lutte pour l'amnistie*, mémoire de master 1 d'histoire, dir. O. Wieviorka, IEP de Paris, 1996, p. 5.

²⁴³ E. Dubois, « Comment M. Le Trocquer comprend les commissions paritaires », *La Tribune des cheminots*, 15 juillet 1920, p. 1.

Fédération nationale des cheminots²⁴⁴. Une solution temporaire semble adoptée : le ministre des Travaux publics appliquera les dispositions convenues avec les compagnies de manière provisoire sur leurs réseaux, jusqu'à ce qu'une consultation des représentants de la Fédération nationale des cheminots leur donne un caractère définitif. Mais cette dernière s'offusque de cette méthode et demande à être reçue par la commission Tissier, malgré les décisions prises au congrès d'avril. Les congés d'été reportent l'entrevue²⁴⁵. Pour Paul Le Guen, « la commission Tissier n'a jamais terminé ses travaux en raison des grèves »²⁴⁶.

Ce ne sont donc pas les conflits sociaux survenus qui ont poussé les parties à la négociation en 1919-1920, mais bien l'action ministérielle.

Sur le point d'aboutir dans le premier trimestre 1920, le statut commun des agents de chemins de fer n'est finalement publié qu'après le conflit social, en juillet²⁴⁷.

3. Le statut de 1920 : l'instauration du dialogue et de relations sociales

Le but du statut du personnel uniforme appliqué dès juillet 1920 est multiple :

« associer les agents de tous grades au fonctionnement des réseaux en faisant appel à leur expérience professionnelle ; rendre effective leur collaboration en leur donnant toute facilité pour soumettre à leurs chefs les propositions que pourra leur suggérer leur connaissance pratique du service ; assurer la sauvegarde des intérêts du personnel en instituant des garanties pour l'avancement, les augmentations de traitement, l'observation d'une stricte discipline, et en mettant le personnel à même de veiller à l'exacte application des dispositions relatives à ces divers objets »²⁴⁸.

Un document structuré et complexe

Ce qu'on dénomme couramment le statut commun du personnel des grands réseaux, adopté en 1920, ne consiste pas, comme son appellation le laisserait penser, en un seul texte. Il est en réalité composé de deux ensembles.

Un premier fascicule intitulé « conditions de rémunération du personnel »²⁴⁹ se divise en quatre livres, distinguant personnel masculin et féminin commissionné à service continu, personnel féminin commissionné à service discontinu (gardes-barrières et sémaphoristes) et personnel masculin et féminin non commissionné. Chaque livre est subdivisé en chapitres, traitant et détaillant

²⁴⁴ Paul Le Guen, « Le statut du personnel (suite) », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1921, p. 2.

²⁴⁵ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 031 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du congrès national extraordinaire tenu à Paris [...] les 7, 8 et 9 septembre 1920*, Courbevoie : La Cootypographie, 1921, p. 257.

²⁴⁶ Paul Le Guen, « Le statut du personnel (suite) », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1921, p. 2.

²⁴⁷ Christian Chevandier, Atsushi Fukasawa, Georges Ribeill, « Les cheminots : un statut toujours en débat », *art. cit.*, p. 48.

²⁴⁸ « Le nouveau statut des agents des chemins de fer et la participation du personnel au fonctionnement des réseaux », *Journal des transports*, 7 août 1920, p. 321.

²⁴⁹ CNAH, 478 LM 29 : conditions de rémunération du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État, 1920.

de façon précise et, pour chaque cas de figure, les traitements et leurs échelles, l'avancement, les indemnités, allocations, primes et gratifications auxquels sont susceptibles d'avoir droit les agents de chemins de fer ainsi que le règlement des heures supplémentaires. Avec le statut commun du personnel de 1920, les emplois sont donc uniformes dans tous les réseaux.

Le second fascicule intitulé « statut du personnel »²⁵⁰ se divise en trois livres, pour autant de catégories de personnel embauché.

Le premier règle le statut du personnel non commissionné (c'est-à-dire des agents majeurs à l'essai, mineurs ou majeurs ajournés ou réformés du service militaire), tandis que les deux derniers livres traitent respectivement des personnels commissionnés (soit les agents à l'essai ayant réalisé leurs stages, les anciens militaires bénéficiant d'emplois réservés et les fonctionnaires détachés) et à service discontinu (les femmes chargées des tâches relatives aux billets, aux haltes, aux barrières et à la salubrité).

Le statut du personnel non commissionné est subdivisé en six titres et composé de 11 articles. Ceux-ci traitent principalement du recrutement, détaillant les conditions physiques, techniques, morales et de nationalité à remplir, bien que des dérogations demeurent possibles en ce qui concerne les limites d'âge. La préférence est donnée, à l'embauche, aux membres de la famille d'un agent. Si les conditions précitées sont remplies, l'agent est admis à l'essai dans un emploi de début – sauf dérogations et exceptions – pendant une année. S'il ne satisfait pas aux exigences du service, il peut être licencié. Les agents majeurs à l'essai sont soumis à une visite médicale obligatoire et sont commissionnés si leurs tests s'avèrent favorables ; les autres (mineurs, ajournés ou réformés du service militaire) sont confirmés dans leur emploi. Une note leur est attribuée à la fin de l'année par le chef de service régional ou les commissions centrale ou régionales pour évaluer leur valeur, leur conduite ainsi que la qualité de leur travail ; si celle-ci est bonne, ils peuvent prétendre à une gratification. Les mesures disciplinaires contiennent cinq degrés de sanctions, du rappel à l'ordre au congédiement ; les agents non commissionnés peuvent également être suspendus. Toutes ces dispositions ont des répercussions sur les traitements, les salaires et les avantages accessoires. En ce qui concerne les congés, les blessures et les maladies en et hors service, les changements de résidence pour convenances personnelles et l'interdiction de commercer, ils sont régis selon les mêmes règles que celles qui valent pour le personnel commissionné.

Le livre II consacré au personnel commissionné est subdivisé en six titres (dont l'un, sur les bonifications d'ancienneté et retards à l'avancement, gratifications, chevrons et l'avancement en

²⁵⁰ CNAH, 163 LM 11 : statut du personnel de la compagnie de l'Est, 18 avril 1920. Cf. annexe n°49.

grade est composé de quatre chapitres) et 49 articles. Le recrutement des anciens militaires bénéficiaires d'emplois réservés et des agents à service continu est principalement marqué par le commissionnement, à l'occasion duquel un titre de nomination leur est remis. Ils bénéficient en plus des 52 jours de repos hebdomadaires, octroyés depuis 1908, de 15 jours de congés payés ; ils ne peuvent toutefois s'absenter plus de 17 jours consécutifs, afin de répondre aux exigences de service. Un certain nombre de journées, avec ou sans solde, peut également leur être accordé par le chef de service, la totalité ne devant pas dépasser 30 jours par an ; le directeur du réseau peut lui aussi faire bénéficier le personnel de cette mesure. Par ailleurs, les agents jouissent désormais de congés pour accomplir leurs fonctions syndicales.

En cas de blessure en service, le personnel commissionné conserve sa solde entière jusqu'à la reprise ou la réforme décidée par le médecin. Dans le cas où le régime de la loi du 8 avril 1898 sur les accidents lui paraît plus favorable, un agent peut demander à ce que lui soit appliqué le droit commun. Les agents qui n'ont pas souscrit à la caisse de prévoyance d'un réseau bénéficient des soins gratuits du médecin et de leur traitement ou leur solde intégral dès le cinquième jour, en cas de blessure survenue en dehors du service et non dûe à l'abus d'alcool, pour une période inférieure à 120 jours. Exceptionnellement, la demi-solde ou la solde entière peut être accordée pour un délai supplémentaire. La demi-solde est attribuée durant une autre période de 90 jours, qui peut être ponctuellement étendue ; à l'issue de celle-ci, le versement est diminué. L'accouchement n'est plus pris en compte dans les absences pour maladie dans les quatre semaines précédant et suivant la naissance. Des dispositions sont prévues pour qu'une disponibilité puisse être accordée dans certains cas, mais l'avancement de l'agent est alors bloqué ; ses droits à la retraite demeurent toutefois pendant quatre ans.

La représentation du personnel est hiérarchisée et se retrouve à trois degrés différents. Des délégués régionaux se réunissent tous les trois mois auprès du chef de service régional, pour traiter de l'organisation du travail, de l'hygiène, de la sécurité et des questions locales, mais aussi pour établir les listes de gratifications, de bonifications d'ancienneté, de chevrons et les tableaux d'aptitude. Les représentants du personnel aux commissions régionales élisent ceux qui, parmi les titulaires, vont siéger auprès du chef de service. Lors de ces réunions trimestrielles, des questions d'ordre général concernant exclusivement le service sont abordées. Parmi ces titulaires, 20 délégués sont élus pour assister auprès du directeur du réseau à des réunions semestrielles au cours desquelles des questions d'ordre général sont abordées, ainsi que toutes celles traitées lors des réunions auprès du chef de service pour lesquelles on a échoué à aboutir sur une décision définitive. Tous ces représentants du personnel sont élus pour trois ans et rééligibles. La représentation du personnel est donc organisée de telle sorte que l'ensemble des agents des réseaux soient représentés, et non les seuls membres

d'une organisation syndicale.

Les bonifications d'ancienneté, accordées une fois par an aux agents les plus méritants, et les retards d'avancement, qui sont le fruit de mesures disciplinaires, ont des répercussions sur le délai nécessaire pour pouvoir passer à un échelon supérieur au sein d'un même grade. Pour un échelon de grade, on trouve une gratification normale, quatre degrés de gratifications majorées et autant de réduites, déterminées selon la note de mérite de l'agent et d'éventuelles mesures disciplinaires prises à son encontre. À la fin d'année, une note de mérite est attribuée à l'agent, accompagnée d'une appréciation écrite. Les notes sont transmises aux chefs de service régional, qui établissent une liste de classement pour leur circonscription ; cette dernière est ensuite examinée par une commission régionale. Le chef de service dresse, à partir de toutes les listes, des tableaux de classement, examinés par la commission centrale, puis transmis au directeur, qui arrête les tableaux. Lorsqu'un agent méritant se trouve à l'échelon supérieur de son grade et qu'il figure dans les tableaux de classement, on peut lui attribuer, au choix, un supplément de traitement exceptionnel : il s'agit d'un chevron. Un tableau d'aptitude est élaboré pour l'avancement en grade, sans ou avec la nécessité de passer des concours, suivant les choix du directeur du réseau ; mais il existe des dérogations exceptionnelles. Si un agent qui y figure refuse un poste qui lui est proposé, il en est rayé. Pour l'établissement du tableau d'aptitude, là aussi, une note est attribuée à l'agent, accompagnée d'une appréciation écrite. Dans le cas où un emploi serait vacant, un faisant fonction peut le pourvoir s'il figure dans le tableau d'aptitude. Le statut commun insiste sur l'importance d'une unité de notation dans l'ensemble du réseau.

Le directeur peut récompenser des agents pour leur dévouement et leur vigilance, notamment en les inscrivant d'office au tableau, après avoir pris l'avis des délégués du service des agents en question. À l'inverse, les punitions peuvent influencer sur les notes. On dénombre 12 degrés de sanctions, allant du simple rappel à l'ordre à la révocation, accompagnés de possibles effets sur les gratifications et le tableau d'aptitude. La suspension est également possible. Les propositions de punition sont transmises par les chefs directs et peuvent remonter jusqu'au conseil d'enquête (ce qui n'est pas le cas de la cessation collective ou concertée de service), qui formule un avis sur les punitions réservées au directeur. Des agents rétrogradés pour faute professionnelle peuvent, au bout d'un certain délai, demander un examen spécial de leur dossier.

La cessation des fonctions au sein d'un réseau peut prendre cinq formes : la démission, qui doit être formalisée (écrite, datée) et acceptée par le directeur, la mise à la retraite, la radiation des cadres, la révocation et la mise à la réforme ; la réadmission n'est pas possible, sauf exception. Le cas particulier des femmes dont le travail est dépendant de celui de leur mari est pris en considération : elles peuvent être réadmissées. L'interdiction des recommandations et la sanction de leur pratique sont

précisées.

Le dernier livre du statut commun est le plus « pauvre », composé uniquement de quatre articles. Il concerne le personnel à service discontinu : il s'agit de femmes gardes-barrières ou sémaphoristes, qui n'ont pas besoin d'être présentes de manière permanente à leur poste de travail. Elles bénéficient de 52 jours de repos et congés payés par an, pris selon les exigences de service, sans dépasser 17 jours consécutifs. Le personnel à service discontinu suit les mêmes règles que le personnel commissionné en matière de congés, de chevrons, d'avancement en grade et de faisant fonctions.

Les signatures portées sur le statut sont précédées de la mention suivante : « arrêté conformément aux décisions de la commission d'arbitrage et notifié par le directeur de la compagnie ». On ne retrouve aucune marque d'approbation du statut du personnel par l'administration des Travaux publics, qui ne fait que prendre acte de l'accord²⁵¹. En outre, aucun rôle n'est attribué au ministre des Travaux publics, une fois l'adoption du texte entérinée.

Un mélange complexe entre continuité, innovation et régression

Les apports du statut commun de 1920

Si l'architecture interne n'est pas tout à fait semblable le statut commun du personnel appliqué à partir de juillet 1920 reprend, dans ses grandes lignes, la structure du texte accordé aux agents des chemins de fer de l'État huit ans plus tôt.

On retrouve par exemple la distinction en livres des différentes catégories de personnel, bien qu'elles ne soient pas identiques en 1912 et 1920²⁵². De la même façon, la formulation de certains articles est reprise quasiment au mot près²⁵³.

La parentalité entre ces deux textes, souhaitée par les représentants des cheminots comme le Gouvernement, est donc indéniable.

Toutefois, certaines mesures, bien que largement inspirées du statut de l'administration des chemins de fer de l'État, en diffèrent quelque peu.

En matière de représentation du personnel, on retrouve le principe de l'organisation à trois degrés –

²⁵¹ AN, 19800434/23 : note sur le statut commun à l'ensemble du personnel des grands réseaux, 3 juillet 1934.

²⁵² Le livre III, qui concerne le personnel classé de l'administration des chemins de fer de l'État en 1912, lui préfère la formule de personnel à service discontinu en 1920.

²⁵³ C'est le cas, par exemple, pour la disposition concernant l'octroi, par le chef de service, de congés avec ou sans solde au personnel commissionné. Dans le statut de 1912 (livre II, article 4), elle est ainsi formulée : « Le chef de service peut accorder, en outre, dans certains cas définis par les règlements, des congés supplémentaires avec solde jusqu'à concurrence de cinq jours, et des congés sans solde, sans que l'ensemble des congés obtenus dans l'année puisse dépasser trente jours ». Le statut de 1920 (livre II, article 2) précise : « [...] des congés supplémentaires sans solde [...] ».

auprès des chefs de service régional, du chef de service et du directeur – cher à l'administration des chemins de fer de l'État depuis 1912. Quelques changements sont toutefois introduits en 1920 : l'augmentation du nombre de délégués auprès du directeur (de 16 à 20), la baisse de la fréquence des réunions (de quatre fois par an à une par semestre), la modification de l'organisation des séances (les convocations doivent être reçues, non plus cinq, mais huit jours à l'avance). Par ailleurs, des précisions sur le modèle de celles figurant dans le projet de statut du personnel des réseaux en décembre 1919 sont apportées à propos des ordres du jour et de la procédure de réunion des délégués régionaux et auprès du chef de service.

Le statut commun du personnel de 1920 tient compte de nombreuses dispositions intégrées par les réseaux dans leur projet de décembre 1919. En ce sens, un certain nombre d'ajouts introduits dans le statut commun des agents de 1920 relèvent davantage de la précision de procédures dont on s'est sans doute rendu compte, au fil de l'expérimentation du texte de 1912 qu'elles pouvaient faire défaut. Les additions qui ressortent de cette catégorie touchent principalement aux mesures disciplinaires. C'est le cas, par exemple, pour les dispositions relatives aux agents commissionnés rétrogradés. Les réseaux ont par ailleurs obtenu la production d'un extrait du casier judiciaire et d'un certificat de bonnes vie et mœurs au moment du recrutement du personnel non-commissionné, ainsi que l'instauration d'une visite médicale pour vérifier sa condition physique dans les deux mois précédant son éventuel commissionnement. Ce durcissement des conditions de recrutement et de la discipline illustre une attention particulière portée par les réseaux à la moralité, à l'obéissance et à l'aptitude de leurs agents. Ces choix, qui paraissent somme toute logiques pour un employeur, ont pu être renforcés par l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de 8 heures, marquée par le recrutement en masse d'un personnel à la discipline lâche, inadapté aux travaux pour lesquels il a été embauché.

La proposition des réseaux quant au rapport du directeur au conseil d'administration pour les décisions qui sont de son ressort a été suivie.

D'autres modifications plus ponctuelles, à la limite de l'anecdotique, sont à attribuer à l'initiative des compagnies, comme le passage de trois à deux ans de la durée minimale en poste nécessaire pour requérir une nouvelle demande de changement de résidence pour convenances personnelles.

Si la majorité des modifications semblent être calquées sur les propositions des réseaux, quelques innovations sont toutefois à porter au palmarès de la Fédération nationale des cheminots. Cette dernière obtient, entre autres mesures, le retour au qualificatif « commissionné » (alors que les réseaux préféraient celui d'« affilié »), la suppression de la mention de fonctionnaires détachés et des conditions pour l'octroi d'une disponibilité ou encore la fin de l'assimilation de l'accouchement à la maladie, la femme enceinte disposant désormais d'un congé spécifique.

Parmi les succès des cheminots, il faut souligner les congés. Désormais, les agents de chemins de fer bénéficient de 15 jours de congés ouvrables avec solde. La requête de la Fédération nationale des cheminots a ici été entendue.

Une autre avancée sociale est à mettre à son compte : « En dehors des congés déterminés par le présent article, des congés seront accordés pour l'accomplissement des fonctions syndicales dans les conditions définies au règlement du réseau ». Et cela d'autant plus que cette nouveauté ne figure dans aucun des projets de statut du personnel déposés en 1918 et 1919 par les cheminots et les réseaux. Cette reconnaissance officielle du droit syndical est en fait la mise en application du premier des cinq points acquis lors de l'accord du 1^{er} mars, qui a mis fin au conflit social de février 1920 et prévoit l'inscription des droits des syndiqués au sein d'un statut²⁵⁴.

Les cheminots l'emportent également avec la suppression des avancements et des accroissements de salaires exceptionnels pour récompenser des actes de dévouement, de vigilance ou des services exceptionnels, mais dont on comprend bien que les agents pouvaient les soupçonner d'encourager un favoritisme déguisé. Cette mesure demeure toutefois tempérée par la mise en place de bonifications d'ancienneté et de retards d'avancement qui influent, de manière bénéfique ou non, sur la date de changement d'échelon et donc sur l'avancement, mais aussi de chevrons, au choix. À travers ces dispositions, l'arbitraire des chefs décrié par les cheminots peut donc encore partiellement s'exprimer et leur autorité est préservée²⁵⁵.

Autre disposition notable introduite par le statut commun du personnel de 1920, sur initiative de la Fédération nationale des cheminots, la composition du conseil d'enquête est désormais fixée de trois agents supérieurs et d'autant de délégués du personnel. Ce paritarisme est également de mise dans l'élaboration des tableaux d'aptitude.

Malgré les espoirs fondés par les cheminots d'un statut commun du personnel qui figurerait une version améliorée de celui des agents du réseau de l'État, ces derniers doivent toutefois accuser quelques reculs sévères.

Le plus marquant d'entre eux porte sur la question des maladies ou des blessures reçues en dehors du service. Alors que le statut du personnel de 1912 maintient en tel cas « la solde entière pendant *une période qui ne peut excéder soixante jours dans la même année* » pour les deux premiers arrêts maladie, puis à partir du quatrième jour pour les suivants, le texte de 1920 n'apporte plus autant de garanties. Désormais, dans le cas d'une maladie ou d'une blessure reçue en dehors du service constatée par le médecin du réseau et non consécutive à un état d'ébriété, l'agent concerné ne jouit

²⁵⁴ Annie Kriegel, *La grève...*, op. cit., p. 65.

²⁵⁵ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, op. cit., p. 436.

de l'entièreté de sa solde qu'à partir du cinquième jour de son congé maladie pendant une période maximale de 120 jours, puis de la moitié de celle-ci pendant 90 jours. Sans doute cherche-t-on par l'introduction de ce délai de carence à limiter le nombre d'interruptions de courte durée. Toujours est-il que le personnel de l'administration des chemins de fer de l'État voit ces droits sociaux rognés par cette mesure.

Le changement de critères pour l'octroi d'une gratification se fait également au détriment du cheminot du réseau de l'État. Si jusqu'alors, les agents commissionnés « qui ont le plus contribué à la bonne marche du service [...] s'ils comptent au moins trois mois de service au 31 décembre [...] à titre de prime de gestion ou d'économie » pouvaient y prétendre, ce système est remis en cause dans le nouveau statut de 1920 : ce sont désormais des taux majorés ou réduits de gratification qui sanctionnent la note au mérite attribuée à l'agent.

De la même manière, il faut souligner la suppression de la mention des âges de départ à la retraite, qui, s'ils n'étaient pas identiques, figuraient pourtant dans le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912, ainsi que dans le projet proposé par la Fédération nationale des cheminots.

Par ailleurs, des mesures qui auraient pu faire progresser les droits sociaux des cheminots n'ont pas été retenues.

C'est le cas, par exemple, du préavis que la Fédération nationale des cheminots souhaitait introduire en cas de licenciement, dans son projet d'octobre 1918.

Quant à la représentation du personnel, on aurait pu imaginer une représentation du personnel à l'échelle du réseau national, et de la totalité des catégories d'agents du réseau ; mais celle-ci ne parvient pas à se hisser par-delà les frontières des réseaux et se limite à la délégation des personnels d'exécution et de maîtrise.

Au regard des autres corporations à statut et du droit commun, un statut novateur ?

D'après Marcel Peschaud, ce statut du personnel uniforme « [fait] bénéficier [les agents] d'avantages et de garanties dont on ne retrouve l'équivalent, en France, ni dans les entreprises industrielles, ni dans les administrations de l'État »²⁵⁶.

Il nous paraît toutefois devoir nuancer quelque peu ce propos. L'exemple des congés payés l'illustre bien. Il semble falloir distinguer, en matière d'octroi des congés payés, le personnel à statut de celui de l'industrie privée. À Paris, les ouvriers de l'industrie privée ne disposent pas, à de rares

²⁵⁶ Marcel Peschaud, *Politique et fonctionnement...*, op. cit., p. 176.

exceptions²⁵⁷ près, de congés payés, tandis que les ouvriers de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris (CMP), qui bénéficiaient de 10 jours dès 1900, se voient accorder, en 1919, 21 jours de repos²⁵⁸. De la même façon, la Compagnie Parisienne de Distribution d'Électricité (CPDE) accorde 18 jours ouvrables en novembre 1919 à ses employés²⁵⁹. Si la généralisation de 15 jours de congés ouvrables avec solde à l'ensemble des agents de chemins de fer ne représente pas forcément une avancée sociale en comparaison de certaines corporations à statut, elle en demeure indubitablement une sur le plan du droit commun.

Le statut de 1920 représente un symbole fort de l'uniformisation et de l'unification en des temps où, même si elles s'estompent, les frontières entre les réseaux demeurent. Le statut commun possède donc une forte dimension collective et identitaire, dont il est toutefois difficile d'apprécier la réalité et la portée. Il entretient une mentalité d'entreprise, qui s'apparente à une conscience professionnelle²⁶⁰.

Le statut commun de 1920, une convention collective qui s'ignore ?

On ne peut, au regard des dispositions contenues dans la loi du 25 mars 1919 sur les conventions collectives, que s'interroger sur les similitudes avec le statut commun du personnel de 1920. L'accord de 1920 n'aurait-il de statut du personnel que le titre ? Sa nature juridique ne relèverait-elle pas davantage de la convention collective ?

En effet, au regard de la loi de 1919, de nombreuses analogies sont à relever avec l'accord de 1920.

Elles concernent :

- le mode de discussion. Si l'on excepte le recours final à l'arbitrage de la commission ministérielle Tissier, le statut du personnel de 1920, comme les conventions instituées en 1919, sont le fruit de la négociation collective. À la différence de la concertation, la négociation prend en compte la dimension conflictuelle, qui se trouve à la source de l'accord discuté et conclu entre des acteurs qui ont des intérêts, sinon antagonistes, au moins divergents²⁶¹. Si le processus de discussion de l'uniformisation des conditions d'emploi et de travail est déjà bien avancé en 1920, les conflits sociaux survenus au printemps n'ont pas été sans incidence sur le rythme des pourparlers et le contenu final²⁶². C'est l'idée que défend

²⁵⁷ Comme la couture, le Livre ou encore la bijouterie.

²⁵⁸ Stéphane Sirot, « Les congés payés... », *art. cit.*, p. 90.

²⁵⁹ Pour revenir ensuite à 12 jours ouvrables pour les ouvriers titulaires et stagiaires en 1929.

²⁶⁰ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 437.

²⁶¹ Hubert Touzard, « Consultation, concertation, négociation. Une courte note théorique », *Négociations*, n°5, vol. 1, 2006, p. 67-74.

²⁶² Cf. *supra*.

Gustave Bourcquet :

« Toutes deux [les institutions de la convention collective et du statut du personnel] ont les mêmes origines : la convention collective [...] est conclue, le plus souvent, à la suite d'une grève et constitue le traité de paix qui met fin au conflit. Or, [...] l'accord entre les réseaux et le personnel, sur la question des échelles de traitements, n'a été réalisé qu'à la suite des grèves de 1920 et la fixation du salaire de base, au chiffre de 3.800, a été une des conditions de la reprise du travail »²⁶³ ;

- la forme prise par la négociation collective. En effet, la discussion au sein d'une commission paritaire en 1920 s'est faite entre des groupements d'employés et d'employeurs ;
- l'objet et le contenu de l'accord : l'uniformisation des conditions d'emploi et de travail pour le statut de 1920, leur normalisation pour les conventions collectives, ce qui mène dans les deux cas à une standardisation de la réglementation du travail pour les personnes exerçant les mêmes activités professionnelles.

On peut dès lors se demander si le statut du personnel de 1920 ne constituerait pas un avatar de convention collective qui n'en porterait pas le nom. Toujours est-il que sa proximité avec la convention collective est indéniable.

L'année 1920 représente un mélange de ruptures et de continuité dans les conditions d'emploi et de travail des cheminots.

Si la revendication d'un statut commun au personnel des réseaux d'intérêt général est maintenue, elle se précise. La capitalisation de l'expérience du statut de l'État permet la recherche d'une amélioration optimale des conditions d'emploi et de travail des cheminots. Portée par un « syndicalisme de masse » dans les chemins de fer, cette revendication finit par aboutir, grâce au soutien de l'État et d'un ministre des Travaux publics déterminé.

La Fédération nationale des cheminots, forte de son audience, est force de propositions. Les réseaux semblent quant à eux adopter une position défensive et lâcher progressivement du terrain. Face à l'inéluctable, les compagnies opèrent un changement de stratégie, passant d'une opposition presque frontale à une collaboration active, selon la marge de manœuvre qui leur est laissée. On retrouve donc un certain pragmatisme, qui met en exergue la modification du rapport de forces, avec des réseaux privés auxquels la gestion du personnel échappe de plus en plus²⁶⁴. Ils ne laissent pas pour autant le champ libre aux organisations cheminotes et s'engagent de manière déterminée dans des pourparlers institutionnalisés.

²⁶³ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, *op. cit.*, p. 70.

²⁶⁴ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 671.

Symbolique de la volonté d'unification, le processus de négociation des nouvelles conditions d'emploi et de travail des cheminots s'est joué au-delà des réseaux. L'unification du statut précède en effet celle des administrations des chemins de fer.

Le statut commun de 1920 se distingue particulièrement par l'institutionnalisation d'un dialogue social entre les réseaux et leur personnel, qui aboutit à une convention. On est désormais loin de la satisfaction de ponctuelles revendications matérielles par les compagnies ou encore de la simple codification de règles existantes. La relation entre les parties semble avoir atteint un certain stade de maturité qui la mène sur le chemin de l'égalité.

Pour autant, l'arbitrage de l'État s'est avéré indispensable pour éviter que la négociation ne mène à l'impasse. Il demeure cependant *a minima*, sans caractère légal ou réglementaire, ni approbation ministérielle officielle.

Une fois le statut commun du personnel institué se pose la question de sa modification et de l'adaptation des conditions d'emploi et de travail des cheminots au contexte politico-économique des années 1920-1930.

Chapitre XII. La remise en cause d'un statut du personnel décrié (années 1920-première moitié des années 1930)

L'objectif de ce chapitre est d'examiner la réception du statut commun du personnel des réseaux d'intérêt général, après son institution en 1920.

Alors que le sujet n'avait pas été abordé lors de sa négociation collective, une réflexion est menée à propos de la modification du statut du personnel (1).

L'examen de cette question prend d'autant plus de sens que les agents des chemins de fer se révèlent très largement insatisfaits (2).

1. L'interprétation et la modification du statut commun du personnel : des enjeux essentiels

Repenser les chemins de fer à l'aune des difficultés de l'après-guerre

Alors que la marge de manœuvre du ministre des Travaux publics, en matière de modification des conditions d'emploi et de travail des agents des compagnies, est combattue de longue date, et teintée d'incertitude, il apparaît nécessaire de fixer une procédure de rectification et d'interprétation du statut commun à mesure de son application dès le second semestre 1920.

Le texte en lui-même ne contient aucune disposition à ce sujet. Initialement, la révision du statut commun n'est prévue que dans le cas où cet accord serait dénoncé par l'une des parties¹.

Mais au sortir de la guerre, les compagnies affrontent une situation difficile.

Elles sont heurtées de plein fouet par la crise des transports². Par ailleurs, leur santé financière est critique, avec des emprunts ou le recours à la garantie d'intérêts qui servent à camoufler leurs déficits³.

La solution qui s'impose est le relèvement des tarifs. Mais voté par le Parlement, ce procédé est

¹ AN, 19800434/23 : note sur le statut commun à l'ensemble du personnel des grands réseaux, 3 juillet 1934.

² Julie Maurice, « L'octroi d'un statut commun des cheminots : un remède à la crise des transports de l'après-Première Guerre mondiale ? » dans Dominique Andolfatto (dir.), *Chemins de fer et cheminots en tension*, Dijon : Éd. universitaires de Dijon, 2018, p. 203-213.

³ Le déficit des compagnies, accentué par la guerre, est, en 1919, de l'ordre de 4 milliards de francs.

indissociable d'une révision plus globale du régime des chemins de fer⁴. Les réseaux n'ont d'autre choix que de liquider leurs problèmes financiers pour repartir sur des bases saines, grâce à la négociation d'un nouveau contrat entre les compagnies et l'État. Le rachat, un temps envisagé, est abandonné⁵. En outre, l'idée d'une unification, sinon d'une coordination, des administrations de chemins de fer qui conservent leur autonomie et leur organisation respectives, a fait son chemin.

Le 27 octobre 1917, Albert Claveille institue par arrêté ministériel une commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, initialement présidée par Émile Cotellet⁶. Ce dernier est remplacé au bout de quelques mois par Théodore Tissier⁷. Le ministre oriente les travaux dans la direction qu'il souhaite suivre⁸. La commission s'accorde sur la majorité des questions abordées ; deux points demeurent cependant litigieux : les attributions et la composition du nouveau conseil supérieur des chemins de fer⁹.

Mais au gré des élections législatives de novembre 1919 et du changement à la tête du ministère des Travaux publics, Yves Le Trocquer donne une nouvelle orientation au projet, plus attentive aux desiderata des compagnies. Il s'inspire de leur proposition du 17 octobre 1919 pour élaborer un projet de loi. Déposé le 18 mai 1920, le texte vise à sanctionner une convention conclue la veille avec les réseaux. Plusieurs contre-propositions de loi sont présentées à la Chambre des députés entre mars et juillet¹⁰. Fin juillet, les travaux parlementaires sont achevés. Le projet amendé est de nouveau examiné de concert avec les compagnies. Le texte est ensuite discuté à la chambre basse en décembre 1920¹¹, puis au Sénat au début de l'été 1921¹². Après des tergiversations en commissions, retour à la Chambre des députés à l'automne¹³ : la loi du 29 octobre 1921 est finalement

⁴ *La réorganisation des chemins de fer*, Paris : Publications de l'informateur parlementaire, [s.d.], 32 p.

⁵ Deux propositions de loi concernant le rachat sont discutées dans l'Hémicycle en 1919 et 1920.

⁶ AN, F¹⁴ 12485 : arrêté ministériel instituant la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, 27 octobre 1917.

⁷ AN, F¹⁴ 12485 : arrêté modifiant la composition de la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, 10 janvier 1918.

⁸ AN, F¹⁴ 12485 : note relative à la base d'un nouveau régime des grands réseaux d'intérêt général, remise à M. le président Cotellet, conformément aux instructions du ministre, comme résumé d'une conversation entre MM. Claveille et Cotellet et pour servir de base à l'établissement d'un projet par la section des Travaux publics, 22 octobre 1917.

⁹ AN, F¹⁴ 12485 : projets de loi et de convention, 1918.

¹⁰ AN, F¹⁴ 12486. Il s'agit de la proposition de loi déposée par Étienne Charlot et ses collègues, le 5 mars 1920, tendant à la réglementation du statut financier des compagnies concessionnaires ou fermières de services publics (mines, transports en commun, forces hydrauliques, etc.), concédés par l'État ; de la proposition de loi déposée par Louis Loucheur et ses collègues, le 27 mai 1920, tendant à l'établissement d'un nouveau régime pour les chemins de fer d'intérêt général, ainsi que de la proposition de loi sur l'organisation du service public des chemins de fer déposée par Léon Blum, Albert Thomas et Marcel Sembat le 30 juillet 1920, toutes devant la Chambre des députés.

¹¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 7 décembre 1920, p. 3496-3512 ; *ibid.*, 9 décembre 1920, p. 3522-3535, 3538-3552 ; *ibid.*, 13 décembre 1920, p. 3579-3595 ; *ibid.*, 14 décembre 1920, p. 3605-3632 ; *ibid.*, 15 décembre 1920, p. 3648-3662 ; *ibid.*, 16 décembre 1920, p. 3682-3697 ; *ibid.*, 17 décembre 1920, p. 3709-3723 ; *ibid.*, 18 décembre 1920, p. 3749-3762, 3766-3783.

¹² *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 5 juillet 1921, p. 1502-1517 ; *ibid.*, 7 juillet 1921, p. 1528-1539 et 1542-1562 ; *ibid.*, 8 juillet 1921, p. 1575-1582 et 1586-1605 ; *ibid.*, 9 juillet 1921, p. 1611-1625.

¹³ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 25 octobre 1921, p. 3639-3653 ; *ibid.*, 26 octobre 1921, p. 3691-3703 ; *ibid.*, 27 octobre 1921, p. 3729-3738, 3741-3761 ; *ibid.*, 28 octobre 1921, p. 3769-3780.

promulguée¹⁴ et acte la substitution partielle de la convention du 28 juin 1921 à celles de 1883¹⁵. Si ces dernières consacraient l'autonomie et donc le particularisme des réseaux, celle de 1921 met fin au séparatisme. Elle se distingue notamment par l'adoption d'un fonds commun qui met en place une solidarité financière entre les réseaux. Le texte adopté est toutefois loin du projet initial porté par Albert Claveille.

La convention de 1921 est appliquée rétroactivement à compter du 1^{er} janvier.

La reconnaissance légale du statut du personnel : la loi du 29 octobre 1921, portant approbation de la convention du 28 juin 1921

En matière sociale, l'apport de la convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre 1921, est limité.

Il est caractérisé par l'institutionnalisation d'instances centrales et communes aux réseaux d'intérêt général, afin que ces derniers puissent mener une politique unifiée et cohérente¹⁶.

Le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer : l'instance de modification du statut du personnel

Le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer se place au-dessus des conseils d'administration des compagnies. Il s'affiche à la fois comme un organe de décision et d'exécution¹⁷. Il a entre autres missions la délibération en matière de « modifications à apporter au statut ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération du personnel et aux institutions de retraites ». La convention du 28 juin 1921 consacre donc l'existence du statut commun du personnel.

Le comité de direction est composé de deux administrateurs (investis par son conseil d'administration) et du directeur pour chaque compagnie, auxquels il faut adjoindre, pour le réseau de l'État, le directeur, le président et le vice-président du conseil de réseau. Un commissaire du Gouvernement y siège également. Le personnel n'y est donc pas représenté, les réseaux ayant argué que les agents avaient déjà obtenu de nombreuses concessions par l'application du statut de 1920 et la convention de 1921¹⁸.

Il est un temps envisagé que les délégués du personnel prévus par le statut commun puissent y présenter leurs revendications.

¹⁴ AN, F¹⁴ 12491 : loi relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, 29 octobre 1921.

¹⁵ Georges Ribeill, « Du projet Claveille... », *loc. cit.*

¹⁶ Morisson de La Bassetière, *Les dispositions de la loi du 29 octobre 1921 relative au personnel des chemins de fer*, Paris : La vie universitaire, 1922, 132 p.

¹⁷ *Ibid.*, p. 92.

¹⁸ Robert Pigelet, *La condition juridique...*, *op. cit.*, p. 133.

Mais l'antériorité du statut sur la convention et le risque d'amoindrir l'autorité de chaque directeur de réseau, devant lequel les réclamations cheminotes sont portées, n'ont pas permis à cette idée d'aboutir ; l'autonomie de gestion de chaque administration de chemins de fer est donc préservée¹⁹.

Le comité de direction est chargé de l'application des dispositions adoptées par le conseil supérieur des chemins de fer.

Le conseil supérieur des chemins de fer

Le conseil supérieur des chemins de fer est composé des 18 membres du comité de direction, de 12 représentants du personnel (à raison de deux par réseau²⁰, de six pour le petit personnel et d'autant pour représenter les classes moyennes²¹) élus²² et de 30 représentants des intérêts généraux de la nation. L'idée de la CGT de représenter les intérêts de la nation se retrouve ici²³. Héritier lointain de l'ancien comité consultatif, son « but [est] de réaliser la coordination qui est la base même du nouveau régime des chemins de fer, et de réaliser cette coordination en concordance avec les intérêts généraux de la nation »²⁴. Il est « un organe de conseil et d'autorité pour les directives à appliquer »²⁵.

Mais son rôle purement consultatif limite la portée de la prérogative accordée aux représentants du personnel en leur permettant de participer à la gestion de la compagnie.

Le tribunal arbitral, lieu d'interprétation des dispositions du statut du personnel

La convention signée le 17 mai 1920 entre les réseaux et Yves Le Trocquer prévoyait qu'en cas de conflit collectif, le conseil supérieur des chemins de fer soit investi d'une mission d'arbitrage²⁶.

Mais la commission des travaux publics de la Chambre des députés émet des réserves²⁷, fondées

¹⁹ René Thévenez, Étienne Bleys, *Chemins de fer d'intérêt général. Commentaire de la convention du 28 juin 1921 et de la loi approbative du 29 octobre 1921*, Paris : Rousseau, 1929, p. 32-33.

²⁰ Le 21 mars 1921, le ministre des Travaux publics inclut les chemins de fer d'Alsace-Lorraine dans l'organisation commune des réseaux d'intérêt général. Il faut donc compter 21 membres au comité de direction et 14 représentants des réseaux. L'administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine bénéficie d'un statut régional du personnel, avantageux pour les salaires et les pensions.

²¹ L'échelle 7 du statut marque la frontière d'une catégorie à l'autre.

²² Un décret du 11 février 1922 fixe le mode d'élection.

²³ La CGT souhaitait toutefois que ceux-ci soient élus par les différents syndicats. Morisson de La Bassetière, *Les dispositions...*, *op. cit.*, p. 95.

²⁴ AN, F¹⁴ 12487 : note sur les missions du conseil supérieur des chemins de fer, adressée au chef du cabinet du ministre des Travaux publics, 2 décembre 1924.

²⁵ René Thévenez, Étienne Bleys, *Chemins de fer d'intérêt général. Commentaire...*, *op. cit.*, p. 31.

²⁶ AN, F¹⁴ 12487 : convention signée entre le ministre des Travaux publics Yves Le Trocquer et les réseaux d'intérêt général, 17 mai 1920.

²⁷ AN, F¹⁴ 12487 : lettre de Jules Cels, président de la commission des travaux publics de la Chambre des députés, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 31 juillet 1920.

pour les compagnies²⁸, et cette disposition disparaît de la convention du 30 novembre 1920. En effet, « seule la loi peut qualifier un arbitre pour une catégorie de cas déterminés, sans attendre, pour chaque espèce, des accords auxquels toutes les parties en cause auraient adhéré ». Cette même commission juge par ailleurs plus opportun de confier l'arbitrage des conflits, non plus au conseil supérieur des chemins de fer, qui délibère sur ces matières pouvant mener au contentieux, mais à un tribunal²⁹. C'est pourquoi il figure dans la loi du 29 octobre 1921 que

« toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre un ou plusieurs réseaux et le personnel, notamment sur les questions relatives au statut, ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel, sera réglée par un tribunal arbitral constitué, ainsi qu'il suit : deux arbitres seront désignés par les représentants des réseaux au conseil supérieur, deux arbitres seront désignés par les représentants du personnel à ce même conseil appartenant à la catégorie ou aux catégories du personnel intéressé dans le conflit ; un cinquième arbitre, qui sera de droit président du tribunal arbitral, sera désigné par le conseil supérieur, délibérant sans les représentants des réseaux et du personnel. Ce cinquième arbitre devra être choisi en dehors du conseil supérieur ».

Cette disposition s'inspire d'un projet de loi sur le règlement amiable des conflits collectifs du travail, déposé par le président du Conseil Alexandre Millerand à la Chambre des députés le 9 mars 1920³⁰. En créant des tribunaux permanents chargés de régler les différends entre les employeurs et leur personnel, il espère ainsi créer un climat de confiance entre les agents et un arbitre supérieur³¹. Le tribunal arbitral est donc pour partie une émanation du conseil supérieur des chemins de fer. Ses attributions sont précisées : « Il est en outre appelé à délibérer, conformément aux dispositions de la loi approbative de la présente convention, sur les questions relatives au statut, aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel »³². L'arbitrage de cette juridiction d'exception est obligatoire³³.

Si nous avons pu retrouver dans les archives consultées plusieurs demandes de constitution du tribunal arbitral, deux d'entre elles nous paraissent particulièrement instructives sur son fonctionnement. Elles témoignent aussi de l'incertitude de la procédure quant aux conditions préalables à sa constitution dans les premières années de son existence, selon que l'on fait une lecture restrictive ou non de l'article 12 de la loi d'octobre 1921.

²⁸ AN, F¹⁴ 12487 : note sur le nouveau texte présenté par les compagnies à la suite des observations de la commission des travaux publics de la Chambre des députés, 23 août 1920.

²⁹ CNAH, 1201 LM 67 : René Thévenez, Étienne Bleys, *Chemins de fer d'intérêt général. Commentaire...*, op. cit., p. 18.

³⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 9 mars 1920, p. 500.

³¹ Paulette Le Gall, *Évolution...*, op. cit., p. 56.

³² AN, F¹⁴ 12487 : convention signée entre le ministre des Travaux publics Yves Le Trocquer et les réseaux d'intérêt général, 28 juin 1921.

³³ Robert Pigelet, *La condition juridique...*, op. cit., p. 235.

En 1927, le comité du contentieux du ministère des Travaux publics³⁴ est saisi de plusieurs requêtes de divers groupements, visant à réunir le tribunal arbitral. Pour lui, « celles qui tendent à obtenir une amélioration de la situation des agents ne sont pas de la compétence du tribunal arbitral ; celles qui mettent en cause les conditions dans lesquelles l'application est faite des règles statutaires, sont de la compétence de ce tribunal »³⁵. Cette lecture restrictive de l'article 12 en limite la portée, excluant dès lors les réclamations collectives portant sur les questions de traitements³⁶.

Parmi ces revendications figure celle d'anciens sous-facteurs aux gares de Paris. Ces derniers ont vu leur emploi supprimé par la compagnie d'Orléans et s'opposent à cette décision. Ils souhaitent que leur réclamation soit examinée par le tribunal arbitral ; mais Yves Le Trocquer s'y oppose le 18 juin 1923. Les requérants saisissent alors le Conseil d'État le 26 juillet. Dans ses conclusions, le commissaire du Gouvernement précise les conditions préalables à la réunion du tribunal arbitral :

« 1 – contestation intéressant le personnel statutaire ; 2° – contestation d'ordre collectif, c'est-à-dire intéressant au moins toute une catégorie du personnel et de nature par son importance à entraver la marche du service ; 3° – contestation ayant à sa base la prétendue violation d'un droit, et non pas tendant à l'obtention d'une mesure de faveur »³⁷.

Il ajoute que la contestation doit porter exclusivement sur « l'exécution du contrat de travail : "Le législateur a voulu renforcer les garanties générales que les agents de chemins de fer tiennent de leur statut". "Il faut que le statut soit en cause, et non pas seulement des mesures de faveur qui ne constitueraient pas un droit" »³⁸. Dès lors, il justifie l'incompétence du tribunal arbitral puisque « les sous-facteurs [...] n'étaient pas compris dans le personnel statutaire, [...] n'invoquaient pas un droit, et enfin le conflit, en raison du petit nombre de réclamants et de l'objet de la réclamation, n'était pas un conflit d'ordre collectif, de nature à entraver la marche du service »³⁹. L'arrêt rendu le 1^{er} juillet 1927 par le Conseil d'État rejette le recours des sous-facteurs. Surtout, cette affaire met en lumière le rôle central joué par le ministre des Travaux publics dans cette procédure de règlement des conflits collectifs du chemin de fer : « C'est au ministre des Travaux publics qu'il appartient de provoquer la constitution du tribunal arbitral [...], après avoir examiné si la contestation en cause

³⁴ Institué par un arrêté ministériel du 28 octobre 1882 au sein du ministère des Travaux publics, le comité de contentieux et d'études juridiques donne un avis consultatif sur les pourvois formés à l'encontre de ou par l'administration des Travaux publics et les litiges portés devant les tribunaux, sur lesquels cette administration doit formuler un avis.

³⁵ ANMT, 48 AQ 3401 : lettre de Marcel Peschaud, secrétaire général du comité de direction des grands réseaux, à Maurice Margot, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 19 décembre 1927.

³⁶ ANMT, 48 AQ 3401 : lettre de Marcel Peschaud, secrétaire général du comité de direction des grands réseaux, à un président non identifié, 22 décembre 1927.

³⁷ ANMT, 48 AQ 3401 : conférence n°436 des chefs du contentieux, 23 janvier 1929.

³⁸ ANMT, 48 AQ 3401 : lettre de Marcel Peschaud, secrétaire général du comité de direction des grands réseaux, à Maurice Margot, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 19 décembre 1927.

³⁹ ANMT, 48 AQ 3401 : conférence n°436 des chefs du contentieux, 23 janvier 1929.

rentre parmi celles que la loi s'est proposée pour objet de régler par la voie de l'arbitrage »⁴⁰.

La seconde requête émane de la Fédération des dessinateurs et agents d'études des réseaux ferrés français et coloniaux, qui s'est constituée au lendemain de la signature du statut commun du personnel⁴¹. Elle regroupe une catégorie professionnelle qui s'estime lésée par la modification de ses conditions d'emploi et de travail en 1920⁴². La négociation du statut, exclusivement menée par la Fédération nationale des cheminots, aurait porté préjudice aux agents d'études, en nombre moindre, qui n'étaient par ailleurs pas représentés dans les commissions paritaires. Du fait de leur réussite à un examen d'entrée difficile, de connaissances et d'une instruction approfondies, la Fédération des dessinateurs et agents d'études revendique le reclassement des agents d'étude et l'octroi des bonifications d'ancienneté prévues par le statut de 1920⁴³. À la suite de réclamations formulées à plusieurs reprises entre 1922 et 1924 auprès du ministère des Travaux publics, les réseaux reconnaissent que la situation des agents d'études nécessite une requalification mais leur « [opposent] le statut comme une charte intangible »⁴⁴. En décembre 1924, la Fédération, reçue par Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, demande la révision du statut et la mise en place d'une solution provisoire pour le paiement des bonifications qu'elle estime dues. Ce dernier se fait l'intermédiaire auprès des réseaux, mais les discussions n'aboutissent pas. Le ministre des Travaux publics Anatole de Monzie finit par approuver l'octroi de bonifications d'ancienneté en décembre 1925. Un an plus tard, la Fédération est entendue par le cabinet du nouveau ministre des Travaux publics. André Tardieu saisit le comité de direction des grands réseaux d'intérêt général, qui répond par la négative à la requête formulée par les agents d'étude. En juin 1927, la constitution du tribunal arbitral est donc à l'étude. Pour le comité de contentieux et d'études juridiques du ministère des Travaux publics, qui statue le 16 décembre 1927, « la compétence du tribunal arbitral n'est pas une compétence générale et [...] elle est limitée aux contestations qui peuvent s'élever entre les réseaux et leur personnel sur l'interprétation à donner aux règles actuelles du statut, de la durée et de la rémunération du travail ». Dès lors, si la revendication de modification du statut commun du personnel ne peut être examinée par le tribunal,

⁴⁰ ANMT, 48 AQ 3401 : lettre d'Albert Mahieu, président du conseil supérieur des chemins de fer, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 6 juillet 1927.

⁴¹ Georges Ribeill, *Repères relatifs...*, *op. cit.*, p. 82.

⁴² ANMT, 48 AQ 3401 : lettre de Rode, président de la Fédération des dessinateurs et agents d'études des réseaux ferrés français et coloniaux, aux membres du conseil supérieur des chemins de fer, 17 mai 1927.

⁴³ ANMT, 48 AQ 4301 : rapport concernant le classement défectueux des agents d'études dans les échelles de salaires, émanant de la Fédération des dessinateurs et agents d'études des réseaux ferrés français et coloniaux, s.d.

⁴⁴ ANMT, 48 AQ 4301 : annexe (« résumé de l'action de la Fédération ») du rapport concernant le classement défectueux des agents d'études dans les échelles de salaires, émanant de la Fédération des dessinateurs et agents d'études des réseaux ferrés français et coloniaux, s.d.

celle des bonifications d'ancienneté peut lui être soumise⁴⁵. Mais la procédure est longue. En décembre 1928, une requête ministérielle prie les réseaux d'examiner une dernière fois l'affaire⁴⁶. Ils maintiennent leur fin de non-recevoir le 23 janvier 1929. Leur décision se base sur plusieurs arguments : la mauvaise interprétation de l'article 3 du livre I du statut du personnel (arguant que le statut ne prévoit aucune bonification pour cette catégorie de personnel, qu'il ne s'agit pas d'un droit et que les agents d'études souhaitent en réalité obtenir une amélioration) ; le caractère collectif limité de la requête⁴⁷. Le 19 juillet 1929, le ministre des Travaux publics invite finalement le président du conseil supérieur des chemins de fer à constituer le tribunal arbitral⁴⁸. Les administrations des chemins de fer envisagent un temps de formuler un pourvoi au Conseil d'État contre cette décision⁴⁹, mais finissent par accepter la réunion du tribunal⁵⁰, malgré des réserves sur la compétence de cette instance⁵¹. Le dossier de l'affaire est mis à la disposition des parties⁵². La réunion du tribunal arbitral a lieu le 26 décembre⁵³. Il rend sa décision cinq jours plus tard : la requête sur l'octroi d'une bonification de 47 mois d'ancienneté à tous les dessinateurs et agents d'étude est rejetée et les compagnies sont invitées à déterminer les pièces à produire pour que les requérants puissent bénéficier de bonifications au titre d'acquis professionnels⁵⁴. Si la sentence du tribunal s'impose aux parties⁵⁵, on constate toutefois qu'aucune disposition dans la loi du 29 octobre 1921 n'est prévue pour en assurer l'exécution⁵⁶, voire au besoin contraindre les réfractaires.

Qu'en conclure ? Cette affaire marque par la lenteur de sa procédure. À la suite de réclamations exprimées dès 1922 et réitérées à de nombreuses reprises par la Fédération des dessinateurs et des agents d'études, l'administration des Travaux publics, qui endosse l'habit du médiateur, semble vouloir trouver un consensus qui éviterait de recourir au tribunal arbitral. Sa réunion n'est actée

⁴⁵ ANMT, 48 AQ 3401 : lettre de Pierre Forgeot, ministre des Travaux publics, au président du conseil supérieur des chemins de fer, 19 juillet 1929.

⁴⁶ ANMT, 48 AQ 4301 : compte rendu de la deuxième question (relative à la demande de la Fédération des dessinateurs et agents d'étude) de la conférence de MM. les directeurs, 8 janvier 1929.

⁴⁷ ANMT, 48 AQ 3401 : conférence n°436 des chefs du contentieux, 23 janvier 1929.

⁴⁸ ANMT, 48 AQ 3401 : lettre de Pierre Forgeot, ministre des Travaux publics, au président du conseil supérieur des chemins de fer, 19 juillet 1929.

⁴⁹ ANMT, 48 AQ 3401 : extrait (relatif aux demandes de la Fédération des dessinateurs et agents d'études et à la constitution du tribunal arbitral) du compte rendu de la conférence de MM. les directeurs, 22 juillet 1929.

⁵⁰ ANMT, 48 AQ 3401 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Pierre Forgeot, ministre des Travaux publics, 19 septembre 1929.

⁵¹ ANMT, 48 AQ 3401 : idem, octobre 1929.

⁵² ANMT, 48 AQ 3401 : lettre de Pichat, président du tribunal arbitral, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 4 novembre 1929.

⁵³ ANMT, 48 AQ 3401 : idem, 17 décembre 1929.

⁵⁴ ANMT, 48 AQ 3401 : extrait (relatif à la décision du tribunal arbitral au sujet des dessinateurs et agents d'études) du compte rendu de la conférence de MM. les directeurs, 6 janvier 1930.

⁵⁵ Robert Pigelet, *La condition juridique...*, op. cit., p. 235.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 240.

qu'en 1927, pour finalement ne rendre sa décision qu'à la veille de 1930 ! De quoi décourager d'éventuels requérants... Malgré un nombre constant de conflits avec leur administration, les agents des chemins de fer n'ont que très peu sollicité cette instance⁵⁷.

La Fédération nationale des cheminots n'a pas été consultée dans la négociation de la convention. Elle accuse par ailleurs l'échec de la grève de mai 1920 dont elle sort affaiblie, qui a entraîné une chute de son nombre d'adhésions et mené à la scission entre confédérés et unitaires⁵⁸.

La frange confédérée de la Fédération nationale des cheminots, partisane depuis plusieurs années de la nationalisation⁵⁹, est opposée à cette convention, jugeant que « ce nouveau régime institué ne saurait résoudre la crise ferroviaire actuelle ». Ses militants semblent divisés sur la participation aux travaux du conseil supérieur des chemins de fer, mais décident finalement de s'y joindre, au nom de la défense corporative. Ils émettent toutefois des réserves sur le mode de représentation à deux degrés du tribunal arbitral⁶⁰, accusé de rechercher la division des agents⁶¹. Ce système ne favorise pas l'élection des militants du syndicat⁶². Par ailleurs, sa composition, qui amène les cheminots à douter de son impartialité, doit être revue pour plus de paritarisme⁶³. L'arbitrage obligatoire ainsi institué représente pour eux une limitation de leur droit de grève⁶⁴.

Les unitaires, quant à eux, refusent net toute collaboration dans un premier temps⁶⁵. Mais un an plus tard, ne faisant pas le poids pour s'opposer aux élections, ils décident, après en avoir débattu, de proposer des candidats aux scrutins des délégués du personnel. La participation à ces instances ne les empêche pas de manifester quelques années plus tard leur mécontentement quant au

⁵⁷ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, op. cit., p. 141. Gustave Bourcquet précise qu'en 1930, le tribunal arbitral n'a encore eu à statuer sur aucune affaire.

⁵⁸ Les tensions explosives entre « réformistes » et « révolutionnaires » (parmi lesquels se mêlent des anarchistes et des adhérents de la SFIO favorables à l'Internationale Communiste) mènent à la scission en juin 1921 lors du 4^e congrès de la Fédération nationale des cheminots, trois mois avant celle qui donne naissance à la CGTU. Pour Sylvain Boulouque, les conflits sociaux cheminots de 1920 ont joué un rôle dans la création de la SFIC au congrès de Tours tenu du 25 au 30 décembre 1920. Alors que les grèves de janvier et février accélèrent l'adhésion aux idées communistes, l'échec de mai enterre le mythe syndicaliste révolutionnaire et renforce les attentes vis-à-vis du bolchevisme (Sylvain Boulouque, « 1920 : retour sur le congrès de Tours », note n°74 de la Fondation Jean Jaurès, 9 décembre 2010, 7 p. ; accessible en ligne <<https://jean-jaures.org/nos-productions/1920-retour-sur-le-congres-de-tours>>). Les travailleurs à statut des services publics parmi lesquels figurent les cheminots représentent les principales forces vives de la CGTU tout au long de son existence (Romain Ducoulombier, « La CGTU, cette inconnue (2) : la politique du chiffre » ; accessibles en ligne <<http://anrpaprika.hypotheses.org/930>> et « La CGTU, cette inconnue (3) : photo de famille syndicale en 1931 », *ANR PAPRIK@2F*, 28 octobre 2013 ; accessible en ligne <<http://anrpaprika.hypotheses.org/844>> [consultés le 25 octobre 2016]).

⁵⁹ Elle se prononce dès 1907 en faveur d'une gestion tripartite. La revendication d'une nationalisation voit le jour en 1912.

⁶⁰ « Les élections au conseil supérieur des chemins de fer », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1922, p. 2.

⁶¹ Six délégués représentent entre 40 et 50 000 agents des classes moyennes, autant pour 400 000 agents d'exécution, d'après les chiffres de Guy Chaumel (*Histoire des cheminots...*, loc. cit.).

⁶² Gustave Bourcquet, *Le statut...*, op. cit., p. 85.

⁶³ Jacques Fernand Lassalette, *Le personnel...*, op. cit., p. 94.

⁶⁴ Raymond Tournemaine déclare que « la Fédération unitaire n'admet pas la procédure d'arbitrage qui est destinée à priver les travailleurs de leur droit de grève ». ANMT, 48 AQ 3401 : extrait du procès-verbal de la séance du conseil supérieur des chemins de fer, 23 octobre 1929.

⁶⁵ Pierre Semard, « La collaboration de classe dans le conseil supérieur des chemins de fer », *La Tribune des cheminots*, 15 mars 1922, p. 2.

fonctionnement, par l'abstention au moment de la désignation des représentants du personnel⁶⁶ ou des déclarations tonitruantes. Ainsi, lors de la séance du conseil supérieur des chemins de fer tenue le 21 octobre 1936, au cours de laquelle ils doivent désigner leurs arbitres, Albert Jacquet oppose un discours très critique et désillusionné :

« La délégation du personnel toutes catégories considérant qu'elle ne peut avoir confiance dans l'institution du tribunal arbitral, et basant son opinion sur l'expérience du passé, ne répondra pas à l'invitation qui lui est faite de désigner les membres de ce tribunal. Elle regrette que des catégories d'agents insuffisamment avertis aient encore cru pouvoir obtenir par ce moyen, satisfaction à des revendications estimées légitimes. Elle leur expliquera que des négociations directes avec leur réseau ou le comité de direction des réseaux lui paraissent encore mieux conformes à leur intérêt. La délégation du personnel n'entend pas prendre ainsi position contre le principe même de l'arbitrage, mais contre une institution qui ne présente pas, à ses yeux, les conditions de justice et d'équité nécessaires qu'elle s'efforcera par ailleurs d'obtenir »⁶⁷.

De la même façon, les compagnies, dont on voit qu'elles hésitent à recourir au Conseil d'État pour éviter que l'affaire n'aboutisse devant le tribunal arbitral, ne semblent pas non plus tenir à ce que ce dernier rende un avis. Elles en ont une conception restrictive, l'appellation « tribunal » limitant ses prérogatives à l'application et à l'interprétation de règles fixées au préalable, et non à leur création⁶⁸.

Quelques semaines seulement après la critique formulée par Albert Jacquet, à l'occasion de la discussion du projet de loi sur la conciliation et l'arbitrage obligatoire des conflits du travail, un amendement pour abroger l'article 12 de la loi d'octobre 1921 (et donc supprimer le tribunal arbitral) est adopté à la Chambre des députés⁶⁹. Il est toutefois retiré lors du passage au Sénat⁷⁰.

Le statut commun du personnel, une nature juridique qui fait débat

La question de la modification des conditions d'emploi et de travail des agents de chemins de fer met au jour un antagonisme, qui oppose les réseaux et les organisations corporatives à propos de la nature juridique du statut commun du personnel⁷¹.

Pour les administrations de chemins de fer, puisque l'article 7 de la convention du 28 juin 1921 attribue au comité de direction des prérogatives en matière de modifications du statut, les réseaux ont tout pouvoir en la matière. Le statut, dans la façon dont il est signifié aux agents, ne diffère pas en droit des règlements pris par les administrations de chemins de fer⁷² ; dès lors, à

⁶⁶ Dans une déclaration en octobre 1929, Raymond Tournemaine invite à s'abstenir lors de l'élection des représentants du personnel. ANMT, 48 AQ 3401 : extrait du procès-verbal de la séance du conseil supérieur des chemins de fer, 23 octobre 1929.

⁶⁷ ANMT, 48 AQ 3401 : procès-verbal de la séance du conseil supérieur des chemins de fer, 21 octobre 1936.

⁶⁸ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, loc. cit.

⁶⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 1^{er} décembre 1936, p. 3211.

⁷⁰ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 18 décembre 1936, p. 1650.

⁷¹ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, op. cit., p. 47-56.

⁷² *Ibid.*, p. 50-51.

l'instar de n'importe quel autre texte qu'ils auraient édicté et dont ils se seraient réservés la correction, ils peuvent le rectifier unilatéralement. Cette conception est significative de la volonté de limiter au maximum l'ingérence de tout acteur extérieur dans les rapports entretenus par les compagnies avec leur personnel. La question agite jusqu'au Parlement : le député Simon Sabiani s'enquiert auprès du ministre des Travaux publics de l'identité des autorités ayant élaboré le statut, de celle qui en garantit l'application et enfin de celle qui jouit du droit de le modifier⁷³. Afin d'appuyer leur argumentation, les réseaux consultent en 1929 une dizaine de doctrinaires, chargés d'émettre un avis sur les pouvoirs du comité de direction en matière de modification du statut du personnel⁷⁴. Ces spécialistes du droit concluent le 25 avril : le droit exercé par le conseil d'administration de nommer, révoquer, fixer les attributions et les traitements des agents, tel qu'il figure dans les statuts des compagnies auxquelles un service public a été concédé, permet à ces dernières de modifier les clauses du contrat de travail – non définitives – qui les lient à leur personnel⁷⁵. La convention du 28 juin 1921 ne change en rien cela, à part que ce droit est désormais exercé par le comité de direction, et non plus par les administrations de chemins de fer dans leur individualité⁷⁶.

Les cheminots adoptent un discours diamétralement opposé.

Pour eux, le statut s'apparente à une convention régie par le droit des contrats et, en ce sens, ne peut être modifié que par consentement mutuel des parties. Elles sont rejointes dans cette interprétation par la jurisprudence en 1925 et 1926⁷⁷, pour qui le caractère synallagmatique du statut, discuté par les parties, n'entraîne sa modification que d'un commun accord.

Que l'on suive l'une ou l'autre interprétation, dans les cas de modifications ou d'interprétations trop restrictives du statut du personnel, le recours au tribunal arbitral, tel qu'il est prévu dans l'article 12 de la loi du 29 octobre 1921, offre jusqu'en 1937 au personnel des réseaux d'intérêt général, qui serait défavorable à ces commentaires ou corrections, de précieuses garanties contre une altération des conditions d'emploi et de travail fixées par le statut commun de 1920.

⁷³ CNAH, 42 LM 136 : lettre de Marcel Peschaud, secrétaire général du comité de direction des grands réseaux, à Paul-Émile Javary, président du comité de direction des grands réseaux, 24 février 1929.

⁷⁴ ANMT, 48 AQ 3380 : rapport de l'ingénieur en chef de l'Exploitation au comité de direction de la compagnie du Nord, 4 avril 1931.

⁷⁵ CNAH, 42 LM 136 : consultation juridique relative au droit du comité de direction des grands réseaux de modifier le statut du personnel, 25 avril 1929.

⁷⁶ Gustave Bourcquet, *Le statut...*, *op. cit.*, p. 52-56.

⁷⁷ Décisions du tribunal civil de Valenciennes du 29 juillet 1925 et du tribunal civil de la Seine du 6 mai 1926.

2. La marge de manœuvre limitée des cheminots pour modifier un statut insatisfaisant

Le statut commun de 1920 a fait l'objet, rapidement après sa publication, de critiques et de protestations de la part des cheminots.

Une enquête réalisée durant l'été 1920 est révélatrice du rejet ambiant de ce nouveau statut. Le 19 juillet, le chef de la sûreté générale adresse aux préfets un questionnaire afin de mesurer les incidences des conflits sociaux du printemps 1920 sur l'audience syndicale⁷⁸. Les réponses constituent un témoignage unique de l'ambiance de la corporation à la suite de l'échec d'une forte mobilisation, mais aussi de l'adoption de nouvelles mesures sociales⁷⁹. La Fédération nationale des cheminots, dont une partie des cadres a été révoquée, connaît au lendemain des conflits une chute de ses effectifs au bénéfice des organisations concurrentes antérieures au printemps 1920 (à l'instar de l'UNDP) plutôt qu'à celles créées en réaction aux mouvements sociaux⁸⁰. Un recentrage des revendications cheminotes en faveur de questions corporatives⁸¹ s'opère ; parmi celles-ci, les mentions relatives au statut du personnel sont assez pauvres et concernent moins de dix réponses obtenues⁸². Le préfet de l'Aube témoigne le plus explicitement de l'insatisfaction des agents : « Le syndicat des cheminots du département pourrait recueillir de nouvelles adhésions, car l'application de la nouvelle échelle de traitements et, surtout, celle du nouveau règlement du personnel, soulèvent des critiques assez vives »⁸³. Il n'est donc pas étonnant de voir figurer la retouche du statut et/ou de l'échelle des traitements parmi les revendications à l'ordre du jour des prochains congrès dans l'Aube, les Côtes-du-Nord⁸⁴, le Haut-Rhin⁸⁵, les Vosges⁸⁶ et la Charente-Inférieure⁸⁷.

Cette insatisfaction générée par un statut du personnel qui serait l'œuvre des pourparlers entre la seule Fédération nationale des cheminots, les réseaux et l'administration des Travaux publics, est instrumentalisée de façon opportuniste par les organisations corporatives qui ont été exclues de sa

⁷⁸ Ils sont interrogés particulièrement sur une hypothétique baisse de l'audience syndicale de la Fédération nationale des cheminots consécutive aux grèves de 1920, l'éventuelle création de nouvelles organisations corporatives et la façon dont les congrès à venir sont envisagés sur chaque réseau. AN, F⁷ 13667 : circulaire du chef de la sûreté générale aux préfets et au gouverneur d'Algérie, 19 juillet 1920.

⁷⁹ Il est d'ailleurs significatif que parmi les réponses adressées figure un exemplaire du statut du personnel de 1920, tel qu'il a été publié par la compagnie du PLM, adressé par un commissaire spécial de police de Nîmes, au directeur de la Sûreté générale (AN, F⁷ 13684).

⁸⁰ Mais cette désaffection est limitée : au congrès de scission de juin 1921, 120 000 cheminots sont représentés.

⁸¹ Au rang desquelles figurent la réintégration des révoqués, la journée de 8 heures et la nationalisation.

⁸² Les préfets de l'Aube, du Calvados, de la Charente-Inférieure, des Côtes-du-Nord, du Haut-Rhin, des Vosges, de Vendée, de l'Allier et le commissaire de police de Langres évoquent la question du statut du personnel dans leur réponse à la circulaire du 19 juillet 1920.

⁸³ AN, F⁷ 13684 : lettre du préfet de l'Aube à Théodore Steeg, ministre de l'Intérieur, 4 août 1920.

⁸⁴ AN, F⁷ 13684 : lettre du préfet des Côtes-du-Nord à Théodore Steeg, ministre de l'Intérieur, 24 juillet 1920.

⁸⁵ AN, F⁷ 13684 : lettre du préfet du Haut-Rhin au commissaire général de la République à la direction de l'Intérieur, 27 août 1920.

⁸⁶ AN, F⁷ 13667 : résultat de l'enquête sur l'état d'esprit des cheminots en 1920 pour les Vosges, s.d.

⁸⁷ AN, F⁷ 13684 : lettre du préfet de la Charente-Inférieure à Théodore Steeg, ministre de l'Intérieur, 31 juillet 1920.

négociation, afin de décrédibiliser l'action de la Fédération. C'est ce dont témoigne le préfet de Charente-Inférieure en relatant un affrontement à l'occasion d'une réunion le 21 juillet 1920 :

« Les membres du Syndicat professionnel et du Syndicat corporatif [des chemins de fer de France et des colonies, tous deux non-adhérents à la CGT] se sont réunis [...]. Cette réunion est devenue contradictoire par la présence de plusieurs cheminots adhérents au Syndicat national [...]. Au reproche adressé par les membres du Syndicat national d'être des "hommes" de la direction [des réseaux], les représentants des Syndicats professionnel et corporatif ont répondu par un exposé de leur programme. [...] Ils ont affirmé leur résolution de défendre énergiquement leurs intérêts professionnels. Passant à l'offensive, ils ont démontré que ces intérêts professionnels avaient été souvent négligés par les membres du Syndicat national. Le statut nouvellement imposé est le résultat de la collaboration des délégués du Syndicat national avec les délégués du Gouvernement. Or ce nouveau statut est plus restrictif que l'ancien, notamment en ce qui concerne la question de suspension de solde dans le cas de maladie et la réglementation de l'avancement par le maintien des notes de fin d'année, ce qui laisse une porte ouverte au favoritisme, aussi bien pour l'avancement que pour les gratifications. La discussion aurait ainsi tourné à la confusion des représentants du Syndicat national »⁸⁸.

Toujours est-il que le mécontentement généré par le statut de 1920 est motivé par plusieurs raisons.

Une élaboration critiquée

La première raison tient à la façon dont le statut de 1920 a été élaboré.

Les critiques relatives à la genèse du statut émanent principalement de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer. Elles sont de deux ordres et méritent d'être distinguées.

Le premier tient à des divergences idéologiques et politiques entre les franges « révolutionnaire » et « réformiste » de l'organisation. Le congrès extraordinaire de septembre 1920⁸⁹ pose la question de la responsabilité de la grève de mai et de son échec. Les deux tendances continuent à s'écharper sur l'opposition entre lutte et collaboration de classes, et notamment sur la participation aux commissions mixtes paritaires⁹⁰. Le statut du personnel est ainsi décrié par les « révolutionnaires » de la Fédération car il est le fruit de la collaboration des indignes « réformistes » au sein de ces instances⁹¹. La presse se fait l'écho de ces débats :

⁸⁸ AN, F7 13684 : lettre du commissaire spécial de La Rochelle Pallice au préfet de la Charente-Inférieure, 27 juillet 1920.

⁸⁹ Cf. annexe n°50.

⁹⁰ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 031 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et des pays de protectorat, *Compte rendu du congrès national extraordinaire tenu [...] les 7, 8 et 9 septembre 1920*, op. cit., p. 103 : « Vous avez parlé des commissions paritaires, vous avez ri de cette collaboration. Mais quelle était donc la situation de la Fédération ? Il y avait une échelle de traitements et un statut du personnel élaborés par les compagnies, d'une part, et il y avait, d'autre part, l'échelle de traitements et le statut du personnel élaborés par la Fédération. Vous vouliez dire à ce moment-là : "Nous sommes intransigeants, l'échelle et le statut des compagnies, nous ne les connaissons pas, nous ne voulons pas discuter cela, c'est de la foutaise". Et cependant à l'examen approfondi de ces règlements, on a été obligé de reconnaître qu'ils étaient meilleurs sur deux ou trois points que ceux élaborés par la Fédération. Quelle aurait donc été la position de l'organisation, si vous aviez refusé la discussion ? » et p. 154-155, 160, 187-188, 233-247.

⁹¹ Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, loc. cit.

« Oui, la Fédération ne pouvait pas refuser de participer aux travaux de la commission Tissier, et, contrairement à ceux qui affirment qu'il y avait là "collaboration", je dis que c'était faire œuvre utile ; il s'agissait d'une discussion pour obtenir le maximum de satisfaction pour les camarades, qui restent juges en dernier lieu pour accepter ou refuser le travail accompli par leurs délégués ».

« Réformistes » comme « révolutionnaires » semblent toutefois s'accorder sur un point : leur éviction de la négociation à la suite du conflit social de mai 1920 ne leur a pas permis de prendre part aux derniers travaux de la commission Tissier. Dès lors, la Fédération ne peut reconnaître le statut du personnel en l'état.

C'est l'idée avancée par Paul Le Guen :

« La commission Tissier n'a jamais terminé ses travaux en raison des grèves ; depuis le 26 avril 1920, elle n'a plus entendu qu'une seule partie, les compagnies. C'est ainsi qu'en juin 1920, M. le président Tissier écrivait au ministre pour lui signaler cette situation, pour lui dire que la commission n'avait pu prononcer aucun arbitrage, parce qu'elle avait été dans l'impossibilité d'entendre nos observations, M. le ministre ayant rompu les relations avec nous. Il demandait si M. le ministre l'autorisait à convoquer la Fédération nationale des cheminots afin qu'après nous avoir entendu elle puisse se prononcer et terminer ses travaux. Cela est la preuve que ni la commission Tissier, ni le personnel ne sont responsables du statut mis en application par les compagnies et les Travaux publics »⁹².

Mais tous ne partagent pas ce point de vue au sein de la Fédération nationale des cheminots. Pour Marcel Bidegaray, les agents, en ayant acté la fin de leur participation aux commissions paritaires par l'adoption de la motion Monmousseau lors du congrès national des 22-24 avril 1920, sont les seuls responsables de l'application de ces mesures qui ne les satisfont pas :

« Ce sont [les cheminots] qui, dans leur congrès de réseau, dans leur congrès national, ont déclaré : "Décident de se maintenir fermement, et cela en plein accord avec l'article premier des statuts confédéraux, sur le terrain de la lutte de classes. Se refusent à toute collaboration, sous quelque forme qu'elle se présente, y compris les commissions paritaires et la délégation du personnel". Ce sont les cheminots, tout au moins ce sont les délégués représentant les cheminots, qui sont responsables. Nous, les militants, à la suite des décisions des congrès de réseau qui reflétaient pour nous l'opinion de la masse, nous avons cessé toute collaboration dans les commissions paritaires. Nous n'avons pas voulu compléter davantage notre manière de voir, nous n'avons pas voulu exposer plus longuement les aspirations de la masse en vue de l'application de l'échelle de traitements, nous n'avons pas voulu continuer à discuter les articles du statut, nous avons rompu toute relation sur votre mandat. Si, aujourd'hui, le statut et les échelles sont appliqués dans des conditions qui ne vous donnent pas satisfaction, prenez-vous en à vous-mêmes. Ce ne sont pas les compagnies, ce n'est pas le Gouvernement qui l'ont voulu ainsi, ce sont les décisions de congrès et vous supportez aujourd'hui les conséquences des décisions prises dans votre congrès »⁹³.

⁹² Paul Le Guen, « Le statut du personnel (suite) », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1921, p. 2.

⁹³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 031 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et des pays de protectorat, *Compte rendu du congrès national extraordinaire tenu [...] les 7, 8 et 9 septembre 1920*, op. cit., p. 177.

Des garanties remises en cause

Peu importe, au final, à qui incombe cette responsabilité ; toujours est-il que le statut mécontente les principaux intéressés.

Certaines mesures contenues dans le statut commun du personnel de 1920 constituent en effet une régression des droits sociaux, particulièrement pour les agents de l'administration de l'État⁹⁴. Paul Le Guen juge ainsi que « pour le réseau de l'État ce statut est rétrograde ».

Dès lors, il ne peut selon lui être accepté par la Fédération nationale des cheminots :

« Qu'est-ce que devait représenter le statut pour le personnel des réseaux ? Pour nous, ça devait être la réunion de tout ce qu'il y avait de meilleur dans chaque réglementation existante sur chacun des réseaux, formant ainsi la nouvelle réglementation du personnel fusionné. Mais pour tous les cheminots ce ne pouvait être quelque chose de plus mauvais que ce qui était en vigueur. Or, le statut imposé par le ministre et les compagnies retire au personnel des avantages acquis. J'ai entendu dans tous nos congrès nationaux les camarades réclamer le statut du réseau de l'État. Certes, ce statut n'était pas l'idéal et nous ne l'aurions jamais accepté tel qu'il était si on ne nous l'avait pas imposé au lendemain de la grève de 1910. Nous espérions y voir apporter les modifications que nous désirions, mais nous ne pouvions supposer que tout ce que nous avions eu tant de mal à acquérir allait sombrer par la volonté des compagnies et du ministre des Travaux publics. C'est la première fois que l'on voit fouler aux pieds les droits acquis des travailleurs. Pour nous, c'est un droit sacré et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons accepter le statut ainsi que l'échelle des traitements »⁹⁵.

Une mise en œuvre faussée

Ce que reprochent également les cheminots à leur statut du personnel, c'est la façon dont il a été appliqué par les compagnies.

Si des mesures d'ordre général relatives à la vie professionnelle des agents sont consignées au sein du statut de 1920, des instructions plus détaillées sont indispensables pour régler son exécution effective dans les réseaux.

Mais ces textes sont accusés de dévoyer le statut : on décrie ainsi en 1928 le recours à des circulaires « qui, depuis 1920, l'ont modifié et l'ont interprété [le statut commun du personnel] dans le sens le plus favorable aux compagnies de chemins de fer »⁹⁶.

L'article 49 du statut du personnel de 1920 devait pourtant limiter ce risque en prévoyant que « les règlements visés au présent statut et les instructions générales pour son application seront établis par l'administration du réseau après entente avec les administrations des autres réseaux et avis des délégués auprès du directeur ».

⁹⁴ Cf. *supra*.

⁹⁵ Paul Le Guen, « Le statut du personnel (suite) », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1921, p. 2.

⁹⁶ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du XI^e congrès national tenu à Paris [...] les 5, 6 et 7 juillet 1928*, Paris : Maison des syndicats, 1928, p. 131-132.

Mais quelques mois à peine après l'entrée en vigueur du statut, la Fédération nationale des cheminots proteste auprès de Théodore Tissier contre l'absence de consultation des représentants du personnel, par les compagnies, lors de l'élaboration de ces textes d'application :

« L'entente entre les réseaux a bien été réalisée, mais jamais les délégués du personnel auprès des directeurs n'ont été consultés pour l'établissement des instructions générales pour l'application du statut. Il résulte de cette omission que les décisions prises au titre définitif par certaines compagnies, sont contraires aux intérêts de nos camarades, ainsi que vous pourrez en juger par la lecture des documents que nous joignons à notre lettre. Ces diverses circulaires traitent : 1° du fonctionnement des conseils d'enquête ; 2° des instructions pour l'accomplissement du mandat des délégués du personnel ; 3° des attributions des classes de voitures aux agents et ouvriers et à leur famille ; 4° des dispositions nouvelles pour les congés annuels et complémentaires des agents et ouvriers ; 5° des instructions pour réclamations au sujet du classement ou reconstitution de carrière. Sur chacune de ces questions nous avons des observations à présenter, observations qui auraient été présentées par les délégués du personnel si on leur avait demandé leur avis, ainsi que l'indiquent les articles 48 et 49 »⁹⁷.

En outre, des travers dénoncés dès avant l'entrée en vigueur du statut commun subsistent, malgré l'adoption de mesures destinées à y mettre un terme. La presse syndicale cheminote se fait le relais de ces mauvaises applications du statut.

C'est le cas du recours aux recommandations. Si nous avons pu voir que cette pratique courante n'est ni nouvelle, ni propre aux chemins de fer, elle se dresse à l'encontre de la réclamation cheminote de limiter tout favoritisme et tout arbitraire. L'article 47 du statut commun de 1920 « interdit, sous peine de sanction disciplinaire, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions » et menace de sanctions tout contrevenant à cette disposition.

On retrouve malgré tout dans *La Tribune des cheminots* des dénonciations régulières de ces marques de faveurs. Tel est le sujet d'un article paru le 10 avril 1923, intitulé « La main dans le sac »⁹⁸. Adonis Bruge y révèle l'intercession du député Gaston About dans la demande de mutation d'un aide-ajusteur à l'entretien vers un dépôt en tant que chauffeur de la compagnie de l'Est, requête à laquelle l'ingénieur en chef adjoint de la Traction a répondu favorablement. Adonis Bruge critique notamment l'absence de mesure disciplinaire à l'égard de ce dernier. Les compagnies ont pourtant fixé une procédure afin de répondre à ce type de sollicitation⁹⁹.

S'incarnent à travers cet exemple les limites du statut du personnel, dont les prescriptions peuvent être contournées ou malléées au gré des nécessités.

⁹⁷ Marcel Bidegaray, « Pour la commission d'arbitrage », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1921, p. 2.

⁹⁸ Adonis Bruge, « La main dans le sac », *La Tribune des cheminots*, 10 avril 1923, p. 1.

⁹⁹ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre du sous-chef de l'Exploitation, chargé du personnel, de la compagnie du Nord, à Dugit-Chesal, secrétaire de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 28 février 1921.

Une application non sans incidence : les « victimes de 1920 »¹⁰⁰

Plus encore que les garanties statutaires, c'est l'application de la nouvelle échelle commune de traitements qui semble polariser les mécontentements¹⁰¹. De très nombreuses lettres de protestations et de réclamations ont été rédigées à cette occasion.

Les espoirs des cheminots en la matière sont grands. Le député Lucien Dior, qui interroge le ministre Yves Le Trocquer à ce propos le 30 mars 1920, rappelle « avec quelle impatience cette échelle des salaires comme le statut qui leur a été promis, est attendue par les employés à tous les degrés de la hiérarchie et particulièrement par les cadres »¹⁰².

À l'instar des autres domaines, celui de la rémunération des cheminots était jusqu'en 1920 caractérisé par une grande diversité. Dans la perspective de l'unification sociale des réseaux, un travail d'harmonisation et de classement est nécessaire. En novembre 1919, une mise à l'échelle des traitements des agents, rétroactive au 1^{er} janvier, est annoncée officiellement, afin de « [rendre] à chacun la place à laquelle ses services antérieurs lui donnent droit »¹⁰³. Le 26 mars 1920, les nouvelles échelles sont communiquées aux réseaux et au personnel, pour être appliquées courant mai¹⁰⁴. Après réception de sa fiche de carrière, chaque agent prend connaissance de l'assimilation entre les fonctions qu'il a exercées et les titres statutaires ainsi que le traitement qui lui sont alloués depuis le 1^{er} janvier 1919, après réfection de sa carrière¹⁰⁵. La commission arbitrale Tissier prévoit le versement de la solde due à chaque cheminot pour le 31 mai 1920 au plus tard.

La mise à l'échelle de l'ensemble des cheminots demande un « travail matériel considérable », qui doit être achevé mi-mai 1920¹⁰⁶. Paul-Émile Javary craint dès février 1919 la masse de travail qui s'annonce :

« Une des grandes difficultés de l'application sera la mise à l'échelle du personnel actuel, c'est-à-dire la révision des traitements, comme conséquence de l'application des règles du nouveau statut, en tenant compte à la fois, de l'ancienneté, de la valeur des services antérieurs et du temps passé par chaque agent dans les grades successivement franchis. En raison d'une part des engagements pris par certains réseaux envers leur personnel et, d'autre part, des modifications successives qui se sont produites dans les errements de chaque compagnie, il paraît impossible de procéder à la réfection des carrières autrement que par voie individuelle. C'est un travail

¹⁰⁰ AN, F¹⁴ 14937 : lettre d'E. Schmitt, président du groupe de Marseille et de la région provençale du Syndicat des agents des cadres et techniciens des chemins de fer PLM, à Pierre Forgeot, ministre des Travaux publics, 28 janvier 1929.

¹⁰¹ Cf. annexe n°51.

¹⁰² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 30 mars 1920, p. 827-828.

¹⁰³ ANMT, 202 AQ 1212 : ordre du jour n°116 de la compagnie du Nord sur l'application de nouvelles échelles de traitement, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1919, 29 novembre 1919.

¹⁰⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 30 mars 1920, p. 828.

¹⁰⁵ ANMT, 202 AQ 1212 : ordre du jour n°116 de la compagnie du Nord sur l'application de nouvelles échelles de traitement, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1919, 29 novembre 1919.

¹⁰⁶ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, aux administrateurs de la compagnie du Nord, 2 avril 1920.

énorme, qui sera souvent très difficile »¹⁰⁷.

Selon les réseaux, l'uniformisation des conditions de rémunération entraîne un bouleversement plus ou moins important :

« Le principe fondamental du nouveau statut était de faire correspondre le traitement à l'importance des fonctions remplies. Il n'y avait donc aucune commune mesure entre la nouvelle organisation et l'ancienne organisation de tel réseau, comme celle du réseau PLM par exemple, qui comportait un avancement à l'ancienneté par classes personnelles indépendant, dans une large mesure, de l'importance des postes occupés. De là évidemment des modifications inévitables dans la situation relative antérieure de certains agents, modifications que ne pouvaient pas toutes corriger, à la satisfaction universelle, les mesures de transition prises par les réseaux »¹⁰⁸.

Une procédure est fixée le 27 mars 1920¹⁰⁹ dans le cas où des agents contesteraient la réfection de leur carrière.

Les cheminots peuvent formuler leur réclamation jusqu'à la fin 1920. Les doléances individuelles sont portées par les agents devant des commissions paritaires « établies sur chaque réseau par catégorie d'agents »¹¹⁰. Elles sont instituées fin février 1921¹¹¹. Leur nombre varie : on en compte par exemple cinq dans le réseau de l'État¹¹², contre sept dans celui du Midi¹¹³. Ces commissions sont composées chacune de deux agents supérieurs, de deux délégués du personnel et parfois d'un président désigné par le directeur du réseau. Elles doivent faire « œuvre de conciliation et d'entente »¹¹⁴.

Mais leurs attributions font l'objet d'incompréhensions et de désaccords entre l'administration des Travaux publics, les organisations syndicales et les réseaux. Le Syndicat des cadres des chemins de fer de l'État se plaint au ministre des Travaux publics que ses directives sont délibérément mal appliquées par les réseaux, dans le but de limiter les prérogatives de ces instances :

« Les instructions élaborées par notre administration, contrairement aux assurances que vous nous avez données, stipulent que les réclamations portant sur les conditions générales de classement des emplois dans les échelles, de même que celles relatives aux dégroupements

¹⁰⁷ ANMT, 48 AQ 3387 : rapport de Paul-Émile Javary, ingénieur en chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au comité de direction de la compagnie du Nord, 28 février 1919.

¹⁰⁸ AN, F¹⁴ 14937 : rapport du directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, Charles Ruffi de Pontèves, 25 mai 1926.

¹⁰⁹ AN, F¹⁴ 14937 : note du directeur du contrôle du travail au directeur général des chemins de fer, 26 novembre 1925.

¹¹⁰ ANMT, 48 AQ 3401 : « L'échelle de salaires et le statut des cheminots », *Le Petit Parisien*, 2 avril 1920.

¹¹¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 26 février 1921, p. 1000.

¹¹² Commissions de l'Exploitation, de la Voie et des Bâtiments et des lignes nouvelles (services actifs), du Matériel, de la Traction ainsi que des services rattachés à la direction et des lignes nouvelles (services régionaux et centraux).

¹¹³ Commissions du service actif et des services centraux et régionaux de l'Exploitation ; du service actif et des services centraux et régionaux de la Voie et de la Construction ; du service actif et des services centraux et régionaux du Matériel et de la Traction ; du secrétariat de la direction, services financiers, contentieux, etc., de la direction.

¹¹⁴ AN, F¹⁴ 14935 : lettre d'Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, à Derache, président de la Fédération des syndicats d'agents de cadres et techniciens des chemins de fer français et coloniaux, 6 juin 1921.

effectués, ne pourraient être examinées. Le rôle des commissions consistera donc à examiner des points de détail insignifiants et il est de toute évidence que le but dans lequel elles ont été créées ne se trouvera pas atteint. [...] Nous ne devons pas dissimuler que le maintien des commissions "croupion" que les réseaux entendent instituer, au mépris de toute justice et de toute bonne foi, est de nature à avoir les conséquences les plus graves »¹¹⁵.

Cela vaut au directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, Charles Ruffi de Pontèves, une sévère mise au point par le ministère :

« J'ai toujours déclaré formellement, tant au Parlement qu'aux représentants du personnel, que les commissions paritaires auraient pleine compétence en ce qui concerne les questions individuelles, pour réparer toutes erreurs ou injustices qui auraient été commises dans l'application du statut Tissier, et j'ai laissé entendre en outre que si un certain nombre de réclamations individuelles identiques reconnues justifiées démontraient un vice du statut sur un point donné, en procédant par voie de rectifications individuelles, on arriverait à réparer le vice même du statut. Or les réseaux ont tous entrepris d'annuler dans toute la mesure possible, contrairement aux engagements pris par moi, le rôle des commissions paritaires. Le réseau d'État de son côté [...] vient d'adresser une circulaire [...] aux termes de laquelle les commissions paritaires ne pourront pas exercer de révision, non seulement en ce qui concerne les conditions générales de classement, mais même sur les questions purement individuelles se rattachant à l'exécution de la circulaire 193-CP. En d'autres termes, les commissions du réseau d'État n'auraient plus exclusivement comme rôle que la vérification des opérations arithmétiques pour chaque agent. Pour cela il n'y a pas besoin de commission, un pointeur aurait suffi ! J'entends [...] que les commissions paritaires soient mises à même d'exercer le rôle en vue duquel elles ont été instituées, conformément à mes déclarations et à mes promesses réitérées »¹¹⁶.

Une fois que les commissions ont statué, le directeur du réseau suit ou non leur avis¹¹⁷. Si les membres ne sont pas d'accord, le cas est renvoyé devant la commission Tissier¹¹⁸.

En septembre 1921, l'heure est au bilan.

Au cours des quelques mois d'existence de ces commissions paritaires, les cheminots ont manifesté leur désapprobation à de nombreuses reprises. La quasi-totalité des réseaux, interrogés par Charles Ruffi de Pontèves à ce sujet, fait état d'une politique de la chaise vide menée par les délégués du personnel ainsi que de leurs refus ou de leurs réserves à signer les procès-verbaux¹¹⁹. Ces marques de mécontentement et de désaccord s'accompagnent souvent d'explications concernant leurs motivations, communes à l'ensemble des réseaux : l'absence d'arbitrage du dictionnaire des titres

¹¹⁵ AN, F¹⁴ 14935 : lettre du président du Syndicat des cadres des chemins de fer de l'État à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 16 février 1921.

¹¹⁶ Un rappel à l'ordre est également adressé au comité de ceinture. AN, F¹⁴ 14935 : note ministérielle à Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 23 février 1921.

¹¹⁷ AN, F¹⁴ 14935 : circulaire sur la constitution et le fonctionnement des commissions paritaires chargées de l'examen des réclamations individuelles concernant les réfections de carrière sur l'administration des chemins de fer de l'État, 14 février 1921.

¹¹⁸ ANMT, 48 AQ 3401 : lettre du sous-chef de l'Exploitation de la compagnie du Nord à Joseph Girard, secrétaire de la compagnie du Nord, 14 juin 1922.

¹¹⁹ Seule la compagnie du Nord ne semble pas touchée, précisant que « les délégués du personnel ont toujours siégé aux commissions paritaires et signé les procès-verbaux des réunions » ; leurs travaux sont toutefois toujours en cours en septembre 1921.

(qui fait correspondre aux emplois les tâches à réaliser par les agents), une remise en cause de la composition et des prérogatives des commissions ainsi que l'impossibilité de faire appel, après examen par la commission centrale de réseau commune à l'ensemble des services.

	Nord	Est	Ceinture	Midi	PO	État	PLM
Nombre de réclamations soumises	726	487	290	80	1209	2215	2613
Examinées au 1 ^{er} septembre 1921	578	296	290	80*	1209	1623	2613
Nombre de réclamations régérées à l'issue des travaux des CP :							
- satisfaites	97	45	12	4	48	545	347
- partiellement satisfaites	-	-	-	-	4	107	-
- rejetées	296	194	224	72	208	863	402
Nombre de réclamations non régérées à l'issue des travaux des CP	185	57	54	4*	949	108	689
Fin des travaux	Non	Oui	31 mars 1921	7 mai 1921	20 août 1921	Non	Oui

* dont 4 irrecevables

Tableau n°8 – Nombre et sort des réclamations soumises aux commissions paritaires (CP).

Données tirées de : AN, F¹⁴ 14935 : réponses à la lettre de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, aux directeurs des réseaux, 14 septembre-29 octobre 1921.

Les travaux des commissions sont marqués par leur relative variété d'une administration de chemins de fer à l'autre. Le rapport du nombre de saisines varie d'une pour le Midi à 32 pour le PLM. Si l'on analyse les données des réseaux qui ont achevé l'étude des réclamations en septembre 1921, on peut conclure à l'efficacité de cette procédure qui effectue un premier tri dans la masse des doléances. En effet, les commissions paritaires formulent une fin de rejet dans 80 à 95 % des cas qu'elles examinent (seul le réseau du PLM se distingue par un taux avoisinant 54 %).

C'est donc une faible proportion de réclamations qui demeure non résolue à l'issue de leurs travaux (quasiment inférieure à un quart pour l'ensemble des réseaux, excepté pour celui du PO) et se destine à être examinée par la commission arbitrale. Il s'agit de questions d'interprétation des conclusions de la commission d'ordre général, les réclamations individuelles ayant été en principe tranchées par les commissions paritaires¹²⁰.

La nomination de Théodore Tissier au sous-secrétariat d'État à la présidence du Conseil dans le

¹²⁰ AN, F¹⁴ 14936 : lettre d'Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, au président de la Chambre des députés (réponse à la question écrite n°9291 remise à la Chambre des députés le 31 mai 1921), 23 juin 1921.

gouvernement d'Aristide Briand, le 17 janvier 1921, et son état de santé précaire¹²¹ ont empêché toute nouvelle réunion de la commission, dont la composition est également renouvelée par le décès et le départ de membres.

Une nouvelle commission strictement ministérielle prend le relais en juillet 1921¹²². Elle est présidée par Georges Payelle, alors premier président à la Cour des comptes et membre du comité consultatif des chemins de fer, et composée de quatre membres et d'un secrétaire¹²³.

S'il n'est pas possible de procéder à une analyse systématique des réclamations déposées, nous pouvons toutefois en dresser quelques traits généraux.

Le rôle joué par les organisations corporatives dans ces recours est celui d'un soutien constant aux plaignants. La Fédération nationale des cheminots prévoit par exemple d'accompagner les agents dans leur réclamation individuelle¹²⁴. Ces structures peuvent également encadrer les démarches d'un plus grand nombre d'agents : c'est le cas de la Ligue de défense des intérêts des agents des services centraux, régionaux et assimilés des chemins de fer de l'État, qui plaide en faveur du passage des employés (ex-commis) de ce réseau à l'échelle 8¹²⁵.

Les cheminots n'hésitent pas, par ailleurs, à solliciter leurs réseaux : c'est ainsi que Ferdinand Morin, président du groupe parlementaire de défense des cheminots, et Louis Proust, tous deux députés d'Indre-et-Loire¹²⁶, ou encore Félix Liouville, député de la Seine¹²⁷, appuient la demande des agents de l'État. De la même façon, 250 chefs de groupe et rédacteurs principaux souhaitant être tous assimilés à l'échelle 12 adressent une lettre à tous les parlementaires pour qu'ils intercèdent auprès du ministre en leur faveur¹²⁸ ou donnent plus de publicité à la question¹²⁹. Ils appuient leur démarche par d'autres moyens d'action, à l'instar de la pétition¹³⁰.

Quant au ministre des Travaux publics et à son administration, ils servent d'interlocuteurs, collectant les informations nécessaires à l'instruction des plaintes auprès des réseaux et des requérants.

¹²¹ Marcel Bidegaray, « Pour la commission d'arbitrage », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1921, p. 2.

¹²² ANMT, 48 AQ 3401 : arrêté instituant une commission pour l'examen des difficultés d'ordre général relatives au classement du personnel des grands réseaux de chemins de fer dans les nouvelles échelles de salaires, 23 juillet 1921.

¹²³ Les membres sont Jules Gautier, conseiller d'État, Marcel Fontaneilles, inspecteur général des Ponts et Chaussées (tous deux sont membres du comité consultatif des chemins de fer), Étienne du Castel, directeur des chemins de fer, et Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer. Trois autres membres leur sont adjoints en 1923 et 1924.

¹²⁴ Marcel Bidegaray, « La mise à l'échelle », *La Tribune des cheminots*, 15 août 1920, p. 2.

¹²⁵ AN, F¹⁴ 14935 : lettre d'E. Bruneau, président de la Ligue de défense des intérêts des agents des services centraux, régionaux et assimilés des chemins de fer de l'État, à Yves Le Troquer, ministre des Travaux publics, 17 janvier 1921.

¹²⁶ AN, F¹⁴ 14935 : lettre d'Yves Le Troquer, ministre des Travaux publics, à Ferdinand Morin, député d'Indre-et-Loire, 25 janvier 1921.

¹²⁷ AN, F¹⁴ 14935 : note pour Monsieur de Pontèves, directeur du contrôle du travail, 26 janvier 1921.

¹²⁸ En octobre, le ministre a été saisi à propos de cette réclamation par au moins 15 députés, trois sénateurs et un ancien ministre. AN, F¹⁴ 14936 : lettre des chefs de groupe et rédacteurs principaux des chemins de fer de l'État aux députés de la Seine, 27 avril 1921.

¹²⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 31 mai 1921, p. 2478.

¹³⁰ AN, F¹⁴ 14935 : lettre du directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer à André Dejean, directeur des chemins de fer de l'État, 11 mars 1921.

La commission Payelle semble crouler sous une masse de dossiers, ce qui ralentit le délai d'instruction.

Alors que sa réclamation est instruite par la commission paritaire le 15 janvier 1921¹³¹ et qu'il sollicite de Georges Payelle la réunion de la commission arbitrale le 26 octobre 1921¹³², Marin Guinet, chef de groupe à l'inspection principale de la compagnie du PLM à Chambéry, s'enquiert le 29 avril 1925 de la décision qui a été prise, étant sans nouvelle de l'instruction de son cas depuis janvier 1922¹³³. Il se voit répondre par le ministre des Travaux publics le 13 mai que « la question d'ordre général à laquelle [sa réclamation] se rattache n'a pas été perdue de vue mais, en raison du grand nombre des affaires qui lui sont soumises, il n'a pas encore été permis à la commission arbitrale de passer à son examen »¹³⁴. Certains n'hésitent pas à saisir directement le président de la commission arbitrale de leur requête¹³⁵, des parlementaires¹³⁶, un membre du Gouvernement¹³⁷ ou même le président de la République¹³⁸ afin que soit accéléré l'examen de leur requête.

En théorie, la décision de la commission arbitrale est irrévocable. Mais la procédure fixée trouve sa limite : en cas de grande insistance de la part des requérants, la commission Payelle a pu être invitée à délibérer de nouveau sur un dossier. C'est le cas lors de la séance du 17 octobre 1925¹³⁹ : elle avait pourtant déjà statué le 2 février 1924 (décision n°48) sur la réclamation de 600 chefs de gare du réseau de l'État, présentée en mars 1921¹⁴⁰, qui souhaitaient obtenir l'échelle 7 au lieu de la 6, et opposé un premier refus de réouverture de l'instruction¹⁴¹. En cas de désaccord persistant, la question peut être portée devant les tribunaux de droit commun¹⁴².

¹³¹ AN, F¹⁴ 14936 : demande d'examen de la réclamation de Marin Guinet, sous-chef de bureau de 2^e classe à l'inspection principale de la compagnie du PLM, par la commission paritaire, 15 janvier 1921.

¹³² AN, F¹⁴ 14936 : lettre de Marin Guinet, sous-chef de bureau de 2^e classe à l'inspection principale de la compagnie du PLM, à Georges Payelle, président de la commission arbitrale chargée d'examiner en dernier ressort les réclamations des agents aux commissions paritaires, 26 octobre 1921.

¹³³ AN, F¹⁴ 14936 : idem, 29 avril 1925.

¹³⁴ AN, F¹⁴ 14936 : lettre de Pierre Laval, ministre des Travaux publics, à Marin Guinet, sous-chef de bureau de 2^e classe à l'inspection principale de la compagnie du PLM, 13 mai 1925.

¹³⁵ AN, F¹⁴ 14935 : lettre de Casabianca, délégué auprès du directeur des chemins de fer de l'État, à Georges Payelle, président de la commission arbitrale des échelles de traitements, 6 juin 1922.

¹³⁶ AN, F¹⁴ 14935 : dossier sur la réclamation de E. Bonnet, 20 octobre 1920-30 novembre 1921.

¹³⁷ AN, F¹⁴ 14936 : lettre d'Edmond Lefebvre du Prey, ministre de l'Agriculture, à Georges Payelle, président de la commission arbitrale ministérielle des chemins de fer, 1^{er} septembre 1921.

¹³⁸ AN, F¹⁴ 14935 : lettre de Bony, garde remplaçant à la gare des Vallées du réseau de l'État, à Alexandre Millerand, président de la République, 7 mai 1922.

¹³⁹ AN, F¹⁴ 14935 : procès-verbal de la séance de la commission instituée par arrêté du 23 juillet 1921 pour l'examen des difficultés d'ordre général relatives au classement du personnel des grands réseaux de chemins de fer dans les nouvelles échelles de salaires, 17 octobre 1925.

¹⁴⁰ AN, F¹⁴ 14935 : lettre du président du Syndicat des cadres des chemins de fer de l'État, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 11 mars 1921.

¹⁴¹ AN, F¹⁴ 14935 : lettre de Georges Payelle, président de la commission instituée par arrêté du 23 juillet 1921 pour l'examen des difficultés d'ordre général relatives au classement du personnel des grands réseaux de chemins de fer dans les nouvelles échelles de salaires, à Victor Peytral, ministre des Travaux publics, 25 juillet 1924.

¹⁴² AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Cyrille Grimpret, directeur général des chemins de fer, à J. Icart, chef de gare en retraite de la compagnie du PLM, 27 janvier 1932.

Les différents réseaux sont inégaux face à la réfection des carrières. Si la situation des agents de la compagnie de l'Est semble par exemple quasi inchangée avec l'entrée en vigueur du nouveau statut et des conditions de rémunération en 1920, elle est bouleversée pour ceux du réseau du PLM.

L'insatisfaction liée à la nouvelle échelle de traitements des chefs de gare de cette administration des chemins de fer est assortie d'une campagne active en faveur du respect des droits acquis, qui prend politiquement de l'ampleur.

Jean-Louis Burillon est le principal artisan de cette campagne. Il désigne les chefs de gare du réseau du PLM comme les « sacrifiés du statut de 1920 ». Il expose la façon dont l'application d'un nouveau statut a généré dans cette compagnie des injustices et des rétrogradations :

« Chez [certains réseaux], les gares et les postes étaient classés alors que chez les autres il n'existait aucune classification. Au PLM, notamment, les traitements seuls fixaient la classe dans la filière hiérarchique quelle que fût l'importance des postes occupés. À l'application du nouveau régime de 1920, qui comportait le relèvement des anciens traitements et la classification de tous les postes et de toutes les gares, il paraissait de la plus élémentaire justice que toutes les situations hiérarchiques acquises fussent respectées. Oh ! Pas du tout ! Au réseau PLM, sans tenir aucun compte du contrat de travail, de l'ancienneté, des situations acquises, on plaça brutalement les agents sur les échelles nouvelles attribuées aux classes des gares et des postes. [...] De vieux agents, qui étaient arrivés au sommet de la hiérarchie de leur grade, se sont trouvés subitement rétrogradés à une classe de début et sont partis en retraite avec une pension qui correspondait à une situation hiérarchique qu'ils avaient déjà depuis plus de vingt ans. N'est-ce pas là tout ce que l'on peut qualifier d'arbitraire ? D'un seul coup, comme sous l'impulsion d'une baguette magique, un nouveau statut et des barèmes annexes appliqués brutalement, sans régime transitoire, ont détruit tout ce qui existait de relativité des grades dans la hiérarchie. Du jour au lendemain, des supérieurs sont devenus des inférieurs et vice versa. Des agents qui étaient de même grade, au même traitement, se sont trouvés distants de sept échelles, soit une différence de traitement de 4.000 francs, en raison du classement de leur gare ou de leur poste »¹⁴³.

L'Association des chefs de gare intente une action en justice en présentant un cas-type. Le réseau du PLM est définitivement condamné en 1925¹⁴⁴.

Mais l'administration des Travaux publics est déterminée à remettre en cause le moins possible le statut du personnel et les décisions de la commission Tissier, qui ont nécessité des travaux longs et complexes, pour leur donner plus de poids :

« Le statut de 1920 établit une moyenne entre la situation des agents sur les divers réseaux. Certaines catégories se trouvent, par suite, sur certains réseaux, désavantagées. Mais comme le statut est le résultat d'une étude approfondie, il faut autant que possible éviter de le remettre en

¹⁴³ ANMT, 48 AQ 5914 : L. Burillon, « Chez les cheminots. Les sacrifiés du statut de 1920 », *Le Populaire*, 4 avril 1930.

¹⁴⁴ Le réseau du PLM est condamné par jugement du 15 mai 1924 devant le conseil des prud'hommes et en appel le 27 mars 1925. AN, F¹⁴ 14937 : jugement du tribunal civil de Lyon, PLM contre Massotier, 27 mars 1925.

question »¹⁴⁵.

Selon elle, pour de nombreux dossiers, à l'instar de ceux présentés dans la compagnie du Nord,

« les intéressés commettent tous la même erreur initiale en établissant une comparaison entre les traitements qui leur étaient attribués avant puis après l'application de ce statut car les conditions d'avancement de traitement dans un même grade n'étaient nullement comparables, dans le passé, avec les dispositions statutaires ayant trait au même objet. La seule base raisonnable de comparaison et d'unification entre réseaux était, de ce fait, le titre correspondant aux fonctions remplies et c'est sur cette base que les carrières ont été reconstituées »¹⁴⁶.

Ce sont la nature et l'importance des attributions exercées qui servent de point de correspondance entre les anciennes et les nouvelles échelles.

Assez rapidement, la réclamation prend l'allure d'un bras de fer, qui s'engage entre les chefs de gare de la compagnie du PLM et l'administration des Travaux publics.

Jean-Louis Burillon orchestre une véritable campagne de presse. Il signe de nombreux articles dans lesquels il rappelle le préjudice subi.

Le 17 décembre 1923, une association loi 1901 dédiée à l'aboutissement de cette réclamation est constituée : c'est la naissance de la Ligue des cheminots pour la défense des droits acquis¹⁴⁷.

Jean-Louis Burillon n'hésite pas à mobiliser ses réseaux et sollicite l'appui du groupe parlementaire de défense des cheminots¹⁴⁸. Entre novembre 1925 et novembre 1926, cinq questions écrites sont adressées au Gouvernement, évoquant la « [violation de] droits, la logique et l'équité » ou encore une « inégalité criarde »¹⁴⁹. Le ministre des Travaux publics est contraint de se justifier sur l'action de la commission Payelle¹⁵⁰. Le 5 février 1927, Jean-Louis Burillon se plaint à informer André Tardieu, ministre des Travaux publics, que « de tous les côtés parlementaires je reçois des demandes de renseignements pour la question des droits acquis non respectés. Je crois qu'en la solutionnant rapidement vous ramèneriez la confiance dans le personnel »¹⁵¹. La pression monte, l'agitation

¹⁴⁵ AN, F¹⁴ 14937 : note du cabinet du directeur général des chemins de fer, 5 juin 1929.

¹⁴⁶ AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Paul-Émile Javary, directeur de l'Exploitation de la compagnie du Nord, au directeur du contrôle du travail, 25 juin 1930.

¹⁴⁷ AN, F¹⁴ 14937 : « La question des droits acquis. Importante assemblée à Paris », *Le Petit Cheminot*, 15 janvier 1927, p. 1.

¹⁴⁸ AN, F¹⁴ 14937 : « Chez les cheminots. M. Forgeot ne tient pas ses promesses pour les droits acquis », *Le Populaire*, 14 juillet 1929.

¹⁴⁹ AN, F¹⁴ 14937 : question écrite n°5498 remise par Étienne Rognon le 3 novembre 1925 (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 4 novembre 1925, p. 3578) ; question écrite n°7016 remise par Étienne Rognon le 8 février 1926 (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 9 février 1926, p. 612) ; question écrite n°7036 remise par Clotaire Baroux le 9 février 1926 (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 10 février 1926, p. 629) ; question écrite n°8477 remise par Clotaire Baroux le 27 mai 1926 (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 27 mai 1926, p. 2270) ; question écrite n°9886 remise par Charles Lambert le 12 novembre 1926 (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 novembre 1926, p. 3385).

¹⁵⁰ AN, F¹⁴ 14937 : lettre d'André Tardieu, ministre des Travaux publics, au président de la Chambre des députés, 3 janvier 1927.

¹⁵¹ AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Jean-Louis Burillon, chef de gare en retraite de la compagnie du PLM, président d'honneur de l'Association amicale des chefs de gare et de station et vice-président de la Fédération des cheminots retraités, à André Tardieu, ministre des Travaux publics, 5 février 1927.

semble poindre.

Une proposition de loi est présentée par Justin Godart, Étienne Rognon et d'autres députés socialistes, radicaux et radicaux-socialistes à la Chambre le 31 décembre 1925. Elle tend à assurer le respect des droits acquis au personnel des administrations publiques de l'État, des départements, des communes, des entreprises concédées, des entreprises publiques ou privées¹⁵². Elle est motivée par l'application du statut de 1920, jugée insatisfaisante parce qu'elle a supprimé les relativités qui existaient et a été réalisée de but en blanc, sans période de transition. Malgré son titre, cette proposition vise presque exclusivement le chemin de fer. Elle inscrit le respect des droits et avantages de carrière, obtenus par les agents avant la parution du statut, comme définitivement admis et réclame que

« les nouvelles échelles de salaires établies en 1920 pour mettre la situation des agents en rapport avec le coût de la vie seront appliquées de façon que la relativité des situations acquises soit maintenue, en sorte que chaque agent obtienne comme traitement nouveau – au 1^{er} janvier 1919 – le traitement ancien du 31 décembre 1918 multiplié par un coefficient minimum de 2,75 ».

Mais les réseaux sont contre cette source nouvelle de charges et estiment que le jugement des conflits liés à cette question par le Parlement représente une violation de la convention de 1921. Par ailleurs, son application nécessiterait de mener de nouveau le travail de reconstitution des carrières, tâche longue et complexe¹⁵³. Aucune suite n'est finalement donnée à ce texte par la commission de l'administration générale, départementale et communale de la Chambre des députés¹⁵⁴.

Une nouvelle proposition est déposée par Étienne Rognon, Charles Lambert et d'autres députés socialistes, radicaux et radicaux-socialistes le 7 juillet 1927. Elle tend cette fois à assurer le respect des droits acquis au seul personnel des administrations des chemins de fer¹⁵⁵, reprenant mot pour mot la proposition de 1925. La commission de l'administration générale de la Chambre des députés se déclare « unanime à reconnaître le bien-fondé de la proposition [de loi Godart-Rognon] », mais celle-ci doit être étudiée par la commission des travaux publics dans la mesure où les intéressés sont les cheminots. 23 conseils généraux desservis par la compagnie du PLM ont par ailleurs manifesté leur soutien en faveur du vote urgent de la proposition¹⁵⁶. Le 8 décembre, Étienne Charlot est

¹⁵² AN, F¹⁴ 14937 : proposition de loi déposée par Justin Godart, Étienne Rognon et d'autres députés, tendant à assurer au personnel des administrations publiques de l'État, des départements et des communes, des entreprises concédées, des entreprises publiques ou privées, le respect des droits acquis, 31 décembre 1925.

¹⁵³ AN, F¹⁴ 14937 : « Une proposition de loi relative aux droits acquis des fonctionnaires, des employés et ouvriers des entreprises publiques ou privées », *Chronique des transports*, 10 mars 1926, p. 13-15.

¹⁵⁴ AN, F¹⁴ 14937 : note sur les propositions de loi relatives à la question des « droits acquis », 17 décembre 1928.

¹⁵⁵ AN, F¹⁴ 14937 : proposition de loi déposée par Étienne Rognon, Charles Lambert et d'autres députés, tendant à assurer au personnel des administrations des chemins de fer le respect des droits acquis, 7 juillet 1927.

¹⁵⁶ AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Jean-Louis Burillon, président d'honneur de l'Association amicale des chefs de gare et de station, vice-

désigné rapporteur du texte.

À la même époque, la Chambre des députés discute la proposition de loi d'Étienne Charlot modifiant le régime des retraites des agents des grands réseaux¹⁵⁷. Ce texte contient une disposition relative aux droits acquis, insérée à la demande d'Étienne Rognon et de Charles Lambert. Elle est votée le 31 janvier 1928 à l'unanimité¹⁵⁸. Mais la mesure relative aux droits acquis est écartée dans son rapport par le sénateur Fernand Rabier, « sur la promesse formelle que tous les cas des agents lésés seraient révisés avec le plus large esprit de bienveillance »¹⁵⁹. Elle est finalement réintroduite dans son deuxième rapport à la commission des travaux publics du Sénat de novembre 1928, mais « les réseaux ont fermement insisté pour la disjonction du texte relatif aux droits acquis », ce qu'a appuyé le ministère des Travaux publics¹⁶⁰. Elle n'est finalement pas reprise par les commissions du Sénat, vu les avantages accordés en matière de retraite par les compagnies au 1^{er} janvier 1929¹⁶¹.

Une attention toute particulière est portée à la question des droits acquis par l'administration des Travaux publics du fait d'incidences financières difficiles à évaluer :

« Si on la [la question du respect des droits acquis] place au point de vue général, l'expression "droits acquis" est tellement vague qu'elle risque d'entraîner des conséquences financières inappréciables : tout agent qui, en 1920, n'a pas été satisfait de son classement dans les échelles de salaires, étant susceptible de s'en prévaloir »¹⁶².

On peut toutefois sentir poindre un certain agacement, à la mesure du bras de fer engagé¹⁶³.

Une nouvelle proposition de loi est déposée le 11 février 1932 par Étienne Rognon et plusieurs députés socialistes, radicaux et radicaux-socialistes, tendant à assurer le respect des droits acquis aux agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920¹⁶⁴. Le rapport de Paul Massimi consiste en un article unique. Il reprend les dispositions du texte précédent, en lui appliquant le coefficient 3¹⁶⁵. Il est renvoyé à la commission des finances pour avis¹⁶⁶. À cette occasion, le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer renouvelle ses protestations :

président de la Fédération des cheminots retraités, à André Tardieu, ministre des Travaux publics, 10 juillet 1927.

¹⁵⁷ Cf. *infra*.

¹⁵⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 31 janvier 1928, p. 360.

¹⁵⁹ ANMT, 48 AQ 5914 : L. Burillon, « Chez les cheminots. Les sacrifiés du statut de 1920 », *Le Populaire*, 4 avril 1930.

¹⁶⁰ AN, F¹⁴ 14937 : note de Cyrille Grimpret, directeur général des chemins de fer, à Pierre Forgeot, ministre des Travaux publics, 31 janvier 1929.

¹⁶¹ AN, F¹⁴ 14937 : note au directeur général des chemins de fer sur la nouvelle réclamation de M. Burillon en date du 19 août, relative à la question dite « des droits acquis », 5 septembre 1930.

¹⁶² AN, F¹⁴ 14937 : note de Cyrille Grimpret, directeur général des chemins de fer, à Pierre Forgeot, ministre des Travaux publics, relative à l'audience accordée le 13 mars au syndicat des agents des cadres, 12 mars 1929.

¹⁶³ AN, F¹⁴ 14937 : note de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 25 juin 1923.

¹⁶⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 février 1932, p. 587.

¹⁶⁵ AN, F¹⁴ 14937 : rapport fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner la proposition de loi de M. Étienne Rognon et plusieurs de ses collègues tendant à réaliser le respect des droits acquis à ceux des agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920, 22 mars 1932.

¹⁶⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 mars 1932, p. 1756.

« La proposition considérée est la négation du principe de la séparation des pouvoirs, car ses auteurs reconnaissent que la question qu'ils invitent le Parlement à trancher par voie d'autorité est du ressort des tribunaux. Elle n'est pas moins contraire à la convention du 28 juin 1921, relative au nouveau régime des chemins de fer, aux termes de laquelle toutes les questions intéressant l'ensemble des réseaux, notamment en ce qui concerne les règles de la rémunération du personnel, sont de la compétence du comité de direction des réseaux »¹⁶⁷.

Quelques mois plus tard, une proposition de résolution présentée par François de Ramel invite le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour garantir les droits acquis des agents en matière de retraite¹⁶⁸.

Entre temps, le 7 juillet 1932, Ferdinand Morin reprend à son compte le rapport de la précédente législature, rédigé par Paul Massimi, sur la proposition de loi d'Étienne Rognon afin d'aboutir au respect des droits acquis. Il y ajoute une disposition relative à l'Alsace-Lorraine, à la demande des agents de ce réseau qui bénéficient du statut du personnel commun depuis le 1^{er} janvier 1922 et souhaitent que leur soient appliquées les dispositions de la proposition Rognon¹⁶⁹.

À la demande de Ferdinand Morin et de Jules Moch, rapporteur pour la commission des finances, le ministre Joseph Paganon invite le 15 juin 1933 les réseaux à estimer les conséquences financières du texte proposé par Étienne Rognon¹⁷⁰. La proposition de dernier est inscrite à l'ordre du jour de la Chambre des députés sous réserve qu'il n'y ait pas de débat début juillet¹⁷¹ ; mais le 7 juillet, la commission des finances s'y oppose au motif que le ministre Georges Bonnet souhaite au dernier moment s'exprimer¹⁷². La discussion de la proposition est cette fois évitée de justesse. Du côté des compagnies, toute évaluation financière semble irréalisable :

« L'imprécision des termes de la proposition de loi rend impossible toute étude chiffrée des répercussions d'ordre financier qu'elle entraînerait ; en effet, le traitement d'un agent comprend, outre le traitement principal, un certain nombre d'éléments accessoires tels que la valeur locative du logement, le supplément de traitement, l'allocation pour charges de famille, l'allocation complémentaire pour charges de famille, l'indemnité de cherté de vie, l'indemnité de résidence, la gratification, etc. ; certains de ces éléments ont disparu et ont été remplacés par d'autres ; le projet de loi ne permet pas de déterminer à quels éléments devrait être appliqué le coefficient, et de faire un calcul valable »¹⁷³.

¹⁶⁷ AN, F¹⁴ 14937 : lettre du président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer à Charles Guernier, ministre des Travaux publics et de la Marine marchande, 24 mars 1932.

¹⁶⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 25 novembre 1932, p. 3224.

¹⁶⁹ AN, F¹⁴ 14937 : rapport fait par Ferdinand Morin au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication et ayant pour objet de compléter le rapport de la précédente législature, repris le 7 juillet 1932, sur la proposition de loi de M. Étienne Rognon et plusieurs de ses collègues tendant à réaliser le respect des droits acquis à ceux des agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920, 9 décembre 1932.

¹⁷⁰ AN, F¹⁴ 14937 : note au directeur général des chemins de fer, 5 juillet 1933.

¹⁷¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 4 juillet 1933, p. 3483.

¹⁷² AN, F¹⁴ 14937 : « Une proposition de loi de Ferdinand Morin en faveur des cheminots. Comment on a ajourné la discussion », *Le Populaire*, 8 juillet 1933.

¹⁷³ AN, F¹⁴ 14937 : lettre du président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer à Joseph Paganon, ministre des Travaux publics, 10 août 1933.

Mi-mars 1934, Jean-Louis Burillon, qui n'a de cesse de relancer les ministres des Travaux publics qui successifs, évoque un « déni de justice, sans précédent, dont sont victimes les cheminots retraités en ce qui concerne la péréquation des pensions et le respect des droits acquis »¹⁷⁴.

L'administration des Travaux publics réagit. Henri-Jean Michel, adjoint au directeur général des chemins de fer et des routes, est désigné le 3 juillet 1934 en tant que commissaire au Gouvernement « pour assister le ministre des Travaux publics, devant la Chambre des députés et devant le Sénat, dans la discussion de la proposition de loi tendant à réaliser le respect des droits acquis à ceux des agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920 »¹⁷⁵.

La question financière prend progressivement le pas sur les autres considérations dans les débats.

En décembre 1934, Ferdinand Morin rend un second rapport supplémentaire, qui s'oriente cette fois dans un sens plus restrictif. Il répond ainsi à la crainte exprimée par le ministre des Finances, « le texte [...] ne délimitant pas d'une façon précise les ayant droits ; des extensions pourraient être demandées, et modifier ainsi les répercussions financières de la proposition »¹⁷⁶.

Jean-Louis Burillon estime pouvoir faire en sorte que cette mesure ne coûte rien à l'État, en en faisant supporter les charges, évaluées à 15 millions de francs, par les caisses de retraites¹⁷⁷. Pour le ministre des Travaux publics, ce mode de financement n'est pas envisageable :

« Comme les ressources de la caisse (versements des agents et revenus des capitaux) ne couvrent pas ces dépenses et que la différence doit être versée par le réseau à titre de dotation patronale, tout accroissement de ces dernières est supporté par le compte d'exploitation et augmente d'autant le déficit du réseau ».

L'estimation des compagnies, pour le seul réseau du PLM, est bien plus élevée : « 31 millions en 1934, 30 millions en 1935. Elle irait ensuite en diminuant et serait de : 25 millions en 1940, 14 millions en 1950, 6 millions en 1960. Le montant total des charges de 1934 à 1970 dépasse 500 millions et la valeur actuelle est supérieure à 300 millions »¹⁷⁸.

La patience des cheminots est soumise à rude épreuve.

¹⁷⁴ AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Jean-Louis Burillon à Pierre-Étienne Flandin, ministre des Travaux publics et de la Marine marchande, 24 mars 1932.

¹⁷⁵ AN, F¹⁴ 14937 : décret désignant Henri-Jean Michel, ingénieur des Ponts et Chaussées, adjoint au directeur général des chemins de fer et des routes, comme commissaire du Gouvernement pour assister le ministre des Travaux publics, devant la Chambre des députés et devant le Sénat, dans la discussion de la proposition de loi tendant à réaliser le respect des droits acquis à ceux des agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920, 3 juillet 1934.

¹⁷⁶ AN, F¹⁴ 14937 : rapport fait par Ferdinand Morin au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication et ayant pour objet de compléter le rapport de la précédente législature, repris le 7 juillet 1932, sur la proposition de loi de M. Étienne Rognon et plusieurs de ses collègues tendant à réaliser le respect des droits acquis à ceux des agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920, 21 février 1934.

¹⁷⁷ AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Jean-Louis Burillon, président général du conseil d'administration de la Fédération des cheminots retraités PLM, à Édouard Herriot, ministre d'État, 17 juin 1935.

¹⁷⁸ AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Laurent Eynac, ministre des Travaux publics, à Édouard Herriot, ministre d'État, 28 juin 1935.

À l'occasion d'une réunion, le 14 avril 1935, du groupe des côtes chalonnaises de la Fédération des cheminots retraités du PLM, les agents

« protestent avec la dernière énergie contre le retard apporté par le Parlement à la discussion et au vote de la proposition de loi [...] sur les droits acquis dont les victimes attendent justice depuis quinze ans ; constatent avec indignation que les parlementaires sont partis à nouveau en vacances en laissant pour la troisième fois cette proposition de loi urgente qui était à l'ordre du jour, en suspens »¹⁷⁹.

Alors qu'il s'adresse au ministre Laurent Eynac le 28 septembre, Jean-Louis Burillon souligne les errements de cette réclamation qui n'aboutit pas, malgré des concessions réalisées par les cheminots : « Les victimes encore survivantes de cette grande injustice attendent avec impatience le redressement qui leur est dû. Je vous ai dit qu'elles abandonneraient même les quinze années de rétroactivité pour vous faciliter la solution »¹⁸⁰. En novembre, il précise qu'« il ne s'agit nullement de reclasser tous les agents des réseaux comme conséquence de la loi 6348, mais seulement les survivants du PLM, où l'avancement était celui des classes personnelles quelle que soit l'importance des postes occupés [...], soit un petit nombre »¹⁸¹.

La question a pourtant été inscrite à plusieurs reprises à l'ordre du jour de la Chambre des députés pour être votée sans débat les 7 juillet 1933, 29 juin 1934, 15 janvier et 25 juin 1935 ; mais elle a été retirée à chaque fois à la demande du Gouvernement. Se dessine clairement ici l'opposition des gouvernements successifs, qui épousent l'avis des compagnies sur cette question.

Elle figure de nouveau à l'ordre du jour de plusieurs séances à partir du 27 février 1936 en vue de sa discussion, mais celle-ci n'a pas lieu avant la fin de la législature¹⁸². Un rapport supplémentaire, qui reprend exactement le dernier en date, est déposé par Ferdinand Morin le 10 décembre 1936¹⁸³. Le 21 janvier 1937, Antoine Demusois est chargé de rédiger le rapport sur la proposition de loi¹⁸⁴, qu'il rend en juin¹⁸⁵.

Mais entretemps, le 6 février, le ministre des Finances Vincent Auriol « estime qu'il y a lieu de maintenir la position adoptée en 1934, d'un commun accord entre nos deux départements, et

¹⁷⁹ AN, F¹⁴ 14937 : ordre du jour de la réunion du groupe des côtes chalonnaises de la Fédération des cheminots retraités du PLM, 14 avril 1935.

¹⁸⁰ AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Jean-Louis Burillon, président général du conseil d'administration de la Fédération des cheminots retraités PLM, à Laurent Eynac, ministre des Travaux publics, 28 septembre 1935.

¹⁸¹ AN, F¹⁴ 14937 : idem, 16 novembre 1935.

¹⁸² AN, F¹⁴ 14937 : note au secrétaire général, à propos de la revendication Burillon sur la proposition de loi de M. Étienne Rognon sur les « droits acquis », 23 juillet 1936.

¹⁸³ AN, F¹⁴ 14937 : deuxième rapport supplémentaire fait par Ferdinand Morin au nom de la commission des Travaux publics et des moyens de communication ayant pour objet de compléter le rapport de la quatorzième législature, repris le 7 juillet 1932, sur la proposition de loi de M. Étienne Rognon et plusieurs de ses collègues tendant à réaliser le respect des droits acquis à ceux des agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920, 10 décembre 1936.

¹⁸⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 21 janvier 1937, p. 119.

¹⁸⁵ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 30 juin 1937, p. 2111.

tendant au rejet du texte proposé par M. Ferdinand Morin »¹⁸⁶. Son confrère des Travaux publics Albert Bedouce « [se] rallie à [sa] manière de voir »¹⁸⁷.

La personnalité de Jean-Louis Burillon, qui mène ce combat depuis 17 ans, joue sans doute dans cette décision. L'agacement de l'administration des Travaux publics, dont le personnel est gage de permanence face à la succession des ministres¹⁸⁸, est nettement perceptible : « La ténacité de M^r Burillon ne rend pas sa cause soutenable »¹⁸⁹ et de proposer de lui accorder la Légion d'Honneur en échange de « promettre de nous... donner la paix »¹⁹⁰.

La question du respect des droits acquis des « victimes de 1920 » semble finalement tomber d'elle-même en désuétude avec la réorganisation des chemins de fer en 1937 et la discussion d'une convention collective¹⁹¹.

Si cette véritable campagne en faveur du respect des droits acquis est révélatrice du mécontentement qu'a pu procurer l'application du statut de 1920, il convient toutefois de nuancer celui-ci.

En définitive, ce combat est propre à une catégorie professionnelle (les chefs de gare) dans un réseau particulier (la compagnie du PLM). Il concerne donc un nombre réduit d'agents. Cette bataille pour le maintien des droits sociaux antérieurs des cheminots fait preuve d'une grande vigueur et bénéficie d'une importante publicité. Nous n'avons toutefois pas relevé d'autre mouvement de protestation d'ampleur équivalente dans les autres réseaux. Il est donc difficile de mesurer le degré d'insatisfaction des agents.

Par ailleurs, si l'application de la nouvelle échelle de traitements a pu être dénoncée, d'autres dispositions inscrites dans le statut de 1920 ont quant à elles bien fonctionné.

Par exemple, la représentation du personnel permet d'aboutir à un dialogue efficace entre Paul-Émile Javary et les agents de la compagnie du Nord lors de leurs rencontres semestrielles¹⁹². Le statut n'est donc pas à rejeter d'un bloc, bien au contraire.

Les agents ont rapidement l'occasion de s'en rendre compte. Alors que dans la première moitié des années 1930, l'heure est à la baisse du déficit, les charges de personnel représentent 60 % en 1928 et 66 % en 1936 des dépenses d'exploitation des réseaux. La réduction du coût du travail passe entre

¹⁸⁶ AN, F¹⁴ 14937 : lettre de Vincent Auriol, ministre des Finances, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 6 février 1937.

¹⁸⁷ AN, F¹⁴ 14937 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, à Vincent Auriol, ministre des Finances, 8 mars 1937.

¹⁸⁸ Nous avons comptabilisé 26 ministères depuis 1920.

¹⁸⁹ AN, F¹⁴ 14937 : note, 15 juin 1937.

¹⁹⁰ AN, F¹⁴ 14937 : idem, 18 juin 1937. Jean-Louis Burillon ne figure pas dans la base de données Leonore des titulaires de la Légion d'honneur des Archives nationales.

¹⁹¹ Cf. *infra*. Il n'est plus fait mention de cette question des droits acquis après juillet 1937 dans les débats parlementaires.

¹⁹² François Caron le qualifie de réussite. François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 436 ; *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, *op. cit.*, p. 859-864.

autres par la compression des effectifs¹⁹³, qui s'affiche d'autant plus comme une priorité que le trafic chute irrémédiablement à partir de 1930¹⁹⁴ : les effectifs dégringolent dès lors de 509 000 cheminots en 1930 à 468 000 en 1932, 441 000 en 1934 et 426 000 en 1935. Si cette réduction des cadres passe par le licenciement des auxiliaires, l'arrêt du recrutement et les départs à la retraite anticipée dans le cadre du décret-loi du 19 avril 1934¹⁹⁵, les agents commissionnés sont épargnés, parce qu'ils bénéficient du statut du personnel :

« M. Javary, directeur du réseau du Nord, dans une conférence de février 1932, déclarait que, malgré les mesures prises, son réseau qui est un de ceux les plus touchés par la crise en raison de son caractère industriel, avait un excédent de 1.500 hommes environ. M. Javary indique que les réseaux n'ont pu aller plus loin dans la restriction de leur personnel, à la fois parce que le statut des agents l'interdisait et que la limite des retraites prématurées était atteinte, compte tenu de la valeur des agents et de leur situation de famille »¹⁹⁶.

Cette sécurité de l'emploi demeure, en ces temps de fort chômage, une denrée rare, qu'il s'agit d'apprécier. Ce décalage entre l'inemploi qui menace les ouvriers *lambda* et la conscience d'une protection, face au risque de brusque perte de la source de revenus, nous paraît être à l'origine de l'attachement des agents commissionnés pour leur statut et, en cela, nous ne pouvons qu'épouser les conclusions de Christian Chevandier, Atsushi Fukasawa et Georges Ribeill¹⁹⁷. Le statut paraît donc être vécu comme une soupape de sécurité, un gage de sérénité pour qui en bénéficie.

Le passage du prisme des cheminots à celui de la société française de la première moitié des années 1930 nous donne à voir une autre perception du statut des agents. Dans la thèse qu'il a consacrée au quartier ouvrier du Soleil noir à Saint-Étienne, Jean-Paul Burdy met en exergue, à travers les paroles de Monsieur Buyer, un tourneur, la situation du mécanicien et de sa famille, perçue par les autres habitants comme privilégiée parce que semblant échapper au contexte économique difficile :

« Dans le [quartier du] Soleil [noir], les mieux payés, c'était les mécaniciens du chemin de fer... Fallait voir à l'école : "il se croit plus riche", "il se croit tout permis parce que son père est mécanicien"... C'était les années de misère, en 33-34 : bureau de bienfaisance, chômage partiel, chômage total ; à l'école, on n'avait pas de gants, mais des vieilles chaussettes, les copains qui avaient des gants, leur papa était mécanicien au chemin de fer, c'était pas que dalle, même chez les gosses ça se sentait »¹⁹⁸.

¹⁹³ Cf. annexe n°52.

¹⁹⁴ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 823-826.

¹⁹⁵ ANMT, 202 AQ 226 : note sur l'évolution des chemins de fer français de 1932 à 1936, 24 avril 1936. Cf. *infra*.

¹⁹⁶ *Les documents du travail. Bulletin mensuel de l'Association française pour le progrès social*, n°189-190, janvier-février 1933, p. 39.

¹⁹⁷ Christian Chevandier, Atsushi Fukasawa, Georges Ribeill, « Les cheminots... », art. cit., p. 58 ; Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, op. cit., p. 132.

¹⁹⁸ D'après les habitants du Soleil noir, le logement et les voyages gratuits sont les autres privilèges dont bénéficient les mécaniciens

Le statut du personnel confère donc aux agents qui en bénéficient une sécurité de l'emploi, qui dans une situation économique et sociale compliquée peut représenter pour l'extériorité de la corporation cheminote à la fois un privilège et un facteur d'attrait.

Mais malgré les garanties qu'il procure, les organisations syndicales cheminotes, au premier rang desquelles la Fédération nationale des cheminots, cherchent à en obtenir la révision.

Des initiatives syndicales vaines

Peu après la signature du statut, la Fédération nationale des cheminots confédérés en recommande la stricte application par les compagnies.

Elle n'hésite toutefois pas à dénoncer à ses autorités de tutelle (commissions arbitrales¹⁹⁹, ministre des Travaux publics²⁰⁰) tous les travers, dans sa mise en œuvre comme dans son contenu : c'est l'objet de la lettre adressée par Marcel Bidegaray à Théodore Tissier, président de la commission ministérielle²⁰¹. Sa modification figure parmi les revendications exposées lors du congrès fédéral de janvier 1922²⁰².

Les cheminots unitaires aspirent eux aussi à la révision. Au congrès de décembre 1921 figure parmi les revendications générales l'« application du statut du personnel et des échelles de traitement élaborés par la Fédération »²⁰³.

Mais la marge de manœuvre des agents est alors assez réduite.

La grève de mai 1920 a laissé d'importantes séquelles dans le syndicalisme cheminot. La Fédération nationale des cheminots enregistre une chute des adhésions et est conduite à la scission en juin 1921²⁰⁴. Le rapport de forces n'est donc pas à l'avantage des agents. C'est ce qu'analysent de manière réaliste les confédérés lors de leur congrès de janvier 1922, profitant de cette audience pour critiquer la façon dont les « révolutionnaires » se seraient aveuglement jetés dans la grève :

« Tant que nous avons été puissants, notre situation s'améliorait : personne ne parlait de toucher aux avantages acquis [...] Mai 1920 est venu ! L'organisation syndicale chez les cheminots est sortie meurtrie, presque désagrégée de la lutte imprudemment engagée. Les compagnies en profitent pour appliquer un statut du personnel incomplet et procéder à des classifications dans les groupes qui soulèvent des protestations unanimes. Impossible de réagir, l'organisation est trop faible ; elle commence à peine à reconstituer ses cadres, à faire de la propagande pour

et leurs familles et qui les distinguent du reste des ouvriers. Jean-Paul Burdy, *Le Soleil noir : formation sociale et mémoire ouvrière dans un quartier de Saint-Étienne*, thèse d'histoire, dir. Y. Lequin, université Lyon-II, 1986, p. 649-653.

¹⁹⁹ « Rapport moral présenté au 4^e congrès », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} avril 1921, p. 3.

²⁰⁰ « Le statut du personnel », *La Tribune des cheminots*, 15 mai 1921, p. 1.

²⁰¹ Publiée par Marcel Bidegaray dans « Pour la commission d'arbitrage », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1921, p. 2.

²⁰² « Le 5^{me} congrès fédéral », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1922, p. 1.

²⁰³ « Revendications générales », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} janvier 1922, p. 2.

²⁰⁴ Cf. *supra*.

regrouper ses forces. La fin de 1920 la trouve à peine convalescente »²⁰⁵.

Deux ans plus tard, la Fédération des cheminots confédérée en est toujours à dénoncer « l'application restrictive et mesquine [du] statut par les compagnies et les nombreuses entraves qu'elles ont apportées d'autre part au fonctionnement de la délégation du personnel »²⁰⁶.

Pourtant, les organisations corporatives ne demeurent pas inactives.

Les cheminots confédérés semblent avoir envisagé un temps la voie administrative avec un recours au Conseil d'État²⁰⁷. Les structures syndicales préfèrent finalement mobiliser leur force de proposition. Ainsi, les cheminots unitaires rédigent dès 1923 un projet de statut, censé être achevé à la fin de l'été²⁰⁸.

La Fédération confédérée mène des travaux similaires. Elle publie dans l'édition de *La Tribune des cheminots* du 20 février 1924 un nouveau projet de statut du personnel. Élaboré à partir de la capitalisation des quatre années de mise en œuvre depuis 1920, celui-ci se veut « un travail préparatoire qui doit servir de base à l'établissement d'un statut clair, définissant exactement les droits comme les devoirs des réseaux et du personnel »²⁰⁹. Le statut de 1920 sert donc de base à cette réflexion, qui ne comporte pas de véritable bouleversement de forme, mais propose d'ajouter ou supprimer un certain nombre de dispositions.

Ce projet de 1924 reprend la distinction entre le personnel commissionné, non-commissionné et à service discontinu. La révision envisagée s'oriente autour de plusieurs axes :

- le recrutement d'un personnel de qualité et motivé, en favorisant le commissionnement du personnel à l'essai, directement réadmis à la suite de son appel sous les drapeaux, et en supprimant les conditions dérogatoires d'âge pour l'admission, et les passerelles pour ceux qui n'intégreraient pas le chemin de fer aux grades de début (diplômés de certaines écoles admis sur titres) ;
- la suppression du favoritisme : un minimum et un maximum de la quotité de la gratification à laquelle tous les agents ont désormais le droit automatiquement (et non plus seulement ceux bien notés, avec un taux déterminé par les chefs directs) sont fixés ; en cas de vacance, le faisant-fonction qui la comble doit être le premier inscrit au tableau d'aptitude pour le grade de l'emploi ; les dérogations exceptionnelles à l'ordre du tableau d'aptitude pour la

²⁰⁵ « Rapport moral pour le congrès des 19 et 20 janvier 1922 », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} janvier 1922, p. 3.

²⁰⁶ « 2^o Projet de statut du personnel », *La Tribune des cheminots*, 20 février 1924, p. 3.

²⁰⁷ Au motif que l'application du statut du personnel de 1920 dans l'administration des chemins de fer de l'État représente une violation de la loi du 13 juillet 1911 (« Le 5^{me} congrès fédéral », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1922, p. 1).

²⁰⁸ « Les échelles de traitement et le statut », *La Tribune des cheminots*, 15 août 1923, p. 2. Nous n'avons toutefois pas pu en retrouver la trace.

²⁰⁹ « 2^o Projet de statut du personnel », *La Tribune des cheminots*, 20 février 1924, p. 3.

- promotion de grade dans un emploi sont supprimées ;
- la limitation de l'arbitraire : l'intéressé se voit communiquées les notes fixées par le chef de service régional ou les commissions régionales et au premier degré et peut émettre des observations sur celles-ci ; la composition des instances de notation et disciplinaires est modifiée en faveur d'un renforcement de la représentation des agents concernés par les procédures²¹⁰ ; le conseil d'enquête ne rend plus des avis mais des décisions, ce qui lui donne désormais plus de poids lorsqu'il tranche des litiges ; l'agent inculpé bénéficie par ailleurs d'une meilleure représentation ;
 - l'assouplissement des mesures disciplinaires : le conseil d'enquête intervient désormais en cas de récidive d'une faute dans l'année suivante ou de suspension ; l'agent touche à nouveau son traitement en cas d'absence de punition, même pour abandon de poste ; la grève ne figure plus parmi les infractions que le directeur peut sanctionner sans consulter le conseil d'enquête ;
 - la suppression des retours sur les avantages sociaux qui ont pu être accordés par un statut : en cas de blessure survenue hors service, l'agent touche son traitement et bénéficie de la gratuité des soins et médicaments durant l'intégralité de son congé maladie ;
 - l'amélioration de la condition professionnelle des agents : les congés peuvent être consécutifs pendant une période de 21 jours (au lieu de 17) ; en cas de blessure en service, les indemnités sont touchées par l'agent ; la note minimale pour voir sa gratification supprimée ou diminuée est abaissée et les mesures disciplinaires (faute grave exceptée) ou le nombre de jours de maladie n'interviennent plus dans son calcul ; le faisant-fonction qui comble une vacance pendant six mois consécutifs doit être nommé dans le poste occupé, après avis des commissions ; les femmes exerçant un service discontinu bénéficient désormais des mêmes garanties concernant les congés que le personnel commissionné ;
 - l'optimisation de l'exercice du droit syndical : les procédures déterminant les congés pour accomplissement des fonctions syndicales sont élaborées après entente avec les organisations corporatives ; des disponibilités sont désormais accordées de droit pour les « fonctionnaires syndicaux » sur demande des unions de réseaux ou de la Fédération (et non plus sur autorisation du directeur) ;
 - un accroissement des prérogatives des représentants du personnel : les délégués régionaux,

²¹⁰ Il semble qu'une erreur se soit glissée dans la reproduction de ce projet de statut à l'article 20 de la partie relative au personnel commissionné : on comprend mal en quoi le passage de deux à trois fonctionnaires désignés par le directeur, qui assistent le chef de service régional (alors que le nombre de délégués régionaux demeure de deux) au sein de la commission régionale chargée d'examiner les listes de classement au premier degré, pourrait être une mesure favorable aux agents.

auprès du chef de service et du directeur peuvent enquêter sur le terrain et bénéficient pour ce faire d'une carte de circulation, et même d'un bureau ;

- l'évolution vers une relation d'égalité entre l'employeur et l'agent en donnant davantage de liberté au cheminot : il n'est plus nécessaire de demander l'autorisation du directeur pour être administrateur ou agent d'une entreprise en relation avec le chemin de fer ; la démission n'a plus besoin d'être acceptée par le directeur du réseau pour être valide.

Ces pistes de révision du statut du personnel de 1920 sont adoptées à l'occasion du congrès fédéral des cheminots confédérés des 12-14 mars 1924²¹¹.

Malgré une réelle réflexion sur les modifications à envisager, la situation piétine.

En 1926, les confédérés évoquent « la situation lamentable dans laquelle se trouvent les cheminots par rapport au statut qui les régit » et donnent toute latitude au conseil fédéral pour en obtenir la révision²¹². Pour autant, rien ne change et l'orientation proposée en 1924 demeure toujours d'actualité en 1932 :

« Nous rappellerons que les **statuts du personnel et rémunération** restent à modifier dans le sens défini par nos précédents congrès, tant en ce qui concerne les reclassements dans les échelles, que le principe à y prévoir des **majorations des indemnités diverses** au fur et à mesure de l'augmentation du coût de la vie. De même sont à retenir les points relatifs à **l'octroi de la solde pour maladie et les congés supplémentaires avec solde** dans des conditions plus larges que celles mises en vigueur par les réseaux »²¹³.

Il en est de même du côté des unitaires où, malgré la discussion en cours d'un projet de statut du personnel en 1926²¹⁴, la réclamation est toujours pendante deux ans plus tard²¹⁵.

Ils sont rejoints dans cette orientation par la Fédération des syndicats professionnels des cheminots qui réclame, en 1931, « la constitution de commissions paritaires, afin de procéder à la révision du statut ».

Si ces revendications n'aboutissent toujours pas dans la première moitié des années 1930, c'est que les demandes cheminotes en faveur de la retouche du statut de 1920 se heurtent au refus des réseaux, dont le comité de direction possède tout pouvoir en la matière :

« Saisi à diverses reprises de demandes analogues, le comité de direction a invoqué les droits qui lui sont donnés, en matière de statut, par l'art. 7 de la loi sur le nouveau régime. Cet article

²¹¹ « Le statut et l'échelle des traitements », *La Tribune des cheminots*, 20 mars 1924, p. 3.

²¹² « Pour la révision du statut », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} avril 1926, p. 4.

²¹³ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 038 : Fédération nationale (confédérée) des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *10^e congrès fédéral tenu les 22, 23 et 24 juin 1932 tenu à Paris [...] 1^o – Compte rendu sténographique 2^o – Annexes : rapports présentés au congrès*, Paris : Impr. centrale de la Bourse, 1932, p. 115.

²¹⁴ « Compte rendu du neuvième congrès fédéral », *La Tribune des cheminots*, 15 juillet 1926, p. 2.

²¹⁵ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du XI^e congrès national tenu [...] les 5, 6 et 7 juillet 1928, op. cit.*, p. 131-132.

stipule, en effet, que le comité de direction délibère sur toutes les questions relatives aux salaires, statut, etc.... Les grands réseaux se sont d'ailleurs toujours opposés à la réunion d'une commission paritaire destinée à préparer une refonte du statut et une révision du reclassement des agents »²¹⁶.

Le ministre des Travaux publics ne peut que constater son absence de marge de manœuvre directe :

« Je n'ai pas le sentiment que cette convention [de 1921], en ce qui concerne le statut du personnel, ait mis dans mes mains les pouvoirs qui manquaient à mes prédécesseurs. En revanche, je réponds à M. Georges Weill que ces pouvoirs que je ne possède pas [...] je voudrais bien qu'il n'eût pas l'air de croire qu'ils sont entre mes mains, lorsque je constate à mon tour qu'ils n'y sont pas. Je suis ainsi conduit à examiner la question des salaires. Vous disiez, Monsieur Weill, en descendant de la tribune, que vous comptiez sur moi pour "imposer" aux réseaux une augmentation de salaire plus forte que celle que j'ai obtenue. Je vais, moi, dresser en face de votre vœu une opinion devant laquelle vous vous inclinerez certainement. C'est le 14 décembre 1920 que notre collègue M. Léon Blum disait en propres termes, à cette tribune : "Imposer une augmentation de salaire ? Le ministre n'en a pas le pouvoir." C'est la vérité. Le ministre est obligé de négocier. C'est ce que je fais, non sans peine, comme, en toutes autres matières concernant le statut, ont fait mes prédécesseurs au ministère des Travaux publics [...] Lorsque vous votiez pour mon collègue et ami M. Victor Peytral, il venait vous dire comme je vous le dis aujourd'hui : "Je n'ai pas d'action sur le statut. Je ne peux rien imposer. Je ne fais que négocier" »²¹⁷.

Très rapidement après l'institution de leur statut, les agents de chemins de fer s'avèrent insatisfaits de la réglementation de leurs conditions d'emploi et de travail, dont ils critiquent l'élaboration finale, le contenu et la mise en œuvre.

Bien que certaines garanties qui y sont inscrites trouvent leurs limites, ce ne sont pas tant celles-ci qui sont problématiques que la façon dont on s'est évertué à les mettre en œuvre, dévoyant ainsi le statut. Les modifications envisagées par les agents ne présentent pas de réel caractère révolutionnaire et s'inscrivent dans une évolution logique vers une amélioration de leur condition. Certains font preuve d'une ténacité à toute épreuve et mènent un véritable combat pour tenter d'obtenir une révision, en vain : la marge de manœuvre dont ils bénéficient est trop réduite pour que leurs multiples tentatives en ce sens aboutissent et seul le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer jouit du droit de le modifier. Cela marque une continuité pour les compagnies qui bénéficient, comme avant l'institution du statut, de la gestion de leur personnel.

Face à cet immobilisme, lorsque l'évolution du droit commun portée par les mesures sociales du Front populaire leur offre la possibilité de pouvoir modifier leurs conditions d'emploi et de travail, les agents de chemins de fer n'hésitent pas à s'en saisir.

²¹⁶ AN, 19800434/24 : note à Édouard Daladier, ministre des Travaux publics, pour une audience accordée le 23 janvier 1931 à la Fédération des syndicats professionnels des cheminots, 21 janvier 1931.

²¹⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 février 1928, p. 949.

Sous-partie II. À l'épreuve du temps : d'un statut commun insatisfaisant à une convention collective (années 1920-1937)

L'objet de cette sous-partie est d'éclairer les logiques qui sous-tendent la substitution d'une convention collective au statut du personnel cheminot alors que vient d'être concrétisée l'unification de ses conditions d'emploi, de travail et de retraite, et qu'un tel souhait ne semble avoir été jamais exprimé jusqu'alors.

Dans l'après-guerre, les cheminots se heurtent à la conjonction d'un contexte économique difficile et d'une situation financière critique des compagnies. Cet état, qui perdure jusqu'en 1934, entraîne une remise en cause de leurs droits.

Mais à partir de mai 1936, le contexte politique leur est plus favorable.

La victoire du Front populaire aux élections législatives amène le vote de mesures sociales, dont l'application aux chemins de fer entraîne une amélioration des conditions d'emploi, de travail et de retraite des agents. Les agents recueillent par ailleurs les retombées positives de leur non-participation aux grandes vagues de grèves qui secouent le pays en mai-juin 1936. Mais surtout, les cheminots profitent de l'actualité de l'institution de la convention collective, avec le vote de la loi du 24 juin 1936, pour ouvrir à nouveau le chantier de la discussion de leurs conditions d'emploi et de travail, bloqué depuis 1921 par le comité de direction des grands réseaux d'intérêt général.

Chapitre XIII. L'adaptation des conditions de travail des cheminots aux contextes social, économique et financier (années 1920- années 1930)

L'objectif de ce chapitre est d'étudier les inflexions portées aux conditions d'emploi, de travail et de retraite désormais unifiées du personnel des chemins de fer, au gré des évolutions de son temps.

En matière sociale, l'application de la loi des 8 heures peine toujours face aux spécificités de l'exploitation ferroviaire (1). L'attention portée aux conditions de travail s'accroît toutefois avec l'institution de délégués à la sécurité (3).

Mais le contexte économique troublé de l'après-guerre¹, conjugué aux difficultés financières croissantes des réseaux, entraîne un retour sur acquis en matière de retraites (2).

1. Les difficultés d'application de la loi des 8 heures (1921-1930)

Une loi décriée de toutes parts

La loi instituant la journée de 8 heures est loin de faire l'unanimité. Très rapidement après sa promulgation, elle fait l'objet de critiques de la part de nombreux secteurs de l'industrie et de l'économie.

Un reproche communément formulé à son encontre concerne la précipitation dans laquelle elle a été élaborée. La loi de 8 heures aurait été prise à la hâte alors que l'application d'une telle mesure aurait nécessité un examen plus posé :

« Le rapprochement de ces dates [de dépôt du projet de loi, de présentation du rapport et de votes à la Chambre des députés et au Sénat] montre qu'une espèce de vertige s'était emparée des pouvoirs publics et qu'au lieu d'envisager la question sous son aspect économique, ce qui aurait nécessité une étude minutieuse, Gouvernement et Parlement n'avaient été guidés que par des considérations politiques. Cette hâte fut un sujet de surprise pour les ouvriers eux-mêmes et la CGT a avoué depuis lors son étonnement de voir si rapidement votée une mesure aussi

¹ Les années d'après-guerre sont caractérisées par une défiance et un malaise perceptibles à la fois sur les plans social, économique, financier et politique. Le bilan est lourd en pertes humaines, matérielles et financières. La question des réparations dues par l'Allemagne, qui atteint son acmé avec l'occupation militaire de la Ruhr en 1923 et est réglée par le plan Dawes l'année suivante, empoisonne les relations internationales et la vie politique et économique du pays. La France s'enfonce par ailleurs dans une crise monétaire qui perdure jusqu'en 1926. Mais la reconstruction est un succès et la croissance économique se poursuit après 1924, bien que certains secteurs semblent s'essouffler. Ce relatif retour à l'équilibre est interrompu par la crise boursière internationale de 1929. La décennie 1930 renoue avec le déficit budgétaire, la baisse des activités productives et économiques et de la concurrence vis-à-vis des autres pays. La dépression économique s'installe et les tentatives des gouvernements successifs pour y faire face sont vaines puisqu'inadaptées, jusqu'à la politique de déflation menée par Pierre Laval dès juin 1935.

importante »².

Dans le même ordre d'idées, sa mise en application, qui ne laisse aux compagnies qu'un délai très (trop ?) court pour s'organiser d'ici à novembre 1919, est décriée.

L'entrée en vigueur de la loi du 23 avril 1919 a de nombreuses incidences pour les administrations de chemins de fer, à de multiples niveaux.

Elle nécessite dans un premier temps une augmentation rapide et importante des effectifs. On est passé de 355 600 agents en 1913, à 460 914 au 1^{er} janvier 1920³. Il a donc fallu recruter plus de 100 000 cheminots de manière hâtive et massive, ce qui a aggravé le manque de main-d'œuvre dans les campagnes. La loi est notamment dénoncée par les conseils généraux, les chambres de commerce et les associations agricoles et la critique portée jusqu'à l'Hémicycle⁴. Les compagnies éprouvent plus ou moins de difficultés à embaucher le personnel supplémentaire. Ainsi, pour les agents des trains, le réseau du Midi « n'[a] pas éprouvé de sérieuses difficultés [...] à [se] procurer le personnel nécessaire, un recrutement intensif [lui] ayant permis, au moment voulu, de disposer d'un nombre suffisant d'agents exercés »⁵, ce qui n'est pas le cas pour le personnel des machines⁶. Ce besoin imminent d'un recrutement massif entraîne l'embauche d'un personnel inexpérimenté, qui doit pourtant être opérationnel rapidement. Cela n'est pas sans lien avec la multiplication d'accidents de chemins de fer⁷.

L'étoffement des cadres des réseaux influe également sur le matériel. Il est nécessaire de fournir aux nouveaux agents les outils pour pouvoir exercer leur activité. Dès lors, une augmentation du matériel est incontournable : le nombre de locomotives connaît une hausse de l'ordre de 17 %.

Employer des agents novices, non formés pour l'exercice de leur nouvelle activité, entraîne un ralentissement des activités. Cela influe logiquement sur la durée moyenne du travail, qui baisse conformément aux buts de la loi du 23 avril 1919. Selon les réseaux, les mécaniciens et chauffeurs ne travaillent plus en moyenne que de 6 h 45 à 7 h 20 par jour, les agents des trains de 6 h 43 à 6 h 55. Une note évoque même l'extrême baisse d'une durée effective de travail à 3 h 47, ce qui paraît toutefois exagéré.

L'augmentation des effectifs et du matériel combinée à la chute de la durée moyenne journalière du

² CNAH, 42 LM 49 : rapport d'Alexandre de Lavergne, secrétaire général de la CGPF, sur l'application de la loi de 8 heures, présenté à l'assemblée générale de la CGPF, 20 décembre 1921.

³ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 642.

⁴ J.O. *Débats parlementaires. Sénat*, 8 avril 1921, p. 705.

⁵ CNAH, 42 LM 49 : note du chef de l'Exploitation de la compagnie du Midi à Marcel Peschaud, secrétaire général de la compagnie du PO, 29 novembre 1920.

⁶ CNAH, 42 LM 49 : idem, 11 octobre 1920.

⁷ CNAH, 42 LM 49 : note sur la raison profonde des accidents de chemins de fer, octobre 1920.

travail entraîne une diminution du rendement, qui serait de l'ordre de 22 % par agent⁸. Les réseaux alertent dès le 24 avril 1919 la commission Tissier à ce sujet, prévenant que « ce serait une dangereuse illusion de croire qu'il n'en résulterait pas une diminution de rendement »⁹. Les machines de la compagnie du PLM, qui effectuaient en 1913 97 kilomètres par jour, passent à 75 kilomètres en 1918. Ce chiffre s'effondre à 64 kilomètres journaliers en 1919¹⁰. Mais cette baisse du rendement s'explique également par la crise morale que traverse alors le personnel¹¹.

Tout cela engendre un supplément de dépenses pour les réseaux. Le ministre des Travaux publics évalue ce coût à 1,1 milliard de francs, répartis en 800 millions de charges de personnel et 300 millions pour les machines et infrastructures. Cela représente le tiers du déficit de 1920 et au moins la moitié de celui de 1921¹². L'augmentation des dépenses, de personnel principalement, est donc réelle pour les administrations de chemins de fer. Le journaliste Edmond Beraud qualifie la loi du 23 avril 1919 de « ruine publique »¹³.

Aux vues de toutes ces conséquences fâcheuses et surtout coûteuses qui contribuent à la crise des transports, les appels à la suspension, voire au retrait, de la loi se multiplient.

En août 1919, le comité républicain du commerce, de l'industrie et de l'agriculture appelle à l'interruption provisoire de l'application de la législation des 8 heures¹⁴, tout comme la CGPF lors de son assemblée générale tenue le 20 décembre 1921. De leur côté, les chambres de commerce maintiennent leur protestation. Le président de la chambre de commerce de Rennes, Charles Oberthur, rédige un article au titre éloquent « La journée de huit heures doit être abolie légalement sans délai »¹⁵.

Le grondement se fait également entendre dans l'Hémicycle. On peut citer, à titre d'exemple, le dépôt à la Chambre des députés le 8 novembre 1921, par Paul Messier, d'un texte ayant pour but la révision de la loi de 8 heures¹⁶.

La disposition de la journée de 8 heures semble par ailleurs difficilement s'imposer sur le plan international.

Dès 1921, des pays comme l'Allemagne ou la Hollande engagent la révision de la législation sur la

⁸ CNAH, 42 LM 49 : note à Touchard, 15 octobre 1921.

⁹ CNAH, 42 LM 47 : lettre de Stéphane Dervillé, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 1^{er} mars 1922.

¹⁰ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, loc. cit.

¹¹ Julie Maurice, « L'octroi d'un statut commun des cheminots... », art. cit.

¹² CNAH, 42 LM 49 : note à Touchard, 15 octobre 1921.

¹³ Edmond Beraud, « La journée de huit heures, ruine publique », *Journal des transports*, 20 décembre 1919, p. 682-683.

¹⁴ ANMT, 48 AQ 5314 : Lucien Chassaing, « La loi des huit heures n'est-elle pas prématurée ? », *Le Journal*, 19 août 1919.

¹⁵ ANMT, 48 AQ 5314 : Charles Oberthur, « La journée de huit heures doit-être abolie légalement sans délai », *Le Nord Maritime*, 29 août 1919.

¹⁶ ANMT, 202 AQ 1208 : proposition de loi déposée par Paul Messier à la Chambre des députés, ayant pour but la révision de la loi de 8 heures, 8 novembre 1921.

journée de 8 heures¹⁷.

Finalement, en avril 1922, seules la Grèce, l'Inde, la Roumanie et la Tchécoslovaquie ont ratifié la convention adoptée par la Conférence internationale du travail (CIT) de Washington deux ans et demi plus tôt, et leur application de la durée journalière moyenne de 8 heures laisse parfois à désirer. Dans d'autres pays, à l'instar de la Belgique ou de la Suisse, des projets portant approbation de la convention sont déposés, mais leur adoption n'est pas encore actée définitivement. Le 1^{er} juillet 1922 est finalement adopté un texte de loi par le Conseil national suisse, suspendant provisoirement la journée de 8 heures dans le pays¹⁸.

Il convient de signaler le cas particulier de l'Angleterre pour qui les modalités d'application aux chemins de fer, trop strictes, demeurent incompatibles avec la ratification de la convention¹⁹.

En France, l'application de la loi du 23 avril 1919 conduit au bras de fer. Face aux critiques qui se multiplient, des députés socialistes intercèdent le 28 août 1919 auprès du ministre du Travail Pierre Colliard pour « hâter la complète mise en application de la journée de huit heures »²⁰.

Celle-ci conduit localement à des tensions, comme à la compagnie du Nord :

« Les ingénieurs de la Traction du dépôt de Dunkerque font signer séparément une pétition aux mécaniciens et aux chauffeurs pour l'exécution d'un service de roulement des trains sans limite de la journée de travail. Le syndicat des cheminots de Dunkerque proteste énergiquement et organise la résistance pour s'opposer à ce sabotage, avant la lettre, de la loi des huit heures pour le personnel roulant des chemins de fer »²¹.

Son application décriée comme trop stricte semble en décalage avec la réalité et la spécificité de l'exploitation du chemin de fer. Ainsi, pour les travaux réalisés en extérieur, particulièrement au service de la Voie, il faut tenir compte des incidences du climat en hiver et en été. Une adaptation est indispensable pour éviter toute baisse de rendement²². C'est une des raisons qui conduit, début 1921, la commission des finances du Sénat à rendre un avis favorable aux dérogations à la loi de 8 heures, afin de limiter le déficit d'exploitation des chemins de fer²³.

¹⁷ CNAH, 42 LM 49 : note à Touchard, 15 octobre 1921.

¹⁸ CNAH, 42 LM 49 : lettre de Gaston Grelat, secrétaire général adjoint du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, à Louis Tirman, conseiller d'État, 4 août 1922.

¹⁹ Finalement, l'article 2 de la loi du 23 mai 1927 autorisant la ratification de la convention tendant à limiter à 8 heures par jour et à 48 heures par semaine le nombre des heures de travail dans les états industriels, élaborée par la CIT à Washington et signée à Paris le 24 janvier 1921 par la France et la Belgique, précise son caractère obligatoire que dans le cas où elle serait également ratifiée par l'Allemagne et la Grande-Bretagne. CNAH, 42 LM 49 : note du 24 décembre 1921, complétée sur l'application de la journée de 8 heures au personnel des chemins de fer dans les différents pays, 8 avril 1922.

²⁰ ANMT, 48 AQ 5314 : « La journée de huit heures », *Journal des débats*, 29 août 1919.

²¹ ANMT, 48 AQ 5314 : Anselme Pocquet (secrétaire général du groupe des cheminots de Dunkerque), « Contre les huit heures », *L'Humanité*, 5 septembre 1919.

²² CNAH, 42 LM 49 : note sur les effets de la loi de 8 heures dans les chemins de fer, 16 décembre 1921.

²³ CNAH, 42 LM 49 : « La loi de huit heures et les chemins de fer », *Le Réveil Économique*, 29 mars 1921.

La complexe révision des arrêtés du 8 novembre 1919 : l'insatisfaisant décret Le Trocquer du 14 septembre 1922 sur la réglementation du travail des agents sédentaires

Alors que les réseaux décrient l'application de la loi de 8 heures, les déclarations du nouveau ministre des Travaux publics Yves Le Trocquer vont aussi en ce sens.

Il faut dire que dans la première moitié du XX^e siècle, les finances publiques connaissent une mutation. Jusqu'alors, une attention particulière était portée à la limitation des dépenses publiques, à l'équilibre budgétaire et à un recours exceptionnel à l'emprunt ; mais la Première Guerre mondiale entraîne une explosion des dépenses de l'État et une instabilité comptable²⁴. Après les élections législatives de novembre 1919, le Bloc national réclame la fin du déficit budgétaire²⁵, que le Gouvernement cherche à réduire. Dès lors le 26 février 1921, Yves Le Trocquer annonce aux députés avoir invité les administrations des chemins de fer à revoir l'application de la loi de 8 heures²⁶, qu'il qualifie un mois plus tard d'« anormale »²⁷.

Jusqu'alors, le régime instauré par les conclusions des commissions paritaires avait un caractère provisoire. La loi du 23 avril 1919 prévoit dans son article 7 la procédure d'élaboration et de révision des règlements d'administration publique pour déterminer les conditions d'application des 8 heures.

Les débats et discussions sont largement médiatisées.

Dans les colonnes des périodiques se livre parfois une véritable bataille²⁸. À partir de 1922, les organisations patronales sont de plus en plus véhémentes à l'encontre de la loi de 8 heures²⁹. Les cheminots dénoncent une campagne de presse qui serait orchestrée par les compagnies³⁰. À tel point que le député Justin Godart dépose à la Chambre une proposition de résolution favorable à une « large publicité » des textes et règlements relatifs à la loi du 23 avril 1919 « afin de mettre un terme à la campagne de dénigrement, qui compromet la paix sociale, dirigée contre la journée de huit heures »³¹. Des groupes d'intérêt sollicitent les parlementaires³² pour qu'ils soutiennent leur

²⁴ Florence Huart, *Économie des finances publiques*, Paris : Dunod, 2^e éd., 2016, p. 3-5.

²⁵ Florence Descamps, « Le grand réveil de la Cour des comptes (1914-1941) : du jugement des comptes au contrôle de la gestion des administrations », dans Philippe Bezes, Florence Descamps, Sébastien Kott, Lucile Tallineau (dir.), *L'invention de la gestion des finances publiques. Volume II : Du contrôle de la dépense à la gestion des services publics (1914-1967)*, Paris : Institut de la gestion publique et du développement économique, 2013, p. 95.

²⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 26 février 1921, p. 999.

²⁷ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 26 mars 1921, p. 361.

²⁸ On peut voir, à titre d'exemple, « Les huit heures dans les chemins de fer. Une campagne de mensonges » publié par Pierre Semard dans l'édition du 13 avril 1922 de *L'Humanité*, qui répond à un article paru dans *Le Temps* (AN, F²² 2306).

²⁹ Isabelle Leray, « La réduction... », *art. cit.*, p. 125.

³⁰ AN, F²² 2306 : Pierre Semard, « Les huit heures dans les chemins de fer. Une campagne de mensonges », *L'Humanité*, 13 avril 1922.

³¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 17 février 1922, p. 453.

cause.

Deux projets de décrets sont dans un premier temps mis à l'étude³³.

Le premier concerne uniquement les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, alors que le second traite quant à lui de tous les autres cheminots, c'est-à-dire le personnel sédentaire. Daté du 16 février 1921, il est préparé par une commission spéciale de la journée de 8 heures³⁴. Il est caractérisé par une certaine adaptabilité³⁵. Le 17 mai 1921, le président du comité de ceinture André Gérardin adresse au ministre des Travaux publics les observations des réseaux sur ces projets³⁶. Il propose de transmettre à Yves Le Trocquer un projet rectificatif pour les agents sédentaires, inspiré des règlements d'administration publique consécutifs à la loi du 23 avril 1919 dans d'autres industries, à l'instar de la métallurgie³⁷. Un texte est présenté le même jour pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains³⁸.

On retrouve un même esprit d'initiative du côté de l'administration des Travaux publics. À l'occasion de la discussion au Sénat du nouveau régime des chemins de fer, le 7 juillet 1921, Yves Le Trocquer annonce qu'il va « soumettre au Conseil d'État, à très bref délai, un projet de règlement d'administration publique qui prévoit des conditions d'application de la loi de huit heures tout autres que celles qui jusqu'ici étaient pratiquées »³⁹, afin de « substituer à une application littérale de la loi une réglementation plus souple, en faisant porter le calcul du temps de travail sur des périodes plus longues, et d'augmenter la durée du service journalier, en établissant une distinction plus équitable entre la présence et le travail »⁴⁰. Selon ses calculs, une économie de l'ordre de 235 à 240 millions de francs pourrait ainsi être réalisée⁴¹. L'attention manifestée aux finances dès 1919 demeure.

Le 18 novembre 1921, le ministre transmet aux réseaux un projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents sédentaires⁴². Ce

³² C'est le cas de l'Union des Intérêts Économiques qui adresse une lettre à tous les parlementaires en avril 1922 pour les convaincre de l'illégalité des conditions dans lesquelles la loi du 23 avril 1919 est appliquée aux chemins de fer. AN, F²² 2306 : Pierre Semard, « Les huit heures dans les chemins de fer. Une campagne de mensonges », *L'Humanité*, 13 avril 1922.

³³ CNAH, 42 LM 47 : projets de décrets portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux mécaniciens, chauffeurs et agents de trains des grands réseaux d'intérêt général d'une part, et aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains d'autre part, 19 mars 1921.

³⁴ CNAH, 42 LM 47 : memento de la réunion de MM. les directeurs, 22 février 1921.

³⁵ CNAH, 42 LM 47 : note sur les projets de décrets portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919, 21 mai 1921.

³⁶ CNAH, 42 LM 47 : lettre d'André Gérardin président du comité de ceinture, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 17 mai 1921.

³⁷ Décret du 9 août 1920 appliquant la loi de 8 heures dans les industries de la métallurgie et du travail des métaux.

³⁸ CNAH, 42 LM 47 : lettre d'André Gérardin président du comité de ceinture, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 17 mai 1921.

³⁹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 7 juillet 1921, p. 1547.

⁴⁰ CNAH, 42 LM 49 : note du 24 décembre 1921, complétée sur l'application de la journée de 8 heures au personnel des chemins de fer dans les différents pays, 8 avril 1922.

⁴¹ Mais d'après les réseaux, celle-ci ne dépasserait pas les 100 millions de francs.

⁴² CNAH, 42 LM 47 : projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux des chemins de fer d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains,

texte est caractérisé par davantage de souplesse que les conclusions des commissions paritaires et la loi, avec une limite de 8 heures journalières de travail remplacée par une durée moyenne calculée sur une période plus longue (mois, année), une amplitude maximale de 14 ou 15 heures selon que l'agent bénéficie ou non d'un logement, des dérogations pour les périodes de travail exceptionnelles et la récupération du temps perdu.

Mais pour les compagnies, le projet ministériel ne permet pas de limiter suffisamment les coûts⁴³. Elles présentent un contre-projet de décret au ministère le 16 janvier 1922, afin d'effectuer des économies plus substantielles⁴⁴.

Le 1^{er} mars 1922, un nouveau texte est soumis au ministre⁴⁵, qui n'aboutit pas.

À partir d'avril 1922, les négociations prennent une autre orientation.

Pour le ministre du Travail Albert Peyronnet, aucune intervention législative n'est nécessaire : la loi demeure souple et les réclamations des industriels peuvent être satisfaites par voie réglementaire. Mais à l'occasion d'un banquet de la chambre de commerce de La Rochelle, le président de la République Alexandre Millerand se déclare, quant à lui, favorable à l'institution de paliers d'application⁴⁶, d'ailleurs prévus par la loi du 23 avril 1919⁴⁷ pour les industries qui ne bénéficient pas encore de règlement d'administration publique, à l'instar des chemins de fer. Les réseaux sont sensibles à cette déclaration⁴⁸.

Le 4 avril 1922, après concertation avec Albert Peyronnet, Yves Le Trocquer soumet au Conseil d'État un projet de règlement⁴⁹, établissant la distinction entre travail effectif et présence. Plusieurs dispositions divergent avec le texte proposé par les compagnies le 1^{er} mars. Ainsi, le calcul d'heures sur l'année est écarté car jugé contraire à la loi⁵⁰ et « incompatible avec le contrôle du travail ». Il en est de même pour la récupération des 15 jours de congés payés dont bénéficient les cheminots et

18 novembre 1921.

⁴³ CNAH, 42 LM 47 : procès-verbal de la conférence de MM. les directeurs, 3 janvier 1922.

⁴⁴ Un nombre équivalent est demandé par l'UIMM. CNAH, 42 LM 47 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 22 avril 1922.

⁴⁵ CNAH, 42 LM 47 : lettre de Stéphane Dervillé, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 1^{er} mars 1922 ; version du 16 janvier 1922 modifiée du projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux des chemins de fer d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 1^{er} mars 1922.

⁴⁶ CNAH, 42 LM 47 : extrait du *Bulletin* de la Société d'Études et d'Informations Économiques, au sujet d'Alexandre Millerand et de la loi de 8 heures, 1^{er} avril 1922.

⁴⁷ Au 3^e alinéa de son article 8 : « Les règlements d'administration publique prévus à l'article précédent détermineront notamment [...] les délais dans lesquels la durée actuellement pratiquée dans la profession, dans l'industrie, le commerce ou la catégorie professionnelle considérée, sera ramenée en une ou plusieurs étapes aux limitations fixées à l'article 6 ».

⁴⁸ CNAH, 42 LM 47 : procès-verbal de la conférence de MM. les directeurs, 11 avril 1922.

⁴⁹ CNAH, 42 LM 47 : projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux des chemins de fer d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, soumis au Conseil d'État, 4 avril 1922.

⁵⁰ L'article 6 précise pourtant que « la durée du travail effectif des ouvriers ou employés de l'un ou de l'autre sexe et de tout âge ne peut excéder soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, soit une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine ».

aucune dérogation aux 8 heures de travail journalières ne peut être accordée aux agents à poste fixe. Le cas des grands ateliers est quant à lui dissocié et aligné sur celui des établissements métallurgiques⁵¹.

Le 22 avril, les réseaux protestent⁵². Mais le projet est soumis à la section des travaux publics du Conseil d'État, qui consulte les administrations des chemins de fer et les organisations corporatives. Une étude du texte pendant au Conseil d'État est menée par le conseil supérieur des chemins de fer. Ernest Mussat rend son rapport le 14 juin 1922, dans lequel il recommande aux réseaux de dénoncer les accords consécutifs aux conclusions de la commission paritaire – préalable indispensable pour une modification des modalités d'application de la loi – et propose un contre-projet de décret, qui figure en annexe⁵³. Dans celui-ci, Ernest Mussat suit les propositions des réseaux d'étaler les heures de travail sur l'année complète et d'introduire sur sept ans un palier de 300 heures supplémentaires non rémunérées par an. Son projet de décret, quelque peu amendé, est adopté⁵⁴. Les agents de chemins de fer s'érigent contre ce texte et principalement la disposition du palier. Ainsi le 5 juillet 1922, une réunion des cheminots de Paris-Nord adopte un ordre du jour « [protestant] énergiquement contre le projet du conseil supérieur des chemins de fer, qui porte atteinte à la loi de huit heures, en imposant aux agents 300 heures supplémentaires non rétribuées »⁵⁵.

À partir du rapport Mussat et à la suite de l'avis du conseil supérieur des chemins de fer rendu le 14 juin, un nouveau projet de décret est présenté, le 23, aux réseaux et aux organisations corporatives⁵⁶. Le 10 août, le Conseil d'État adopte le projet de décret du conseil supérieur des chemins de fer⁵⁷, prévoit l'intervention d'un décret pour déterminer les modalités d'application de ce texte aux grands ateliers⁵⁸ et celle d'un règlement d'administration publique pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains⁵⁹, conformément au vœu formulé par les réseaux le 21 juillet⁶⁰.

⁵¹ CNAH, 42 LM 47 : note de Marcel Peschaud à Alfred Mange sur les principales modifications apportées par le Gouvernement au projet de règlement présenté par les réseaux, 9 avril 1922.

⁵² CNAH, 42 LM 47 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 22 avril 1922.

⁵³ CNAH, 42 LM 49 : projet de décret proposé par le rapporteur, 14 juin 1922.

⁵⁴ CNAH, 42 LM 49 : procès-verbal des séances du conseil supérieur des chemins de fer, 14 juin 1922 ; note sur les modifications apportées au projet Mussat par le conseil supérieur des chemins de fer, s.d.

⁵⁵ AN, F²² 2306 : « Les cheminots de Paris-Nord et les huit heures », *Le Peuple*, 21 juillet 1922.

⁵⁶ CNAH, 42 LM 49 : lettre d'Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 23 juin 1922.

⁵⁷ CNAH, 42 LM 49 : projet de décret portant réglementation d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, adopté par le Conseil d'État, 10 août 1922.

⁵⁸ Cette proposition ne figurait pas dans le texte élaboré par le conseil supérieur des chemins de fer. Les modalités d'application de la loi du 23 avril 1919 aux ouvriers des grands ateliers sont finalement déterminées par un décret du 10 janvier 1923, paru au *J.O.* le 13 (AN, F²² 2306).

⁵⁹ CNAH, 42 LM 49 : relevé sommaire des modifications apportées par le texte adopté par le Conseil d'État au projet du conseil supérieur des chemins de fer tel qu'il avait été soumis aux réseaux pour observations, août 1922.

⁶⁰ CNAH, 42 LM 49 : lettre d'Alfred Mange, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 21 juillet 1922.

Les compagnies ne reconnaissent pas les conclusions de la commission Chargueraud comme l'aboutissement d'un accord et ne jugent donc pas nécessaire leur dénonciation⁶¹. Toutes les organisations ne partagent toutefois pas cet avis. Ainsi le 29 avril 1922, la Fédération des syndicats professionnels des chemins de France et des colonies vote un ordre du jour s'opposant à toute modification de la réglementation du travail des cheminots tant que les conclusions paritaires ne seront pas dénoncées et de nouveaux accords discutés⁶². La CFTC pétitionne et s'affirme lors de son congrès des 27-28 mai 1922 disposée à la modification des règlements des 8 heures⁶³. De son côté, la Fédération nationale des cheminots confédérée élabore un contre-projet, qui se base sur une période moindre que l'année (la semaine) et n'admet pas les dérogations accidentelles⁶⁴. Le décret est finalement publié au *Journal Officiel* le 15 septembre 1922⁶⁵. Il entre en vigueur le 16 octobre⁶⁶. Le 7 septembre, le Conseil d'État adopte à nouveau le projet, incluant cette fois le réseau d'Alsace-Lorraine⁶⁷.

Mais ce texte du 14 septembre 1922 est moins avantageux pour les cheminots et les réseaux ne sont pas satisfaits des avancées obtenues.

En effet, dès le 22 août, la conférence des directeurs, discutant des dispositions à arrêter concernant la mise en œuvre du décret, constate que « les grands réseaux ne considèrent pas que le nouveau règlement leur donne les facilités de service qu'ils estimaient nécessaires, et que les économies qui résulteront de l'application de ce règlement seront loin d'atteindre celles qu'ils avaient escomptées »⁶⁸. Ces dernières s'élèvent à environ 130 millions de francs, contre les 426 millions escomptés⁶⁹ – soit un huitième des dépenses supplémentaires générées par la loi de 8 heures dans le chemin de fer⁷⁰. Par ailleurs, il ne leur permettrait de réduire, sur le long terme, que de 30 000 agents leurs cadres, alors que les administrations des chemins de fer emploient 511 000 cheminots en 1922 et que les charges de personnel représentent 56 % de leurs dépenses⁷¹. Le 26 septembre, ils protestent contre la suppression des 300 heures non rémunérées⁷².

⁶¹ CNAH, 42 LM 49 : procès-verbal de la conférence de MM. les directeurs, 29 août 1922.

⁶² ANMT, 48 AQ 3385 : ordre du jour adopté par le bureau de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France et des colonies relatif à l'application de la loi du 23 avril 1919 dans les chemins de fer, 29 avril 1922.

⁶³ Michel Gorand, *L'histoire...*, op. cit., p. 10.

⁶⁴ CNAH, 42 LM 48 : « Le contre-projet de la Fédération des cheminots », *Le Peuple*, 3 août 1922 ; note sur le contre-projet de la Fédération des cheminots cégétiste (Fédération Montagne) sur l'application de la journée de 8 heures dans les chemins de fer, s.d.

⁶⁵ *J.O. Lois et décrets*, 15 septembre 1922, p. 9361.

⁶⁶ CNAH, 25 LM 628 : ordre de service de la compagnie du PLM, 1^{er} octobre 1922.

⁶⁷ AN, F²² 2306 : note sur le décret des 8 heures dans les chemins de fer, 8 septembre 1922.

⁶⁸ CNAH, 42 LM 49 : procès-verbal de la conférence de MM. les directeurs, 22 août 1922.

⁶⁹ Sont responsables de cette baisse la suppression du palier des heures supplémentaires et le paiement de la récupération des 15 jours de congés avec solde.

⁷⁰ CNAH, 42 LM 48 : note sur la révision du décret du 14 septembre 1922, août 1924.

⁷¹ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 823.

⁷² CNAH, 25 LM 628 : lettre de Stéphane Dervillé, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Yves Le Troquer, ministre des Travaux publics, 26 septembre 1922.

Le comité de direction des grands réseaux, réuni le 25 octobre 1922, constate « une certaine émotion dans le personnel » suite à l'application du décret⁷³. Les cheminots s'estiment floués. En effet, l'article 2 du décret du 14 septembre 1922 dispose que « la durée du service effectif ne peut excéder 2.504 heures du 1^{er} janvier au 31 décembre, pendant une année ordinaire, ni 2.512 heures pendant une année bissextile ». Cela correspond à 313 journées de 8 heures chacune. Or, le statut commun du personnel de 1920 prévoit 15 jours de congés payés, ici non comptabilisés. Ainsi, l'UNDP demande à ce que soient déduits ces congés et que la durée annuelle de service soit portée à 2 384 heures (soit 298 journées de 8 heures chacune)⁷⁴. Si la protestation des cheminots contre le décret Le Trocquer semble timide et formelle⁷⁵, les organisations corporatives n'hésitent toutefois pas à user du droit pour défendre leur cause, en formant une requête au Conseil d'État : la Fédération des agents des cadres et techniciens des chemins de fer dépose le 14 novembre 1922 un recours en annulation du décret du 14 septembre pour excès de pouvoir. La requête est rejetée le 27 mars 1925⁷⁶. La Fédération nationale des cheminots, quant à elle, dépose une requête en annulation du décret auprès du Conseil d'État le 11 janvier 1923 ; mais elle finit par se désister le 22 juin 1926⁷⁷.

La longue révision du décret du 14 septembre 1922 : le décret du 16 janvier 1925

L'application du décret Le Trocquer par les réseaux semble assez chaotique, chaque administration des chemins de fer le mettant en œuvre différemment⁷⁸.

Les agents sont particulièrement opposés au travail intermittent⁷⁹. Peu après la publication du décret Le Trocquer se manifestent les premières marques de mécontentement. Le 18 octobre 1922, soit deux jours après son entrée en vigueur, est organisé un « grand meeting de protestation contre cet abus de pouvoir et pour réclamer le maintien en vigueur des conclusions établies par la commission paritaire », piloté par un cartel pour la défense des 8 heures formé par les Fédérations unitaire et confédérée⁸⁰ des cheminots et la CFTC⁸¹, qualifié de « plein succès »⁸². Dès mars 1924 apparaissent

⁷³ CNAH, 25 LM 628 : extrait du procès-verbal de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 25 octobre 1922.

⁷⁴ CNAH, 25 LM 628 : délibération du conseil central de l'UNDP, 3 octobre 1922.

⁷⁵ Karim Lahbari, *Débats et conflits...*, op. cit., p. 133.

⁷⁶ AN, F²² 2306 : avis du Conseil d'État rejetant la requête de la Fédération des agents des cadres et techniciens des chemins de fer français et coloniaux, 27 mars 1925.

⁷⁷ CNAH, 25 LM 628 : avis du Conseil d'État rejetant la requête de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et des pays de protectorat, 2 juillet 1926.

⁷⁸ ANMT, 48 AQ 3384 : lettre d'Étienne du Castel, commissaire au Gouvernement au conseil supérieur des chemins de fer et au comité de direction des grands réseaux, au président du comité de direction des grands réseaux, 6 avril 1923.

⁷⁹ CNAH, 25 LM 624 : procès-verbal de la conférence de MM. les directeurs, 18 novembre 1924.

⁸⁰ « Pour la défense des huit heures. Aux cheminots de la région parisienne », *La Tribune des cheminots*, 15 octobre 1922, p. 1.

les revendications d'abrogation du décret Le Trocquer parmi les organisations corporatives, à l'instar du comité mixte d'unité syndicale des chemins de fer du réseau du Nord, regroupant unitaires et confédérés⁸³. Les parlementaires se font les relais de ce mécontentement par le biais de questions écrites⁸⁴ et d'interpellations.

En novembre 1922, le ministre des Travaux publics avait transmis pour examen aux réseaux des propositions de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs pour revoir leur réglementation du travail. Il est décidé d'ajourner ce projet, pour qu'il puisse être mis en conformité avec les dispositions du décret du 14 septembre 1922. Les compagnies rédigent en février 1923 un nouveau projet⁸⁵.

Dès la fin de cette même année, Yves Le Trocquer les enjoint à examiner les réclamations de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs en vue d'une modification de la réglementation. Les réseaux s'y opposent finalement en novembre 1924, à cause de leur coût : les revendications de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs entraîneraient une augmentation annuelle des charges de l'ordre de 280 millions de francs, dépenses de travaux complémentaires non comprises⁸⁶.

Mais la situation évolue à la faveur du résultat des élections législatives du 11 mai 1924⁸⁷, qui portent au pouvoir le Cartel des gauches⁸⁸, au grand dam des compagnies ferroviaires⁸⁹. Des candidats de cette coalition, qui tenaient à se démarquer de l'image « réactionnaire » qui colle au Bloc national⁹⁰, ont inscrit dans leur programme électoral l'abrogation du décret Le Trocquer⁹¹. Le gouvernement présidé par Édouard Herriot envoie des signaux clairs, à l'instar du dépôt le 19 juin d'un projet de loi relatif à l'amnistie des déserteurs à la Chambre des députés, dont pourraient bénéficier les cheminots⁹². Une nouvelle dynamique, favorable aux agents des chemins de fer, se

⁸¹ La Fédération des cadres et l'UNDP ne souhaitent pas y prendre part. Michel Gorand, *L'histoire...*, loc. cit.

⁸² Il attire 10 000 cheminots. « Le meeting du 18 octobre », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} novembre 1922, p. 2.

⁸³ Karim Lahbari, *Débats et conflits...*, op. cit., p. 139.

⁸⁴ C'est le cas, par exemple des questions écrites n°15.902 et 15.903 posées par Gaston About, figurant au *J.O.* du 14 décembre 1922. Il se fait ainsi le relais de réclamations, formulées auprès des délégués du personnel mais qui n'ont pas été examinées, auprès du ministre des Travaux publics. Ce dernier renvoie vers les conférences régionales trimestrielles (CNAH, 25 LM 628).

⁸⁵ CNAH, 25 LM 628 : procès-verbal de la conférence de MM. les directeurs, 6 février 1923.

⁸⁶ CNAH, 25 LM 627 : compte rendu de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 5 novembre 1924.

⁸⁷ À cette occasion, quatre cheminots sont élus députés : Henri Barbin, Breton, Gerbaut et Jules Lobet.

⁸⁸ Le Cartel des gauches est une coalition de candidats socialistes, radicaux-socialistes et radicaux, qui sort victorieuse des élections législatives de mai 1924. Une des conditions communes pour y participer est le respect des lois sociales, en particulier celle de la loi de 8 heures.

⁸⁹ Parmi d'autres personnalités des milieux d'affaires, les présidents des compagnies ferroviaires participent, en guise de soutien, au banquet annuel de l'assemblée des présidents des chambres de commerce que préside Raymond Poincaré, figure de proue de la coalition des droites adversaire du Cartel des gauches, le 6 mai 1924.

⁹⁰ AN, F²² 306 : note de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, à propos du projet de décret de réglementation du travail du personnel sédentaire adopté par le conseil supérieur des chemins de fer, 12 décembre 1924.

⁹¹ Georges Aubert, *Étude...*, op. cit., p. 164-165.

⁹² L'Union nationale des cheminots révoqués, constituée en 1921, entretient dès ses débuts des relations avec des personnalités

met en marche.

Le 17 juin, le député Charles Auffray dépose une proposition de résolution tendant à l'abrogation du décret du 14 septembre 1922 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 au personnel sédentaire⁹³. Selon lui, le décret Le Trocquer, illégal, viole la loi à de multiples égards⁹⁴. Jules Lobet résume la position de la corporation cheminote face à ce texte : il est illégal car il ne respecte pas les conclusions paritaires, pourtant librement acceptées ; parce qu'il permet la substitution à la journée de 8 heures d'une équivalence annuelle, ce qui atténue tous les bienfaits physiques, moraux et sociaux⁹⁵ et parce que, la durée de la journée de travail augmentant, le taux horaire du salaire baisse. Il demeure un abus de pouvoir car le ministre des Travaux publics ne tient pas non plus compte des conclusions paritaires ; parce que la suppression des 15 jours de congés avec solde, rendus en heures supplémentaires, est contraire au statut commun du personnel et, surtout, parce que la distinction entre présence et travail effectif « permet d'allonger la journée sans violer la loi »⁹⁶. La proposition de résolution est discutée à la Chambre des députés le 29 juillet 1924⁹⁷, amendée en faveur d'un nouveau règlement d'administration publique pour l'application stricte de la loi pour les agents autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et, finalement, adoptée⁹⁸.

En juillet 1924, la Fédération nationale des cheminots confédérés propose un avant-projet sous la forme d'un texte unique qui servirait de base aux travaux de réglementation du travail commune à l'ensemble des agents des chemins de fer, sédentaires comme roulants. Il reprend en grande partie les conclusions de la commission paritaire. Une consultation des organisations corporatives et des

politiques. Elle persuade les candidats de la coalition d'insérer une disposition relative à la réintégration des révoqués dans leur programme électoral. Appuyée par le groupe républicain de défense des cheminots constitué à la Chambre des députés, elle poursuit, à la suite de la victoire du Cartel des gauches, sa bataille au niveau parlementaire. Son action aboutit à un accord passé le 30 octobre 1924 entre le Gouvernement et les compagnies, qui ne met toutefois pas fin au combat et donne des résultats mitigés en matière de réintégrations. Jérémie Pointu, *Les grèves...*, *op. cit.*, 156 p.

⁹³ CNAH, 42 LM 48 : proposition de résolution du député Charles Auffray tendant à l'abrogation du décret du 14 septembre 1922, 17 juin 1924.

⁹⁴ CNAH, 25 LM 628 : analyse de la proposition de résolution de M. Auffray député, et de ses collègues du groupe communiste tendant à l'abrogation du décret du 14 septembre 1922 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de 8 heures aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 1^{er} juillet 1924.

⁹⁵ Le ministre du Travail Justin Godart avait prononcé un discours, quelques jours auparavant, le 24 juin 1924 lors de la VI^e session de la CIT. Il partage les résultats d'une enquête de l'Office du Travail sur les effets notamment physiques, moraux et sociaux de l'application de la journée de 8 heures : « La journée de 8 h[eu]res a amélioré en France la vie de famille et donné un grand essor aux manifestations d'une vie sociale s'organisant pour la recherche de la santé par la culture physique, du savoir par les cours professionnels et généraux, par la lecture, des distractions intelligentes par l'extension des sociétés musicales et récréatives. Depuis 1919, le nombre des jardins ouvriers s'est accru dans la proportion de 45 %. L'alcoolisme est en régression très nette ».

⁹⁶ ANMT, 202 AQ 1208 : rapport déposé par le député Jules Lobet, fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner la proposition de résolution de M. Auffray et plusieurs de ses collègues tendant à l'abrogation du décret du 14 septembre 1922 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de 8 heures aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 11 juillet 1924.

⁹⁷ À noter qu'Yves Le Trocquer lui-même, député des Côtes-du-Nord, a voté en faveur de la résolution Auffray.

⁹⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 29 juillet 1924, p. 2777-2783.

réseaux a lieu⁹⁹.

Mais l'opposition à cette modification s'organise. En octobre, la CGPF s'adresse directement au ministre des Travaux publics pour le prier de limiter l'augmentation du personnel qu'impose la loi et donc les dépenses induites¹⁰⁰.

Une commission paritaire, prévue par le décret du 14 septembre 1922, est instituée au sein du conseil supérieur des chemins de fer pour étudier la révision de la réglementation du travail des agents sédentaires. Présidée par Marcel Fontaneilles, elle est chargée, après audition dès le 12 novembre des représentants des syndicats et des administrations de chemins de fer¹⁰¹, de rédiger un rapport sur la proposition de la Fédération nationale des cheminots confédérés¹⁰². Le principe de la dissociation des catégories d'agents, selon qu'ils sont roulants ou non, étant acté, la commission préfère proposer un texte basé sur le projet élaboré par Charles Ruffi de Pontèves. Mais aucun accord complet n'est trouvé et deux textes ressortent de ce travail, caractérisés par le maintien du principe travail effectif/présence, le calcul sur 90 jours maximum (la décade pour les minoritaires) de la durée moyenne journalière de travail ainsi que la réduction du nombre d'heures supplémentaires¹⁰³. La souplesse est de mise dans le recours aux dérogations, dans une mesure moindre toutefois que dans le texte précédent. Le projet de la majorité engendrerait 74 millions de francs de dépenses supplémentaires par an, contre 59 millions pour celui de la minorité¹⁰⁴.

Les 5-6 décembre 1924, le conseil supérieur des chemins de fer réalise quelques concessions en faveur du personnel. Le processus s'accélère : cinq jours plus tard, à la Chambre des députés, Victor Peytral annonce que le texte du nouveau décret est soumis à l'examen du Conseil d'État¹⁰⁵. Il est également communiqué au ministre du Travail¹⁰⁶. Ce deuxième projet du ministère des Travaux publics¹⁰⁷ est critiqué par les compagnies pour son fond (abaissement des durées journalières de travail, de l'amplitude, entre autres dispositions), le recours à la commission paritaire tripartite et la substitution des délégués élus du personnel par des représentants d'organisations syndicales :

⁹⁹ CNAH, 42 LM 48 : avis de consultation des organisations patronales et ouvrières au sujet de la révision de la réglementation de la journée de 8 heures dans les chemins de fer, 1924.

¹⁰⁰ *La Production nationale*, n°8, octobre 1924, cité par Jean Garrigues, *Les patrons et la politique...*, op. cit., p. 176.

¹⁰¹ ANMT, 202 AQ 1208 : « L'application de la loi de huit heures », *Le Petit Parisien*, 13 novembre 1924.

¹⁰² CNAH, 25 LM 624 : rapport de la commission spéciale sur le décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 23 novembre 1924.

¹⁰³ ANMT, 48 AQ 3384 : compte rendu de la conférence de MM. les directeurs, 25 novembre 1924.

¹⁰⁴ CNAH, 25 LM 624 : rapport de la commission spéciale sur le décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 23 novembre 1924.

¹⁰⁵ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 17 décembre 1924, p. 4592-4594.

¹⁰⁶ AN, F²² 306 : lettre de Victor Peytral, ministre des Travaux publics, à Justin Godart, ministre du Travail, 23 décembre 1924.

¹⁰⁷ AN, F²² 306 : texte d'un projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des chemins de fer autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents de trains, joint à la lettre de Victor Peytral, ministre des Travaux publics à Justin Godart, ministre du Travail, 23 décembre 1924.

« L'intervention des organisations ouvrières ne se conçoit pas dans une industrie où le personnel possède déjà une représentation régulière ». Les réseaux souhaitent s'en tenir à la version du conseil supérieur des 5-6 décembre, qui représente déjà un compromis pour eux¹⁰⁸.

Mais le 30 décembre, les compagnies sont informées de l'existence d'un troisième projet¹⁰⁹, élaboré par le Gouvernement¹¹⁰, et soumis le jour même au Conseil d'État. Ce dernier donne son adhésion au texte sous réserve de quelques modifications¹¹¹. Le ministre du Travail formule également des observations. Pour la première fois, aucun processus de consultation des parties n'est mené.

Le règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 au personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains est adopté le 16 janvier 1925¹¹².

Il institue le calcul sur 10, 45 ou 90 jours de la durée moyenne de travail journalière et ne permet pas de travailler plus de 298 jours de travail par an¹¹³, dans le respect des 15 jours de congé avec solde institués par le statut de 1920. L'amplitude maximale des agents sédentaires se situe entre 12 et 14 heures, suivant les cas. Malgré les protestations de la Fédération nationale des cheminots confédérés, les réseaux peuvent réclamer à leur personnel jusqu'à 175 heures supplémentaires. Un délai de cinq semaines est laissé pour permettre l'entrée en vigueur de ces mesures. Le décret du 16 janvier est porté à la connaissance du personnel le 21 février 1925¹¹⁴.

Mais le 12 février 1925, les compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, du PO et du PLM déposent une requête auprès du Conseil d'État pour excès de pouvoir contre le règlement d'administration publique du 16 janvier 1925.

Elles estiment que les réseaux n'ont pas pu donner leur avis sur ce projet en temps utile et dans des conditions normales et que la disposition imposant les 298 journées annuelles de travail pour tous les agents est infondée dans la mesure où, dans le statut du personnel de 1920, seuls les agents commissionnés bénéficient des 15 jours de congés avec solde, et non les journaliers et les stagiaires. Elles affirment par ailleurs que le pouvoir laissé au ministre des Travaux publics dans l'article 19 du décret revient en réalité au tribunal arbitral et s'opposent à l'article 23 qui assimile les agents des entreprises privées agissant pour le compte des compagnies aux cheminots, en leur imposant les

¹⁰⁸ ANMT, 48 AQ 3384 : compte rendu de la conférence de MM. les directeurs, 13 janvier 1925.

¹⁰⁹ CNAH, 42 LM 48 : projet de décret, élaboré par le Gouvernement, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des chemins de fer autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, annexé à une lettre, 29 décembre 1924.

¹¹⁰ CNAH, 42 LM 48 : memento d'une réunion avec le directeur général des chemins de fer saisissant les réseaux d'un nouveau projet de décret sur l'application de la loi de 8 heures aux agents sédentaires des chemins de fer, 30 décembre 1924.

¹¹¹ AN, F²² 306 : note de Jules Gautier, rapporteur, adoptée lors de la séance du Conseil d'État, 30 décembre 1924.

¹¹² *J.O. Lois et décrets*, 19 janvier 1925, p. 775-779.

¹¹³ 299 dans le cas d'une année bissextile.

¹¹⁴ ANMT, 48 AQ 3384 : ordre du jour n°18 de la compagnie du Nord, 21 février 1925.

mêmes conditions de travail.

L'entrée en vigueur du décret du 16 janvier 1925 n'est pas sans conséquence pour les réseaux. Elle entraîne le recrutement de 10 000 à 15 000 agents supplémentaires, d'où une dépense additionnelle de 125 à 150 millions de francs¹¹⁵.

Son application semble, dans les premiers temps, compliquée. Avertissant les administrations des chemins de fer, le 10 avril 1925, de l'expiration prochaine du délai imparti pour la mise en œuvre de la réglementation, le ministre Victor Peytral souligne des débuts chaotiques :

« Il importe de mettre fin aux errements qui ont été suivis depuis la mise en vigueur de la nouvelle réglementation. Des renseignements qui me sont parvenus, il résulte que sur certains réseaux, l'application du décret aurait abouti à une aggravation du régime du travail. Il ne peut y avoir dans ce fait qu'une interprétation volontairement erronée du texte, ou bien l'expression non déguisée de l'intention d'en méconnaître le sens véritable »¹¹⁶.

Ce sont surtout les dérogations qui posent problème. Quant aux heures de récupération et supplémentaires, les cheminots réclament toujours leur suppression¹¹⁷.

Un arrêté du 16 mai 1925 nomme les membres de la commission paritaire tripartite prévue par l'article 19 du décret du 16 janvier 1925. Le but de cette instance, présidée par Jules Gautier¹¹⁸, est de régler les difficultés d'ordre général que pourrait générer l'application du décret.

Le contrôle du travail lui transmet les questions pour lesquelles son avis est sollicité par le ministre des Travaux publics. Lorsqu'elles revêtent un certain degré d'importance, une sous-commission est constituée afin de les étudier¹¹⁹.

Mais une décision du Conseil d'État, rendue le 24 février 1928 suite à la requête des compagnies, annule le paragraphe 2 de l'article 19 du décret, qui donne au ministre des Travaux publics un pouvoir décisionnaire¹²⁰. Un nouveau texte est élaboré, dans lequel le ministre soumet à l'avis de la commission tripartite les difficultés d'ordre général relative à l'application du décret¹²¹. Mais pour les réseaux, cette instance est dès lors inutile¹²². Le maintien ou non de la commission est abordée lors d'une séance du conseil supérieur des chemins de fer à la mi-juillet 1929, au cours de laquelle il

¹¹⁵ ANMT, 202 AQ 1208 : M. Hutin, « L'avis d'une notabilité du conseil supérieur des chemins de fer sur le nouveau régime des huit heures dans les chemins de fer », *L'Écho de Paris*, 21 janvier 1925, p. 1.

¹¹⁶ ANMT, 48 AQ 3384 : lettre de Victor Peytral, ministre des Travaux publics, au directeur du contrôle du travail, 10 avril 1925.

¹¹⁷ Karim Lahbari, *Débats et conflits...*, op. cit., p. 141.

¹¹⁸ AN, F²² 306 : arrêté ministériel fixant la composition de la commission tripartite prévue par les alinéas 2 et 3 de l'article 19 du décret du 16 janvier 1925, 16 mai 1925.

¹¹⁹ CNAH, 42 LM 48 : mémento de la première réunion de la commission tripartite instituée par l'article 19 du décret du 16 janvier 1925, 30 juillet 1925.

¹²⁰ ANMT, 202 AQ 1208 : arrêt du Conseil d'État relatif au décret du 16 janvier 1925, 24 février 1928.

¹²¹ ANMT, 48 AQ 3384 : lettre d'André Tardieu, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 24 août 1928.

¹²² ANMT, 48 AQ 3384 : compte rendu de la conférence de MM. les directeurs, 5 septembre 1928.

est décidé que sa conservation n'a pas lieu d'être¹²³. Malgré cet avis, un nouveau texte élaboré par le ministre Georges Pernot, sous la forme d'un décret du 14 mai 1930¹²⁴, la maintient et retire tout pouvoir de décision au ministre. Le ministre des Travaux publics est donc passé outre l'avis du conseil supérieur des chemins de fer.

Le statu quo du personnel roulant

Le personnel roulant souhaite obtenir un décret, à l'instar des agents sédentaires¹²⁵. Les réseaux discutent dès avril 1922 d'un texte¹²⁶, mais il est ajourné *sine die*¹²⁷. Un projet de statut des mécaniciens et chauffeurs¹²⁸ est adressé au ministre des Travaux publics en novembre 1922, sans toutefois aboutir. En juillet 1924, la Fédération nationale des cheminots relance la question¹²⁹, mais aucun accord n'est trouvé. Les désaccords sont importants à l'occasion de la proposition d'un texte par les réseaux en novembre¹³⁰.

Un projet est élaboré par une commission chargée, au sein du conseil supérieur des chemins de fer, de l'examen de la révision des conditions d'application de la loi du 23 avril 1919 aux mécaniciens, chauffeurs et agents.

Il reprend pour base les arrêtés du 8 novembre 1919¹³¹ et est adopté le 23 décembre 1924¹³². Il est finalement modifié pour prendre en compte la publication du décret du 16 janvier 1925¹³³. Les réseaux, qui souhaitent revenir à la version du conseil supérieur des chemins de fer, plaident leur cause auprès du ministre des Finances¹³⁴. Le texte est finalement retiré des délibérations du Conseil d'État par le ministre des Travaux publics¹³⁵.

¹²³ ANMT, 48 AQ 3384 : extrait du procès-verbal de la séance du conseil supérieur des chemins de fer, 17 juillet 1929.

¹²⁴ *J.O. Lois et décrets*, 16 mai 1930, p. 5414.

¹²⁵ CNAH, 25 LM 625 : procès-verbal de la séance du conseil supérieur des chemins de fer, 23 décembre 1924.

¹²⁶ CNAH, 42 LM 47 : projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de 8 heures aux mécaniciens, chauffeurs et agents de train des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, discuté par les réseaux, 15 avril 1922.

¹²⁷ CNAH, 42 LM 47 : extrait du procès-verbal de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 18 juillet 1922.

¹²⁸ CNAH, 42 LM 47 : lettre d'Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux d'intérêt général, 17 novembre 1922.

¹²⁹ CNAH, 25 LM 625 : projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux d'intérêt général, juillet 1924.

¹³⁰ CNAH, 42 LM 47 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux d'intérêt général, à Victor Peytral, ministre des Travaux publics, 8 novembre 1924.

¹³¹ CNAH, 42 LM 47 : rapport de la commission spéciale instituée au conseil supérieur des chemins de fer sur le décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux mécaniciens, chauffeurs et agents des trains des grands réseaux d'intérêt général, décembre 1924.

¹³² CNAH, 25 LM 625 : procès-verbal de la séance du conseil supérieur des chemins de fer, 23 décembre 1924.

¹³³ AN, F²² 307 : projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux mécaniciens, chauffeurs, conducteurs électriciens et agents des trains des grands réseaux d'intérêt général, annexé à la lettre de Victor Peytral, ministre des Travaux publics, à Justin Godart, ministre du Travail, 3 avril 1925.

¹³⁴ CNAH, 42 LM 48 : compte rendu de la séance de MM. les présidents, 19 mai 1925.

¹³⁵ CNAH, 25 LM 625 : compte rendu de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 4 novembre 1925.

Le 2 août 1925, les administrations des chemins de fer rencontrent Pierre Laval, quelques jours après que ce dernier s'est entretenu avec les représentants des agents. Le nouveau ministre des Travaux publics se dit « très gêné par ce qu'a fait son prédécesseur » à propos de l'application de la loi de 8 heures et promet de se charger de la question¹³⁶.

En octobre 1925, un nouveau projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux roulants voit le jour¹³⁷ ; mais les réseaux estiment les charges annuelles engendrées entre 50 et 100 millions de francs, alors qu'ils connaissent déjà un déficit de 700 millions à issue de l'exercice de 1925¹³⁸. Ce projet de décret ne semble pas aboutir.

En juin 1927, un nouveau projet¹³⁹ n'obtient l'assentiment ni des agents, ni des administrations des chemins de fer¹⁴⁰ qui le jugent trop coûteux. Par ailleurs, ce texte doit faire face aux critiques d'ordre financier formulées par le service du contrôle financier des chemins de fer, consulté par le ministère des Finances.

Le 16 février 1928, le ministre des Travaux publics communique au ministère des Finances un nouveau canevas, assez similaire à celui de 1927. Mais le 2 novembre, il subit lui aussi l'opposition de son homologue des Finances. La situation semble bloquée.

Le 28 juin 1929, une proposition de résolution est déposée à la Chambre des députés par Alfred Margaine.

Elle « [tend] à l'ouverture d'une enquête sur les conditions de travail des agents de chemins de fer ». La commission des travaux publics demande à ce que paraisse un nouveau décret sous trois mois¹⁴¹. Mais selon Raymond Poincaré, président du Conseil et ministre des Finances, 110 000 personnes ont été embauchées à la suite de la réduction des horaires pour mettre en œuvre la réglementation alors en vigueur, ce qui représente une charge permanente d'environ 1,3 milliard de francs par an. Le ministère des Finances s'oppose à une telle mesure et la commission des travaux publics de la Chambre des députés invite le Gouvernement à préparer un nouveau décret¹⁴².

¹³⁶ CNAH, 25 LM 625 : note relative à l'entretien entre le directeur général de la compagnie du PLM et Pierre Laval, ministre des Travaux publics, 3 août 1925.

¹³⁷ CNAH, 25 LM 625 : lettre de Pierre Laval, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 8 octobre 1925.

¹³⁸ ANMT, 202 AQ 1208 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 4 novembre 1925.

¹³⁹ AN, F²² 307 : projet de décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux mécaniciens, chauffeurs et agents des trains des grands réseaux d'intérêt, annexé à la dépêche ministérielle d'André Tardieu, ministre des Travaux publics, à André Fallières, ministre du Travail, 21 juin 1927.

¹⁴⁰ CNAH, 25 LM 624 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à André Tardieu, ministre des Travaux publics, 13 juillet 1927.

¹⁴¹ CNAH, 25 LM 624 : rapport fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner la proposition de résolution de M. Margaine décidant l'ouverture d'une enquête sur les conditions de travail des agents de chemin de fer, déposé par Émile Borel devant la Chambre des députés, 27 mars 1929.

¹⁴² ANMT, 48 AQ 3384 : « La journée de travail des agents de chemins de fer », *Chronique des transports*, 25 septembre 1929, p. 2-5.

L'évolution des conditions du travail des cheminots en matière de durée journalière est donc loin d'être consensuelle.

Si la réglementation du travail suscite dans les années 1920-1930 de nombreux débats, la question des retraites est loin d'être en reste.

2. Les retraites des cheminots (1924-1935) : l'unification achevée et expérimentée

Avec les lois du 21 juillet 1909 et du 28 décembre 1911, l'unification des retraites des cheminots est amorcée. Les pensions des agents retirés du chemin de fer sont établies selon des règles de calcul identiques à tous les réseaux et leurs caisses sont organisées de la même façon.

Mais il reste encore du chemin à parcourir pour parachever cette unification puisque chaque administration de chemin de fer possède un règlement qui lui est propre.

De l'influence d'une autre corporation : l'alignement sur les fonctionnaires (1924)

Le contexte d'après-guerre joue un rôle essentiel dans l'évolution des conditions de retraite des agents de chemins de fer.

Avec l'inflation qui suit le premier conflit mondial se pose la question de la péréquation, c'est-à-dire de l'alignement des pensions de retraite sur les salaires lorsque ceux-ci évoluent¹⁴³. En effet, à la fin des années 1910 et au début des années 1920, une fois liquidées, les pensions de retraites n'augmentent pas, alors que le coût de la vie explose. La perte de pouvoir d'achat s'avère catastrophique pour les retraités. Aucune disposition n'a été prévue pour obtenir un relèvement des pensions dans de telles circonstances ; des indemnités exceptionnelles de cherté de vie sont donc octroyées aux cheminots retraités¹⁴⁴. C'est une réaction à cette situation, la défense des intérêts, notamment économiques, des anciens agents, qui motive la naissance de la Fédération nationale des retraités des chemins de fer, le 25 novembre 1917¹⁴⁵.

Le 14 mai 1920, le ministre des Travaux publics invite les grands réseaux à l'examen « d'un régime qui pourrait être éventuellement appliqué à leurs retraités, analogue au régime des majorations de pensions dont bénéficient les anciens fonctionnaires de l'État en application de la loi du 25 mars 1920 ». Les compagnies attirent l'attention sur le montant élevé des dépenses qui en seraient consécutives et proposent que l'État prenne en charge les majorations et compléments de

¹⁴³ Jacques Pastorello, « La péréquation des pensions », *Les Cahiers des Caisses de Prévoyance et de Retraite*, n°2, juillet 2002, p. 61-72.

¹⁴⁴ CNAH, 42 LM 64 : note sur les majorations de pension des fonctionnaires et des cheminots, s.d.

¹⁴⁵ Pierre Guillaume, « La Fédération générale des retraités des chemins de fer 1917-2004 » dans Danielle Tartakowsky, Françoise Tétard (dir.), *Syndicats et Associations. Concurrence ou complémentarité ?*, Rennes : PUR, 2006, p. 305-314.

pensions – de l'ordre de 85 millions de francs – jusqu'à la mise en œuvre de la nouvelle convention ; ensuite, elles seraient déduites des comptes d'exploitation des réseaux¹⁴⁶. Le 13 septembre, un accord est trouvé et les cheminots retraités se voient ainsi gratifier d'avantages similaires à ceux que la loi du 25 mars 1920 prévoit pour les fonctionnaires de l'État, qui remplacent l'indemnité de cherté de vie de 720 francs dont ils bénéficiaient auparavant. C'est le début d'une assimilation entre agents des chemins de fer et de l'État en matière de retraites.

Mais le personnel ayant opté pour des régimes de retraite différents (celui de 1911 ou antérieurs) et donc ayant effectué des versements variables¹⁴⁷, cela conduit à des inégalités. Dès lors, à l'occasion des débats à la Chambre des députés sur le nouveau régime des chemins de fer à la fin 1921, Gaston About, président d'honneur de la Fédération des retraités des chemins de fer, propose un amendement visant l'octroi d'un délai de trois mois pour l'homologation de nouveaux règlements de retraites, « [assurant] des pensions égales aux agents d'un même réseau retraités, à égalité d'ancienneté de service, de grade et d'émoluments moyens des six années les plus rémunératrices »¹⁴⁸. Il espère ainsi limiter les injustices qui demeurent entre les pensions de retraites ; mais la commission sénatoriale des chemins de fer, à l'instar des réseaux, pointe du doigt le coût, évalué à 45 millions de francs, et la complexité d'une telle mesure¹⁴⁹, indubitablement génératrice d'« inégalités choquantes »¹⁵⁰. La proposition est retoquée au Sénat¹⁵¹. Gaston About consent à retirer son texte, dans l'expectative de son insertion dans la prochaine loi de finances¹⁵². Finalement, la convention de juin 1921 dispose qu'un délai de trois mois est accordé pour que les réseaux d'intérêt général soumettent à l'homologation du ministre des Travaux publics des modifications de leurs règlements de retraite¹⁵³.

En décembre 1921, c'est au tour de la loi de finances d'être discutée.

Son article 132 prévoit des dispositions temporaires pendant le délai d'un an accordé pour

¹⁴⁶ CNAH, 42 LM 64 : lettre d'André Gérardin, président du syndicat d'exploitation des deux ceintures, à Yves Le Trocquer, ministre des Travaux publics, 24 juin 1920.

¹⁴⁷ La coexistence des différents régimes de retraites dans les réseaux d'intérêt général est consécutive au choix, laissé aux agents après le vote des lois de 1909 et 1911, d'opter pour le régime souhaité ou de conserver le leur. Si le régime de 1911 est plus avantageux en termes de conditions de liquidation de retraite, les versements sont toutefois plus élevés.

¹⁴⁸ CNAH, 42 LM 64 : amendement au projet de loi relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, déposé par Gaston About et d'autres députés, à la Chambre des députés, 9 décembre 1920.

¹⁴⁹ CNAH, 42 LM 64 : rapport fait au nom de la commission des chemins de fer, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général par Fernand Rabier, 31 décembre 1920.

¹⁵⁰ CNAH, 42 LM 64 : rapport fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner le projet de loi, adopté avec modifications par le Sénat, relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général par Henri Lorin, 18 octobre 1921.

¹⁵¹ CNAH, 42 LM 64 : amendement au projet de loi, adopté par la Chambre des députés, adopté avec modifications par le Sénat, relatif au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, déposé par Gaston About et d'autres députés, 9 décembre 1920.

¹⁵² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 octobre 1921, p. 3779.

¹⁵³ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1921.

l'homologation d'un projet de statut des retraités¹⁵⁴. Cette mesure entraînerait la révision du dossier de carrière de 130 000 agents et une dépense de plus de 100 millions de francs¹⁵⁵.

La réforme du régime des pensions des fonctionnaires civils et militaires est en travaux depuis 1921 et discutée au Parlement à partir de 1923.

À la faveur du gouvernement du Cartel des gauches¹⁵⁶, elle aboutit à la loi du 14 avril 1924¹⁵⁷, qui s'apparente au « nouveau Code des pensions des fonctionnaires de l'État, [...] le pendant de la loi du 21 juillet 1909 sur les pensions des agents de chemins de fer, dont elle s'est inspirée sur beaucoup de points »¹⁵⁸. Celle-ci dispose que les pensions sont relevées au niveau auquel le retraité aurait pu prétendre s'il avait bénéficié, lorsqu'il était encore en activité, des barèmes de rémunération usités au moment de la promulgation de la loi. Désormais, la pension de retraite n'est plus évaluée en fonction des versements antérieurement effectués.

Le 26 octobre 1921, les différentes administrations de chemins de fer s'étaient engagées à accorder aux cheminots des améliorations équivalentes à l'évolution des pensions de fonctionnaires¹⁵⁹. Cette corrélation entre l'évolution des pensions des agents de l'État et des chemins de fer revêt de fait un caractère automatique. La Fédération des retraités des chemins de fer réclame, dans une lettre adressée le 29 avril 1924 au ministre, l'application des mêmes mesures que celle des fonctionnaires¹⁶⁰. La péréquation sur la base des traitements de 1924 est appliquée pour les pensions à jouissance immédiate.

La péréquation ne dispose toutefois pas de caractère automatique : elle nécessite une décision en aval des pouvoirs publics et des réseaux. C'est le cas, en 1926, lorsqu'elle est appliquée aux pensions différées¹⁶¹, après l'accord des compagnies le 4 août¹⁶². Surtout, elle ne gomme pas les différences qui existent entre les différents réseaux.

L'achèvement de l'unification : vers le statut des retraités (1926-1929)

Le 1^{er} novembre 1922, la Fédération des cheminots retraités avait soumis un statut uniformisé des retraités au ministre des Travaux publics ; mais ce texte avait été rejeté par les

¹⁵⁴ CNAH, 42 LM 64 : note sur l'article 132 de la loi de finances du 31 décembre 1921, décembre 1922.

¹⁵⁵ CNAH, 42 LM 64 : note sur l'amendement About, 14 décembre 1921.

¹⁵⁶ Le programme électoral du Cartel des gauches se base sur la défense de la République et de la paix. Mais les difficultés financières demeurent.

¹⁵⁷ *J.O. Lois et décrets*, 15 avril 1924, p. 3495-3503.

¹⁵⁸ CNAH, 42 LM 64 : compte rendu de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 30 juillet 1924.

¹⁵⁹ CNAH, 42 LM 64 : lettre de Marcel Peschaud, secrétaire général du comité de direction, au commissaire du Gouvernement, 28 mars 1923.

¹⁶⁰ CNAH, 42 LM 64 : procès-verbal de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 3 juin 1924.

¹⁶¹ C'est-à-dire les agents ayant quitté le réseau, pour lesquels la jouissance de la pension sera effective quand toutes les conditions normales de retraite seront réunies.

¹⁶² CNAH, 42 LM 64 : compte rendu de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 28 novembre 1926.

administrations de chemins de fer¹⁶³.

En vertu de l'article 132 de la loi de finances du 31 décembre 1921, les réseaux présentent au ministre le 23 février 1923, un premier projet de statut des retraités, qui reprend les dispositions en vigueur. Neuf mois plus tard, Yves Le Trocquer leur adresse, pour avis, un texte entièrement remanié, élaboré par son administration. Le 4 mars 1924, les compagnies répondent par un contre-projet qui intègre les observations du ministre. Ce dernier leur demande ensuite à plusieurs reprises de compléter leur projet de statut des retraités avec diverses dispositions additionnelles relatives, en mai et juillet 1924, notamment à l'octroi des majorations de pensions similaires à celles instituées par la loi du 14 avril 1924 et, en octobre 1925, à la situation des fonctionnaires intégrant les chemins de fer. Mais ces dernières modifications ne sont jamais présentées au ministre¹⁶⁴.

Le 14 avril 1925, une dépêche ministérielle sollicite l'avis des réseaux sur un projet de statut présenté par la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs. Cette dernière ne souhaite pas un statut des retraités qui s'apparenterait à une simple codification, mais

« un véritable statut des retraites comportant la refonte complète des règlements des réseaux dans le sens de leur unification ou élargissant au profit des agents les dispositions des règlements homologués en exécution de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites du personnel des chemins de fer ».

Les administrations des chemins de fer n'admettent pas cette revendication, qui conduirait à des inégalités dues aux taux variables de retenue fixés par les règlements, ni l'amendement des règlements déjà homologués, qui engendrerait des concessions trop coûteuses¹⁶⁵. Ils campent sur leurs positions d'août 1924¹⁶⁶. À partir de ce moment, les relations se tendent entre les compagnies et le ministre des Travaux publics.

Entre 1926 et 1928, des mesures ponctuelles en faveur d'une amélioration des conditions de retraite des cheminots sont malgré tout accordées au compte-goutte par les réseaux¹⁶⁷.

La question des conditions de retraite des cheminots se retrouve également sur le terrain parlementaire, où les initiatives se multiplient.

¹⁶³ CNAH, 42 LM 61 : rapport d'Étienne Charlot, fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner les propositions de loi de M. de Ramel, M. Desoblin et plusieurs de ses collègues, de M. Léo Bouyssou et plusieurs de ses collègues, de M. Étienne Rognon et plusieurs de ses collègues et de M. Trémintin et plusieurs de ses collègues, 27 mai 1927.

¹⁶⁴ CNAH, 42 LM 64 : note sur l'article 132 de la loi de finances du 31 décembre 1921, décembre 1922.

¹⁶⁵ CNAH, 42 LM 64 : note sur les revendications formulées par les agents retraités des chemins de fer transmises aux réseaux par le ministre des Travaux publics, s.d. (après novembre 1925).

¹⁶⁶ CNAH, 42 LM 64 : lettre de Raymond Schwob, commissaire du Gouvernement, au président du comité de direction des grands réseaux français, 10 octobre 1925.

¹⁶⁷ On peut signaler, parmi celles-ci, le calcul, sur la base des trois meilleures (et non plus six meilleures comme le prévoyait l'article 8 de la loi du 21 juillet 1909) années de traitement, de la liquidation de la pension de retraite, en vigueur dès le 1^{er} janvier 1928. Ainsi aboutit une réclamation exprimée depuis 1926 par la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, qui préfère à la moyenne des trois dernières années celle des trois meilleures. Georges Ribeill, *Des faveurs patronales...*, op. cit., p. 69.

On peut citer pour exemple la proposition de loi déposée par Léo Bouyssou, le 31 mars 1927, tendant à modifier la loi du 21 juillet 1909. Elle fait l'objet d'un rapport rédigé par Étienne Charlot au nom de la commission des travaux publics de la Chambre des députés¹⁶⁸, qui conclue à l'adoption du calcul sur la base de la moyenne des traitements, salaires, émoluments et indemnités des trois années les plus productives, et à l'harmonisation du chiffre de la retraite avec l'indice du prix de la vie. Les réseaux cèdent finalement sur cette disposition, « soutenue par un fort courant d'opinion [...] [de] tous les groupes politiques »¹⁶⁹. L'appui parlementaire est ici décisif dans l'aboutissement de cette revendication.

Le 30 juin, les réseaux annoncent au ministre des Travaux publics leur intention d'examiner l'unification des règlements de retraite en vigueur¹⁷⁰.

Ce travail demande une certaine préparation en amont pour établir les principales différences entre les divers règlements, à l'exemple de la distinction (ou non) de l'âge de l'admission à la retraite pour les agents actifs (hors mécaniciens et chauffeurs) et les employés de bureau. Une fois ce travail effectué, seuls deux points demeurent litigieux : les conditions de réforme des agents ; la participation du personnel à la gestion des caisses de retraites¹⁷¹. Les pensions de retraite sont désormais calculées dans l'ensemble des réseaux sur la base de 1/50^e du traitement moyen par année de service¹⁷². Ces derniers doivent soumettre leur règlement modifié à l'homologation du ministre des Travaux publics, qui souligne « l'effort considérable qu'a fait le comité de direction des grands réseaux pour entrer dans [ses] vues et donner satisfaction aux desiderata légitimes des intéressés »¹⁷³, même si certains points sont encore à travailler¹⁷⁴.

Après des modifications, en janvier 1928, Étienne Charlot rend un rapport

¹⁶⁸ CNAH, 42 LM 61 : rapport d'Étienne Charlot, fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication, chargée d'examiner les propositions de loi de M. de Ramel, M. Desoblin et plusieurs de ses collègues, de M. Léo Bouyssou et plusieurs de ses collègues, de M. Étienne Rognon et plusieurs de ses collègues et de M. Trémintin et plusieurs de ses collègues, 27 mai 1927.

¹⁶⁹ CNAH, 42 LM 64 : compte rendu de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 26 juin 1927. On peut citer, aussi, les propositions de loi Desoblin du 18 décembre 1925 tendant à modifier la loi du 29 octobre 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, Ramel du 12 novembre 1926 tendant à améliorer les retraites du personnel des chemins de fer d'intérêt général, Rognon du 2 juin 1927 tendant à modifier et à compléter la loi du 21 juillet 1909 relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général ou encore Trémintin du 3 juin 1927 ayant pour objet la création d'une caisse générale de retraites des employés et ouvriers de chemins de fer. Cela témoigne, selon les compagnies, « d'un fort mouvement d'opinion » (CNAH, 42 LM 61 : lettre de Marcel Peschaud à Maurice Margot, président, 16 juin 1927).

¹⁷⁰ CNAH, 42 LM 64 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction, à André Tardieu, ministre des Travaux publics, 30 juin 1927.

¹⁷¹ Jusqu'alors, le personnel participe à la gestion de la caisse de retraites dans les administrations de chemins de fer de l'État et d'Alsace-Lorraine, mais pas à celles des compagnies dans lesquelles elle revient au conseil d'administration.

¹⁷² CNAH, 42 LM 64 : compte rendu de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 16 novembre 1927.

¹⁷³ Ces améliorations entraînent des charges additionnelles évaluées à un montant de 440 millions de francs.

¹⁷⁴ L'adoption du système de la commission de réforme et de la participation de la gestion du personnel aux caisses de retraite. CNAH, 42 LM 64 : lettre d'André Tardieu, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 8 décembre 1927.

supplémentaire¹⁷⁵.

Les compagnies s'opposent à la proposition de loi qu'il contient, dont les dispositions sont jugées « nettement contraires au régime contractuel existant entre l'État et nos compagnies »¹⁷⁶. Après des modifications de l'application des règles du régime des pensions civiles et militaires aux cheminots, le second rapport supplémentaire Charlot¹⁷⁷ contient une proposition de loi, votée à l'unanimité par la Chambre des députés en janvier¹⁷⁸, ce malgré l'opposition du ministre André Tardieu. Elle prévoit la péréquation automatique des pensions liquidées, la possibilité de verser une pension proportionnelle après 25 ans de service sans limite d'âge, un nouveau montant minimum de pension normale, la comptabilisation des primes et avantages accessoires, des années de service militaire et des bénéfices de campagnes dans le calcul de la retraite, l'alignement automatique sur les modifications des pensions civiles et l'avis indispensable de la commission de réforme dans les cas de liquidation de retraite d'office ou anticipée. Nombre de ces dispositions sont inspirées de la loi du 14 avril 1924¹⁷⁹. On y retrouve également la création d'une caisse autonome au 1^{er} janvier 1933, qui signe ainsi la fin de toutes les caisses de retraite des réseaux. Le texte présenté par Étienne Charlot insiste par ailleurs sur le respect des droits acquis avant la mise en œuvre du statut de 1920¹⁸⁰.

La Fédération nationale des cheminots, l'Union des syndicats professionnels des cheminots, la Fédération des cadres, l'UNDP, les Fédérations autonomes de retraités se déclarent favorables à ces mesures, qui rejoignent les réclamations de la Fédération nationale des cheminots retraités¹⁸¹.

Quant aux administrations des chemins de fer, elles manifestent rapidement leur opposition à ce texte¹⁸². Selon les réseaux, l'adoption de ces mesures entraînerait un coût supplémentaire de 200 millions de francs par an. Les compagnies cherchent donc à tout prix à éviter le vote de ce texte par le Sénat et font dès lors force de propositions auprès du ministre des Travaux publics, en

¹⁷⁵ CNAH, 42 LM 61 : rapport supplémentaire d'Étienne Charlot fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner les propositions de loi de M. de Ramel, M. Desoblin et plusieurs de ses collègues, de M. Léo Bouyssou et plusieurs de ses collègues, de M. Étienne Rognon et plusieurs de ses collègues et de M. Trémintin et plusieurs de ses collègues, 20 janvier 1928.

¹⁷⁶ ANMT, 202 AQ 269 : lettre des présidents des conseils d'administration des compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, du PLM et du PO à André Tardieu, ministre des Travaux publics, 23 janvier 1928.

¹⁷⁷ CNAH, 42 LM 61 : deuxième rapport supplémentaire d'Étienne Charlot fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner les propositions de loi de M. de Ramel, M. Desoblin et plusieurs de ses collègues, de M. Léo Bouyssou et plusieurs de ses collègues, de M. Étienne Rognon et plusieurs de ses collègues et de M. Trémintin et plusieurs de ses collègues, 27 janvier 1928.

¹⁷⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 21 janvier 1928, p. 232-241 ; *ibid.*, 26 janvier 1928, p. 271-282 ; *ibid.*, 27 janvier 1928, p. 317-329 ; *ibid.*, 31 janvier 1928, p. 350-361.

¹⁷⁹ CNAH, 42 LM 64 : compte rendu de la séance de la conférence des retraites, 14 février 1928.

¹⁸⁰ CNAH, 42 LM 64 : compte rendu des séances de la conférence de MM. les directeurs, 29 mai-1^{er} juin 1928. Cf. *supra*.

¹⁸¹ CNAH, 42 LM 65 : rapport d'Étienne Charlot fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner la proposition de loi de M. Charlot et plusieurs de ses collègues tendant à modifier et à compléter le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et à créer une caisse autonome des retraites commune à tous les réseaux, présentée par M. Charlot et plusieurs de ses collègues, 5 juillet 1929.

¹⁸² CNAH, 42 LM 61 : compte rendu de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 27 novembre 1928.

espérant que celui-ci ajournera le scrutin. Si l'unanimité n'est pas effective sur la question¹⁸³, la majorité des réseaux n'est pas réfractaire à la participation du personnel à la gestion des caisses de retraites ; elle demeure, par contre, fermement hostile à l'instauration de commissions centrales de réforme sur le modèle de celles de l'administration des chemins de fer de l'État, contre laquelle elle a déposé une requête. Quant à la « loi Charlot », les compagnies sont principalement opposées à l'automaticité de la péréquation, la liquidation d'une pension proportionnelle sans limite d'âge après 25 ans de service qui permettrait à des agents de quitter le chemin de fer alors qu'ils sont encore en pleine forme physique, la comptabilisation des années de service militaire et des bénéfices de campagne pour le calcul de la retraite – mesure très coûteuse –, l'alignement d'office sur les évolutions des pensions civiles et la création de la caisse autonome.

Parallèlement, le 2 mars 1928, le ministre André Tardieu reprend les négociations et prie les réseaux de lui faire parvenir le texte du projet de statut des retraités¹⁸⁴. Un troisième projet de statut des retraités est adressé officieusement au directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, Charles Ruffi de Pontèves¹⁸⁵.

La promesse de la parution prochaine d'un règlement des retraites et la promulgation de la loi du 5 avril 1928 sur les assurances sociales¹⁸⁶ font envisager un ajournement de l'examen du texte au Sénat.

Un premier rapport sur la proposition Charlot est remis par Fernand Rabier au nom de la commission sénatoriale des travaux publics le 19 juin 1928. Celui-ci n'admet pas la péréquation d'office et conseille l'ajournement de la création de la caisse autonome.

Le consensus des organisations syndicales autour de cette question semble par ailleurs s'effriter : si la Fédération nationale des retraités cheminots n'est pas partisane de l'assimilation des cheminots aux fonctionnaires, d'autres groupements rejettent également la caisse autonome¹⁸⁷, à laquelle est favorable la Fédération nationale des cheminots.

Des modifications sont adoptées et la proposition de loi Charlot est réexaminée dès la rentrée parlementaire de novembre par la commission des travaux publics.

Elle formule quelques corrections concernant les droits acquis, la prime de gestion, le minimum de

¹⁸³ Paul Riboud de la compagnie de l'Est trouve cette idée « sans aucun intérêt pour le personnel » et « [pouvant] être interprétée comme constituant un empiètement sur l'autorité du directeur et même du conseil ».

¹⁸⁴ CNAH, 42 LM 64 : compte rendu des séances de la conférence de MM. les directeurs, 29 mai-1^{er} juin 1928.

¹⁸⁵ CNAH, 42 LM 61 : compte rendu de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 18 février 1929.

¹⁸⁶ Dont l'article 49 prévoit l'adaptation du régime de retraite des chemins de fer au régime général d'assurances sociales.

¹⁸⁷ CNAH, 42 LM 61 : rapport de Fernand Rabier fait au nom de la commission des travaux publics chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, modifiant le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et créant une caisse autonome des retraites, commune à tous les réseaux d'intérêt général, 19 juin 1928.

pension normale et les services militaires¹⁸⁸. Le 17 janvier 1929 paraît un rapport supplémentaire rédigé par Fernand Rabier¹⁸⁹. Mais pour les compagnies, la plupart des nouvelles mesures introduites demeurent inappropriées, inégalitaires ou trop coûteuses¹⁹⁰.

En février 1929, un quatrième projet de statut des retraités¹⁹¹ est adressé par les réseaux au ministre Pierre Forgeot¹⁹². La stratégie mise au point finit par porter ses fruits : après négociation avec le ministre sur les bases du rapport Rabier et aux vues des concessions réalisées par les administrations des chemins de fer, la commission sénatoriale des travaux publics rend un rapport négatif sur le texte porté par Étienne Charlot¹⁹³.

Quant aux statuts des retraités, un accord est trouvé sur la base du projet envoyé par le comité de direction des grands réseaux le 22 février. Le 25, le statut des retraités est homologué par Pierre Forgeot¹⁹⁴ ; il prend effet rétroactivement au 1^{er} janvier 1929. Désormais, un agent affilié depuis 25 ans peut obtenir sa retraite à 50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs, 55 ans pour les autres catégories de personnel. Si les conditions d'âge ou d'ancienneté ne sont pas remplies, un système de retraite anticipée est mis en place. Après 15 années d'affiliation, l'agent qui quitte le chemin de fer a le droit à une pension à jouissance différée jusqu'à ce qu'il remplisse les conditions normales.

Un deuxième rapport supplémentaire¹⁹⁵ entérine la publication du nouveau statut. Malgré des charges supplémentaires évaluées à 254 millions de francs, plus 40 millions pour l'incorporation des services militaires en 1929, il reçoit un avis favorable de la commission des finances du Sénat¹⁹⁶. Pour Fernand Rabier, il n'y a désormais plus matière à débat : la loi Charlot « n'[a] maintenant aucune chance d'aboutir »¹⁹⁷.

¹⁸⁸ CNAH, 42 LM 60 : compte rendu de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 27 novembre 1928.

¹⁸⁹ CNAH, 42 LM 61 : rapport supplémentaire de Fernand Rabier fait au nom de la commission des travaux publics chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, modifiant le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et créant une caisse autonome des retraites, commune à tous les réseaux d'intérêt général, 17 janvier 1929.

¹⁹⁰ CNAH, 42 LM 58 : note relative aux nouvelles propositions de M. Rabier au sujet des retraites des agents de chemins de fer, s.d. (après la parution du rapport supplémentaire déposé par Fernand Rabier, soit janvier 1929).

¹⁹¹ CNAH, 42 LM 61 : compte rendu de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 18 février 1929.

¹⁹² CNAH, 42 LM 61 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Pierre Forgeot, ministre des Travaux publics, 30 juin 1927.

¹⁹³ CNAH, 42 LM 65 : analyse de la proposition de loi tendant à modifier et à compléter le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et à créer une caisse autonome des retraites commune à tous les réseaux, présentée par M. Charlot et plusieurs de ses collègues, 31 mai 1929.

¹⁹⁴ CNAH, 42 LM 61 : lettre de Pierre Forgeot, ministre des Travaux publics, à Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 25 février 1929.

¹⁹⁵ CNAH, 42 LM 61 : rapport supplémentaire de Fernand Rabier fait au nom de la commission des Travaux publics chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, modifiant le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et créant une caisse autonome des retraites, commune à tous les réseaux d'intérêt général, 12 mars 1929.

¹⁹⁶ CNAH, 42 LM 61 : avis de Jules Jeanneney fait au nom de la commission des finances sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, modifiant le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et créant une caisse autonome des retraites, commune à tous les réseaux, 18 juin 1929.

¹⁹⁷ CNAH, 42 LM 65 : rapport d'Étienne Charlot fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner la proposition de loi de M. Charlot et plusieurs de ses collègues tendant à modifier et à

Sur demande de la Fédération confédérée des cheminots¹⁹⁸, une nouvelle proposition de loi Charlot est déposée à la Chambre des députés le 29 mars 1929, afin de modifier et compléter le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et de créer une caisse autonome des retraites commune à tous les réseaux d'intérêt général. Elle reprend la plupart des dispositions de la précédente proposition de loi, à l'exception de celles admises par les réseaux et d'autres mesures dont on pense qu'elles ne seront pas adoptées (à l'instar de l'alignement automatique des pensions des agents de chemins de fer sur les évolutions de celles des fonctionnaires). Pour la caisse autonome, cette création ne serait valable que pour les caisses de 1911, celles des régimes antérieurs continuant d'exister. Si l'on compare la deuxième proposition Charlot au statut des retraités, celle-ci va plus loin. Ainsi, le respect des droits acquis ou le droit à la retraite à 25 ans de service sans limite d'âge ne figurent pas dans le statut ; quant au minimum des pensions normales, à la substitution d'un capital différé à la pension différée, à la composition des commissions de réforme et à la comptabilisation des services militaires de guerre dans le calcul de la retraite, elle va plus loin¹⁹⁹. Assez logiquement les réseaux s'opposent à ce nouveau texte. Ils n'hésitent pas à brandir de nouveau le spectre du pourvoi au Conseil d'État pour réclamer une indemnisation dans le cas où le Parlement leur forcerait la main²⁰⁰.

Étienne Charlot rend son rapport le 5 juillet 1929. Son but est de compléter le statut du 25 février 1929 qui, bien qu'il règle définitivement la situation des agents retraités, est lacunaire sur de nombreux points, restés en suspens. Il est très bien accueilli par « les associations professionnelles, représentant les agents en activité, qu'elles soient syndicalistes de droite, de gauche ou d'extrême gauche ». Du côté des agents à la retraite, l'harmonie n'est pas au rendez-vous : la Fédération nationale des cheminots retraités s'y oppose, dans la mesure où « [la proposition de mars 1929] n'apporterait pas aux anciens retraités les satisfactions, les améliorations supplémentaires et les garanties désirables »²⁰¹.

Les réseaux marquent leur opposition à ce projet en juillet 1930 :

« Il leur est notamment impossible d'accepter que leur soit imposée la création d'une caisse commune à tous les réseaux, du type de celle qu'envisage la proposition de loi, et qui les

compléter le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et à créer une caisse autonome des retraites commune à tous les réseaux, présentée par M. Charlot et plusieurs de ses collègues, 5 juillet 1929.

¹⁹⁸ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, op. cit., p. 173.

¹⁹⁹ CNAH, 42 LM 65 : note sur la proposition de loi modifiant et complétant le statut des retraites des agents des grands réseaux et créant une caisse autonome des retraites, avril 1929.

²⁰⁰ CNAH, 42 LM 64 : compte rendu de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 24 juin 1929.

²⁰¹ CNAH, 42 LM 65 : rapport supplémentaire d'Étienne Charlot fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner la proposition de loi de M. Charlot et plusieurs de ses collègues tendant à modifier et à compléter le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et à créer une caisse autonome des retraites commune à tous les réseaux d'intérêt général, 11 avril 1930.

dessaisirait de la gestion de leurs caisses de retraites, tout en les laissant responsables des conséquences de cette gestion »²⁰².

En effet, l'article 2 de la convention du 28 juin 1921 dispose que chaque réseau conserve son organisation propre. Dès lors, toute intervention de l'État en matière de retraite serait abusive²⁰³ et la crainte que « cette ingérence dans la gestion du patrimoine privé des réseaux pourrait être le prélude d'ingérences plus graves encore dans leur gestion » est réactivée²⁰⁴.

Des amendements sont déposés²⁰⁵. Leur étude fait l'objet d'un rapport supplémentaire d'Étienne Charlot, rendu le 11 avril 1930²⁰⁶. Le 20 novembre, le ministre des Travaux publics Georges Pernot, auditionné par la commission des travaux publics de la Chambre des députés, donne, dans la lignée de ses prédécesseurs, son accord de principe à la constitution d'une caisse autonome et affirme que les compagnies ne présentent plus autant de réticences à l'encontre de ce projet²⁰⁷. Elles semblent par ailleurs favorables à son alimentation par le système de la répartition²⁰⁸.

Malgré plusieurs tentatives auprès du Parlement, la proposition Charlot de mars 1929 n'aboutit pas, du fait de l'attention portée à la situation préoccupante des finances par le Gouvernement²⁰⁹.

À l'épreuve de la crise économique : réforme du mode de gestion des retraites et retour sur acquis (1934)

Alors que le fonds commun présentait un excédent en 1928, les difficultés économiques liées à la crise de 1929 entraînent un déficit dès 1930²¹⁰, qui s'accroît considérablement l'année suivante. Les compagnies sont confrontées aux limites de la convention de 1921 et cette situation financière critique génère des tensions dans leurs rapports avec l'État. Le chemin de fer doit par ailleurs faire face à la concurrence de la route, nettement moins grevée par les charges et contraintes diverses.

²⁰² CNAH, 42 LM 65 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Georges Pernot, ministre des Travaux publics, 7 juillet 1930.

²⁰³ CNAH, 42 LM 58 : note sur les observations sur la proposition de loi Charlot relative aux retraites des agents de chemins de fer, juin 1928.

²⁰⁴ CNAH, 42 LM 60 : note sur le rapport de M. Charlot relatif aux retraites des agents de chemins de fer, janvier 1928.

²⁰⁵ Par Gaston About, Augustin Desoblin, Pierre Trémintin et Anatole Sixte-Quenin.

²⁰⁶ ANMT, 202 AQ 269 : rapport supplémentaire d'Étienne Charlot fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner la proposition de loi de M. Charlot et plusieurs de ses collègues tendant à modifier et à compléter le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et à créer une Caisse autonome des retraites commune à tous les réseaux d'intérêt général, 11 avril 1930.

²⁰⁷ ANMT, 202 AQ 269 : compte rendu de la séance de la commission des travaux publics de la Chambre des députés, 20 novembre 1930.

²⁰⁸ ANMT, 202 AQ 269 : compte rendu de la séance de la conférence de MM. les directeurs, 1^{er} décembre 1930.

²⁰⁹ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, loc. cit.

²¹⁰ Cf. annexe n°52.

Un alignement à la défaveur des cheminots : le décret-loi du 19 avril 1934

En juin 1930, une enquête est commandée par le Gouvernement pour faire un point « sur la situation des réseaux et les moyens propres à l'améliorer » : c'est le rapport Fournier, du nom de son auteur, sous-gouverneur de la Banque de France. Ses conclusions sont portées à la connaissance des réseaux au début de l'année 1931. Le rapport conclut, en matière de retraites, à la supériorité du régime de retraites des cheminots sur celui des fonctionnaires de l'État : il est en effet plus avantageux « dans le mode de décompte de la pension, la fixation de minima et de maxima plus élevée, la retenue des prélèvements plus faibles, l'abaissement de l'âge et de la durée de service ouvrant droit à pension ». Dès lors, aucune libéralité supplémentaire ne doit être accordée par les réseaux²¹¹, avis auquel se rangent bien volontiers ces derniers²¹².

En est issu un programme de réformes pour le rétablissement de l'équilibre financier, discuté en 1931 entre les compagnies et l'État au sein du comité de direction et du conseil supérieur des chemins de fer²¹³. Parmi les dispositions préconisées, inspirées des mesures de rationalisation en cours dans les administrations de chemins de fer du Nord, de l'Est et de l'État, figure la réforme des caisses de retraite²¹⁴. Pour les réseaux, l'espoir d'en finir avec le versement à ces caisses d'une allocation forfaitaire équivalente à 15 % des traitements est réel. Cette idée reçoit l'aval du conseil supérieur des chemins de fer²¹⁵ ; mais les réformes prévues sont insuffisantes.

Au printemps 1934, un nouveau plan d'assainissement est présenté par les administrations des chemins de fer. Une de ses dispositions est la diminution des dépenses d'exploitation par la réduction des effectifs et des charges de retraite, qui devrait permettre une économie de 480 millions de francs sur les 2 milliards prévus²¹⁶.

Le nouveau gouvernement formé par Gaston Doumergue début février engage une politique déflationniste, qui mécontente les fonctionnaires²¹⁷, dont le régime de retraites a été modifié²¹⁸ par un décret-loi du 4 avril 1934 sur les pensions des fonctionnaires²¹⁹.

Alors que la loi de finances du 28 février 1934 prévoit, entre autres mesures, des décrets-lois²²⁰ qui

²¹¹ CNAH, 42 LM 65 : extrait du rapport Fournier sur le régime de retraites du personnel, 1931.

²¹² CNAH, 42 LM 65 : compte rendu de la séance de la conférence des retraites, 23 février 1931.

²¹³ CNAH, 42 LM 58 : avis du conseil supérieur des chemins de fer, 20 mai 1931.

²¹⁴ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second...*, op. cit., p. 729-734.

²¹⁵ Georges Ribeill, *Des faveurs patronales...*, op. cit., p. 73.

²¹⁶ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, op. cit., p. 538.

²¹⁷ Jean-Marie Mayeur, *La vie politique sous la Troisième République 1870-1940*, Paris : Seuil, 1984, p. 340.

²¹⁸ CNAH, 42 LM 61 : note relative aux nouvelles modalités du régime des retraites, 5 juin 1934.

²¹⁹ CNAH, 42 LM 61 : note relative aux nouvelles modalités du régime des retraites, 5 juin 1934.

²²⁰ La légifération par décrets-lois est régulièrement utilisée à partir de 1924. Elle est encadrée : le Parlement délègue à un gouvernement précis, pour un temps limité (souvent trois ou six mois) et un domaine donné (presque toujours le rétablissement des finances de l'État) la prérogative de faire la loi. Durant la III^e République, on y recourt lors de crises économique ou internationale.

autorisent des dérogations aux cahiers des charges afin d'augmenter les recettes et de diminuer des dépenses, et que la situation financière des réseaux demeure critique²²¹, il est envisagé de faire de même pour les agents des grands réseaux. L'assimilation des cheminots aux fonctionnaires joue en leur défaveur pour la première fois²²² :

« Les avantages de retraite accordés par les règlements eux-mêmes étaient fort élevés et il a paru au Gouvernement qu'il était impossible de les maintenir dans leur intégralité alors que le régime correspondant des retraites des fonctionnaires de l'État venait de faire l'objet d'une révision dans le sens d'une restriction sensible des prestations accordées ».

Un avant-projet de décret-loi est discuté en comité de direction des grands réseaux en avril²²³. Le décret-loi du 19 avril 1934 prévoit la réduction des salaires, l'admission anticipée à la retraite pour réguler les effectifs, ainsi que la modification du régime de retraites des cheminots grâce au régime de la répartition²²⁴, qui entraîne la diminution des versements des compagnies. Il prend effet rétroactivement au 1^{er} janvier 1934.

Désormais, les réseaux versent juste la somme nécessaire à l'équilibre des caisses de retraites, à la place de dotations fixes de 15 % de la rémunération. Le système de la capitalisation n'était plus satisfaisant :

« Le système de la capitalisation présente l'inconvénient d'exiger des grands réseaux, durant la période actuelle qui a suivi la dévalorisation monétaire, un effort considérable en vue de la constitution d'importants capitaux en rapport avec les nouveaux traitements et destinés à compenser la déficience des versements et des retenues effectués, avant la dévalorisation, sur les anciens traitements. Un tel effort, qui en 1933 avoisine 1 milliard, ne peut être fourni qu'au détriment de certains besoins essentiels ; il présente en outre l'inconvénient d'exiger un emprunt équivalent, opération génératrice de frais inutiles »²²⁵.

Grâce à un allègement de la somme due par les réseaux, on espère réduire les frais d'exploitation et donc le déficit.

Un nouveau règlement est prévu pour les agents affiliés à partir du 21 avril, avec des règles de liquidation nouvelles : un taux d'1/55^e du traitement moyen par année d'affiliation pour les 25 premières années, puis 1/65^e pour les sept suivantes²²⁶. Le but est d'amoindrir les charges de retraite à venir.

²²¹ Le déficit du fonds commun pour 1933 atteint plus de 4 milliards de francs, soit 13,5 milliards de déficit cumulé à la fin de l'année. Selon les dispositions de l'article 13 de la convention de 1921, le déficit du fonds commun doit être couvert par des avances du Trésor Public ou des émissions d'obligations (donc par l'État).

²²² Georges Ribeill, *Des faveurs patronales...*, op. cit., p. 74.

²²³ CNAH, 42 LM 60 : compte rendu de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 11 avril 1934.

²²⁴ La répartition est le système utilisé en France et dans d'autres pays étrangers pour le régime de retraites des fonctionnaires.

²²⁵ *J.O. Lois et décrets*, 20 avril 1934, p. 3962-3964.

²²⁶ Contre 1/50^e pour les 37,5 premières années d'affiliation dans le règlement de 1911.

De nouvelles règles sont également fixées pour les pensions liquidées ou à liquider d'agents en activité. La péréquation est désormais réalisée sur la base de nouvelles échelles de traitements réduites, qui permettraient une économie annuelle de l'ordre de 350 millions de francs²²⁷. Un abattement de 10 % est également prévu²²⁸.

Le décret-loi du 19 avril 1934 se distingue particulièrement par l'admission à la retraite par anticipation d'agents volontaires pendant trois ans. Là encore, il s'agit de « résorber les excédents d'effectifs ». Le cheminot peut partir à la retraite avec sa pension à jouissance immédiate s'il remplit les conditions d'âge et d'ancienneté sous trois ans, touchant sa pension comme s'il effectuait ses 22 ans et bénéficiant des avantages afférents. Cette admission anticipée est mise en place en cas de surnombre dans la catégorie de personnel à laquelle les agents appartiennent. S'il réunit au moins 15 ans d'affiliation et 50 ans d'âge pour hommes (45 pour femmes), un agent peut prétendre à la retraite avec une pension immédiate d'un montant égal à celle qu'il recevrait en cas de mise à la réforme. Mais en cas de demandes insuffisantes de retraite anticipée par rapport à l'objectif fixé par les réseaux, l'admission d'office peut être prononcée. Avec ces nouvelles dispositions, on espère réaliser une économie annuelle de 70 millions de francs et des allègements de l'ordre de 450 millions²²⁹.

Ces dispositions sont communiquées au personnel par un ordre de service²³⁰.

Ces mesures ont bénéficié à un certain nombre d'agents. En juillet 1937, 15 673 agents ont été admis à la retraite anticipée en bénéficiant du départ sous trois ans avec jouissance immédiate. 4 864 cheminots réunissaient les 15 années d'affiliation et les conditions d'âge nécessaires pour recevoir une pension égale à celle à laquelle ils pourraient prétendre en cas de mise à la réforme²³¹.

L'échec relatif de la mobilisation des cheminots

Les réactions et critiques sévères à l'encontre du décret-loi du 19 avril 1934 ne se font pas attendre chez les principaux intéressés.

Lors de son conseil fédéral du 28 octobre, la Fédération des syndicats professionnels des cheminots évoque une « réaction [...] très vive et la riposte immédiate »²³². Tous se dressent unanimement

²²⁷ *Ibid.*

²²⁸ CNAH, 42 LM 61 : note relative aux nouvelles modalités du régime des retraites, 5 juin 1934.

²²⁹ *Ibid.*

²³⁰ CNAH, 42 LM 61 : ordre de service n°11 de la compagnie PLM relatif aux nouvelles modalités du régime des retraites, 20 avril 1934.

²³¹ CNAH, 42 LM 66 : tableaux des nombre et montant en millions de francs des pensions liquidées en vertu des dispositions des articles 7 et 8 du décret-loi du 19 avril 1934, joints à une lettre du président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 24 juillet 1937.

²³² Archives CFDT, 1 K 10 : compte rendu du conseil fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, 28 octobre 1934.

contre ces nouvelles mesures : « Tous les cheminots sans acception de tendance politique, ni de grade, sont profondément mécontents des mesures qui modifient leur régime de retraite et qui réduisent leurs salaires »²³³.

La Fédération des Syndicats professionnels de cheminots de France constate une réduction de la rémunération de l'ordre de 6,8 à 9,1 %, pouvant atteindre jusqu'à 33 %²³⁴. Le décret diminue de 10 à 15 % les retraites des agents de chemins de fer²³⁵. Le 30 avril 1934, cette organisation demande le retour immédiat à la capitalisation, et se positionne contre l'abattement au « taux excessif », « qui va réduire à la misère certains vieux serviteurs, est contraire à la justice et à la morale ». Elle critique également la mise à la retraite anticipée, dont la méthode et le nombre fixé par les réseaux font une large place à l'arbitraire²³⁶. Lors de son congrès annuel tenu les 9 et 10 juin 1934, la Fédération des syndicats des agents des cadres et techniciens des chemins de fer demande l'abrogation du décret-loi du 19 avril²³⁷. Les organisations corporatives ont recours à la voie administrative : à la suite de l'UNDP, de nombreuses requêtes pour excès de pouvoir demandent au Conseil d'État l'annulation du décret²³⁸.

Les cheminots mettent en œuvre une véritable campagne d'information contre ces mesures, jugées « iniques », par voie d'affichage²³⁹, d'organisation de meetings, de campagne de presse (notamment dans *La Tribune*), d'interventions auprès des pouvoirs publics (membres des groupes et commissions parlementaires, ministres, président du Conseil) ainsi que des réseaux (conférence des directeurs). Ils repoussent toutefois l'option de la grève, la jugeant impopulaire et craignant la répression²⁴⁰.

La Fédération des syndicats chrétiens est à l'initiative de la constitution d'une conférence interfédérale des cheminots²⁴¹, à laquelle toutes les organisations corporatives participent, à

²³³ ANMT, 48 AQ 6182 : Aifred Michelin, « À propos des décrets-lois. La modification du statut des cheminots », *Le Petit Démocrate*, 29 avril 1934.

²³⁴ Archives CFDT, 1 K 10 : compte rendu du conseil fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, 28 octobre 1934.

²³⁵ Antoine Prost, « Jalons pour une histoire des retraites et des retraités (1914-1939) », *RHMC*, n°4, octobre-décembre 1964, p. 276.

²³⁶ AN, F¹⁴ 14940 : lettre du vice-président de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France à Pierre-Étienne Flandin, ministre des Travaux publics, 30 avril 1934.

²³⁷ ANMT, 48 AQ 6182 : « Les techniciens de chemins de fer critiquent les décrets-lois », *Le Populaire*, 12 juin 1934.

²³⁸ AN, F¹⁴ 14940 : lettre de Laurent Eynac, ministre des Travaux publics, au président de la 2^{ème} sous-section du contentieux du Conseil d'État, 20 décembre 1935.

²³⁹ L'une d'entre elles, imprimée par la Fédération nationale des cheminots confédérés, titre « Plus forts que Stavisky ! 11 milliards vont être volés aux cheminots ! ». Elle évoque le « [sacrifice] à des fins inconnues [des] 11 milliards de nos caisses de retraites, prélevés péniblement, sou par sou, depuis l'origine des chemins de fer, sur les salaires de famine de cheminots » et appelle à se dresser « contre ces actes de haut banditisme ; contre la ratification des décrets-lois ; contre la spoliation de nos caisses de retraites [...] » (ANMT, 48 AQ 6182 : « Une affiche de la Fédération nationale des cheminots confédérés », *Le Peuple*, 24 avril 1934).

²⁴⁰ ANMT, 48 AQ 6182 : Aifred Michelin, « À propos des décrets-lois. La modification du statut des cheminots », *Le Petit Démocrate*, 29 avril 1934.

²⁴¹ Archives CFDT, 1 K 10 : procès-verbal du conseil fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, 28 octobre 1934.

l'exception des Fédérations nationales unitaire et confédérée des cheminots²⁴² qui ne souhaitent pas collaborer avec le nouveau Syndicat du rail²⁴³. La conférence, officiellement constituée le 11 septembre²⁴⁴, organise quatre réunions entre le 29 septembre et le 20 octobre 1934²⁴⁵. Sa mobilisation aboutit au décret-loi du 30 octobre 1934²⁴⁶, qui voit l'abattement des pensions de 10 % diminué à 6 %, taux minimal pour que ce texte puisse demeurer « un décret d'économies »²⁴⁷.

Toutefois, cette mesure apparaît pour beaucoup insuffisante²⁴⁸ et l'action des cheminots se poursuit.

La conférence interfédérale entre en contact avec les pouvoirs publics. Une délégation est reçue le 16 novembre 1934 par Henri Roy, fraîchement nommé ministre des Travaux publics ; c'est l'occasion de lui transmettre les modifications jugées opportunes²⁴⁹, à l'instar de la constitution d'« une commission d'études [...] entre représentants des compagnies et des organisations professionnelles, sous l'arbitrage des pouvoirs publics, pour examiner et discuter, préalablement à leur application, les mesures pouvant les intéresser ». Cinq jours plus tard, la conférence interfédérale est entendue par le groupe parlementaire de défense des cheminots, constitué à la Chambre des députés²⁵⁰. La conférence élabore par ailleurs une brochure informative à destination d'un plus large public, non initié à la question des retraites cheminotes, afin de rallier l'opinion publique à la cause des cheminots²⁵¹. Cette stratégie semble porter ses fruits. Le 7 février 1935, la Chambre des députés discute une proposition de résolution tendant à la nomination d'une commission spéciale chargée d'examiner les projets de loi portant ratification des décrets-lois, mais la question préalable proposée par le président du Conseil Pierre-Étienne Flandin est votée à une courte majorité²⁵².

La Fédération nationale confédérée des travailleurs des chemins de fer publie en février 1935 une brochure au titre éloquent : *Les retraites des cheminots. L'action fédérale contre l'iniquité des décrets-lois*, rédigée par Jean Jarrigion²⁵³. Elle pointe du doigt les illégalités, les dangers financiers,

²⁴² « Fédération des cheminots », *Syndicalisme chrétien*, décembre 1934, p. 975.

²⁴³ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, *op. cit.*, p. 176.

²⁴⁴ Archives CFDT, 1 K 10 : procès-verbal du conseil fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, 27 octobre 1935.

²⁴⁵ Pierre Guillaume, « La Fédération générale des retraités... », *art. cit.*

²⁴⁶ *J.O. Lois et décrets*, 31 octobre 1934, p. 10898.

²⁴⁷ AN, F¹⁴ 14940 : note d'Henri Dauvergne, ingénieur en chef des Mines et adjoint au directeur du contrôle du travail, à Henri Roy, ministre des Travaux publics, sur les régimes successifs de retraites des cheminots, 25 février 1935.

²⁴⁸ « Les syndicats professionnels du réseau du Nord », *La Croix*, 6 décembre 1934.

²⁴⁹ CNAH, 42 LM 66 : lettre du président du conseil d'administration de la Fédération nationale des retraités des chemins de fer français et coloniaux à Henri Roy, ministre des Travaux publics, 14 janvier 1935.

²⁵⁰ « Fédération des cheminots », *art. cit.*

²⁵¹ AN, F¹⁴ 14940 : brochure éditée par la conférence interfédérale des cheminots, 24 janvier 1935.

²⁵² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 7 février 1935, p. 385-390.

²⁵³ AN, F¹⁴ 14940 : Jean Jarrigion, *Les retraites des cheminots. L'action fédérale contre l'iniquité des décrets-lois*, Paris : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 1935, 48 p.

les iniquités et les possibilités d'arbitraire dont serait empreint le texte du 19 avril 1934. Elle met l'accent sur l'action entreprise en faveur de l'acquisition de droits en matière de retraite par les cheminots depuis novembre 1897, de la défense des acquis, mais aussi de l'information de la corporation.

Une « journée nationale de protestation des cheminots contre les décrets-lois » est organisée le 1^{er} septembre 1935²⁵⁴ par le cartel interfédéral des cheminots. Luttant contre les atteintes portées aux retraites, salaires et indemnités par les décrets-lois de 1934 et 1935, le cartel regroupe toutes les organisations corporatives, Syndicat du rail mis à part²⁵⁵, et use des mêmes moyens d'action que la conférence interfédérale. Au cours de la journée du 1^{er} septembre, une trentaine de meetings se déroulent dans différentes villes²⁵⁶.

La modification de ces décrets-lois est rapidement envisagée par les pouvoirs publics.

Le 8 novembre 1934, un projet de loi en ce sens est déposé à la Chambre des députés par Gaston Doumergue, président du Conseil, Louis Germain-Martin, ministre des Finances et Pierre-Étienne Flandin, ministre des Travaux publics²⁵⁷.

Dans son rapport au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication, déposé le 26 mars 1935²⁵⁸, le député Henri Mège souligne l'hostilité des agents à l'égard de ce décret-loi qui serait frappé d'illégalité et suggère, afin qu'une solution soit trouvée, l'élaboration d'un nouveau texte par une commission composée de cheminots retraités et actifs ainsi que de parlementaires.

Le 9 avril 1935 est promulguée la loi qui institue la commission chargée de procéder à la révision des décrets des 4 avril, 19 avril, 10 mai, 28 et 30 octobre 1934, portant réforme du régime des pensions d'ancienneté des fonctionnaires civils et militaires, des ouvriers des établissements industriels de l'État, des agents et ouvriers de l'Imprimerie nationale et des agents des compagnies de chemins de fer d'intérêt général²⁵⁹. Là encore, l'analogie avec les fonctionnaires est fondatrice. Cette instance est chargée de donner son avis sur les revendications et les modifications du régime de retraite des agents des grands réseaux de chemins de fer à envisager. Un décret du 6 mai 1935²⁶⁰

²⁵⁴ AN, F7 13314 : dossier « Journée nationale de protestation des cheminots contre les décrets-lois (1^{er} septembre 1935) ».

²⁵⁵ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, loc. cit.

²⁵⁶ « Après la journée nationale de protestation des cheminots contre les décrets-lois », *Le Populaire*, 12 septembre 1935.

²⁵⁷ CNAH, 42 LM 60 : projet de loi déposé à la Chambre des députés, par Gaston Doumergue, président du Conseil, Louis Germain-Martin, ministre des Finances, et Pierre-Étienne Flandin, ministre des Travaux publics, tendant à la ratification du décret du 19 avril 1934 portant modification du régime des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer, 8 novembre 1934.

²⁵⁸ CNAH, 42 LM 60 : rapport déposé à la Chambre des députés par Henri Mège, fait au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication chargée d'examiner le projet de loi tendant à la ratification du décret du 19 avril 1934 portant modification du régime des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer, 26 mars 1935.

²⁵⁹ *J.O. Lois et décrets*, 10 avril 1935, p. 4010.

²⁶⁰ *J.O. Lois et décrets*, 9 mai 1935, p. 4977.

fixe la composition de la commission, où siègent cinq parlementaires, des hauts fonctionnaires et membres de l'administration des Travaux publics, un représentant du comité de direction des grands réseaux, ainsi qu'un représentant pour les six organisations corporatives²⁶¹. Se réunissant à quatre reprises entre le 27 mai et le 11 juillet 1935²⁶², la commission émet notamment le vœu d'un retour dès que possible à un système mixte répartition-capitalisation²⁶³ et vote la réduction de l'abattement à 3 %. Une fois ses travaux terminés, le président de la commission rend compte de ses conclusions au ministre des Travaux publics²⁶⁴ ; mais celles-ci ne sont pas suivies, en raison du montant des charges supplémentaires, évalué à 240 millions de francs²⁶⁵.

Un décret du 30 octobre 1935 modifie finalement légèrement certaines des dispositions prises un peu plus d'un an plus tôt. L'abattement est ainsi réduit de 6 % à 5 %²⁶⁶. Le coût de l'application des mesures de ce décret est évalué à 20 millions de francs annuels²⁶⁷.

Si leur assimilation avec les fonctionnaires a dans un premier temps joué en leur faveur, les cheminots subissent les décrets-lois de 1934 qui marquent un franc retour sur leurs acquis, à la faveur d'un contexte économique et d'une situation financière des réseaux difficiles, sur fond de crise politique.

Mais outre le risque de se voir rogner leurs droits sociaux, les agents des chemins de fer doivent également veiller à ce que les règles qui régissent leurs conditions de travail soient bien respectées.

3. Surveiller les conditions de travail : les délégués à la sécurité (1931-1935)

Les conditions de travail et de retraite sont particulièrement sensibles aux contextes dans lesquelles elles sont appliquées. Le corollaire de ce constat est qu'elles font l'objet de régulières modifications, avec la possibilité qu'elles soient, délibérément ou non, mal voire pas appliquées.

Mais en matière de chemins de fer, l'observation des conditions de travail est un enjeu majeur : d'elle dépend en grande partie la sécurité de l'exploitation, que les cheminots cherchent à garantir.

La mise en œuvre d'une vieille revendication sur le modèle des mines : le

²⁶¹ Il s'agit de la Fédération nationale des retraités, la Fédération confédérée des cheminots, la Fédération des syndicats d'agents des cadres et techniciens des chemins de fer, l'UNDP, la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs et la SPCF.

²⁶² AN, F¹⁴ 14940 : procès-verbaux des séances de la commission pour la révision des décrets-lois relatifs aux retraites des cheminots, 27 mai, 21 juin, 5 et 11 juillet 1935.

²⁶³ AN, F¹⁴ 14940 : compte rendu de la réunion de la délégation des représentants du personnel auprès de M. le directeur du contrôle du travail prévue lors de la séance de la commission pour la révision des décrets-lois relatifs aux retraites des cheminots du 5 juillet 1935, 8 juillet 1935.

²⁶⁴ AN, F¹⁴ 14940 : lettre de Maurice Mollard, président de la commission pour la révision des décrets-lois relatifs aux retraites des cheminots, à Laurent Eynac, ministre des Travaux publics, 18 octobre 1935.

²⁶⁵ AN, F¹⁴ 14940 : note, 12 février 1936.

²⁶⁶ J.O. *Lois et décrets*, 31 octobre 1935, p. 11684.

²⁶⁷ CNAH, 42 LM 60 : compte rendu de la séance de la conférence des retraites, 12 novembre 1935.

décret du 18 avril 1931

La création de délégués à la sécurité, chargés de veiller à la mise en œuvre des conditions de travail des agents, est une revendication ancienne des cheminots, qui espèrent ainsi réduire le nombre de catastrophes ferroviaires. Qui de mieux placés, pour cela, que les principaux intéressés ? Dès 1913, une attention particulière est portée par le Syndicat national à la question de la sécurité, notamment à travers la question de la mise en place d'appareils spécifiques²⁶⁸.

La réclamation de prérogatives de supervision en matière de sécurité dans le chemin de fer s'inspire très largement de l'institution, par la loi du 8 juillet 1890²⁶⁹, des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs²⁷⁰.

L'activité minière est alors caractérisée en grande majorité par le travail de fond. L'extraction présente de multiples dangers, d'autant plus que la production s'intensifie dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Les accidents de travail et les catastrophes (inondations, incendies, éboulements, etc.) se multiplient, tout comme le nombre de leurs victimes²⁷¹. Une attention doit donc être tout particulièrement portée à la sécurité dans cette industrie. Dès 1810, des inspecteurs et des « garde-mines »²⁷² sont chargés de veiller, pour le compte de l'administration, à la sécurité des travailleurs²⁷³. Après une première institution avortée de « présidents de puits » dans les houillères de Saint-Étienne en 1848, la volonté de charger directement certains ouvriers de la sécurité de l'exploitation s'affirme dans le milieu syndical mineur en 1882. Cette vieille revendication, soutenue par certains parlementaires à l'instar de Pierre Waldeck-Rousseau et Jean Jaurès, donne naissance à une proposition de loi, longuement débattue au Parlement et qui aboutit le 8 juillet 1890²⁷⁴.

Les prérogatives des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs sont limitées : « examiner les conditions de sécurité pour le personnel qui y est occupé, et, d'autre part, en cas d'accident, les

²⁶⁸ En 1914, le Syndicat national adjoint à cette revendication l'ajout d'un troisième homme sur la machine, chargé de surveiller la voie, ce qui libérerait le mécanicien de cette tâche pour se concentrer uniquement sur la conduite ; mais la Fédération des mécaniciens et chauffeurs s'y oppose. IHS-CGT des cheminots, 4 FD 025 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 24^e congrès national tenu dans la salle des fêtes de « La Bellevilloise » 23, rue Boyer, Paris, les vendredi 11 et samedi 12 avril 1913*, Courbevoie : La Cootypographie, 1913, p. 77-82.

²⁶⁹ J.O. *Lois et décrets*, 9 juillet 1890, p. 3463-3465.

²⁷⁰ Victor Riston, *De l'institution des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. Historique et commentaire critique de la loi du 8 juillet 1890 et des circulaires ministérielles qui s'y rattachent*, Lille : L. Danel, 1891, 68 p.

²⁷¹ ANMT : exposition virtuelle « Mines et mineurs entre réalité et imaginaire : deux siècles d'archives privées et publiques de l'Ancien Régime à Charbonnages de France », qui fait suite à l'exposition du même titre organisée par les ANMT en 2006-2007 ; accessible en ligne : <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/memoires/donnees_expositions/06_11_06-07_07_27_mines/expo_virtuelle/html/ressources_complementaires/expo2006_2007.php> [consulté le 2 septembre 2016].

²⁷² À ne pas confondre avec les gardes des mines, police des compagnies minières, chargée aussi bien de la surveillance du carreau de la mine et des cités ouvrières que de la vie au sein de celles-ci, des moeurs des mineurs, de leurs idées et activités politiques et syndicales. François-Xavier Debrabant, *Le droit social...*, op. cit., vol. 1, p. 294.

²⁷³ Isabelle Lespinet-Moret, « Les délégués mineurs, premiers élus du personnel », *Santé & Travail*, n°87, juillet 2014.

²⁷⁴ Dominique Andolfatto, *L'univers des élections professionnelles : travail et société au crible des urnes*, Paris : Éd. ouvrières, 1992, p. 45-48 ; Philippe-Jean Hesse, « Les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs dans quelques mines de l'Ouest (1890-1940) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 104, n°3, 1997, p. 213-225.

conditions dans lesquelles cet accident se serait produit ». Le délégué effectue une tournée bimensuelle des infrastructures et des véhicules de sa circonscription ou une inspection immédiate du lieu où un accident est survenu. Il allie des missions de surveillance des installations, de prévention mais aussi de constat d'accident et de relais auprès de l'administration exploitante, par la rédaction d'observations au sein d'un registre spécial. Les délégués à la sécurité sont en réalité davantage investis d'une mission de contrôle des conditions de travail des mineurs plutôt que de représentation ; ils sont, en ce sens, un contre-pouvoir chargé de vérifier la réalité des faits en cas d'accident²⁷⁵. Peuvent être élus pour trois ans les mineurs de fond ayant travaillé à l'exploitation pendant cinq ans minimum ou les anciens ouvriers l'ayant quittée depuis moins de 10 ans, tous âgés de 25 ans révolus. Un certain nombre de lois tendent à un élargissement des prérogatives des délégués, notamment en matière de contrôle de l'hygiène, de la durée du travail ainsi que de sécurité²⁷⁶.

À l'instar de l'inspiration des conseils de travail pour les comités du travail créés en 1901, les références aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs sont omniprésentes dès qu'il s'agit d'envisager une institution équivalente dans le chemin de fer. Un vœu du conseil général du Nord sollicite ainsi « la nomination de délégués ouvriers dans les compagnies de chemins de fer, à l'instar des délégués mineurs pour veiller à la sécurité des employés et des voyageurs »²⁷⁷. Il est communiqué au directeur de la compagnie de l'Est André Gérardin en décembre 1913. Pour ce dernier, la loi se justifie dans les mines par la dangerosité et la spécificité de l'activité exercée par les mineurs et par la difficulté de contrôler constamment toutes les activités (notamment souterraines) ; la sécurité de l'exploitation dépendant, pour les chemins de fer, de l'état de la voie, du matériel roulant, de la bonne disposition des signaux et du respect des règlements, ce sont les agents d'exécution qui en fait les surveillent dans leur travail quotidien²⁷⁸. La réticence du réseau de l'Est est ici bien perceptible.

Le 29 décembre 1913, une proposition de loi portant création de délégués ouvriers à la sécurité dans les chemins de fer est déposée par le député Jean Colly et renvoyée à la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication de la Chambre des

²⁷⁵ Jean-Pierre Le Crom, *L'introuvable démocratie salariale. Le droit de la représentation du personnel dans l'entreprise (1890-2002)*, Paris : Syllepse, 2003, p. 12-13.

²⁷⁶ Francis Hordern, « Le contrôle ouvrier entre 1870 et 1914. Revendications et résultats », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire sociale et du droit social. Naissance d'une institution : du contrôle ouvrier aux délégués du personnel (1880-1939)*, n°1, 1988, p. 14 ; François-Xavier Debrabant, *Le droit social...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 1181-1185.

²⁷⁷ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre à Arsène Bourquelot, directeur du contrôle de la compagnie du Nord, 20 décembre 1913.

²⁷⁸ ANMT, 202 AQ 1212 : lettre d'André Gérardin, directeur de la compagnie de l'Est, à Fernand Nouailhac-Pioch, directeur du contrôle de la compagnie de l'Est, 16 décembre 1913.

députés²⁷⁹.

À l'annonce de cette nouvelle, les compagnies sont réactives. Dès le 20 décembre, l'argumentaire élaboré à l'encontre du vœu formulé par le conseil général du Nord est exhumé et remanié :

« Les conditions spéciales d'exploitation des mines de houille qui ont motivé l'institution des délégués mineurs ne se retrouvent à aucun degré sur le chemin de fer [...] : le personnel y travaille au grand jour, aucune compétence spéciale n'est nécessaire pour constater et apprécier les conditions dans lesquelles s'effectue ce travail ; les fonctionnaires du contrôle du travail comme ceux du contrôle technique sont parfaitement aptes à s'en rendre compte dans tous les détails [...] Le personnel ouvrier des chemins de fer n'a d'ailleurs à aucun degré le sentiment qu'il est appelé à travailler dans des conditions ayant à aucun degré un caractère d'exception tel qu'il faille un vieux praticien pour les apprécier. Il est d'ailleurs trop disséminé pour que son travail puisse être l'objet d'une surveillance comme celle que les délégués mineurs exercent dans les mines sans que cette surveillance revête le caractère d'une pure sinécure »²⁸⁰.

Bien qu'ils jugent la proposition de loi peu inquiétante, les réseaux, qui ont à l'esprit le calendrier de la législature, élaborent un argumentaire dès le 3 février 1914²⁸¹. Sans doute cette décision est-elle liée à la préparation concomitante par le député Maurice Spronck du rapport sur la proposition de loi Colly²⁸². Pour les administrations des chemins de fer, la diversité des activités professionnelles exercées dans les chemins de fer empêche de confier la supervision de la sécurité aux agents eux-mêmes car, spécialisés dans un seul domaine, ils ne bénéficient pas d'une connaissance suffisamment générale des métiers. Elles redoutent par ailleurs que ces délégations ne soient investies par les syndiqués, qui en profiteraient pour appuyer leurs revendications et créer de l'agitation. Cette idée d'un désordre naissant de la participation des syndiqués se retrouvait déjà parmi les arguments avancés par le patronat pour contrer l'institution de délégués à la sécurité des ouvriers mineurs²⁸³. Les réseaux pointent en outre du doigt une potentielle querelle de clocher qui pourrait survenir au sein du ministère entre les nouveaux délégués et le contrôle²⁸⁴.

Malgré ces réserves, la proposition Colly préconisant l'institution de délégués ouvriers à la sécurité des chemins de fer est adoptée par la commission le 2 mars 1914²⁸⁵. Deux semaines plus tard, Marcel Fontaneilles contacte les réseaux d'intérêt général pour qu'ils le renseignent sur leur expérimentation de la représentation du personnel, dans le cadre de l'examen de ce texte²⁸⁶.

Les organisations corporatives ne demeurent pas en reste sur la question.

²⁷⁹ ANMT, 202 AQ 1212 : proposition de loi portant création de délégués ouvriers à la sécurité dans les chemins de fer déposée à la Chambre des députés par Jean Colly, 29 décembre 1913.

²⁸⁰ ANMT, 202 AQ 1212 : note, 20 décembre 1913.

²⁸¹ ANMT, 202 AQ 1212 : note d'Albert Sartiaux à Louis Piéron, 3 février 1914.

²⁸² ANMT, 202 AQ 1212 : lettre du directeur de la compagnie du PO à Albert Sartiaux, 12 mars 1914.

²⁸³ Francis Hordern, « Le contrôle ouvrier... », *art. cit.*, p. 15.

²⁸⁴ ANMT, 202 AQ 1212 : note sur la proposition de loi tendant à instituer un corps d'ouvriers délégués à la sécurité, 11 mars 1914.

²⁸⁵ « Les délégués à la sécurité des chemins de fer », *Le Petit Parisien*, 5 mars 1914, p. 2.

²⁸⁶ ANMT, 202 AQ 1212 : note, 16 mars 1914.

À l'occasion du congrès du Syndicat national des 17-18 avril 1914, Guillot, qui a étudié le fonctionnement de cette délégation dans les mines²⁸⁷, présente le rapport réalisé par la commission chargée d'élaborer un projet de texte relatif aux élus ouvriers à la sécurité dans les chemins de fer²⁸⁸. Ce projet syndical diffère de la proposition Colly sur quelques points : la rémunération des délégués par le Trésor, et non plus par les compagnies ; l'organisation d'élections indépendantes des compagnies ; la capacité d'intervenir dans les conflits entre la compagnie et le personnel survenus à propos de la discipline, les conditions de travail ou financières. Marqué par les débats concernant la participation ou non à la représentation du personnel institutionnalisée, le rapport est toutefois voté à la quasi-unanimité par le congrès²⁸⁹ et Jean Colly est invité par le Syndicat national à tenir compte des modifications proposées par ce texte syndical. Mais la survenue de la guerre sur ces entrefaites ne permet pas à ce texte d'aboutir.

En 1917, la Fédération des cheminots nouvellement unifiée reprend à son compte le texte syndical élaboré avant-guerre. L'année suivante, la poursuite de la réalisation de cette revendication est votée lors du congrès fédéral²⁹⁰.

Les agents des chemins de fer ne sont pas la seule corporation à défendre cette idée. Ainsi, les métallos s'activent dès la fin de 1920 en faveur du « contrôle ouvrier », qui consiste en une surveillance de leurs conditions de travail. On retrouve ici l'aspiration de la CGT et de Léon Jouhaux dans les années 1920 à un contrôle, plus syndical qu'ouvrier cette fois. Mais l'UIMM s'y oppose fermement²⁹¹.

Le 28 octobre 1921, l'idée d'un contrôle ouvrier dans les chemins de fer est relancée par le dépôt d'une proposition de loi tendant à la création de délégués à la sécurité par le député communiste Auguste Parenthou d'Ormoy dit Dormoy²⁹². Celui-ci est motivé par la fréquence des accidents ferroviaires et leurs causes, souvent attribuées aux cheminots²⁹³. Ce texte n'aboutit pas.

Un nouveau projet voit le jour en 1930.

Après consultation du comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer et du conseil supérieur des chemins de fer, le décret instituant des délégués à la sécurité dans les

²⁸⁷ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national...*, op. cit., p. 98.

²⁸⁸ AN, F⁷ 13666 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 25^{me} congrès national...*, op. cit., p. 112-115.

²⁸⁹ Seul Berthelot vote contre.

²⁹⁰ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 028 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Compte rendu du 1^{er} congrès national...*, op. cit., p. 99-100.

²⁹¹ Francis Hordern, « Le contrôle ouvrier de 1918 à 1935 », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire sociale et du droit social. Naissance d'une institution : du contrôle ouvrier aux délégués du personnel (1880-1939)*, n°1, 1988, p. 76-80.

²⁹² J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 28 octobre 1921, p. 3800.

²⁹³ J.O. *Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 décembre 1922, p. 4028.

grands réseaux de chemins de fer est publié le 18 avril 1931.

Les délégués à la sécurité sont choisis parmi les représentants du personnel prévus par le statut commun du personnel de 1920. Un ou plusieurs délégués est élu par circonscription régionale de l'Exploitation, de la Voie et des Bâtiments, ainsi que du Matériel et de la Traction. Ces délégués enquêtent et rédigent un rapport sur les circonstances de l'accident ayant entraîné la mort ou les blessures graves en service de cheminots, ou ayant mis à mal leur sécurité. Ils sont accompagnés, pour cela, d'un représentant qualifié du réseau. Le registre dans lequel leurs observations sont consignées est consultable par le personnel et un double est remis à l'administration du chemin de fer. Ils bénéficient de facilités de circulation pour accomplir leur mission²⁹⁴. L'examen de leurs prérogatives met en exergue une généalogie marquée avec les délégués à la sécurité des mineurs ouvriers²⁹⁵ ; il convient toutefois de souligner une différence capitale : les délégués à la sécurité institués au chemin de fer n'ont aucune mission de prévention.

L'application défailante d'une mesure insatisfaisante

Les dispositions nouvellement adoptées sont loin de satisfaire les principaux intéressés. Les cheminots s'opposent aux restrictions contenues dans le décret du 18 avril 1931, qui « ne donne en aucune façon les garanties indispensables de sauvegarde du personnel dans son travail »²⁹⁶. Ils critiquent, entre autres mesures, l'absence d'initiative pour mener une enquête, l'accompagnement par un fonctionnaire du réseau qui limite l'indépendance du délégué, la consignation du rapport le jour même pour empêcher toute influence du syndicat, les facilités de circulation accordées au compte-goutte uniquement lors de la survenue d'accidents. La Fédération nationale des cheminots unitaires rejette le texte d'avril 1931, « estimant que sur la base du décret [les délégués à la sécurité] ne seront que des instruments entre les mains du patronat pour couvrir l'incurie des compagnies de chemins de fer et duper les cheminots et les usagers »²⁹⁷. Pour Lucien Midol, qui en est le secrétaire général, « le ministre [des Travaux publics Édouard] Daladier [...] s'est empressé, par son dernier décret, d'étriquer encore davantage la caricature de contrôle de la sécurité établi par ses prédécesseurs »²⁹⁸.

Malgré ces réserves vigoureusement exprimées, les unitaires décident, lors de leur conseil fédéral

²⁹⁴ J.O. *Lois et décrets*, 24 avril 1931, p. 4486-4487.

²⁹⁵ Comme le souligne Jean-Pierre Le Crom, des délégués à la sécurité sont institués dans d'autres secteurs durant l'entre-deux-guerres, tels que la marine de commerce ou encore l'aviation marchande. Les mines sont la seule industrie à connaître une telle représentation avant la Première Guerre mondiale.

²⁹⁶ ANMT, 48 AQ 6044 : « Une déclaration des délégués à la sécurité élus sur la "ceinture" », *L'Humanité*, 7 octobre 1932.

²⁹⁷ IHS-CGT des cheminots, 1 F 21 : déclaration, s.d.

²⁹⁸ ANMT, 48 AQ 6044 : Lucien Midol, « Du 20 au 26 septembre les cheminots éliront leurs délégués à la sécurité », *L'Humanité*, 7 septembre 1932.

d'août 1932²⁹⁹, d'appeler à la participation aux élections, contrairement aux confédérés³⁰⁰. Surprenante pour certains³⁰¹ aux vues du positionnement « révolutionnaire » de cette Fédération, cette décision serait à attribuer à « l'influence du parti communiste »³⁰². Toujours est-il qu'une fois passées les élections, des directives très claires sont transmises aux délégués à la sécurité : ne jamais incriminer un agent dans un rapport d'enquête ; accabler dès que possible les compagnies et la mise en œuvre de la rationalisation³⁰³.

Sa mise en œuvre par les compagnies semble également laisser à désirer.

La non-application est évoquée lors des réunions semestrielles par les délégués³⁰⁴. *L'Humanité* cite le cas, à Tours, d'un délégué à la sécurité mobilisé 18 heures après la survenue d'un accident : « Il faut voir dans ce retard considérable l'intention des dirigeants du rail de faire conduire par eux, avant l'arrivée du délégué du personnel à la sécurité, une enquête officieuse et unilatérale »³⁰⁵. À l'occasion d'une entrevue avec le ministre des Travaux publics le 28 novembre 1932, les délégués du personnel prévoient de dénoncer les obstructions qu'ils rencontrent le plus souvent : l'incapacité temporaire de travail de moins de 20 jours suite à un accident (qui n'entraîne pas la convocation du délégué) ; les entraves dans le déroulement de l'enquête (notamment l'interdiction de questionner un témoin) ; les convocations trop tardives, voire leur absence pure et simple³⁰⁶.

Surtout, ces mesures n'empêchent pas les catastrophes ferroviaires.

Deux accidents particulièrement dramatiques, dont la proximité marque particulièrement les esprits à la fin de l'année 1933, surviennent à Saint-Élier (Eure) le 24 octobre³⁰⁷ et Lagny-Pomponne (Seine-et-Marne) le 23 décembre³⁰⁸.

L'institution de délégués régionaux à la sécurité : le décret du 22 mai 1935

Dès lors, la Fédération des cheminots unitaires mène une nouvelle offensive.

Lucien Midol invite le Gouvernement à modifier et à compléter le décret du 18 avril 1931 dans une proposition de résolution. Celle-ci est accompagnée d'une proposition de loi étendant le pouvoir des délégués ouvriers à la sécurité et à l'hygiène dans les grands réseaux de chemins de fer, aux chemins

²⁹⁹ ANMT, 48 AQ 6044 : Robert Lutgen, « Les cheminots doivent exiger de véritables délégués à la sécurité », *L'Humanité*, 11 septembre 1932.

³⁰⁰ ANMT, 48 AQ 6044 : « De précieux auxiliaires », *Le Peuple*, 14 septembre 1932.

³⁰¹ ANMT, 48 AQ 6044 : Eugène Morel, « Le torchon brûle », *Le Peuple*, 24 août 1932.

³⁰² ANMT, 48 AQ 6044 : « Autour des élections des délégués à la sécurité dans les chemins de fer », *Le Quotidien*, 19 août 1932.

³⁰³ IHS-CGT des cheminots, 1 F 21 : circulaire n°9 de la Fédération unitaire des cheminots sur les directives aux délégués à la sécurité, 3 octobre 1932.

³⁰⁴ ANMT, 202 AQ 240 : lettre de Willard au ministre des Travaux publics et aux directeurs des réseaux, reçue le 14 juin 1933.

³⁰⁵ ANMT, 48 AQ 6044 : « Les manœuvres des dirigeants du PO contre les délégués à la sécurité », *L'Humanité*, 9 octobre 1932.

³⁰⁶ IHS-CGT des cheminots, 1 F 21 : lettre aux secrétaires des sections fédérales, 23 novembre 1932.

³⁰⁷ Ce déraillement d'un train express à l'endroit où une rivière est à franchir provoque un lourd bilan : 36 morts et 68 blessés.

³⁰⁸ Cette collision entre un train express très emprunté et un autre roulant à une vitesse élevée est due à la défectuosité ou au non-suivi de signaux. Elle entraîne la mort de 230 personnes et 300 blessés sont dénombrés.

de fer d'intérêt local et aux chemins de fer d'Algérie, Tunisie, Maroc, régis par des administrations des grands réseaux français ; ce texte est déposé au nom du parti communiste et des cheminots unitaires et renvoyé à la commission des travaux publics et des moyens de communication³⁰⁹. Son exposé des motifs dénonce « l'insuffisance d'un tel décret [du 18 avril 1931] et la nécessité absolue d'étendre les droits des délégués à la sécurité » et récapitule les travers déjà évoqués le 28 novembre 1932 avec le ministre. Citant les deux catastrophes ferroviaires survenues à la fin 1933, il affirme qu'elles auraient pu être évitées si les prérogatives des délégués à la sécurité n'étaient pas aussi restrictives. Dès lors, la proposition exige que les délégués à la sécurité ne soient pas sollicités uniquement dans le cas d'une blessure grave³¹⁰, que leurs prérogatives soient élargies afin qu'ils puissent mener des enquêtes en cas d'accident, mais aussi veiller au respect de l'application des lois de sécurité et d'hygiène, et mener une action préventive. S'ils observent que ces règles ne sont pas respectées, les délégués à la sécurité pourront organiser la cessation du travail. Ils devront, pour remplir au mieux leur mission, bénéficier de facilités de circulation permanentes et d'un congé avec solde pendant la durée de leur mandat. Il est par ailleurs demandé à ce que toutes les catégories d'agents puissent prétendre à cette fonction³¹¹.

Le 20 février 1934, les réseaux transmettent leurs observations sur le projet de décret destiné à remplacer celui du 18 avril 1931. Le texte fait aussi l'objet d'un examen par la délégation permanente de la section technique du comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer. La possibilité pour les fonctionnaires du service du contrôle de se faire accompagner par les délégués à la sécurité lors de leurs enquêtes et tournées préventives est vivement critiquée car les délégués ne doivent pas être à l'initiative de l'enquête. Finalement, l'accompagnement est décidé soit à l'initiative des fonctionnaires, soit à celles des délégués. Les réseaux jugent cette décision « regrettable » et s'y opposent³¹².

Pour les représentants des réseaux, la question aurait dû être réglée par voie législative. En juillet 1934, les commissions des études générales et des accidents et de la sécurité du comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer se réunissent pour examiner le nouveau texte du projet de décret concernant les délégués à la sécurité.

Le comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer rend son

³⁰⁹ « Chambre. La commission des travaux publics », *Annales coloniales*, 27 février 1934, p. 2.

³¹⁰ C'est-à-dire entraînant une incapacité temporaire de travail supérieure à 20 jours.

³¹¹ IHS-CGT des cheminots, 1 F 21 : proposition de loi tendant à modifier et à compléter le décret du 18 avril 1931 et étendant le pouvoir des délégués ouvriers à la sécurité et à l'hygiène dans les grands réseaux de chemins de fer, aux chemins de fer d'intérêt local et aux chemins de fer d'Algérie, Tunisie, Maroc, régis par des administrations des grands réseaux français, déposée par Lucien Midol, à la Chambre des députés, s.d.

³¹² ANMT, 202 AQ 240 : lettre au président de la conférence des directeurs, 17 juillet 1934.

avis le 7 janvier 1935.

Une commission, présidée par Le Roux, est constituée au sein du conseil supérieur des chemins de fer pour examiner le projet de décret modifiant le texte relatif aux délégués à la sécurité des agents des grands réseaux³¹³. Son avis est publié le 6 mars. Le Conseil d'État, également consulté sur la question, rend le sien le 16 mai.

Le même jour, le ministre des Travaux publics communique aux réseaux le texte du décret approuvé par le Conseil d'État. Les réseaux lui répondent le 29, par un projet d'arrêté calqué sur celui du 8 juillet 1932³¹⁴.

Le décret est finalement publié le 22 mai 1935. Il institue des délégués régionaux à la sécurité des agents, dont certains peuvent être désignés comme délégués techniques à la sécurité auprès du directeur dans les grands réseaux de chemins de fer. La représentation du personnel est accrue dans les circonscriptions de l'Exploitation et de la Voie. Les délégués sont désormais élus pour trois ans par l'ensemble des agents, et non plus seulement les délégués statutaires, et sont choisis parmi les agents eux-mêmes. À chaque rapport rédigé, le délégué à la sécurité doit en adresser une copie au directeur, en sus de l'ingénieur du contrôle de l'Exploitation technique et du Matériel et Traction. Les délégués techniques à la sécurité et les représentants du personnel des cadres sont réunis trimestriellement par le directeur du réseau, pour l'examen des questions spéciales de sécurité. Ils sont choisis par lui, pour une durée de trois ans, à raison respectivement d'un par groupe pour l'ensemble du réseau et d'un par groupe pour chacun des sept groupes du personnel des cadres³¹⁵. Un arrêté ministériel du 6 juillet 1935 détermine les conditions d'application du décret du 22 mai 1935. Les premières élections des délégués régionaux sont prévues le 10 septembre 1935³¹⁶.

Au gré des multiples crises de l'après-Première Guerre mondiale et des difficultés financières des compagnies, le rapport de forces évolue. Les rôles des parties intéressées se stabilisent.

Les organisations corporatives demeurent force d'initiatives. Plus que de simples autorités revendicatives et prescriptrices en matière d'évolution des droits sociaux des cheminots, elles réussissent à s'investir dans la surveillance de la bonne application de leurs conditions de travail.

³¹³ ANMT, 202 AQ 240 : décision du conseil supérieur des chemins de fer instituant une commission chargée d'examiner le projet de décret modifiant le décret relatif aux délégués à la sécurité des agents des grands réseaux, 1935.

³¹⁴ ANMT, 202 AQ 240 : lettre du président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Henri Roy, ministre des Travaux publics, 29 mai 1935.

³¹⁵ ANMT, 202 AQ 240 : note sur le rapprochement entre l'ordre du jour n°169 du 30 juillet 1935 et l'ordre du jour n°135 du 7 septembre 1932 de la direction de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 18 septembre 1935.

³¹⁶ ANMT, 202 AQ 240 : ordre du jour n°169 de la direction de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 30 juillet 1935.

Les compagnies adoptent quant à elles une position de plus en plus défensive face aux revendications cheminotes. Mais réunies en comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, ce sont elles qui ont le pouvoir de modifier les dispositions du statut du personnel commun qui est appliqué depuis 1920.

L'acteur étatique s'affirme de plus en plus à travers la figure du ministre des Travaux publics. Il endosse occasionnellement l'habit du médiateur lorsque les négociations collectives peinent à aboutir, quitte à ne pas associer les parties, pourtant actives dans la discussion, au processus décisionnel final. Une autre personnalité gouvernementale s'impose au gré d'un contexte économique et financier de crise à la fin des années 1920 et au début des années 1930 : le ministre des Finances, dont l'influence grandit au point de bloquer des propositions de loi. Cela est significatif de l'importance accordée, à partir de la fin de la décennie 1910 et de l'application de la loi de 8 heures, aux coûts engendrés par les modifications des droits sociaux des agents de chemins de fer. Par ailleurs, l'assimilation des cheminots aux fonctionnaires en matière salariale dès 1924 renforce encore davantage l'ascendant de l'État dans l'évolution du statut des agents, alors qu'aucune disposition du cahier des charges ne prévoit cette immixtion.

Les années 1920 et la première moitié des années 1930 marquent quant à elles les premières expérimentations d'uniformisation des conditions d'emploi, de travail mais aussi de retraite partagées par l'ensemble des cheminots travaillant sur les réseaux d'intérêt général.

Elles illustrent bien une dichotomie entre le relatif immobilisme des garanties statutaires telles qu'accordées en 1920, malgré une procédure de modification rapidement établie, après la signature du statut, dans la convention de 1921, et les autres dispositions, à l'instar de la durée du travail et des retraites, qui, assurées par le droit commun et des actes réglementaires, demeurent plus sensibles au contexte politico-économique national et à l'état de santé des finances des compagnies, et donc à la révision. Alors que les impératifs sociaux et économiques doivent être conciliés, les cheminots connaissent un retour en arrière sur leurs avantages sociaux, avec les décrets-lois de 1934.

Insatisfaits, ils entendent bien obtenir la révision de cette remise en cause. Un contexte politique plus favorable joue en leur faveur.

Chapitre XIV. L'application des mesures sociales du Front populaire aux chemins de fer

L'objectif de ce chapitre est de dissiper la véritable « mystique » qui entoure parfois, encore de nos jours, dans la mémoire collective, les avancées sociales que représentent les lois sur la semaine de 40 heures, les congés payés ou encore les conventions collectives. Ces mesures ou leurs incidences sont parfois fantasmées.

Il est vrai que l'irruption du Front populaire dans la vie politique française (1) bouleverse le droit du travail et le quotidien des travailleurs.

Les agents des chemins de fer sont également concernés par ces mesures : l'application de ces dispositions sociales de droit commun aux chemins de fer affecte leurs conditions d'emploi, de travail (2) et de retraite (3) dans les années 1936-1937.

1. La victoire du Front populaire (1934-juin 1936)

Origines et naissance du Front populaire (1934-1935)

Un retour en 1934 doit être opéré pour expliquer les prémices du Front populaire¹.

La crise économique et sociale sévit toujours, même si la France est touchée plus tardivement que les autres pays, à partir de 1932. Elle se caractérise par un chômage de masse, qui s'installe et touche toutes les classes sociales. L'inquiétude est aussi manifeste si l'on scrute l'horizon international : l'arrivée d'Adolf Hitler à la chancellerie de la République de Weimar en janvier 1933 ne laisse en effet pas indifférente la vie politique française.

C'est dans ce contexte tendu, qui engendre la peur du déclin et la radicalisation d'un discours nationaliste et antisémite, qu'éclate l'affaire Stavisky². Les ligues, au premier rang desquelles figure

¹ L'historiographie du Front populaire a été renouvelée au gré des anniversaires des événements de 1936 et de l'ouverture de nouvelles archives, à l'instar du fonds de Moscou. Sur le Front populaire, voir : Xavier Vigna, Jean Vigreux, Serge Wolikow (dir.), *Le pain, la paix, la liberté. Expériences et territoires du Front populaire*, Paris : Éd. sociales, 2006, 367 p. ; Gilles Morin, Gilles Richard (dir.), *Les deux France..., op. cit.*, 413 p. ; Michel Margairaz, Danielle Tartakowsky, *Le Front populaire*, Paris : Larousse, 2009, 239 p. ; Jean Vigreux, *Le Front populaire 1934-1938*, Paris : PUF, 2011, 127 p. ; Mathias Bernard, *Le Front populaire*, Toulouse : Milan, 2013, 71 p. ; Serge Wolikow, *1936, le monde du Front populaire*, Paris : Cherche midi, 2016, 269 p. ; Jean Vigreux, *Histoire du Front populaire : l'échappée belle*, Paris : Tallandier, 2016, 364 p.

² L'affaire Stavisky est un scandale politico-financier qui éclate à la fin décembre 1933. Alexandre Stavisky est accusé d'avoir organisé, grâce au bénéfice de ses nombreuses relations, notamment politiques, une escroquerie de faux bons au porteur au Crédit

l'Action française, font régner une atmosphère pesante dans l'espace public, manifestant à haute voix leur antiparlementarisme. Le préfet de police de Paris est taxé de complaisance vis-à-vis de celles-ci, et les socialistes réclament sa démission. Après avoir refusé une mutation, il est finalement renvoyé le 3 février. En janvier, le scandale Stavisky éclabousse plusieurs personnalités politiques de premier plan : Camille Chautemps et ses ministres démissionnent le 28. Édouard Daladier est chargé de former un nouveau gouvernement, qui doit être présenté au Parlement le 6 février. En réaction à ces événements, de nombreuses organisations, à l'instar des ligues ou de l'Union nationale des combattants, appellent à manifester. Alors que la confiance est votée au nouveau Gouvernement, les rassemblements virent à l'émeute. La police tire sur la foule, le bilan est lourd : une quinzaine de morts, plus de 2 000 blessés³. Même s'il a pu être perçu comme tel, le 6 février 1934 est donc loin de la tentative de coup d'état fasciste⁴.

Cet événement marquant catalyse le rapprochement des gauches françaises⁵, jusqu'alors divisées⁶.

La première contre-manifestation face à ce coup de force est organisée par le PCF et la CGTU le 9 février. Le 12, les rassemblements de la SFIO et de la CGT réunissent 250 000 personnes sur tout le territoire national⁷. De février à juin, on assiste au « printemps des comités »⁸ : partout, des comités de défense de la République émergent sous la forme de rassemblements populaires. La CFTC reste quant à elle volontairement en retrait⁹.

Dès mai 1934, l'Internationale communiste change de stratégie. Après l'échec de l'action du parti communiste allemand face à Hitler et de la ligne « classe contre classe », elle envisage de s'unir avec les socialistes pour lutter contre le fascisme. Un rassemblement PC-SFIO a lieu en juillet 1934. Le parti radical, pivot de la vie politique française¹⁰, intègre cette alliance en octobre, mû par la défense du modèle républicain. Maurice Thorez évoque en novembre un « Front populaire du

municipal de Bayonne. L'affaire est très largement médiatisée. Elle conduit au « suicide » (selon la version officielle) d'Alexandre Stavisky le 8 janvier 1934.

³ Édouard Daladier, jugé responsable des événements, est invité à démissionner. Gaston Doumergue forme un nouveau gouvernement.

⁴ Serge Berstein, *Le 6 février 1934*, Paris : Julliard, 1975, 257 p. ; Danielle Tartakowsky, *Le pouvoir est dans la rue. Crises politiques et manifestations en France*, Paris : Aubier, 1998, p. 85-118.

⁵ Jean Vigreux, *Le Front populaire...*, *op. cit.*, p. 12.

⁶ Des contacts entre les Internationales communistes et socialistes ainsi que le PCF et la SFIO, pris dès février-mars 1933, étaient jusqu'alors restés vains.

⁷ Antoine Prost, « Les manifestations du 12 février 1934 en province », p. 12-30 et Danielle Tartakowsky, « Stratégies de la rue 1934-1936 », p. 31-60, dans Jean Bouvier (dir.), *La France en mouvement 1934-1938*, Seyssel : Champ Vallon, 1986.

⁸ Gilles Vergnon, « Processus de politisation et mobilisations politiques », dans Xavier Vigna, Jean Vigreux et Serge Wolikow (dir.), *Le pain, la paix, la liberté...*, *op. cit.*, p. 31.

⁹ Michel Gorand, *L'histoire...*, *op. cit.*, p. 16.

¹⁰ Serge Berstein, *Histoire du Parti radical. Tome I...*, *op. cit.* ; *Tome II Crise du radicalisme 1926-1939*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1982, 666 p.

travail, de la liberté et de la paix »¹¹.

L'unité des gauches s'affiche le 14 juillet 1935. Des rassemblements à Paris et en province réunissent plusieurs centaines de milliers de personnes, qui manifestent ainsi leur adhésion au Front populaire. Un serment est prêté solennellement en faveur de l'union pour la défense de la démocratie, le désarmement et la dissolution des ligues¹².

En septembre, une plate-forme d'action commune aux socialistes et aux communistes voit le jour. On y retrouve des revendications sociales, à l'instar de la généralisation des conventions collectives ou de la réduction à 40 heures de la semaine de travail.

« Le pain, la paix, la liberté » : victoire électorale et espoirs cheminots (avril-juin 1936)

La plate-forme d'action commune aux socialistes et communistes donne naissance en janvier 1936 à un véritable programme du Rassemblement populaire.

Il s'appuie essentiellement sur une opposition au fascisme et sur la relance par la demande afin de lutter contre la crise. Le programme s'articule autour de mesures politiques, économiques et sociales, parmi lesquelles figure notamment la réduction de la durée hebdomadaire du travail sans baisse de salaire. Ce plan ne comporte toutefois aucune orientation spécifique en faveur de l'amélioration des relations professionnelles, exceptées de vagues dispositions relatives à la reconnaissance du droit syndical. Le programme électoral du Front populaire demeure le fruit d'un compromis, dans lequel les *desiderata* communistes sont tempérées pour ne pas faire fuir les classes moyennes¹³.

Les élections sont organisées les 26 avril et 3 mai 1936.

On parle de victoire du Front populaire ; mais une analyse fine des résultats montre qu'il s'agit plutôt d'un déplacement de voix¹⁴. En effet, si l'on compare avec les résultats des élections législatives de 1932, on constate, certes, une légère poussée de la gauche qui était déjà majoritaire, mais surtout une recomposition interne des forces, avec le passage d'une logique de division à celle de rassemblement¹⁵.

Fort du score socialiste, Léon Blum est appelé à former un Gouvernement, sans détenir de

¹¹ Francis Hordern, « Le Front populaire 1936-1938 », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du droit du travail par les textes. Tome II : D'une guerre à l'autre (1919-1944)*, n°8, 1999, p. 64.

¹² Jean Vigreux, *Le Front populaire...*, op. cit., p. 27.

¹³ Jean-Pierre Le Crom, *Syndicats, nous voilà ! Vichy et le corporatisme*, Paris : Éd. de l'Atelier, 1995, p. 30.

¹⁴ Conférence donnée par Jean Vigreux, le 4 octobre 2016, à l'Université de Rouen Normandie, sur le thème « Le Front populaire » ; accessible en ligne : <<https://webtv.univ-rouen.fr/permalink/v1256198bb535rh7low5/>> [consulté le 11 octobre 2016].

¹⁵ À noter toutefois que le parti radical enregistre une perte de voix ; le parti socialiste en gagne, tout comme les communistes dont le nombre de députés est sextuplé.

portefeuille ministériel¹⁶. Les communistes lui apportent leur soutien, mais ne souhaitent pas y prendre part.

Ce succès du Front populaire est reçu positivement par les organisations syndicales cheminotes.

Dans le numéro de *La Tribune des cheminots* qui suit la victoire électorale, Pierre Semard signe un éditorial intitulé « Lendemain de victoire », dont les premières lignes reprennent le slogan : « Le peuple travailleur de notre pays a voté en masse pour le pain, la paix et les libertés ». Le sous-titre de cet éditorial, « Il faut maintenant réaliser » n'en est pas moins significatif des attentes générées par la réussite électorale du Front populaire¹⁷.

La Fédération CFTC des cheminots n'est pas en reste. Le vœu de clôture de son congrès fédéral tenu les 8-10 mai 1936 marque une véritable volonté de prendre part aux réformes sociales annoncées : elle « se déclare prête à apporter la collaboration la plus loyale à tous ceux qui voudront entreprendre une politique hardie de réalisations sociales dans le cadre des libertés démocratiques et notamment des libertés syndicales »¹⁸. Les deux fédérations cheminotes réclament en outre l'abrogation des décrets-lois de 1934 et 1935.

Ce succès acquis, la CGT, à l'issue de son comité confédéral national du 18 mai 1936, suggère au futur chef du Gouvernement quatre revendications à appliquer immédiatement : la semaine de 40 heures, le contrôle ouvrier, les contrats collectifs et la prolongation de la scolarité¹⁹. Léon Jouhaux, qui rencontre Léon Blum à plusieurs reprises au cours du même mois, lui soumet d'autres réclamations : l'augmentation des salaires nominaux et l'octroi de congés payés²⁰.

Une corporation en retrait des grèves de mai-juin 1936

Mais avant que Léon Blum ne devienne président du Conseil le 4 juin 1936, un conflit social survient²¹.

Un appel à la grève est lancé pour le 1^{er} mai par la CGT nouvellement réunifiée²², alors que le

¹⁶ Ce n'est pas le premier : René Viviani en août 1914 (vu les circonstances exceptionnelles belliqueuses), Raymond Poincaré en novembre 1928, Gaston Doumergue en février puis Pierre-Étienne Flandin en novembre 1934 avaient déjà choisi de ne pas s'attribuer de portefeuille ministériel. C'est une règle capitale que Léon Blum expose en 1917-1918 dans ses *Lettres sur la réforme gouvernementale*, inspirées de son expérience dans le cabinet de Marcel Sembat de 1914 à 1916. Il est ainsi libre d'intervenir dans le domaine qu'il souhaite.

¹⁷ Pierre Semard, « Lendemain de victoire », *La Tribune des cheminots*, 15 mai 1936, p. 1.

¹⁸ Michel Gorand, *L'histoire...*, *op. cit.*, p. 19.

¹⁹ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art. cit.*, p. 65.

²⁰ *Ibid.*, p. 78.

²¹ Antoine Prost, « Les grèves de mai-juin 1936 revisitées », *Le Mouvement Social*, n°200, 2002, p. 33-54 ; Stéphane Sirot, « La vague de grèves du Front populaire : des interprétations divergentes et incertaines », dans Gilles Morin, Gilles Richard (dir.), *Les deux France...*, *op. cit.*, p. 51-62 ; Antoine Prost, « Les grèves de 1936 », dans Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky (dir.), *Histoire des mouvements sociaux...*, *op. cit.*, p. 404-414.

²² Alors que l'unité syndicale est rompue depuis juillet 1922 et que les rapports entre la CGT et la CGTU sont inexistantes ou

second tour du scrutin est prévu le surlendemain. Cette cessation du travail a pour but de mobiliser les électeurs afin qu'ils votent pour l'union des gauches²³.

Mais à l'occasion de cette manifestation de soutien envers le Front populaire, plusieurs ouvriers sont révoqués.

Dès lors, parti de l'usine Bréguet du Havre le 11 mai et touchant la province dès le lendemain, un mouvement s'étend sur le territoire métropolitain en trois vagues successives, jusqu'à la mi-août. Les colonies sont concernées à partir de juin.

La CGT est dépassée par les événements lorsque les grèves éclatent. Ce conflit social concerne essentiellement l'industrie et *a contrario* très peu les services publics. Dans la première quinzaine de juin, le pic de 1,8 million de grévistes est atteint²⁴.

Le gouvernement Blum est confronté à une forme de grève quasi inédite : l'occupation spontanée d'usines (« la grève sur le tas »²⁵), caractérisée par une sociabilité spécifique et une attention particulière portée aux outils du travail.

Le patronat s'érige contre cette forme de cessation du travail, qui relève pour lui de la violation de la propriété privée et est donc illégale.

On se trouve ici dans le deuxième âge de la grève, marqué par un recours plus fréquent à la cessation de travail concertée, pratique enrichie par des organisations syndicales plus structurées. Elle devient inévitable (un véritable « fait social ») et non plus fortuite, et s'accompagne de la généralisation de la négociation²⁶.

Les accords Matignon (7-8 juin 1936)

Léon Blum arrive à la tête du Gouvernement dans ce climat social tendu.

La CGPF le sollicite pour mettre fin à cette situation. Le 5 juin, il rencontre les dirigeants de l'organisation patronale et accepte d'intervenir. Les délégués patronaux, qui se saisissent pour la

violents, leurs rapports reprennent à la faveur de la montée des fascismes en Europe et de l'irruption de la crise économique au début des années 1930 en France. Au lendemain du 6 février 1934, la CGT et la CGTU se mobilisent. La CGTU tente vainement, en juin et en octobre, d'établir un contact avec l'organisation confédérée, qui n'envisage qu'un retour des unitaires dans la « vieille CGT ». La mobilisation du 14 juillet 1935 enclenche véritablement le processus de réunification, achevé à l'occasion du congrès de Toulouse du 2 au 5 mars 1936. La nouvelle CGT dirigée par Benoît Frachon et Léon Jouhaux compte alors 800 000 adhérents. La fin des grèves de mai-juin 1936 et l'application des accords Matignon s'accompagnent d'un fort accroissement de la syndicalisation, déjà amorcé avant les grèves. En décembre 1936, les effectifs de la confédération approchent les 4 millions. Alors que certaines fédérations (notamment de l'industrie privée) multiplient par 20 leur nombre d'adhérents, celles des cheminots et des services publics passe de 40 % des effectifs de la CGT en 1932 à 20 % en 1936. À noter que des unitaires avaient proposé à la CFTC de se rallier à la CGT, mais cette option est repoussée lors du conseil fédéral d'octobre 1935. Le congrès de la Fédération des cheminots CFTC de mai 1936 confirme cette décision, précisant toutefois que des ententes ponctuelles sont envisageables.

²³ Conférence donnée par Jean Vigreux, le 4 octobre 2016, à l'Université de Rouen Normandie, sur le thème « Le Front populaire ».

²⁴ Jean Vigreux, *Le Front populaire...*, op. cit., p. 50.

²⁵ Jean Vigreux, « Un mouvement de grève sans précédent », *Histoire du Front populaire...*, op. cit.

²⁶ Stéphane Sirot, *Le syndicalisme, la politique et la grève. France et Europe, XIX^e-XXI^e siècles*, Nancy : Éd. Arbre bleu, 2011, p. 123-127.

première fois de questions touchant l'ensemble de l'industrie et du commerce²⁷, consentent à participer à des négociations avec leurs homologues ouvriers.

Le 7 juin, Léon Blum réunit à l'hôtel de Matignon²⁸ les représentants de la CGPF, ceux de la CGT et certains de ses ministres et conseillers, parmi lesquels Jean Lebas, ministre du Travail²⁹. Malgré ses prières, la CFTC est exclue de ces négociations présidées par Léon Blum, sur demande de Léon Jouhaux³⁰.

Les pourparlers sont engagés dans la soirée et des accords sont rapidement trouvés sur la négociation de conventions collectives, la création de délégués d'atelier et la reconnaissance d'un droit syndical qui s'exercerait dans le respect des lois. Le relèvement des salaires demeure plus litigieux et nécessite l'arbitrage de Léon Blum³¹.

Dans la nuit du 7 au 8 juin, les accords Matignon sont finalement signés³². Le texte est court et comprend des principes généraux : la reconnaissance de la liberté syndicale, l'absence de sanction contre les grévistes, la reprise du travail, une majoration des salaires, la mise en œuvre de contrats collectifs et l'institution de délégués du personnel élus dans les établissements de plus de 10 salariés. Léon Blum s'engage également à ce que les projets de loi instituant les 40 heures, les congés payés et les contrats collectifs soient déposés à la Chambre des députés dès le 9 juin³³. Les accords Matignon sont élargis par décret à l'ensemble des colonies en décembre 1936.

Il ne faut pas se méprendre sur la nature juridique de ce texte : il s'agit d'un simple engagement, qui propose un cadre pour la négociation de conventions collectives. Il n'a aucun caractère obligatoire et aucune sanction ne vient condamner une éventuelle inapplication.

L'appréciation de la signature de ces accords est diverse.

La CGT salue l'issue des négociations. Pour Pierre Semard, c'est une victoire, dont le principal trophée demeure la reconnaissance de la représentation du monde ouvrier par la CGT. Dès lors, « l'accord du 7 juin entre la Confédération [Générale] de la Production Française et la Confédération Générale du Travail marque une date dans l'histoire du mouvement ouvrier »³⁴.

²⁷ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art. cit.*, p. 77.

²⁸ Une loi du 24 décembre 1934, adoptée sous le gouvernement Flandin, signe la transformation de l'hôtel de Matignon, où siégeait l'ancienne ambassade d'Autriche-Hongrie, en lieu de travail des services de la présidence du Conseil. Jusqu'alors, la présidence du Conseil n'avait pas de résidence propre et le président du Conseil travaillait au ministère dont il détenait le portefeuille.

²⁹ Jean Piat, *Jean Lebas : de la Belle époque à la Résistance*, Paris : J. Piat, 1994, 527 p.

³⁰ Dans le discours prononcé à l'occasion du comité national de la CGT le 16 juin 1936 et publié par la presse, Léon Jouhaux déclare : « Nous avons refusé que la Confédération des Travailleurs Chrétiens soit admise à signer l'accord Matignon, comme elle le demandait. Qu'ils entrent chez nous et nous les acceptons ». Archives CFDT, 1 K 78 : « La CFTC répond à M. Jouhaux », 17 juin 1936.

³¹ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art. cit.*, p. 77-79.

³² CNAH, 797 LM 19 : extrait du *Populaire*, 8 juin 1936.

³³ Michel Dreyfus, *Histoire de la CGT : cent ans de syndicalisme en France*, Bruxelles : Éd. Complexe, 1995, p. 167.

³⁴ Pierre Semard, « Il y a quelque chose de changé », *La Tribune des cheminots*, 15 juin 1936, p. 1.

Le patronat demeure divisé sur ce texte. Une majorité ne l'accepte pas, notamment parce qu'il semble ne représenter que les grandes entreprises. Cette situation engendre une reconfiguration du syndicalisme patronal au cours de l'été 1936³⁵.

Cet accord a une portée particulière : c'est la première fois que l'État agit en tant qu'arbitre pour réguler un conflit social³⁶. Jusqu'alors, il intervenait uniquement pour assurer le maintien de l'ordre, dans une logique de violence légitime de l'État³⁷.

Pourtant, l'agitation sociale persiste.

2. Des mesures de droit commun appliquées au chemin de fer

Si les mesures sociales portées par le Front populaire sont de droit commun, elles n'en ont pas moins modelé les conditions de travail des cheminots, qui parviennent à se saisir du renouveau social que propose le gouvernement de Léon Blum.

L'adoption hâtée des lois sociales du Front populaire

Alors qu'il prononce son discours d'investiture le 6 juin 1936 à la Chambre des députés, Léon Blum présente la première de trois séries de mesures sociales qu'il compte mettre en œuvre. Parmi celle-ci figurent d'importantes dispositions qui touchent au travail : « la semaine de quarante heures ; les contrats collectifs ; les congés payés [...] ; une première révision des décrets-lois en faveur des catégories les plus sévèrement atteintes des agents des services publics et des services concédés »³⁸.

La réalisation de ce programme ne se fait pas attendre. Elle se distingue par la rapidité avec laquelle ces dispositions sociales sont adoptées. Le directeur du travail Charles Picquenard est chargé par Léon Blum de rédiger trois projets de loi portant respectivement sur les congés payés, les conventions collectives et la semaine de 40 heures³⁹. Ce rythme soutenu s'explique par la volonté de réaliser les promesses de campagne ainsi que de mettre fin à l'agitation sociale et à la crise :

« Nous demandons au Parlement de voter le plus tôt possible ce projet de loi qui contribuera à apaiser les esprits en donnant satisfaction à une revendication à laquelle la classe ouvrière est attachée et qui contribuera en même temps à donner du travail à un grand nombre de chômeurs ».

³⁵ Le 4 août, la Confédération générale de la production française devient la Confédération générale du patronat français. Olivier Dard, « La réorganisation du patronat au temps du Front populaire », dans Gilles Morin, Gilles Richard (dir.), *Les deux France...*, op. cit., p. 247-254.

³⁶ Jean Vigreux, « Changer la vie : les congés payés », *ANR PAPRIK@2F*, 16 juillet 2014 ; accessible en ligne <<http://anrpaprika.hypotheses.org/2464>> [consulté le 25 octobre 2016].

³⁷ Jean Vigreux, *Le Front populaire*, op. cit., p. 49.

³⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 6 juin 1936, p. 1315-1316.

³⁹ Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent...*, op. cit., p. 213.

Ces questions ne sont pas neuves et Charles Picquenard peut capitaliser l'expérience des débats suscités par ces sujets lors des précédentes législatures⁴⁰. L'ensemble de ces réformes est voté en une dizaine de semaines⁴¹. Dès lors, après la mobilisation des partis socialiste, communiste et de la CGT, et l'appel de Maurice Thorez en faveur de la reprise du travail⁴², les grèves refluent progressivement⁴³.

Ces textes représentent un apport réel pour le droit social.

Le projet de loi sur les congés payés⁴⁴ est annoncé le 5 juin par Léon Blum lors d'une allocution radiophonique. L'octroi de congés payés n'est pas une nouveauté. Les cheminots en bénéficient déjà⁴⁵, à l'instar des fonctionnaires de l'État depuis 1853. Ce texte répond à une revendication portée par la CGT et les syndicats chrétiens depuis le début du XX^e siècle et qui se renforce après-guerre. Mais cette volonté des organisations ouvrières rencontre l'opposition du patronat, qui ne veut pas d'une instauration rendue obligatoire par une loi⁴⁶. Le 11 juillet 1925, le Gouvernement tente de résoudre cette question avec le dépôt d'un projet de loi par Antoine Durafour, ministre du Travail, instituant un congé annuel pour les travailleurs⁴⁷, mais il n'est pas discuté du fait du décès du rapporteur et de l'opposition du patronat. Des projets similaires voient le jour en 1927, 1928, 1929 et 1931, sans davantage de succès. Le 2 juillet 1931, un projet est finalement adopté par la Chambre des députés⁴⁸. Mais le texte, qui n'est transmis qu'en janvier 1932 au Sénat, n'est pas davantage examiné que les précédents. On se saisit également de la question des congés payés au niveau international à l'OIT, à partir de 1927 et une convention internationale est adoptée le 24 juin 1936. En France, le conseil supérieur du travail aborde la question en 1935, mais rencontre l'opposition des représentants patronaux⁴⁹. On ne retrouve aucune mention de congés payés dans les programmes revendicatifs qui précèdent le Front populaire : la question semble émerger des grèves fin mai⁵⁰. Le projet de loi est rédigé dans la nuit des 8-9 juin, adopté le 17⁵¹ et le texte définitif est

⁴⁰ Alain Chatriot, « Le Front populaire et le droit du travail », note pour la Fondation Jean Jaurès, 7 juin 2016 ; accessible en ligne <<https://jean-jaures.org/nos-productions/le-front-populaire-et-le-droit-du-travail>> [consulté le 13 octobre 2016].

⁴¹ D'après le calcul de Jean Vigreux, un nombre plus important de textes de lois a été voté en quelques semaines sous le gouvernement Blum que dans toute la législature précédente. En tout, 24 lois importantes ont été promulguées en trois mois.

⁴² Dans la soirée du 11 juin, il déclare : « Il faut savoir terminer une grève dès que satisfaction a été obtenue ».

⁴³ Antoine Prost, « Les grèves de 1936 », *art. cit.*, p. 405.

⁴⁴ *Les congés payés*. *Le Mouvement Social*, n°150, janvier-mars 1990, 168 p.

⁴⁵ Cf. *supra*.

⁴⁶ À nuancer toutefois : elle est, par exemple, également portée par des chefs d'entreprise réformistes en Alsace-Lorraine qui en faisaient bénéficier leurs ouvriers.

⁴⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 juillet 1925, p. 3425. Il prévoyait un congé de huit jours pour le personnel bénéficiant d'un an d'ancienneté et de 15 jours après deux ans.

⁴⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 2 juillet 1931, p. 3570-3616.

⁴⁹ Boris Dänzer-Kantof, Véronique Lefebvre, Félix Torres, *Un siècle de réformes sociales...*, *op. cit.*, p. 99.

⁵⁰ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art. cit.*, p. 96.

⁵¹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 17 juin 1936, p. 510-517.

promulgué le 20⁵². La loi du 20 juin 1936 instituant un congé annuel payé dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture est courte (trois articles). Elle accorde 15 jours de congé annuel continu, dont au moins 12 ouvrables, rémunérés à la hauteur d'une journée de travail, à qui a passé un an dans l'établissement (une semaine en cas de présence depuis six mois). Le texte demeure par ailleurs général puisque des décrets et règlements d'administration publique sont prévus pour en préciser les modalités d'application dans les différents secteurs. Cette mesure, dont on espère qu'elle fera diminuer le chômage et qui libère, pour les salariés, un temps dédié aux loisirs et à la culture⁵³, est sans conteste la plus symbolique de l'ère du Front populaire⁵⁴.

Une autre loi phare de ce Gouvernement concerne l'institution de délégués du personnel. La rationalisation et l'organisation scientifique du travail jouent un rôle non négligeable dans la revendication d'un contrôle ouvrier, qui fait son chemin depuis les délégués ouvriers à la sécurité institués en 1890 dans les mines⁵⁵. Cette revendication se manifeste à l'occasion des grèves de 1936 : la réclamation de « délégués syndicaux d'entreprise » apparaît pour la première fois dans le cadre d'une grève en février à Marseille et prend ensuite un caractère répété⁵⁶. Si la convention collective de la métallurgie parisienne, envisagée dès la fin mai, n'aboutit pas⁵⁷, les représentants patronaux sont toutefois prêts à examiner l'instauration de délégués ouvriers élus. La représentation du personnel dans les entreprises ne fait pas partie du programme porté par Léon Blum. L'initiative de cette mesure revient, lors de la réunion de la CGT et de la CGPF à l'hôtel de Matignon le 7 juin, aux délégués patronaux. Dans le contexte des grèves, ils espèrent ainsi élargir à l'ensemble du personnel le champ des interlocuteurs, et non plus aux seuls militants syndiqués. L'article 5 des accords Matignon précise que cette représentation du personnel ouvrier est instituée dans les entreprises dénombrant plus de 10 ouvriers. Cette disposition est quelque peu modifiée (on ne parle plus de « délégués ouvriers » mais de « délégués élus par le personnel », ce qui suppose un élargissement aux employés, techniciens et cadres) avant d'être insérée dans l'article 31^{vc} de la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives. Ils sont chargés de présenter à la direction de

⁵² J.O. *Lois et décrets*, 26 juin 1936, p. 6698.

⁵³ Alain Corbin, « La fatigue, le repos et la conquête du temps » dans *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Paris : Aubier, 1995, p. 276-298 ; Marion Fontaine, « Travail et loisirs : l'expérience du Front populaire », note de la Fondation Jean Jaurès, 6 juillet 2016 ; accessible en ligne <<https://jean-jaures.org/nos-productions/travail-et-loisirs-l-experience-du-front-populaire>> [consulté le 25 octobre 2016].

⁵⁴ Jean Vigreux, « Changer la vie : les congés payés », *art. cit.*

⁵⁵ Cf. *supra*.

⁵⁶ Jean-Pierre Le Crom, *L'introuvable démocratie salariale...*, *op. cit.*, p. 20.

⁵⁷ Avant même l'adoption de la loi sur les conventions collectives (le 24 juin 1936), une négociation est engagée entre les syndicats et le patronat de la métallurgie, sous la présidence du ministre du Travail Ludovic-Oscar Frossard le 31 mai. Elle est sur le point d'aboutir quand les pourparlers sont rompus dès le 3 juin, à la faveur de la reprise des grèves. Une convention collective de la métallurgie parisienne est finalement signée le 12 juin 1936.

l'entreprise « les réclamations individuelles qui n'auraient pas été directement satisfaites, relatives à l'application des tarifs de salaires, du Code du travail et autres lois et règlements concernant la protection ouvrière, l'hygiène et la sécurité » et peuvent être assistés d'un représentant syndical⁵⁸.

Ces mesures sont capitales : elles posent les premiers jalons de l'édifice d'un droit collectif qui s'articule autour de la négociation de conventions collectives et de la représentation des travailleurs, avec un État-arbitre⁵⁹. Elles représentent donc de réels progrès sociaux pour le droit commun.

Elles permettent ainsi de mesurer l'importance de l'avance des cheminots par rapport aux autres catégories de travailleurs, la représentation du personnel et les congés payés étant institués depuis de nombreuses années sur l'ensemble des réseaux.

La mise en œuvre contestée de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer

Si les lois sur les congés payés et les délégués du personnel sont votées à la quasi-unanimité, il n'en est pas de même pour celle instituant la semaine de 40 heures qui, à l'instar de la loi de 1919 réduisant la journée de travail à 8 heures, rencontre davantage de résistances⁶⁰.

Une mesure générale loin de faire l'unanimité : la loi du 21 juin 1936 instituant les 40 heures

Le Front populaire fait face à une revendication qui date de plusieurs années.

En France, la réduction de la durée hebdomadaire du travail à 40 heures a fait l'objet de nombreuses études économiques et de droit dès le début des années 1930⁶¹. Plusieurs résolutions⁶² et propositions de loi⁶³, déposées notamment par des socialistes, sont favorables à la baisse du temps de travail à 40 heures par semaine, d'autant que la loi sur les 8 heures, peu ou mal appliquée, a suscité une large insatisfaction, notamment dans les chemins de fer.

Le rapport Fournier de 1931 en dresse un bilan sévère :

« Prétendre organiser selon des règles aussi complexes le travail de 500.000 agents, c'est

⁵⁸ *J.O. Lois et décrets*, 26 juin 1936, p. 6698-6699.

⁵⁹ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art. cit.*, p. 61.

⁶⁰ D'après Jean-Luc Bodiguel, cela tient à son caractère davantage économique que social.

⁶¹ Alain Chatriot, « Débats internationaux, rupture politique et négociations sociales : le bond en avant des 40 heures 1932-1938 », dans Patrick Fridenson, Bénédicte Reynaud (dir.) *La France et le temps de travail...*, *op. cit.*, p. 85-86.

⁶² Archives CFDT, 1 K 5 : proposition de résolution présentée par Jean Lebas et d'autres députés à la Chambre des députés tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi limitant la durée du travail à 40 heures par semaine, 24 mai 1934.

⁶³ Proposition de loi du 23 février 1932, déposée par le député Étienne Antonelli tendant à faire adopter la semaine de 40 heures, à la Chambre des députés ; proposition de loi du 31 décembre 1935 déposée par le député Henri Meck et ses collègues tendant à modifier le chapitre II du livre II, titre I^{er}, du Code du travail relatif à la durée du travail, à la Chambre des députés.

imposer aux réseaux la solution d'un gigantesque puzzle, qui sera recherchée dans le développement d'une immense paperasserie, dans la multiplication des cadres et des contrôles, nécessaires pour établir, pointer, vérifier et défendre les états qui reflètent l'activité de chaque agent. Un gaspillage de forces et d'argent restera la rançon du progrès social que l'application de la journée de huit heures a entendu réaliser »⁶⁴.

Si Jean Jarrigion juge en 1933 que ce rapport ne s'arrête que sur des considérations financières, il reconnaît toutefois qu'« il y eut quelques années d'application plus ou moins parfaites »⁶⁵.

La réduction de la durée du travail est ainsi réclamée par les confédérations.

La CFTC émet un vœu en ce sens à l'occasion de son conseil fédéral du 23 octobre 1932 : « Le conseil fédéral [...] se déclare : partisan de la semaine de 40 heures et demande à la Fédération et à la Confédération de faire toute propagande utile pour l'adoption de cette réforme »⁶⁶. Elle maintient sa position les années suivantes⁶⁷.

Quelques semaines plus tard, une conférence nationale extraordinaire de la CGT de janvier 1933 « affirme la volonté de l'ensemble des organisations syndicales de mettre tout en œuvre pour démontrer l'absolue nécessité de cette revendication [...] [et] décide d'intervenir auprès de la Conférence internationale du travail, d'entreprendre une campagne générale de meetings et de réunions syndicales » et en fait un des fers de lance du 1^{er} mai⁶⁸. La CGT réclame dès 1934 la réduction de la durée de la semaine de travail à 40 heures, afin de stimuler l'économie⁶⁹. Cette revendication se distingue par sa simplicité, sa directivité et son accessibilité. Autour de Léon Jouhaux s'élabore un plan en 1935, base de revendications qui comprend la généralisation des conventions collectives, la semaine de 40 heures et une politique de grands travaux pour lutter contre le chômage. Bien qu'il ne fasse, dans un premier temps, pas l'unanimité⁷⁰, il est adopté lors du congrès de la réunification de la CGT en mars 1936.

La Fédération nationale des cheminots s'aligne sur cette revendication de la CGT⁷¹. Le 30 mai 1933 est organisé un meeting public au siège du syndicat des cheminots de Lille-Délivrance, conjointement avec la section lommoise du parti socialiste, « en faveur de la réforme urgente des

⁶⁴ Cité par Maurice Lacoïn, ancien ingénieur en chef du Matériel et de la Traction du réseau du PO, lors de son étude sur les possibilités d'application de la semaine de 40 heures dans les entreprises de transports, présentée à la réunion du comité directeur du 20 décembre 1932 de l'Association française pour le progrès social (*Les documents du travail. Bulletin mensuel de l'Association française pour le progrès social*, n°189-190, janvier-février 1933, p. 38).

⁶⁵ *Ibid.*, p. 59.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 73.

⁶⁷ Michel Gorand, *L'histoire...*, *op. cit.*, p. 16.

⁶⁸ ANMT, 48 AQ 6113 : « La conférence nationale extraordinaire pour la semaine de quarante heures », *Le Peuple*, 7 janvier 1933.

⁶⁹ Ce n'est pas le cas de la CGTU, qui n'a formulé aucune de ces revendications. Elle les embrasse toutefois à la faveur de la réunification puisqu'elles sont approuvées lors du congrès de Toulouse de mars 1936.

⁷⁰ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art. cit.*, p. 65.

⁷¹ Cf. annexe n°53.

40 heures »⁷².

Seule la Corporation des transports s'y oppose, jugeant l'application de la semaine de 40 heures potentiellement « dangereuse »⁷³.

Le son de cloche est discordant du côté patronal⁷⁴. Les milieux industriel, commercial et financier, ainsi que les politiques de centre-droit et de droite, s'opposent à cette mesure⁷⁵.

Dès le 5 janvier 1933, la CGPF « demande instamment au Gouvernement, pour le succès de l'œuvre de redressement qu'il a entreprise, de s'opposer à toute proposition, nationale ou internationale, tendant à instaurer, sous quelque forme que ce soit, une réduction générale et obligatoire des heures de travail »⁷⁶.

La revendication de la réduction de la durée du travail est également portée au niveau international. C'est même à Genève que le débat est le plus vif.

Cette question figure à l'ordre du jour des conférences internationales du travail, portées par le BIT, dès le début des années 1930. Les réseaux suivent de près ces travaux⁷⁷. Le 30 avril 1932, sur proposition de Léon Jouhaux, la CIT adopte une résolution favorable à l'introduction, par voie de réglementation internationale, de la semaine de 40 heures dans les pays industriels⁷⁸. Le 25 octobre, le conseil d'administration du BIT inscrit la réduction à l'ordre du jour de la conférence annuelle de janvier 1933⁷⁹. Les groupes ouvrier, derrière Léon Jouhaux appuyé par Charles Picquenard⁸⁰, et patronal, mené par Alfred Lambert-Ribot, s'affrontent sur la question. René Barth, président de la commission inter-réseaux du personnel, est envoyé en tant qu'expert ferroviaire en appui du délégué patronal français⁸¹. Un questionnaire est adressé aux gouvernements en juillet 1933⁸². La CIT de juin 1934 examine les avant-projets de convention, recommandation et résolution proposés par le BIT sur la base des retours reçus⁸³. Les entreprises de transport, pour lesquelles il a été envisagé un projet de convention distinct, sont finalement incluses dans le champ d'application du projet destiné

⁷² ANMT, 48 AQ 6113 : « Un meeting des cheminots de Lille-Délivrance en faveur des 40 heures », *Le Peuple*, 27 mai 1933.

⁷³ CNAH, 42 LM 45 : memento de la réception d'une délégation de la Corporation des transports, 9 juin 1936.

⁷⁴ Cf. annexe n°53.

⁷⁵ Jean-Charles Asselain, « La loi des quarante heures de 1936 » dans Jean Bouvier (dir.), *La France en mouvement..., op. cit.*, p. 164-192.

⁷⁶ ANMT, 48 AQ 6113 : « Un vœu de la Confédération Générale de la Production Française », *L'Ordre*, 6 janvier 1933.

⁷⁷ CNAH, 42 LM 45 : lettre de Marcel Peschaud, secrétaire général du comité de direction des chemins de fer, aux présidents des réseaux, 18 août 1932.

⁷⁸ Maurice Pinot, *La semaine de 40 heures, le chômage, et les prix. Une enquête auprès de la production française*, Paris : Société d'études et d'informations économiques, 1933, 141 p.

⁷⁹ ANMT, 202 AQ 221 : « Les travaux à Madrid du conseil d'administration du BIT », *La Journée Industrielle*, 26 octobre 1932.

⁸⁰ ANMT, 48 AQ 6113 : « La semaine de quarante heures devant le conseil d'administration du BIT », *La Journée Industrielle*, 3 février 1933.

⁸¹ CNAH, 42 LM 46 : lettre de Gaston Grelat, secrétaire général adjoint du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, à Paul Riboud, directeur de la compagnie de l'Est, 12 janvier 1933.

⁸² ANMT, 202 AQ 221 : compte rendu de la séance de MM. les directeurs, 4 juin 1934.

⁸³ ANMT, 202 AQ 221 : CIT, 18^e session : avant-projets de convention, projet de recommandation et projet de résolution présentés à la CIT par le BIT, juin 1934.

à l'industrie. La commission inter-réseaux du personnel étudie le texte de la convention le 23 mai 1934 et conclut :

« Dans l'ensemble, mais non sans réserve, la mise en application des dispositions prévues par le Bureau International du Travail permettrait de maintenir intacte, ou à peu près, la réglementation actuellement en vigueur dans les chemins de fer. Dans ces conditions, elle estime qu'il serait préférable de voir décider que la convention ne s'appliquera pas aux transports par voie ferrée »⁸⁴,

mais ce point de vue semble trop optimiste. Les administrations des chemins de fer souhaitent peser dans les débats et font connaître leur opposition⁸⁵. Alors que la Société d'études et d'informations économiques sollicite leur expertise sur les éventuelles conséquences de l'adoption de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer en juin 1932 et qu'un premier projet de réponse a été rédigé, Paul-Émile Javary propose de « s'exprimer d'une façon plus énergique afin de ne pas laisser supposer un seul instant qu'une mesure de cette nature peut être envisagée, surtout dans les circonstances présentes »⁸⁶. Les réseaux sont appuyés dans cette position par les mêmes acteurs qui protestaient contre la loi de 8 heures, à l'instar des chambres de commerce⁸⁷, et une véritable campagne de presse est orchestrée⁸⁸.

Le conseil d'administration du BIT décide finalement d'exclure les transports du projet de convention sur la semaine de 40 heures en cours d'élaboration⁸⁹. Mais cela n'empêche pas, en juin, d'examiner des projets de convention internationale et de résolution relative au maintien du niveau de vie des travailleurs lors de la 19^e session de la CIT. Une convention de principe sur la réduction de la durée du travail est adoptée le mois suivant. Le délégué de la CGPF à l'OIT, Pierre Waline, avertit le comité de direction des grands réseaux des répercussions d'un tel choix :

« [Ces résultats] permettront une double opération, d'ordre politique. Certains États pourront adopter la convention de principe et faire valoir ce geste auprès des syndicats ouvriers, sans pour cela réduire, effectivement, la durée du travail. Et, surtout, les syndicats ouvriers vont pouvoir utiliser cette convention de principe pour la propagande, à l'intérieur de chaque pays, en faveur de l'application des 40 h. à toutes les professions et entretenir, ainsi, le trouble dans la vie sociale »⁹⁰.

⁸⁴ ANMT, 202 AQ 221 : compte rendu de la séance de MM. les directeurs, 4 juin 1934.

⁸⁵ CNAH, 42 LM 46 : note sur l'application aux chemins de fer français de l'avant-projet de convention préparé par le Bureau International du Travail et relative à l'institution du régime de la semaine de 40 heures dans l'industrie, accompagnant une lettre de Gaston Grelat, secrétaire général du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, à Pierre Waline, délégué patronal à l'OIT, 5 juin 1934.

⁸⁶ ANMT, 202 AQ 221 : note sur le questionnaire de la Société d'études et d'informations économiques, juillet 1932.

⁸⁷ ANMT, 202 AQ 221 : « Les chambres de commerce protestent avec unanimité contre la semaine de 40 heures », *La Journée Industrielle*, 26 octobre 1932.

⁸⁸ Jean-Charles Asselain, « La loi des quarante heures de 1936 », *art. cit.*, p. 177.

⁸⁹ CNAH, 42 LM 46 : note sur la semaine de 40 heures au BIT, 7 février 1935.

⁹⁰ CNAH, 42 LM 46 : note sur la réduction de la durée du travail devant la CIT de 1935, accompagnant une lettre de Pierre Waline,

La réduction du temps de travail sans baisse de salaire figure dans le programme électoral du Front populaire et est inscrite dans les accords Matignon, mais aucun volume horaire n'est initialement précisé⁹¹. C'est finalement lors de la déclaration ministérielle du 6 juin 1936 que Léon Blum annonce le dépôt imminent d'un projet de loi sur les 40 heures⁹². Charles Picquenard, qui est chargé de rédiger le texte, conserve *a posteriori* un souvenir mitigé de la motivation du Gouvernement, soumis à la pression des usines occupées et de ses promesses électorales :

« Le Gouvernement avait complètement perdu le sens de ses responsabilités. Blum ne pensait qu'à donner satisfaction aux masses, à tenir ses engagements électoraux. Il ne paraissait avoir aucune idée des conséquences économiques des 40 heures. Picquenard le considère comme gravement coupable par sa faiblesse et ses illusions »⁹³.

Les défenseurs et les opposants de la semaine des 40 heures s'affrontent sur le bien-fondé d'une telle mesure.

Ses partisans invoquent « des raisons d'équité et [...] des nécessités physiques et morales »⁹⁴. Le but avoué de la baisse de la durée du travail est de tirer profit des progrès techniques et de faire baisser le chômage, qui touche 550 000 personnes⁹⁵. Le gouvernement Blum espère redistribuer 30 millions d'heures de travail théoriques à des centaines de milliers de chômeurs⁹⁶. Ainsi leur pouvoir de consommation s'accroîtrait, et les charges de l'État s'allégeraient. L'intensité plus élevée du travail générant une fatigue croissante, l'ouvrier ressent par ailleurs le besoin de davantage de loisirs. On espère également limiter le nombre d'accidents du travail, qui surviennent généralement avec l'allongement de la journée de travail. Il s'agit donc à la fois d'une mesure économique et sociale. Les adversaires de la réduction de la durée hebdomadaire du travail critiquent l'idée selon laquelle le chômage serait amené à baisser. Il est vrai que le chômage est inégal selon les régions et les

délégué patronal à l'OIT, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 18 juillet 1935.

⁹¹ Michel Margairaz montre que seuls les communistes évoquent le nombre de 40 heures (« Les socialistes face à l'économie et à la société en juin 1936 », dans Jean Bouvier (dir.), *La France en mouvement...*, op. cit., p. 132).

⁹² Étienne Gout, Pierre Juvigny, Michel Mousel, « La politique sociale du Front populaire », dans Pierre Renouvin, René Rémond (dir.), *Léon Blum, chef de gouvernement : 1936-1937*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1981, p. 246.

⁹³ Témoignage à prendre avec précaution, toutefois, puisque c'est Pierre Waline qui a consigné les souvenirs de Charles Picquenard dans une note du 13 février 1939. Cité par Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent...*, loc. cit.

⁹⁴ *Les documents du travail. Bulletin mensuel de l'Association française pour le progrès social*, n°189-190, janvier-février 1933, p. 64.

⁹⁵ Jacques Freyssinet ne note pas d'attention particulière portée à la productivité dans l'argumentaire en faveur de la semaine des 40 heures. La question centrale du chômage est une spécificité de cette loi sur la réduction de la durée du travail de 1936. Pour les juristes Henri Capitant et Paul Cuche, « l'initiative gouvernementale, qui a abouti au vote de la loi du 21 juin 1936, a été presque exclusivement déterminée par le désir de réduire le chômage. [...] En somme, on peut soutenir que la loi des 8 heures a été un effort généreux pour réaliser un idéal moral et social, tandis que la loi du 21 juin 1936 est une loi de circonstance tendant à résorber par une nouvelle réduction de la durée du travail les progrès devenus inquiétants du chômage ».

⁹⁶ ANMT, 202 AQ 224 : rapport rédigé par le sénateur Paul Jacquier, au nom de la commission du commerce, de l'industrie, du travail et des postes, chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés, tendant à instituer la semaine de 40 heures dans les établissements industriels et commerciaux, et à fixer la durée du travail dans les mines souterraines, 16 juin 1936.

professions, que les travailleurs ne sont pas interchangeables⁹⁷ et qu'il n'est pas assuré que seuls les chômeurs bénéficient des heures de travail dégagées. Ils dénoncent par ailleurs des charges plus élevées, qui signeraient l'arrêt de mort des petites et moyennes entreprises⁹⁸. Jean Jarrigion relativise cet argument pour le cas des chemins de fer :

« Il ne faut pas trop en faire état pour les chemins de fer parce que, même quand il n'y avait pas de réglementation du travail, ils ont eu à traverser des crises qui nécessitaient l'intervention de l'État ou son aide financière, notamment en 1841, 1848, 1851, 1859 (où fut concédée la garantie d'un minimum d'intérêt assuré par l'État), en 1875, en 1883, etc... »⁹⁹.

Le risque d'aggravation du déficit du fonds commun des chemins de fer demeure toutefois réel. Les députés se préoccupent dès le 12 juin 1936¹⁰⁰ de ses répercussions sur le budget de l'État, alors que des efforts sont menés afin d'assainir ses finances¹⁰¹. Les réseaux craignent quant à eux qu'on leur reproche de ne pas s'être suffisamment opposés à cette mesure :

« Nous ne devons pas oublier que nous sommes liés à l'État par une convention qui comporte un fonds commun dont l'État doit nous avancer le déficit ou payer les charges des emprunts émis pour le couvrir ; on nous reprocherait d'accepter les dépenses supplémentaires résultant du projet de l'administration si l'État ne nous les impose pas et s'il ne les impose pas à tous les modes de transports publics et privés »¹⁰².

De manière plus générale, pour les sceptiques, la réduction de la durée du travail génère une chute du rendement et donc une hausse des prix de vente, consécutive de celle des prix de revient, et du coût de la vie. Dès lors, s'ensuivrait une diminution de la demande et de nouveau le chômage. Par ailleurs, on craint que l'embauche nécessaire pour maintenir le niveau de production n'entraîne le tarissement de la main-d'œuvre d'autres industries et de l'agriculture.

La question semble particulièrement agiter le milieu ferroviaire, comme en témoigne Bonnamy, membre du bureau fédéral de la Fédération des cheminots de France, affiliée à la CFTC : « Parmi les nombreuses protestations que soulève dans certains milieux la question de la semaine de 40 heures dans l'industrie, il n'en est pas, je crois, de plus véhémentes que celles que suscite l'éventualité de l'application de cette mesure au personnel des chemins de fer »¹⁰³.

⁹⁷ Jean-Luc Bodiguel, *La réduction..., op. cit.*

⁹⁸ Nicolas Baverez montre que ce ne fut pas le cas (« La spécificité française du chômage structurel de masse, des années 1930 aux années 1990 », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°52, 1996, p. 53).

⁹⁹ *Les documents du travail. Bulletin mensuel de l'Association française pour le progrès social*, n°189-190, janvier-février 1933, loc. cit.

¹⁰⁰ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 juin 1936, p. 1419.

¹⁰¹ Jean-Charles Asselain, « La loi des quarante heures de 1936 », art. cit., p. 170.

¹⁰² ANMT, 202 AQ 222 : lettre, s.d. (sans doute le 27 novembre 1936).

¹⁰³ *Les documents du travail. Bulletin mensuel de l'Association française pour le progrès social*, n°189-190, janvier-février 1933, p. 69.

Le texte de loi¹⁰⁴ porté par le gouvernement Blum s'inspire largement du projet de convention internationale sur la semaine de 40 heures¹⁰⁵. Sa généalogie avec la loi de 8 heures est également assumée.

De nombreux amendements ont été déposés au cours des débats parlementaires, favorables, entre autres, à une application progressive¹⁰⁶ ou encore à l'octroi de dérogations bénéficiant à certaines industries¹⁰⁷ ; mais ils sont rejetés par la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi¹⁰⁸. Il est par ailleurs précisé que les chemins de fer sont contenus dans les « établissements industriels et commerciaux » auxquels le texte est destiné¹⁰⁹.

La déclaration d'urgence est mise en œuvre pour l'adoption du texte préparé par Charles Picquenard¹¹⁰. Le projet de loi est voté dans une forme légèrement amendée par la Chambre des députés le 12 juin 1936¹¹¹, au Sénat le 18¹¹² et promulgué le 21 juin¹¹³.

Le texte est court, composé de seulement quatre articles. Il substitue les 40 heures à la durée de travail hebdomadaire de 48 heures¹¹⁴. Il s'agit d'une mesure uniforme, qui touche tous les secteurs de l'industrie et de l'économie¹¹⁵. Le texte de loi fixe la procédure : des décrets pris en Conseil des ministres définissent les modalités d'application de chaque secteur, après avis des sections professionnelles du CNE, haut-lieu de la négociation sociale¹¹⁶ ; ils sont rédigés par l'administration du Travail¹¹⁷ et pris soit d'office, soit sur demande des organisations intéressées, qui sont obligatoirement consultées. La question du salaire demeure importante : la loi précise l'obligation de maintien du niveau de vie, malgré la réduction de la durée du travail. Si la loi de 8 heures avait

¹⁰⁴ CNAH, 42 LM 46 : projet de loi tendant à instituer la semaine de 40 heures dans les établissements industriels et commerciaux, et à fixer la durée du travail dans les mines souterraines de charbon, 9 juin 1936.

¹⁰⁵ CNAH, 42 LM 46 : analyse du projet de loi tendant à instituer la semaine de 40 heures dans les établissements industriels et commerciaux, et à fixer la durée du travail dans les mines souterraines de charbon, 12 juin 1936.

¹⁰⁶ CNAH, 42 LM 46 : amendement déposé par Louis Rollin et Paul Reynaud, relatif à l'article 1^{er} du projet de loi tendant à instituer la semaine de 40 heures dans les établissements industriels et commerciaux, et à fixer la durée du travail dans les mines souterraines, 12 juin 1936.

¹⁰⁷ CNAH, 42 LM 46 : amendement déposé par Louis Gaillemain, Émile Lardier, Jacques du Luart et François Joly, relatif à l'article 1^{er} du projet de loi tendant à instituer la semaine de 40 heures dans les établissements industriels et commerciaux, et à fixer la durée du travail dans les mines souterraines, 12 juin 1936.

¹⁰⁸ La réunion de cette commission spéciale a pour but un dépôt et un vote plus rapides des projets de lois. Michel Margairaz, *L'État, les finances et l'économie : histoire d'une conversion, 1932-1952*, vol. 1, Vincennes : Institut de la gestion publique et du développement économique/Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1991, p. 189.

¹⁰⁹ CNAH, 42 LM 46 : rapport rédigé par le député André Philip, au nom de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi tendant à instituer la semaine de 40 heures dans les établissements industriels et commerciaux, et à fixer la durée du travail dans les mines souterraines, 11 juin 1936.

¹¹⁰ Jean-Luc Bodiguel, *La réduction...*, *op. cit.*, p. 68.

¹¹¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 juin 1936, p. 1412-1443.

¹¹² *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 18 juin 1936, p. 537-576.

¹¹³ *J.O. Lois et décrets*, 26 juin 1936, p. 6699-6700.

¹¹⁴ Une enquête du ministère du Travail montre toutefois qu'en juin 1936, la durée moyenne hebdomadaire de travail est de 45,7 heures pour l'ensemble des industries.

¹¹⁵ Maurice Pinot, *La semaine de 40 heures...*, *op. cit.*, p. 3.

¹¹⁶ Alain Chatriot, « Les 40 heures au Conseil National Économique : négocier pour construire le droit du travail », *Cahiers Jaurès*, n°165-166, 2002, p. 39-56 ; « Le Front populaire et le droit du travail », *art. cit.*

¹¹⁷ Boris Dänzer-Kantof et al., *Un siècle de réformes sociales...*, *op. cit.*, p. 95.

institué en 1919 la possibilité de dérogations permanentes, spécifiques à certaines catégories de personnel, aucune mesure semblable n'est envisagée dans ce texte¹¹⁸. Léon Blum justifie ce choix devant le Sénat :

« Nous n'avons pas voulu que le pouvoir exécutif, que les administrations chargées d'appliquer la loi fussent assiégés, investis par toutes les demandes de dérogations qui auraient amorti et peut-être annulé l'effet de la loi. Nous nous sommes souvenus de ce qui était arrivé pour d'autres grandes législations ouvrières, pour le repos hebdomadaire, pour la loi de huit heures elle-même »¹¹⁹.

L'application progressive d'une mesure générale au chemin de fer : affres de la négociation collective, concessions, pragmatisme et recours à l'arbitrage ministériel (juin 1936-janvier 1937)

Si la mise en œuvre de la semaine de 40 heures dans les grands réseaux est loin d'être consensuelle, l'ensemble des acteurs prend part à la négociation de son décret d'application.

L'initiative revient au personnel. Début juin 1936, une délégation du personnel est reçue par le comité de direction des grands réseaux. Elle demande le retour à une « application stricte de la loi du 23 avril 1919 et strictement conforme à l'esprit dans lequel elle a été conçue » ainsi que « le respect absolu des trois huit : huit heures de travail, huit heures de repos, huit heures de sommeil ». Sont particulièrement mises en cause les heures supplémentaires, les « coupures » (c'est-à-dire les interruptions pour repos) du personnel roulant ainsi que les périodes d'inaction des sédentaires¹²⁰.

Dans l'attente du futur décret, la Fédération nationale des cheminots demande, en outre, l'adoption d'un régime transitoire plus favorable aux agents, qui comprendrait la mise en œuvre partielle de la semaine de 40 heures. Les réseaux accèdent à cette requête¹²¹.

Son application est cependant parfois heurtée. Le secrétaire général de la section technique des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs électriciens et d'autorails du réseau de la compagnie du PLM, A. Debout, n'hésite pas à saisir le ministre des Travaux publics lorsqu'il juge que les termes de l'accord passé avec les administrations des réseaux ne sont pas respectés :

« Certains adoucissements devaient être apportés à nos conditions de travail actuel en attendant l'application de la semaine de 40 h. Les nombreuses protestations que nous recevons de

¹¹⁸ AN, F¹⁴ 14959 : note sur l'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures dans les grands réseaux d'intérêt général, s.d. (postérieur au 18 janvier 1937).

¹¹⁹ Cité dans Jean-Charles Asselain, « La loi des quarante heures de 1936 », *art. cit.*, p. 177.

¹²⁰ CNAH, 42 LM 46 : procès-verbal de la première séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 10 juin 1936.

¹²¹ CNAH, 42 LM 46 : procès-verbal de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 20 juin 1936 ; IHS-CGT des cheminots, 1 F 96 : circulaire n°11 de Pierre Semard, secrétaire général de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 23 juillet 1936.

l'ensemble du réseau et constatations que nous faisons nous-mêmes dans notre région lyonnaise nous permettent de dire que rien n'a été changé. Les coupures qui portent à des amplitudes longues et fatigantes ; des périodes de 8 h. de réserve en service régulier avec départ à des trains comportant 300 k[ilomètres] de parcours, des doubles découchés, des journées de travail effectif de 9 h 59. Tout cela persiste avec aggravation même dans certains dépôts »¹²².

Du propre chef des parties, des commissions mixtes d'étude sont créées dès le 10 juin.

Elles sont chargées d'examiner les questions touchant aux facilités de circulation, à l'application de la loi de 8 heures, voire celle de 40 heures, à l'abrogation des décrets-lois, aux retraites, aux revendications des auxiliaires et à la reconnaissance du droit syndical. Il est par ailleurs prévu qu'elles « [entreprennent] l'examen des questions subordonnées à l'intervention de textes législatifs à intervenir »¹²³. Elles jouent un « rôle d'instruction préparatoire ».

Robert Le Besnerais y négocie avec les délégués des cheminots en vue de la préparation de l'application des 40 heures dans les chemins de fer¹²⁴. La seule voix dissonante parmi les organisations syndicales reste celle de la Corporation des transports, qui n'est pas favorable en juin 1936 à une application immédiate de la semaine de 40 heures, « estimant, avec tous les hommes avertis, que cette mesure ne doit être étendue aux travailleurs français que lorsqu'elle ne sera plus de nature à mettre notre économie nationale en état d'infériorité sur celle des autres pays »¹²⁵.

Mais une fois la loi du 21 juin adoptée, les représentants des agents comme des administrations de chemins de fer s'accordent pour abandonner ces modalités transitoires et s'atteler à l'élaboration du régime définitif¹²⁶.

La mise en œuvre de cette loi s'avère d'une grande complexité et Léon Blum prie dans un premier temps les ministres de temporiser l'application de la semaine de 40 heures dans les différents secteurs d'activité¹²⁷. Le 9 juillet, le ministre des Travaux publics préconise « dans les mesures d'exécution de la loi toute la souplesse indispensable à une adaptation exacte et économique à chaque nature de travail »¹²⁸. Il va dans le sens du comité de direction des grands réseaux, qui souligne les nécessaires adaptation de la réglementation du travail et limitation des dépenses. Il communique au ministre les principes sur lesquels il pense que la nouvelle réglementation du travail

¹²² AN, F¹⁴ 14960 : lettre d'A. Debout, secrétaire général de la section technique des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs électriciens et d'autorails du réseau du PLM, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 5 août 1936.

¹²³ CNAH, 42 LM 45 : mémentos des réunions du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer et de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 10 juin 1936.

¹²⁴ CNAH, 42 LM 46 : procès-verbal de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 20 juin 1936.

¹²⁵ CNAH, 42 LM 58 : lettre d'André Gadin, secrétaire général de la Corporation des transports, à Robert Le Besnerais, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 9 juin 1936.

¹²⁶ CNAH, 42 LM 46 : procès-verbal de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 20 juin 1936.

¹²⁷ AN, F¹⁴ 14960 : lettre de Léon Blum, président du Conseil, aux ministres et sous-secrétaires d'État, 11 juillet 1936.

¹²⁸ ANMT, 202 AQ 224 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 9 juillet 1936.

devrait être élaborée¹²⁹.

Comme la procédure l'exige, Jean Jarrigion sollicite dès le 28 juillet 1936 le ministre du Travail afin que soit pris le décret fixant les modalités d'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer¹³⁰. Jean Lebas renvoie la question à Albert Bedouce¹³¹.

Mi-août 1936, la Fédération nationale des cheminots communique au ministre des Travaux publics et au directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, Charles Ruffi de Pontèves, deux projets pour l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer¹³². Elle les publie le lendemain dans *La Tribune des cheminots*¹³³. Le personnel sédentaire et les roulants font l'objet de deux décrets distincts. La Fédération générale des mécaniciens, chauffeurs et conducteurs électriciens mène une initiative similaire en faisant parvenir à Albert Bedouce deux ébauches de décrets¹³⁴. Les diverses organisations sont par ailleurs reçues par le ministre, à l'instar de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs¹³⁵, parfois même accompagnées de parlementaires qui soutiennent leur cause¹³⁶.

Les compagnies communiquent quant à elles leurs projets durant le mois d'août¹³⁷.

Vu l'avancée des travaux dans les autres secteurs d'activité et les initiatives menées par les réseaux et les organisations syndicales, il paraît indispensable d'entreprendre rapidement les démarches en ce sens. Charles Ruffi de Pontèves propose que, suivant la procédure fixée, l'avis invitant les réseaux et les organisations syndicales à transmettre leurs observations sur les projets de décrets étudiés conjointement par les ministres des Travaux publics et du Travail paraisse au plus vite¹³⁸. Il est publié au *Journal Officiel* le 18 septembre 1936¹³⁹.

Dès lors, les organisations syndicales adressent au ministère leurs contre-projets : le 21 septembre pour la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France¹⁴⁰, le 25 pour la Fédération

¹²⁹ AN, F¹⁴ 14960 : lettre du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 1^{er} août 1936.

¹³⁰ AN, F¹⁴ 14960 : lettre de Jean Jarrigion, secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, à Jean Lebas, ministre du Travail, 28 juillet 1936.

¹³¹ AN, F¹⁴ 14960 : lettre de Jean Lebas, ministre du Travail, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, s.d. (postérieure au 28 juillet 1936).

¹³² AN, F¹⁴ 14960 : lettre de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer au directeur du contrôle du travail, 14 août 1936.

¹³³ « Projets fédéraux pour l'application de la semaine de 40 heures », *La Tribune des cheminots*, 15 août 1936, p. 2-3.

¹³⁴ AN, F¹⁴ 14960 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, relatif à l'application aux agents des grands réseaux de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures, 8 septembre 1936.

¹³⁵ AN, F¹⁴ 14960 : lettre de la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs à Cyrille Grimpret, secrétaire général du ministère des Travaux publics, 11 septembre 1936.

¹³⁶ En juillet 1936, les députés Camille Perfetti et Alfred Margainne accompagnent la Fédération des agents de conduite au ministère des Travaux publics.

¹³⁷ CNAH, 42 LM 45 : note sur la procédure d'application de la semaine de 40 heures, 4 septembre 1936.

¹³⁸ AN, F¹⁴ 14960 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, relatif à l'application aux agents des grands réseaux de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures, 8 septembre 1936.

¹³⁹ *J.O. Lois et décrets*, 18 septembre 1936, p. 9921.

¹⁴⁰ CNAH, 42 LM 45 : lettre de Maurice Garnier, secrétaire général de la CFTC-Fédération des syndicats professionnels des

nationale des cheminots¹⁴¹ et le 13 octobre pour un projet conjointement porté par l'UNDP et la Fédération des mécaniciens et chauffeurs¹⁴².

Les réseaux élaborent leurs propositions en comité de direction¹⁴³. Ils font connaître leur avis le 16 octobre 1936¹⁴⁴. Celui-ci doit être compris dans le contexte de la coordination des transports¹⁴⁵ : ils demandent à ce que, pour des raisons de concurrence, tous les modes de transports soient soumis simultanément à la même réglementation des 40 heures. Les administrations des chemins de fer portent également une attention particulière aux conséquences financières des différents projets : si les dépenses de personnel du texte qu'ils proposent en octobre pour les roulants s'élèvent à 1,1 million de francs, celui de la Fédération nationale des cheminots atteint les 3 milliards ! Ils suggèrent que la moyenne des heures de travail effectif n'excède pas 40 heures, tout en étant calculée sur une période suffisamment longue (un trimestre pour les sédentaires, quatre périodes de travail pour les roulants). Ils souhaitent également que l'application des 40 heures ne soit pas trop précipitée car elle nécessite le recrutement et la formation du nouveau personnel : « Un "cheminot" ne se crée pas par simple "baptême" : une formation technique est nécessaire suivie d'ailleurs d'une mise en place dans la localité utile »¹⁴⁶. Dès lors, les réseaux proposent un échancier pour une mise en œuvre progressive, avec un passage à 7 h 40 (sur six jours, soit 46 heures par semaine) puis 6 h 40 (40 heures) de travail d'ici au 31 mai 1937¹⁴⁷.

Mais la Fédération nationale des cheminots s'oppose aux avant-projets des administrations des chemins de fer, qui ne seraient « à [son] avis, en général, qu'une réédition, avec quelques retouches, des principes des arrêtés de 1919, un peu "humanisés" dans quelques-unes de leurs règles et, aussi, parfois, aggravés pour d'autres »¹⁴⁸.

Des discussions semblent avoir été parallèlement menées entre les organisations corporatives et le comité de direction des grands réseaux.

cheminots de France, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 21 septembre 1936.

¹⁴¹ AN, F¹⁴ 14960 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, relatif à l'application aux agents des grands réseaux de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures, 12 octobre 1936.

¹⁴² AN, F¹⁴ 14960 : lettre de l'UNDP à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 13 octobre 1936.

¹⁴³ AN, F¹⁴ 14960 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, relatif à l'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures aux agents des grands réseaux d'intérêt général, 14 octobre 1936.

¹⁴⁴ AN, F¹⁴ 14959 : avis des grands réseaux de chemins de fer français sur l'application de la semaine de 40 heures à leur personnel, octobre 1936 ; ANMT, 202 AQ 221 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 16 octobre 1936.

¹⁴⁵ Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France : de 1918 à nos jours*, Vincennes : Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014, 798 p.

¹⁴⁶ ANMT, 202 AQ 223 : lettre à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 18 décembre 1936.

¹⁴⁷ AN, F¹⁴ 14959 : avis des grands réseaux de chemins de fer français sur l'application de la semaine de 40 heures à leur personnel, octobre 1936.

¹⁴⁸ AN, F¹⁴ 14959 : observations de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer sur le projet de décret pour l'application des 40 heures dans les services roulants, établi par le service du contrôle du ministère des Travaux publics, 8 décembre 1936.

Toutefois elles mènent à une impasse :

« [Les délégués de la Fédération nationale des cheminots] ont signalé les divergences profondes qui existent entre leurs vues et le projet que, sans attendre la fin des pourparlers, le comité de direction des grands réseaux a présenté [...] risquant d'entraîner la prolongation indéfinie des pourparlers »¹⁴⁹.

La Fédération des mécaniciens et chauffeurs se dit quant à elle

« [émue] en pensant que si certains paragraphes [du projet élaboré par les réseaux] étaient retenus et appliqués, les mécaniciens et chauffeurs seraient à nouveau victimes des longues journées dépassant 9 heures, des repos réduits à la résidence et hors résidence, des repas pris à toutes heures du jour et de la nuit, enfin de tous ces inconvénients qui usent prématurément l'homme qui, responsable des centaines de vies humaines qui lui sont confiées, doit être en aussi bonne forme à son arrivée qu'à sa prise de service »¹⁵⁰.

Les désaccords paraissent insurmontables. C'est l'opinion de Charles Ruffi de Pontèves après l'étude des différents projets qui lui ont été communiqués par les acteurs :

« Il m'était apparu, à la lecture des textes envoyés par la Fédération nationale des travailleurs de chemins de fer, d'une part, et par le comité de direction des grands réseaux, d'autre part, que des divergences de principe profondes existaient sur des points essentiels et que l'on ne pouvait dès lors espérer aboutir, à la faveur de conversations directes et en dehors de toute intervention de l'Administration, à des accords paritaires susceptibles de servir de bases aux décrets à intervenir »¹⁵¹.

Face à cette absence d'issue, le 15 septembre, la Fédération nationale des cheminots sollicite auprès du ministre Albert Bedouce la convocation d'une commission paritaire, « qui, en sa présence, s'efforcerait de concilier les points de vue opposés »¹⁵². Les réseaux sont disposés à y participer activement¹⁵³. Le rôle du ministre-médiateur semble désormais bien ancré.

Une commission mixte est chargée par le ministre, le 22 octobre, de l'élaboration du décret appliquant dans les grands réseaux la loi sur la semaine de 40 heures. Elle est présidée par Cyrille Grimpret, secrétaire général du ministère des Travaux publics. Un représentant du ministre du Travail y siège : il s'agit de Charles Picquenard, directeur du travail¹⁵⁴. Huit représentants des grands réseaux et autant du personnel prennent part aux débats.

¹⁴⁹ AN, F¹⁴ 14960 : note, 15 septembre 1936.

¹⁵⁰ AN, F¹⁴ 14960 : lettre de la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs à Cyrille Grimpret, secrétaire général du ministère des Travaux publics, 11 septembre 1936.

¹⁵¹ AN, F¹⁴ 14960 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, relatif à l'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 12 octobre 1936.

¹⁵² AN, F¹⁴ 14960 : note, 15 septembre 1936.

¹⁵³ CNAH, 42 LM 45 : memento de la réunion avec la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 23 septembre 1936.

¹⁵⁴ AN, F²² 2233 : lettre de Jean Lebas, ministre du Travail, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, s.d. (entre le 22 et le 28 octobre 1936).

Seule la Fédération nationale des cheminots est admise à discuter. Ce n'est pas faute pour les autres organisations d'avoir tenté leur chance. Ainsi, la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs manifeste dès août 1936 auprès du ministre des Travaux publics « le désir et l'importance qu'[elle attache] de voir [son] organisation représentée au sein de la commission chargée de l'étude du projet de réglementation du travail des agents de conduite »¹⁵⁵. La décision semble être revenue au ministre :

« En ce qui concerne la représentation ouvrière, il appartiendra à M. le ministre de décider si l'on doit désigner exclusivement des représentants de l'organisation la plus représentative, c'est-à-dire, en l'espèce, la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, ou s'il doit être déferé au désir exprimé par la Fédération des syndicats professionnels des cheminots, d'une part, et par la Fédération générale des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs électriciens et faisant fonctions, d'autre part »¹⁵⁶.

La commission tient huit réunions plénières et 26 en sous-commissions¹⁵⁷, du 28 octobre au 14 décembre¹⁵⁸, au sein du ministère¹⁵⁹.

Une sous-commission est chargée par Cyrille Grimpert d'élaborer un projet pour le personnel roulant. Elle est présidée par Henri Dauvergne, adjoint de Charles Ruffi de Pontèves. Y siègent un membre du contrôle du travail des agents de chemins de fer, quatre représentants des réseaux et cinq de la Fédération nationale des cheminots. Une autre sous-commission, dirigée par Charles Ruffi de Pontèves, étudie un projet de texte pour le personnel sédentaire. Les présidents des sous-commissions leur soumettent respectivement un avant-projet, sur les bases duquel les discussions ont lieu¹⁶⁰. Leurs travaux sont ensuite discutés en séance plénière, où les différends sont abordés point par point afin de parvenir à une entente¹⁶¹.

Si des accords sont conclus sur la base de textes transactionnels proposés par le contrôle du travail des agents des chemins de fer¹⁶², des dissensions subsistent sur des questions essentielles :

- à la sous-commission des roulants, elles sont relatives au maximum de la durée du travail

¹⁵⁵ C'est également le cas de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France. AN, F¹⁴ 14960 : lettre de la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs à Cyrille Grimpert, secrétaire général du ministère des Travaux publics, 11 septembre 1936.

¹⁵⁶ AN, F¹⁴ 14960 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, relatif à l'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 14 octobre 1936.

¹⁵⁷ AN, F¹⁴ 14959 : rapport au président de la République française, s.d. (postérieur au 7 janvier 1937).

¹⁵⁸ AN, F¹⁴ 14959 : calendrier des séances plénières de la commission de la semaine de 40 heures.

¹⁵⁹ AN, F²² 2233 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, à Jean Lebas, ministre du Travail, 22 octobre 1936.

¹⁶⁰ AN, F¹⁴ 14959 : lettre du président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 19 décembre 1936.

¹⁶¹ ANMT, 202 AQ 222 : procès-verbal de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 29 octobre 1936.

¹⁶² AN, F¹⁴ 14959 : projet de décret relatif à l'application de la loi sur la semaine de 40 heures aux agents du service roulant des grands réseaux de chemins de fer rédigé par Henri Dauvergne, 28 décembre 1936.

journalier, à l'amplitude journalière, à la durée des repos à la résidence, au nombre et à la durée des repos hors résidence, aux repos périodiques et au travail de catégories de personnel précises. Fin novembre 1936, les réseaux évaluent le coût supplémentaire de l'avant-projet pour le personnel roulant présenté par l'administration à 450 millions de francs par an – soit plus de 30 % des dépenses qui leur incombent à cette époque –, auxquels il faut rajouter 100 millions de francs pour l'acquisition de machines et leur entretien. Ce chiffre paraît toutefois surévalué puisqu'il ne tient pas compte de l'application des dérogations et des régimes spéciaux. Pour Henri Dauvergne, l'augmentation des dépenses annuelles serait plutôt de l'ordre de 20-25 %¹⁶³ ;

- à la sous-commission des sédentaires, c'est l'ensemble du texte qui semble ne pouvoir être adopté dans l'état par les réseaux¹⁶⁴.

Si, à force de discussions et de concessions, un accord est trouvé sur un grand nombre de points, des dissensions demeurent.

Les compagnies s'opposent à ces avant-projets à cause de leur manque de souplesse¹⁶⁵, du recrutement massif qui y serait consécutif¹⁶⁶, et du coût trop élevé¹⁶⁷, alors que leur déficit s'élève pour 1936 à près de 4,3 milliards de francs¹⁶⁸ et que les prévisions le chiffrent à 7 milliards pour l'exercice suivant. Elles craignent de se voir reprocher des dépenses supplémentaires engendrées par des dispositions « nettement en marge de la loi », qu'aucune mesure légale ne les contraint à accepter¹⁶⁹.

Leur position, discutée en conférence des directeurs, n'est pas isolée de celle du patronat des autres industries. On constate l'établissement de contacts, au moins dès octobre 1936, entre l'UIMM et la compagnie du Nord, à travers la personne de Robert Le Besnerais, le directeur de l'Exploitation. Alfred Lambert-Ribot lui communique des documents adressés au ministre du Travail sur l'application de la semaine de 40 heures aux industries des métaux¹⁷⁰. Ces liens avec d'autres secteurs industriels ou économiques semblent tissés par le biais du bureau intersyndical de la CGPF.

¹⁶³ AN, F¹⁴ 14959 : rapport sur le projet de décret relatif à l'application de la loi sur la semaine de 40 heures aux agents du service roulant des grands réseaux de chemins de fer, 24 décembre 1936.

¹⁶⁴ AN, F¹⁴ 14959 : lettre du président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 19 décembre 1936.

¹⁶⁵ Les réseaux arguent de plus que les décrets proposés par l'administration des Travaux publics sont plus rigides que les arrêtés de 1919 et ceux adoptés dans les autres industries.

¹⁶⁶ ANMT, 202 AQ 222 : procès-verbal de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 16 octobre 1936.

¹⁶⁷ AN, F¹⁴ 14959 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 19 décembre 1936.

¹⁶⁸ ANMT, 202 AQ 226 : note du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 1^{er} février 1937.

¹⁶⁹ AN, F¹⁴ 14959 : note justifiant les propositions des réseaux, 29 décembre 1936.

¹⁷⁰ ANMT, 202 AQ 222 : lettre d'Adolphe Pichon, secrétaire général de l'UIMM, à Robert Le Besnerais, directeur de l'Exploitation de la compagnie du Nord, 3 octobre 1936.

C'est ainsi que le baron Petiet, président de la section sociale de la CGPF, recommande « de prier celui de vos collaborateurs ou collègues qui aura à diriger ce qui concerne l'application des 40 heures dans votre industrie, de se mettre en rapport avec moi avant d'entreprendre les pourparlers »¹⁷¹.

Le contrôle du travail est chargé d'élaborer des propositions transactionnelles¹⁷².

Mais les administrations des chemins de fer semblent les repousser et l'impasse se dessine. Le ministre des Travaux publics doit intervenir pour arbitrer cette divergence¹⁷³.

Quant à l'application des mesures, elle est envisagée de manière progressive.

Les représentants des cheminots réclament une mise en œuvre à partir du 1^{er} janvier « dans tous les établissements où ce serait possible, notamment dans les services centraux, les ateliers et les services d'entretien de la Voie » et un achèvement de celle-ci au 1^{er} mars 1937. Les réseaux estiment toutefois ne pouvoir accéder à cette demande avant l'été¹⁷⁴.

En décembre, Albert Bedouce demande à ces derniers un calendrier prévisionnel de mise en œuvre de la semaine de 40 heures dans les différents services du chemin de fer. Plusieurs options sont alors envisagées :

« Cette mise en application ne pouvant être que progressive, une proportion de plus en plus importante des agents bénéficiera en fait des 40 heures avant les dates considérées, [...] soit par l'attribution de journées de chômage, soit par la réduction du travail un ou plusieurs jours de la semaine, soit par combinaison des deux procédés dans le cadre de la réglementation actuelle »¹⁷⁵.

Les compagnies proposent la mise en place d'un système de repos compensatoire :

« Dans les cas où les nécessités de service n'auraient pas permis de ramener en fait la durée moyenne à 40 heures dès le 1^{er} janvier 1937, et tant que cette moyenne ne serait pas réalisée, les agents acquerraient en compensation, un droit à un jour de chômage de 6h40 par 6h40 de travail en excédent. Les réseaux feraient bénéficier effectivement les agents des jours de chômage auxquels ils auraient droit dans le plus court délai possible compatible avec les nécessités du service. Ces jours de chômage pourraient être attribués isolément ou accolés à des jours de repos, de chômage ou de congé. En outre, des jours et demi-jours de chômage pourraient être attribués par avance à l'occasion de certaines fêtes, sans changer le régime de travail des intéressés »¹⁷⁶.

¹⁷¹ La section sociale de la CGPF vient en appui aux entreprises dans leurs relations avec les syndicats et est un des interlocuteurs de la CGT. ANMT, 202 AQ 222 : lettre du baron Charles Petiet, président de la section sociale de la CGPF, octobre 1936.

¹⁷² AN, F¹⁴ 14960 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, à Jean Lebas, ministre du Travail, 24 décembre 1936.

¹⁷³ Pierre Semard, « La question est entendue ! », *La Tribune des cheminots*, 15 décembre 1936, p. 1.

¹⁷⁴ AN, F¹⁴ 14959 : note sur l'application de la loi de 40 heures au personnel des réseaux, 30 décembre 1936.

¹⁷⁵ ANMT, 202 AQ 223 : note du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, relative à l'application de la loi de 40 heures au personnel des réseaux, 30 décembre 1936.

¹⁷⁶ AN, F¹⁴ 14960 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, à Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux, 2 janvier 1937.

Cette mesure semble destinée à tempérer l'impatience qui commence à poindre chez le personnel, comme le signale le ministre, tout en marquant la limite du procédé :

« Sans doute le droit à compensation des journées accomplies depuis la promulgation du décret est de nature à faciliter l'apaisement des impatiences, mais il n'évite pas complètement [...] qu'elles soient provoquées par la comparaison de l'agent retenu en service pendant que tel autre jouit déjà de la réforme voulue par le législateur. D'ailleurs, la multiplication de ces journées compensatrices est de nature à créer de telles difficultés que vous avez dû vous-même les échelonner jusqu'au milieu de l'année 1938 »¹⁷⁷.

Les réseaux suggèrent en outre qu'un décret provisoire soit pris, qui permettrait ainsi de retarder quelque peu la publication des décrets d'application, complexes à élaborer¹⁷⁸ ; mais le ministre s'y refuse¹⁷⁹ et demande l'application en droit du régime des 40 heures dès le 1^{er} janvier¹⁸⁰. Le 6 janvier, les administrations des chemins de fer prient instamment le ministre de réexaminer les observations soumises fin décembre 1936, de réviser les délais d'exécution du décret et n'hésitent pas à menacer de

« saisir de la question M. le président du Conseil en raison de son extrême gravité : sa solution peut avoir les plus lourdes conséquences pour le fonds commun et l'économie nationale et l'application précipitée du nouveau régime risquerait de désorganiser un grand service public, compromettre la régularité des transports de la défense nationale et entraîner pour le public et pour le personnel des dangers dont la responsabilité ne nous appartiendrait pas »,

mais en vain¹⁸¹. La conciliation échoue.

Le 31 décembre 1936, Albert Bedouce sollicite le CNE pour avis¹⁸², suivant la procédure établie par la loi du 21 juin.

Les grands réseaux tentent jusqu'au bout de faire valoir leur opposition en usant de tous les moyens et arguments à leur disposition. Leur comité de direction n'hésite pas à saisir Édouard Daladier, ministre de la Défense nationale et vice-président du Conseil, pour qu'il intervienne sur la question des délais d'application, alléguant un risque de péril de la sécurité nationale¹⁸³.

¹⁷⁷ AN, F¹⁴ 14959 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 8 janvier 1937.

¹⁷⁸ ANMT, 202 AQ 223 : lettre à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 13 décembre 1936.

¹⁷⁹ AN, F¹⁴ 14960 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux, 2 janvier 1937.

¹⁸⁰ AN, F¹⁴ 14959 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 8 janvier 1937.

¹⁸¹ AN, F¹⁴ 14959 : idem, 6 janvier 1937 ; réponse d'Albert Bedouce à Édouard de Rothschild, 8 janvier 1937.

¹⁸² Outre cette expertise, le CNE a pris part aux négociations sur la réduction du temps de travail par son rôle dans la consultation des parties au moment de la rédaction des décrets d'application. Il est devenu le lieu de débats sur des questions de forme comme de fond relatives à l'application de la loi du 21 juin 1936 et a mis à disposition une importante documentation. AN, F¹⁴ 14959 : lettre de Georges Cahen Salvador, secrétaire général du CNE, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 8 janvier 1937.

¹⁸³ ANMT, 202 AQ 223 : note secrète du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Édouard Daladier, ministre de la Défense nationale et de la Guerre, 6 janvier 1937.

L'avant-projet du décret est malgré tout soumis à l'approbation de la 15^e section professionnelle¹⁸⁴ du CNE dans ses trois séances des 5 et 7 janvier 1937¹⁸⁵.

Au cours de celles-ci, le représentant des administrations des chemins de fer rejette en tous points l'avant-projet, en vain¹⁸⁶. Le CNE insiste sur la souplesse indispensable pour remplir la mission de service public. De l'audition des représentants de l'administration, il retient l'importance de la mise en œuvre de régimes spéciaux et du recours raisonnable à des dérogations, en cas de nécessités de service, et il demande que des précisions soient fournies sur ces questions : « Il serait notamment indispensable que ces articles puissent jouer toutes les fois que les dérogations de faible importance permettront d'éviter la mise en service d'une équipe ou d'agents supplémentaires ou seront nécessaires pour l'obtention d'une moyenne de travail raisonnable ». Si le délégué des réseaux avait exprimé la crainte d'une trop grande rigidité du texte, ces mesures les balayent d'un revers de main¹⁸⁷.

L'avant-projet est complété par deux textes visant à permettre, d'une part, l'embauche maximale de chômeurs et d'agents des réseaux secondaires, d'autre part, l'appoint temporaire d'agents expérimentés pour « faciliter l'adaptation des services et l'octroi des congés, tout en assurant la sécurité ». On espère ainsi réduire le recours à la main-d'œuvre de l'agriculture et de l'industrie.

Cet avis demeure toutefois uniquement consultatif et toute latitude est laissée au ministre de le suivre ou non¹⁸⁸. Albert Bedouce choisit d'entériner les modifications suggérées par le CNE¹⁸⁹.

Après l'examen du CNE, la Fédération nationale des cheminots consent à faire des concessions afin que le texte puisse conserver une certaine souplesse, comme le souligne Pierre Semard : « C'est à la suite de cet examen qu'elle a accepté que la durée du travail journalier puisse être portée à 8h30 et l'amplitude journalière à 10h30, 2 fois par grande période de travail »¹⁹⁰. Elle s'engage également vers la réduction de la durée des repos journaliers¹⁹¹.

¹⁸⁴ Il s'agit de la section des transports. Une loi du 19 mars 1936 fixe la nouvelle organisation du CNE. On y retrouve 20 sections professionnelles (puis 25 en 1938), toutes paritaires sauf celle de l'agriculture, parmi lesquelles une est dédiée aux transports. Leurs représentants siègent à l'assemblée générale du CNE.

¹⁸⁵ AN, F²² 2233 : rapport au président de la République sur le décret du 18 janvier 1937 relatif à l'application aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de 40 heures dans les établissements industriels et commerciaux (*J.O. Lois et décrets*, 20 janvier 1937).

¹⁸⁶ IHS-CGT des cheminots, 1 F 92 : schéma des réunions de propagande, janvier 1937.

¹⁸⁷ AN, F¹⁴ 14959 : avis de la 15^e section professionnelle du CNE sur un projet de décret déterminant les modalités d'application de la loi du 21 juin 1936 en ce qui concerne la durée du travail dans les réseaux de chemins de fer d'intérêt général, janvier 1937.

¹⁸⁸ Jean-Pierre Le Crom, « Le Conseil National Économique » dans Marc-Olivier Baruch, Vincent Duclert (dir.), *Serviteurs de l'État*, Paris : La Découverte, 2012, p. 482.

¹⁸⁹ ANMT, 202 AQ 227 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, à Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 12 janvier 1937.

¹⁹⁰ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la septième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 18 mars 1937.

¹⁹¹ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la huitième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 25 mars 1937.

Les réseaux sont déterminés à faire valoir leur point de vue jusqu'aux ultimes instants de la procédure d'adoption du décret.

Alors que Robert Le Besnerais rencontre Albert Bedouce le 17 janvier 1937, il le prie, entre autres demandes, d'« obtenir l'insertion dans le décret d'un régime plus souple pour le travail et l'amplitude du personnel roulant ». S'il ne dispose pas d'un tel pouvoir, le ministre lui répond que ce point peut être solutionné par l'utilisation de dérogations¹⁹².

Le lendemain, le Conseil des ministres délibère :

« M. Bedouce, ministre des Travaux publics, a fait approuver, dans sa forme définitive, le projet instituant la semaine de 40 heures dans les réseaux de chemins de fer, projet sur lequel se sont mis d'accord les délégués des associations professionnelles, les fonctionnaires du contrôle et, sous certaines réserves qui ont reçu des apaisements, les représentants des réseaux »¹⁹³.

Le décret relatif à l'application aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de 40 heures est un des derniers à paraître, le 18 janvier 1937¹⁹⁴. Sa forme est classique¹⁹⁵. Le texte est jaugé comme un « moyen terme » entre les projets des réseaux et de la Fédération nationale des cheminots, mettant en œuvre une « réglementation très complexe, sans doute la plus complexe de toutes les réglementations concernant la durée du travail ». Il est composé de cinq titres et 70 articles. Il introduit pour l'ensemble des agents des chemins de fer une durée du travail moindre que celle en vigueur jusqu'alors.

Le premier titre est consacré au personnel roulant. Il limite le travail effectif de cette catégorie de personnel à une moyenne de 6 heures 40 par jour (un maximum de 8 heures à 8 heures 30 étant exceptionnellement admis) et l'amplitude à 9 heures (un maximum de 10 heures à 10 heures 30 étant ponctuellement autorisé). Des dispositions particulières sont prévues selon les activités exercées : ainsi, l'amplitude journalière des agents de services de remonte, de navette, de manœuvre ou de dépôt ne peut dépasser 10 heures. On estime en effet que ces

« périodes de travail consacrées à des travaux légers ou intermittent [ont] une valeur réduite ;

¹⁹² ANMT, 202 AQ 224 : mémento d'un entretien de Robert Le Besnerais, directeur de l'Exploitation de la compagnie du Nord, avec Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 17 janvier 1937.

¹⁹³ ANMT, 202 AQ 224 : « Les quarante heures seront appliquées dans les chemins de fer à partir du 25 janvier », *La Journée Industrielle*, 19 janvier 1937.

¹⁹⁴ *J.O. Lois et décrets*, 20 janvier 1937, p. 797-808. Il est rectifié par : *J.O. Lois et décrets*, 22 janvier 1937, p. 892.

¹⁹⁵ Selon Alain Chatriot, une dizaine d'articles revient souvent dans la structure de ces décrets d'application : « 1° champ d'application, 2° répartition des heures de travail, 3° récupérations, 4° mesures de contrôle, 5° dérogations permanentes, 6° dérogations temporaires, 7° mesures de contrôle et d'utilisation des dérogations, 8° rémunération des heures supplémentaires, et 9° délais d'application » (Alain Chatriot, « 11. Le CNE à l'épreuve des grands débats sociaux », *La démocratie sociale à la française : l'expérience du Conseil national économique, 1924-1940*, Paris : La Découverte, 2002, 420 p. ; accessible en ligne <www.cairn.info/la-democratie-sociale-a-la-francaise--9782707139733-page-292.htm> [consulté le 17 octobre 2016]).

autrement dit les prestations de travail contenant dans une proportion notable de telles périodes ont toujours été admises comme pouvant être plus longues que celles qui constituent uniquement du travail qui exige un effort continu ou une attention soutenue »¹⁹⁶.

Des régimes spéciaux peuvent être envisagés sur demande de l'administration des chemins de fer ou d'une organisation syndicale : ils permettent la mise en place de dérogations permanentes, mais limitées, pour les lignes peu fréquentées ou les transports de voyageurs et marchandises en heures de pointe. Des dérogations temporaires sont également prévues en cas de travaux¹⁹⁷. Les heures supplémentaires sont rémunérées. Des comités centraux et régionaux de travail sont institués. Il s'agit d'instances paritaires où siègent les représentants des réseaux et du personnel, qui peuvent être assistés de membres complémentaires. Un fonctionnaire du contrôle du travail y participe également. Ils examinent et émettent un avis sur les roulements, les dérogations et les mesures prises pour éviter leur récurrence¹⁹⁸.

Le titre II est applicable aux cheminots autres qu'aux roulants et aux agents de direction, d'inspection et de contrôle pour lesquels il est impossible d'établir un tableau de service. Ils voient leurs 40 heures hebdomadaires modulées de trois façons : 8 heures par jour pendant cinq jours (avec le samedi ou le lundi chômé ou encore sur une période de sept jours) ; 6 heures 40 par jour (ouvrable ou sur une période de sept jours) ; une répartition inégale des 40 heures avec un maximum de 8 heures par jour, exceptionnellement porté à 9 heures pour permettre l'organisation de la semaine anglaise. Là aussi, des dispositions sont prévues selon l'activité exercée et il est possible d'avoir recours aux heures supplémentaires et aux dérogations. Des comités de travail sont également mis en place.

Les coupures d'une heure minimum ne sont pas comptabilisées dans la durée du travail. Les roulants peuvent bénéficier de deux coupures dans une journée, les sédentaires d'une seule. Le repos journalier des roulants est fixé à 14 heures à résidence et 10 heures hors résidence, mais peut être réduit. Le nombre de repos hors résidence ne peut être supérieur à la moitié de la somme des repos journaliers. Le nombre, la durée et l'emplacement des grands repos périodiques sont rapprochés de ceux de l'industrie.

À titre exceptionnel et dans l'expectative des embauches nécessaires à la mise en œuvre de la semaine de 40 heures, la limite d'âge pour l'admission au commissionnement est relevée à 34 ans pour les chômeurs et les auxiliaires des grands réseaux et à 40 ans pour les agents commissionnés

¹⁹⁶ AN, F¹⁴ 14959 : note relative à l'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures dans les grands réseaux d'intérêt général, s.d. (postérieure au 18 janvier 1937).

¹⁹⁷ Cette mesure est commune à l'ensemble des décrets pris en application de la loi du 21 juin 1936.

¹⁹⁸ Une instruction du 1^{er} décembre 1937 fixe leur constitution et leur fonctionnement (AN, F¹⁴ 14960).

des réseaux secondaires d'intérêt général et d'intérêt local licenciés suite à la fermeture ou à l'aménagement de lignes¹⁹⁹. Cette élévation de l'âge maximal d'admission reste toutefois assez limitée (cinq ans pour les chômeurs et auxiliaires), afin d'empêcher le débauchage d'agents spécialisés et qualifiés de l'industrie, souvent plus âgés, qui seraient intéressés par les garanties offertes par un emploi commissionné au chemin de fer²⁰⁰. En effet,

« ce nombre [des demandes d'emploi en instance] augmente très rapidement dès que l'état général des autres industries apparaît plus précaire ; les grands réseaux, par la sécurité qu'ils assurent à leurs agents, offrent un attrait tout particulier en période de crise et les demandes d'emploi qui leur sont annuellement adressées deviennent alors beaucoup plus nombreuses qu'en période normale », même si « il y a toujours eu [...], même en période prospère, un nombre important de telles demandes »²⁰¹.

Les réseaux semblent opposés à cette mesure, qui entraîne une modification du statut du personnel et du régime des retraites²⁰².

« En raison de l'impossibilité d'appliquer immédiatement au personnel de tous les services la semaine de quarante heures », il est prévu que le décret entre en vigueur de manière progressive, par palier, jusqu'au 25 mars 1937²⁰³.

Les administrations des chemins de fer réclament un délai pour appliquer ces dispositions à partir du 27 mai ; mais cette idée est rejetée²⁰⁴.

La réception du décret du 18 janvier 1937 par les principaux intéressés semble de prime abord mitigée.

Début février 1937, Raymond Tournemaine et Georges Quertelet, secrétaires généraux de l'Union des syndicats du réseau du Nord, se voient dans l'obligation d'adresser à leurs organisations une circulaire pour rappeler les garanties obtenues grâce à ce nouveau texte, après avoir constaté une mécompréhension des termes de celui-ci :

« Depuis quelques jours il nous parvient dans notre courrier, de quatre centres différents des lettres nous indiquant d'application des 40 heures, plus particulièrement le titre (I) concernant les services roulants. Certains camarades n'ayant pas lu attentivement ce décret ont conclu qu'il

¹⁹⁹ L'article 67 du décret du 18 janvier 1937 ne semble toutefois pas parfaitement suivi. En témoigne une lettre du 2 mars 1937 adressée par Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux des chemins de fer français : « Dans de nombreux cas, les services locaux se bornent à répondre aux intéressés [pour l'embauche aux emplois disponibles dans les grands réseaux de chemins de fer] en leur faisant connaître qu'ils ont dépassé l'âge-limite d'admission de 29 ans et que leur candidature ne peut, dès lors, être retenue » (ANMT, 202 AQ 224).

²⁰⁰ ANMT, 202 AQ 224 : « Les quarante heures seront appliquées dans les chemins de fer à partir du 25 janvier », *La Journée Industrielle*, 19 janvier 1937.

²⁰¹ ANMT, 202 AQ 231 : note sur la monographie du BIT concernant les transports, 7 février 1935.

²⁰² CNAH, 42 LM 46 : projet de lettre de Gaston Grelat, secrétaire général du comité de direction des grands réseaux des chemins de fer français, au président de la conférence des directeurs, 20 janvier 1937.

²⁰³ *J.O. Lois et décrets*, 20 janvier 1937.

²⁰⁴ AN, F¹⁴ 14959 : Convard de Prolles, « L'application de la semaine de 40 heures aux chemins de fer », s.d. (sans doute 1937) (le titre du périodique n'est pas précisé).

n'y a pas d'amélioration et que la situation sera pire qu'auparavant ».

Ils décident de l'organisation d'une conférence d'information quelques jours plus tard à Amiens²⁰⁵. Trois brochures à visée instructive sont éditées par la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer dans les mois qui suivent la promulgation du décret : la première publie le texte du décret²⁰⁶, une deuxième le commente²⁰⁷ et une dernière s'attarde sur la constitution et le fonctionnement des comités du travail²⁰⁸.

Lors du congrès de la Fédération nationale des travailleurs de chemins de fer de 1938 sont salués

« les efforts et la ténacité que les représentants de la Fédération durent déployer en toutes circonstances pour vaincre les difficultés et la résistance qui leur fut opposée constamment [par les réseaux], [et] la fermeté dont dut faire preuve, en certaines circonstances, le ministre des Travaux publics de l'époque, Bedouce »²⁰⁹,

même si des violations du décret sont dénoncées et que la résolution générale appelle au respect des 40 heures²¹⁰.

Des difficultés d'application à résoudre

Par capitalisation de l'expérience passée en matière de réduction de la durée du travail, les problèmes de mise en œuvre ont été anticipés dès la rédaction du décret sur la semaine de 40 heures dans les chemins de fer.

L'article 59 du décret du 18 janvier 1937 prévoit en effet la formation d'une commission mixte permanente en cas de difficultés d'application. Celle-ci est rapidement instituée afin de résoudre les problèmes de délais d'application²¹¹. Sa composition est fixée par un arrêté du 23 janvier²¹². Elle est

²⁰⁵ IHS-CGT des cheminots, 2 F 506 : circulaire n°8 de Raymond Tournemaine et Georges Quertelet, secrétaires généraux de l'Union des syndicats du réseau du Nord, aux secrétaires de syndicats, 4 février 1937.

²⁰⁶ IHS-CGT des cheminots, 1 D 7 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, *Les 40 heures dans les chemins de fer. Décret pour l'application dans les services roulants dans les services sédentaires (décret du 18 janvier 1937)*, Paris : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 1937, 63 p.

²⁰⁷ IHS-CGT des cheminots, 2 D 6 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, *Les 40 heures dans les chemins de fer. Commentaires sur l'application du décret du 18 janvier 1937*, Paris : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 1937, 48 p.

²⁰⁸ IHS-CGT des cheminots, 1 D 6 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, *Les 40 heures. Pour le fonctionnement des comités du travail. Instruction sur la constitution et le fonctionnement des comités du travail*, Paris : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 1937, 32 p.

²⁰⁹ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938 [...]*, [Paris] : Impr. centrale du Croissant, 1938, p. 246.

²¹⁰ *Ibid.*, p. 213.

²¹¹ AN, F¹⁴ 14959 : Convard de Prolles, « L'application de la semaine de 40 heures aux chemins de fer », s.d. (sans doute 1937).

²¹² Elle comprend quatre membres de l'administration des Travaux publics et un de celle du Travail, 11 représentants des réseaux et autant pour le personnel, ainsi que trois inspecteurs du contrôle du travail des agents des chemins de fer. AN, F¹⁴ 14960 : arrêté ministériel instituant une commission mixte permanente au ministère des Travaux publics en vue d'examiner les difficultés d'ordre général que pourrait soulever l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer, 23 janvier 1937.

présidée par Cyrille Grimpert, à qui succède René Claudon²¹³. La Fédération nationale des cheminots est la seule organisation corporative à y être admise²¹⁴. Elle se réunit à 26 reprises du 25 janvier 1937 au 24 mai 1938²¹⁵,

« en vue d'examiner les difficultés d'ordre général que pourrait soulever l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer, et de donner son avis sur les régimes spéciaux et sur les régimes de dérogation prévus par le décret du 18 janvier 1937. Cette commission aura également pour mission de suivre, pendant la période transitoire, l'application progressive et accélérée du nouveau régime et de provoquer, s'il y a lieu, les mesures d'embauchage de nature à faciliter cette application rapide »²¹⁶.

La commission mixte formule sur ces questions des avis à destination du ministre des Travaux publics, « qu'il suivra avec d'autant plus d'empressement que leur émission aura été unanime de la part des divers éléments qui composent la commission »²¹⁷.

Le président de la commission ouvre la première séance sur l'importance de l'esprit de collaboration qui doit régner. Il aborde ensuite la demande formulée quelques jours auparavant par les réseaux de reporter l'application des 40 heures²¹⁸, notamment pour les grands ateliers où des retards dans le levage des machines sont cumulés avec un ajournement de leur entretien et de celui du matériel, du fait des grèves, des journées de congé supplémentaires octroyées et du nombre insuffisant de candidats à des postes spécialisés. Les cheminots, qui proposent d'enquêter afin d'examiner la véracité des déclarations des administrations des chemins de fer, leur reprochent de ne pas tout mettre en œuvre pour pallier le défaut de personnel. Une sous-commission est chargée d'étudier la question²¹⁹.

La mise en œuvre des 40 heures hebdomadaires emprunte des rythmes différents dans les différents réseaux.

Au 1^{er} mars 1937, l'intégralité des cheminots sont soumis au régime des 40 heures dans le réseau

²¹³ Un décret du 11 juin 1937 nomme Cyrille Grimpert président du conseil du réseau des chemins de fer de l'État. Il est remplacé à la direction générale des chemins de fer par René Claudon.

²¹⁴ Elle institue une commission fédérale des 40 heures en son sein pour discuter des questions à débattre (IHS-CGT des cheminots, 1 F 90).

²¹⁵ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbaux résumés des séances de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937 relatif à l'application de la semaine de 40 heures aux chemins de fer d'intérêt général, 25 janvier 1937-24 mai 1938.

²¹⁶ AN, F¹⁴ 14960 : arrêté ministériel instituant une commission mixte permanente au ministère des Travaux publics en vue d'examiner les difficultés d'ordre général que pourrait soulever l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer, 23 janvier 1937.

²¹⁷ AN, F¹⁴ 14959 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, à Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux, 8 janvier 1937.

²¹⁸ Le 21 janvier, les réseaux demandent la prorogation des délais d'application de la semaine de 40 heures à certaines catégories de personnel. AN, F¹⁴ 14960 : lettre du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 21 janvier 1937.

²¹⁹ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la cinquième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 18 février 1937.

d'Alsace-Lorraine. Mais seuls 16 % des agents des machines qui effectuent un service de route le sont dans la compagnie du Nord, contre 46 % pour celle du PLM. En ce qui concerne les agents des trains, 30 % de ceux du réseau du PLM, 50 % du PO-Midi, 70 % de l'État et 75 % du Nord et de l'Est effectuent la semaine de 40 heures²²⁰.

Cette application se doit toutefois d'être cohérente dans l'ensemble des administrations des chemins de fer. Lors des pourparlers, en décembre 1936, Cyrille Grimpret, commissaire du Gouvernement au comité de direction des grands réseaux, souligne

« la difficulté qu'il y aurait à faire admettre aux agents que certains réseaux pourront appliquer les 5 fois huit heures, alors que d'autres s'y refuseraient. En admettant même qu'il y ait des différences de réseau à réseau, il ne paraît pas possible d'appliquer de façon différente la semaine de 40 heures dans les mêmes services suivant les réseaux »,

ce sur quoi le rassure Robert Le Besnerais : « Il n'est pas question d'appliquer différemment la semaine de 40 heures suivant les réseaux et pour un même service. Ce que les réseaux pensent faire, ce n'est pas appliquer la loi de 40 heures différemment suivant les réseaux, mais différemment suivant les services »²²¹.

L'application des 40 heures prend cependant du retard. Le 25 mars 1937, lors de la huitième séance de la commission mixte, Raymond Tournemaine, Pierre Semard et Marc Dupuy constatent le non-respect des délais d'application par les réseaux. Le président Grimpret les informe que ces derniers ont déposé la veille une nouvelle demande de prorogation des délais²²². Il est prévu que la semaine de 40 heures soit effective au 26 avril 1937²²³.

Les 1^{er} et 2 avril 1937, une délégation, composée d'un inspecteur du contrôle ainsi que de Louis Winberg, Marc Dupuy et Raymond Tournemaine, est mandatée par la commission mixte pour effectuer une enquête dans la compagnie du PLM. À l'occasion de celle-ci, la délégation constate l'insuffisance des embauches prévues (de l'ordre de 10 %) et de celles réalisées (2 500 restent encore à recruter) et la lenteur de la formation de ces nouveaux agents, à cause de lourdeurs administratives qui retardent les nominations. Surtout, si aucun obstacle n'est rencontré à propos de l'application de cette mesure, c'est la forme adoptée qui est problématique :

« La délégation se trouve à nouveau mise dans l'obligation de s'élever vivement contre le fait

²²⁰ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la sixième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 4 mars 1937.

²²¹ ANMT, 202 AQ 224 : procès-verbal de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 14 décembre 1936.

²²² AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la huitième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 25 mars 1937.

²²³ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la 10^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 15 avril 1937.

que les réseaux s'ouvrent d'eux-mêmes, sans accord ou autorisation préalable du contrôle ou du ministre [des Travaux publics], le droit d'introduire dans les roulements, soit des dérogations, soit ce qu'ils considèrent être des régimes spéciaux, en instituant ce qu'ils appellent un régime transitoire ou expérimental »²²⁴.

Ce même constat avait d'ores et déjà été fait lors d'une enquête antérieure dans la compagnie du Nord²²⁵.

Raymond Tournemaine prononce, au nom du bureau fédéral, une déclaration de protestation à la séance de la commission mixte des 40 heures du 8 avril 1937 :

« Je suis chargé, au nom de la Fédération [nationale des cheminots], de faire une protestation motivée sur la situation qui est faite à plusieurs catégories de cheminots, en raison de la non application de la semaine de 40 heures ou d'une application erronée qui ne respecte ni le contenu, ni l'esprit du décret du 18 janvier 1937. [...] De plus l'application du décret est inégale de région à région et dans des proportions très sensibles. Mieux, dans certaines régions, [...] en avril, il y avait peu ou pas de roulements avec les 40 heures, alors que la date limite d'application totale était prévue au 25 mars. Cette situation est déplorable, et elle crée, parmi le personnel, un très grand mécontentement, dont les symptômes se font jour pour tous. [...] Il nous apparaît que tout n'a pas été fait de la part des réseaux pour aboutir à une application correcte, respectant l'esprit et le contenu du décret du 18 janvier 1937, dans les délais prévus par celui-ci. La Fédération des cheminots tient à déclarer devant les membres responsables du comité de direction des grands réseaux et les représentants des pouvoirs publics, qu'elle considère la situation comme très grave, dans la période aussi difficile que celle que nous traversons »²²⁶, au trafic conséquent avec la tenue prochaine de l'Exposition Universelle²²⁷ et les pointes de la Pentecôte et de l'été.

Si les premières séances de la commission mixte semblent tendues, les suivantes semblent plus propices à l'échange, à la négociation et aux concessions. Lorsqu'il quitte la présidence de la commission mixte le 16 juin 1937, Cyrille Grimpert souligne que

« au cours des seize séances qui ont été tenues, la commission a fait réellement du bon travail. Cette formule de collaboration a donné d'excellents résultats et pourrait être généralisée par l'étude d'autres questions. L'atmosphère s'est peu à peu très heureusement améliorée, en raison de la bonne volonté et de l'objectivité des représentants des réseaux et du personnel »²²⁸.

Une importante variété de sujets est abordée au cours de ces séances, mais des désaccords majeurs voient le jour.

L'un d'eux porte sur la forme des cadres des régimes spéciaux²²⁹ et les limites des dérogations tels

²²⁴ IHS-CGT des cheminots, 1 F 89 : rapport présenté à la commission mixte du 8 avril 1937 sur l'application de la semaine de 40 heures aux agents des machines, 8 avril 1937.

²²⁵ IHS-CGT des cheminots, 1 F 89 : rapport présenté à la commission mixte du 25 mars 1937 sur l'application de la semaine de 40 heures aux agents des machines, 25 mars 1937.

²²⁶ ANMT, 202 AQ 225 : annexe III au compte rendu sommaire de la réunion de la commission mixte des 40 heures, 8 avril 1937.

²²⁷ L'Exposition universelle de Paris se déroule de mai à novembre 1937.

²²⁸ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la 17^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 16 juin 1937.

²²⁹ Les régimes spéciaux sont institués sous la forme d'arrêtés ministériels, sur lesquels les comités centraux de travail et la

qu'ils sont voulus par les réseaux et que la Fédération nationale des cheminots juge trop libéraux :

« Bien que le rapport au président de la République du 18 janvier 1937 ait fortement insisté sur le caractère indispensable des possibilités d'établissement des régimes spéciaux, aucun régime spécial n'a pu être appliqué jusqu'ici en raison de l'opposition de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer qui a vu, dans ces régimes spéciaux, de véritables entorses aux règles générales du décret. De même, la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer s'est opposée à la fixation de limites à l'intérieur desquelles des dérogations pouvaient être admises »²³⁰.

Pierre Semard estime que, pour limiter les abus, la commission mixte devrait être saisie de tous les cas de figure problématiques, ce qui est contraire au décret selon Octave Henry-Gréard. Le personnel redoute une extension du système des dérogations et des régimes spéciaux²³¹, qui semblent d'ores et déjà appliqués sans autorisation préalable²³². Les réseaux souhaitent quant à eux obtenir de Léon Blum « l'assurance qu'il transmettra des instructions formelles à l'administration des Travaux Publics, pour faire usage dans un esprit très large des régimes spéciaux et dérogatoires »²³³. Il est finalement décidé de constituer une sous-commission pour étudier les cas concrets²³⁴. La mise en œuvre des régimes spéciaux, d'abord réglée par un « régime transitoire mal déterminé » fait l'objet de tensions perceptibles au sein de la commission²³⁵. Les comptes rendus de réunions peuvent faire état de ces crispations :

« Les représentants du personnel qui [...] avaient déjà très violemment protesté contre les dérogations au cours d'une précédente réunion de la sous-commission ont renouvelé leurs protestations. Ils disent avoir fait toutes suggestions utiles pour appliquer complètement les 40 heures, ils prétendent que l'embauchage a été insuffisant et cette question leur tient à cœur »²³⁶.

Le taux de rémunération des dérogations fait également l'objet de débats²³⁷. Si la loi prévoit un relèvement d'office de l'ordre de 20 %, la Fédération nationale des cheminots souhaite que ce taux

commission mixte prévue à l'article 59 du décret du 18 janvier 1937 sont consultés.

²³⁰ AN, F¹⁴ 14959 : note sur l'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures dans les grands réseaux d'intérêt général, s.d. (postérieure au 18 janvier 1937).

²³¹ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la huitième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 25 mars 1937.

²³² AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la neuvième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 8 avril 1937.

²³³ ANMT, 202 AQ 227 : note sur l'application de la loi de 40 heures au personnel des grands réseaux de chemins de fer, 15 janvier 1937.

²³⁴ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la neuvième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 8 avril 1937.

²³⁵ ANMT, 202 AQ 225 : note du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français au président de la commission mixte des 40 heures, 14 avril 1937.

²³⁶ ANMT, 202 AQ 225 : compte rendu de la réunion du 26 septembre 1937 de la sous-commission des 40 heures, 27 septembre 1937.

²³⁷ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbaux résumés des 17^e, 20^e, 21^e, 22^e et 23^e séances de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 16 juin, 30 septembre, 14 octobre, 4 et 19 novembre 1937.

soit encore augmenté de 25 %. Mais la question est du ressort de la commission du contrat collectif²³⁸. On aboutit en novembre 1937 à une circulaire d'application²³⁹.

La réglementation du rôle des délégués aux comités du travail est aussi source de dissensions. Le projet proposé par le comité de direction des grands réseaux ne satisfait pas les représentants de la Fédération nationale des cheminots, qui aspirent à l'extension des pouvoirs d'enquête des délégués, afin de veiller à la bonne mise en œuvre des textes et de vérifier si les réclamations des agents sont fondées²⁴⁰. Eugène Reverdy cite en exemple

« l'arrondissement de Batignolles [dans lequel] les délégués sont récemment intervenus, au cours d'une enquête sur place, pour modérer les exigences du personnel ; il affirme que l'intérêt général gagnerait à cette facilité d'enquête des délégués qui pourraient ainsi exposer aux agents les réalités et les difficultés et faciliter l'aboutissement de solutions raisonnables ».

Mais les administrations des chemins de fer craignent un manque de souplesse²⁴¹. Un projet d'instruction sur l'élection des délégués du personnel dans les comités du travail et le fonctionnement de ceux-ci est élaboré par une sous-commission dans sa séance du 7 octobre²⁴². L'instruction est publiée le 1^{er} décembre 1937²⁴³.

Les discussions en commissions sont également influencées par les actions de protestation chez les principaux concernés à propos des retards pris par la négociation et l'application des 40 heures hebdomadaires.

Octave Henry-Gréard signale le 8 avril « des manifestations du personnel [qui] se sont produites récemment devant le siège d'un arrondissement : ces manifestations sont déplacées, déclare-t-il, car l'application de la loi doit s'effectuer dans le calme ». Raymond Tournemaine lui rétorque par une déclaration de la Fédération nationale des cheminots dans laquelle il liste les points sur lesquels le décret du 18 janvier 1937 n'est pas respecté :

« repos irréguliers, nombre excessif de services tracés en 6h40, application uniforme du maximum de 56 heures par semaine dans les stations, refus d'étendre les 5/8 aux équipes de la Voie, services des gardes-barrières et des sémaphoristes qui ne seraient pas conformes au décret, salaires insuffisants versés aux auxiliaires, retard dans l'application intégrale des 40 heures »²⁴⁴.

²³⁸ Cf. *infra*.

²³⁹ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la 17^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 16 juin 1937.

²⁴⁰ ANMT, 202 AQ 225 : procès-verbal n°1136 de la séance de la commission inter-réseaux du personnel, 16 juin 1937.

²⁴¹ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la 19^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 21 juillet 1937.

²⁴² AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbaux résumés des 21^e et 23^e séances de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 14 octobre et 19 novembre 1937.

²⁴³ AN, F¹⁴ 14960 : instruction sur la constitution et le fonctionnement des comités du travail, 1^{er} décembre 1937.

²⁴⁴ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la neuvième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du

Jean Jarrigion ajoute que ces protestations sont spontanées et que leur motif est « l'extension abusive du régime des 6h40 ».

Par ailleurs, les mesures dérogatoires semblent être parfois difficilement acceptées par le personnel. Pierre Semard évoque le 10 mai 1937 ce cas de figure :

« M. SEMARD- signale que sur le PLM, la Fédération [nationale des cheminots] a rencontré certaines difficultés pour faire admettre au personnel roulant les dérogations demandées. Les demandes de dérogations auraient gagné à être présentes du plus tôt et l'état d'esprit du personnel se ressent des méthodes du réseau.

M. LE PRÉSIDENT est certain qu'il ne s'agit pas de mauvaise volonté du côté du réseau ; il ne peut s'agir que de malentendus qui proviennent peut-être des difficultés spéciales dues à la structure même du réseau »²⁴⁵.

En septembre 1937, Raymond Tournemaine tire un signal d'alarme. Il

« fait part du mécontentement du personnel devant le nombre exagéré des dérogations qui se reproduisent depuis quelques mois. En outre certaines d'entre elles sont importantes et leur possibilité aurait même fait l'objet, lui a-t-on assuré, d'une note confidentielle des réseaux dont il voudrait bien se voir confirmer l'existence²⁴⁶. Il cite la réduction de repos à la résidence au-dessous de 11 heures, l'existence de triples découchers à Persan-Beaumont... etc. Il montre que les agents ont accepté avec abnégation des services pénibles pour faire face aux besoins actuels et pour assurer en particulier les trains des travailleurs en congés payés ».

Mais pour Jean Levy, 100 000 dérogations ont été comptabilisées pour le mois d'août 1937, ce qui n'est « pas, au demeurant, tellement [élevé], eu égard au nombre des agents du service roulant ». Il attribue l'élévation de ce chiffre à la restriction du recours des régimes spéciaux. Le président demande toutefois à ce que leur nombre soit revu à la baisse²⁴⁷.

Les travaux de cette commission mixte ont toutefois permis la résolution de difficultés d'application et la conclusion de plusieurs accords, par exemple sur la position et la durée minimum du grand repos périodique, sur le service des cantonniers assurant les remplacements aux passages à niveau²⁴⁸ ainsi que de deux instructions sur la réglementation du décompte des interruptions de travail non prévues dans les roulements réguliers et les frais de correspondance des délégués aux comités du travail²⁴⁹.

décret du 18 janvier 1937, 8 avril 1937.

²⁴⁵ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la 13^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 10 mai 1937.

²⁴⁶ Cette circulaire confidentielle aurait été adressée aux chefs de dépôts « pour leur permettre de commander les agents des machines après un repos réduit de 11 heures ».

²⁴⁷ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la 20^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 30 septembre 1937.

²⁴⁸ AN, F¹⁴ 14960 : annexes au procès-verbal résumé de la 25^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 15 mars 1938.

²⁴⁹ AN, F¹⁴ 14960 : annexes au procès-verbal résumé de la 26^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du

Suite à la création de la SNCF²⁵⁰, la composition de la commission mixte est modifiée²⁵¹. Un grand nombre de points d'achoppement reste néanmoins encore à traiter en 1938²⁵².

Les coûteuses conséquences de l'application de la semaine de 40 heures

Les conséquences de l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer sont multiples, mais somme toute assez classiques.

Ce sont particulièrement les incidences relatives à l'embauche qui font l'objet de vifs débats lors des discussions de la loi et des décrets d'application.

Dans les chemins de fer, un recrutement est entrepris dès l'été 1936, avant même la parution du décret²⁵³. La proposition initiale des réseaux prévoyait le recrutement de 60 000 cheminots, soit une dépense supplémentaire de l'ordre de 1,1 à 1,2 million de francs²⁵⁴. À la mi-janvier 1937, 36 000 nouveaux agents sont admis à l'essai²⁵⁵. Mais le projet de décret validé par le CNE impose une augmentation du nombre de cheminots de l'ordre de 25 %, ce qui représente une dépense de 400 millions de francs en surplus²⁵⁶. Le rapport Gufflet présenté au nom du comité de direction des grands réseaux à la commission d'enquête sur la production française organisée par le CNE en 1937 chiffre à 92 000 le nombre d'embauches nécessaires pour répondre au besoin créé par les 40 heures, l'augmentation des congés²⁵⁷ et à l'évolution du trafic²⁵⁸. Une estimation plus basse, de l'ordre de 60 000 à 70 000 personnes, a été avancée par Jean-Charles Asselain²⁵⁹ et Joseph Jacquet²⁶⁰. Toujours est-il que, d'après les réseaux, « on ne trouverait sans doute aucun service ou établissement public, aucun commerce ou industrie privée, ayant fait un pareil effort en si peu de temps pour appliquer les 40 heures à son personnel »²⁶¹. À l'instar de 1919, il a donc fallu recruter en hâte un grand nombre de nouveaux cheminots.

décret du 18 janvier 1937, 24 mai 1938.

²⁵⁰ Cf. *infra*.

²⁵¹ IHS-CGT des cheminots, 2 F 508 : arrêté ministériel désignant les représentants de la SNCF au sein de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 22 mars 1938.

²⁵² Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 247-248.

²⁵³ CNAH, 42 LM 45 : memorandum de la conférence de MM. les directeurs, 12 novembre 1936.

²⁵⁴ ANMT, 202 AQ 226 : note au sujet du nombre d'agents nécessaires pour réaliser l'application de la semaine de 40 heures, 3 février 1937.

²⁵⁵ ANMT, 202 AQ 224 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 13 janvier 1937.

²⁵⁶ ANMT, 202 AQ 227 : note-mémento à Léon Blum, président du Conseil, 15 janvier 1937.

²⁵⁷ Cité par Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, *op. cit.*, p. 14.

²⁵⁸ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la 11^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 22 avril 1937.

²⁵⁹ Jean-Charles Asselain, « Une erreur de politique économique : la loi de quarante heures de 1936 », *Revue économique*, vol. 25, n°4, 1974, p. 694.

²⁶⁰ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, *op. cit.*, p. 135.

²⁶¹ ANMT, 202 AQ 225 : note du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français au président de la commission mixte des 40 heures, 14 avril 1937.

Mais le recrutement n'est pas linéaire. Son rythme diffère suivant les administrations des chemins de fer :

« La cadence a pu être variable selon les réseaux. Les compléments d'effectifs qui leur sont nécessaires dépendent, en effet, pour chacun d'eux, de l'intensité de la reprise du trafic, de leurs disponibilités en personnel au mois de juin, des départs en retraite, de la part des réparations donnée à l'industrie privée, etc... Les facilités d'embauchage diffèrent également d'un réseau à l'autre, suivant le caractère industriel ou agricole des régions desservies et suivant le nombre des chômeurs de ces régions »²⁶².

Surtout il ne semble pas être optimal, comme le constate le ministre des Travaux publics début janvier 1937 :

« Si les opérations devaient continuer à se développer au même rythme que dans les six mois qui viennent de s'écouler, ce n'est pas le 22 mai que vous seriez prêts à appliquer la semaine de 40 heures, mais seulement dans le second semestre de 1938. Vous pouvez objecter que le réseau du Nord, par exemple, a embauché 5.000 agents nouveaux au cours de ces six mois, mais n'est-ce point-là la preuve que tous les autres réseaux pouvaient en faire autant ? »²⁶³.

Georges Ribeill a mené une étude sociologique sur ces nouveaux agents²⁶⁴. Il s'agit en majorité d'un personnel jeune d'origine rurale, malgré les injonctions à l'emploi de chômeurs afin de limiter le déficit de la main-d'œuvre agricole²⁶⁵, invitations non suivies par les administrations des chemins de fer. Le ministre des Travaux publics, averti que les réseaux privilégient l'embauche de ruraux plutôt que de chômeurs²⁶⁶, adresse, le 20 janvier 1937, aux préfets, une circulaire relative au recrutement du personnel nécessaire parmi les travailleurs en chômage et les agents licenciés des petites lignes²⁶⁷. Il suit en cela les recommandations du CNE²⁶⁸.

Les nouveaux cheminots s'avèrent, par ailleurs, peu qualifiés et font en ce sens écho à un grief constant du patronat concernant l'insuffisance de travailleurs chevronnés²⁶⁹. Dans ces temps de crise

²⁶² ANMT, 202 AQ 224 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 13 janvier 1937.

²⁶³ AN, F¹⁴ 14959 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, à Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux, 8 janvier 1937.

²⁶⁴ Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, op. cit., p. 85-104.

²⁶⁵ AN, F²² 2233 : proposition de résolution déposée à la Chambre des députés par Jean Le Cour Grandmaison, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures afin de réserver aux chômeurs les emplois créés par l'application aux chemins de fer de la semaine de 40 heures, 4 février 1937.

²⁶⁶ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la quatrième séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 11 février 1937.

²⁶⁷ ANMT, 202 AQ 224 : circulaire relative au recrutement du personnel nécessaire aux réseaux parmi les travailleurs en chômage et les agents licenciés des petites lignes, adressée par Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, aux préfets, 20 janvier 1937.

²⁶⁸ L'article 68 du décret du 18 janvier 1937 avait par ailleurs autorisé l'emploi temporaire d'environ 3 000 retraités, qui doivent être licenciés avant le 1^{er} octobre 1937. La Fédération nationale des cheminots s'est dressée contre cette source de recrutement, lui préférant celle des chômeurs et des révoqués de 1920. Elle craint que ce type d'embauche ne retarde l'avancement des agents actifs.

²⁶⁹ Alain Chatriot, Patrick Fridenson, Éric Pezet, « La réduction du temps de travail en France entre réglementation tutélaire et négociation encadrée (1814-1978) », *Revue de l'IRES*, n°42, février 2003, p. 14.

économique et de fort chômage, la stabilité de l'emploi et la sécurité matérielle, conférées par le statut du personnel de 1920, semblent déterminantes dans le choix d'intégrer la corporation cheminote. C'est ainsi que *La Journée industrielle*, organe de presse patronal, se plaint de ce que « des industriels voyaient leur main-d'œuvre spécialisée se raréfier, attirée par les offres d'emploi des chemins de fer »²⁷⁰. Les trois quarts des recrues marquent une distance avec leur métier ou formation d'origine en saisissant l'occasion d'intégrer les chemins de fer²⁷¹. Si ces nouveaux agents ne sont pas caractérisés par une tradition militante ou un intérêt porté à la politique nationale, ils n'en sont pas moins sensibles aux garanties statutaires.

Cet aspect doit toutefois être nuancé car il semble que la majorité d'entre eux ait été embauchée en tant qu'auxiliaire ou agent temporaire, et non au cadre permanent²⁷², permettant ainsi aux réseaux une éventuelle compression d'effectifs lorsque le contexte le permettrait.

Ce recrutement massif n'est pas sans incidence financière.

Le projet des réseaux prévoyait l'embauche de 60 000 agents et un accroissement annuel des dépenses de l'ordre de 1,2 à 1,3 milliard de francs supplémentaires. Celui adopté par le CNE est chiffré à 1,8 milliard de francs par an, sans compter les charges engendrées par l'acquisition de nouvelles machines et la construction d'installations, ni la hausse du prix des produits d'autres industries dont les chemins de fer sont consommateurs. Le coût total évalué de l'application de la semaine de 40 heures aux chemins de fer d'intérêt général est de l'ordre de 2,5 milliards de francs²⁷³. Ces frais supplémentaires occasionnent une aggravation des dépenses d'exploitation²⁷⁴ et sont répercutés sur les usagers (avec un relèvement des tarifs) et les contribuables (hausse des impôts)²⁷⁵.

Par ailleurs, des dysfonctionnements similaires à ceux de 1919 accompagnent ce recrutement massif et hâtif.

La formation des agents, notamment des mécaniciens et chauffeurs, s'avère insuffisante : « De nombreux agents de conduite sont des agents nouveaux et des manœuvres ; ils ont été formés trop rapidement, en quelques mois ; il en résulte des incidents nombreux ; les fusions de plombs en particulier ont doublé depuis deux ans »²⁷⁶. L'embauche d'un personnel peu expérimenté et peu

²⁷⁰ ANMT, 202 AQ 224 : « Les quarante heures seront appliquées dans les chemins de fer à partir du 25 janvier », *La Journée Industrielle*, 19 janvier 1937.

²⁷¹ Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, op. cit., p. 95.

²⁷² AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la première séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 25 janvier 1937.

²⁷³ Henri Bissonnet, *Les grands réseaux...*, op. cit., p. 190.

²⁷⁴ *Ibid.*, p. 187.

²⁷⁵ AN, F¹⁴ 14959 : lettre d'Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux, à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 6 janvier 1937.

²⁷⁶ AN, F¹⁴ 14960 : procès-verbal résumé de la 20^e séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937, 30 septembre 1937.

familiarisé avec le matériel a des incidences sur l'exploitation (réparations plus longues, avaries nombreuses) et sur la régularité du trafic (retards²⁷⁷).

Si certains historiens et contemporains dressent un bilan sévère de la semaine de 40 heures²⁷⁸, alors que d'autres sont plus nuancés²⁷⁹, il faut dépasser la dialectique succès/échec et constater que celle-ci représente un bouleversement des conditions de travail des cheminots mais aussi de leur vie, avec un temps plus important dédié aux loisirs et à la sociabilité familiale.

L'application des 40 heures dans les chemins de fer est remarquable de continuité avec la réduction de la durée du travail mise en place en 1919, notamment à travers la place essentielle des acteurs internationaux dans les débats ou encore l'attention particulière portée au coût de cette mesure.

Il est toutefois possible de distinguer des éléments de rupture. L'adoption de la législation sur la semaine de 40 heures est réalisée dans un contexte national tendu, alimenté par un chômage très élevé et la pression des grèves de mai-juin 1936. Cette évolution de la réglementation du travail ne procède donc pas des mêmes ressorts que l'adoption de la loi du 23 avril 1919. Elle signe également l'émergence de nouveaux acteurs, à l'instar du CNE, qui s'affirme comme un véritable lieu de négociation. Les grands réseaux se distinguent, quant à eux, par leur pragmatisme. À aucun moment ils ne réclament l'abrogation de la loi car ils sont conscients de l'inéluctabilité de la mesure : « Ce que nous demandons, c'est l'application de la loi : toute la loi, mais rien que la loi »²⁸⁰, c'est-à-dire la possibilité des dérogations prévues par les décrets, mais auxquelles sont opposées les organisations syndicales.

S'il ne s'est pas imposé naturellement aux compagnies et demeure le fruit d'une longue négociation, le passage de 48 à 40 heures de travail hebdomadaire représente une avancée sociale pour le personnel des chemins de fer.

3. Les retraites : retour sur les décrets-lois de 1934 (1936-1937)

Le contexte du Front populaire est également favorable à un retour sur la régression sociale subie depuis 1934.

Dès 1935, des mesures sont envisagées pour améliorer les retraites des cheminots, qui éprouvent un vif mécontentement à propos des décrets-lois imposés en 1934. Cette tendance s'accélère dans les mois précédant l'arrivée au pouvoir du Front populaire, tel un avant-goût de l'action portée par la

²⁷⁷ *Ibid.*, p. 189.

²⁷⁸ Alfred Sauvy, *Histoire économique de la France entre les deux guerres*, vol. 1., Paris : Economica, 1984, p. 281-282.

²⁷⁹ Michel Margairaz, *L'État...*, *op. cit.*, p. 321-335.

²⁸⁰ ANMT, 202 AQ 227 : note-mémento à Léon Blum, président du Conseil, 15 janvier 1937.

coalition²⁸¹.

Ainsi, le gouvernement Sarraut dépose le 17 mars 1936 un projet de loi portant modification du régime des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général. Lors de sa discussion à la Chambre des députés le 19 mars²⁸², Émile Brachard réclame « l'abrogation des décrets-lois sur les retraites et le retour au *statu quo ante*, "au fur et à mesure que toutes choses auront retrouvé leur équilibre" ». Le lendemain, le Sénat adopte le texte²⁸³.

La loi est promulguée le 30 mars. Elle prévoit la réduction de l'abattement à 3, 4 ou 5 % selon le montant du traitement moyen et la péréquation intégrale des pensions sur la base des échelles en vigueur à partir du 20 avril 1934²⁸⁴. Ainsi sont mises en œuvre les propositions de la commission de révision des retraites des cheminots instituée le 6 mai 1935²⁸⁵. Le coût du projet, estimé à 25 millions de francs, doit être supporté par la caisse des pensions²⁸⁶.

Suite à l'arrivée au pouvoir du Front populaire début juin 1936, les organisations syndicales présentent au nouveau Gouvernement leurs cahiers de revendications.

En matière de retraites, une certaine unanimité demeure en faveur de l'abrogation des décrets-lois de 1934. La Corporation des transports demande l'« abrogation totale, à compter du 1^{er} juin 1936, des décrets-lois Doumergue et Laval ayant frappé les cheminots en activité et en retraite en les assimilant injustement aux fonctionnaires »²⁸⁷. La Fédération CFTC des syndicats professionnels des cheminots de France réclame, quant à elle, l'abrogation du régime de 1934, la péréquation des retraites sur les salaires et le retour à la capitalisation²⁸⁸, programme que partage la Fédération nationale des cheminots²⁸⁹ et que Jean Jarrigion présente au comité de direction des grands réseaux dès le 9 juin²⁹⁰.

Il faut attendre la fin de l'année pour que cette aspiration soit réalisée.

Dans le projet de loi de finances pour le budget de l'exercice 1937, l'article 56 est consacré aux pensions des agents des grands réseaux. Émile Brachard propose un amendement pour la

²⁸¹ Georges Ribeill, *Des faveurs patronales...*, op. cit., p. 79.

²⁸² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 20 mars 1936, p. 988-990.

²⁸³ CNAH, 42 LM 60 : lettre du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer au président de la conférence des directeurs, 23 mars 1936.

²⁸⁴ *J.O. Lois et décrets*, 30 mars 1936, p. 3587.

²⁸⁵ CNAH, 42 LM 66 : projet de loi déposé à la Chambre des députés par Albert Sarraut, président du Conseil, Marcel Régnier, ministre des Finances, Camille Chautemps, ministre des Travaux publics portant modification du régime des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 17 mars 1936.

²⁸⁶ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 21 mars 1936, p. 398-399.

²⁸⁷ CNAH, 42 LM 58 : lettre d'André Gadin, secrétaire général de la Corporation des transports, à Robert Le Besnerais, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 9 juin 1936.

²⁸⁸ CNAH, 42 LM 58 : cahier de revendications de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, juin 1936.

²⁸⁹ CNAH, 42 LM 58 : liste de revendications relatives aux retraites selon l'organisation syndicale, s.d.

²⁹⁰ CNAH, 42 LM 45 : memento de la réunion du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer et de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 9 juin 1936.

reconnaissance de la péréquation des retraites afin d'« assurer la corrélation permanente et définitive entre le montant de la pension de retraite et celui du salaire d'activité, c'est-à-dire que la retraite est fonction du salaire et doit en suivre les fluctuations »²⁹¹. Le 24 décembre, les réseaux protestent auprès du ministre contre la péréquation automatique²⁹². Celle-ci avait déjà fait l'objet d'un amendement de Gaston About à la proposition de loi Charlot en 1929²⁹³, mais il avait été repoussé. Après des aller-retour entre les chambres qu'accompagnent des modifications, la commission des finances du Sénat ne souhaite pas adopter en l'état l'article 56, qui consacre le principe de la péréquation :

« La péréquation des pensions, à laquelle on a été peu à peu entraîné par les difficultés de la vie dans les années d'après-guerre est un principe dangereux et qui donne lieu à toutes sortes d'abus. Du moins, est-il resté jusqu'à présent d'application exceptionnelle et subordonné à une décision du Parlement. Il est évident que si la péréquation était rendue automatique pour les agents des grands réseaux, il en serait à bref délai de même pour tous les personnels de l'État et la mesure ainsi suspendue sur le Trésor serait redoutable »²⁹⁴.

Elle demande la disjonction de cette disposition²⁹⁵. Une semaine plus tard, au moment d'adopter l'article 56, Victor Le Gorgeu obtient toutefois « l'assurance que la péréquation [des retraites] jouera pour les cheminots comme pour les autres retraités »²⁹⁶.

L'article 64 de la loi du 31 décembre 1936 abroge les décrets-lois de 1934 et 1935. Cette suppression était un point essentiel du programme du Rassemblement populaire. Par ailleurs, Léon Blum répugne à recourir au décret-loi, qui représente pour lui un affront à la souveraineté nationale. Le contexte européen, notamment son usage par Heinrich Brüning en Allemagne²⁹⁷ ou Benito Mussolini en Italie, explique aussi la réticence des socialistes à y faire appel²⁹⁸.

Suivant l'engagement du Gouvernement, les mesures disjointes font l'objet d'une proposition de loi portée par Émile Brachard. La mesure phare de ce texte est contenue dans son article 12, avec l'institution de la péréquation automatique de la pension de retraite et du traitement d'activité²⁹⁹. Mais pour la conférence des retraites, celle-ci n'est pas applicable si elle n'est pas étendue aux

²⁹¹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 17 décembre 1936, p. 3770.

²⁹² CNAH, 42 LM 58 : note sur le rapport du 18 février 1937 fait par Émile Brachard au nom de la commission des pensions civiles et militaires de la Chambre des députés, chargée d'examiner plusieurs propositions de loi, s.d.

²⁹³ CNAH, 42 LM 58 : amendement déposé par Gaston About à la Chambre des députés à la proposition de loi de M. Charlot et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier et à compléter le statut des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer et à créer une caisse autonome des retraites commune à tous les réseaux d'intérêt général, 27 juin 1929.

²⁹⁴ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 31 décembre 1936, p. 1945.

²⁹⁵ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 7 décembre 1937, p. 3770.

²⁹⁶ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 31 décembre 1936, p. 1950.

²⁹⁷ Jean Vigreux, « Léon Blum à l'épreuve de l'exercice du pouvoir », *Histoire du Front populaire...*, op. cit.

²⁹⁸ Nicolas Roussellier, *La force de gouverner : le pouvoir exécutif en France, XIX^e-XXI^e siècles*, Paris : Gallimard, 2015, p. 480-481.

²⁹⁹ CNAH, 42 LM 58 : rapport fait par Émile Brachard au nom de la commission des pensions civiles et militaires de la Chambre des députés, chargée d'examiner plusieurs propositions de loi, 18 février 1937.

fonctionnaires de l'État³⁰⁰ et les réseaux souhaitent avertir le ministre des lourdes charges que cela représenterait pour les caisses de retraites³⁰¹. Cette initiative ne semble toutefois pas aboutir.

Quelques semaines plus tard, un projet gouvernemental est déposé à la Chambre des députés, ayant pour objet d'abroger les dispositions du titre premier du décret-loi du 19 avril 1934 portant modification du régime de retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général. Son but avoué est de remettre en vigueur la loi du 21 juillet 1909 et de revenir au système de la capitalisation. Si l'exposé des motifs reconnaît que, dans un premier temps, le recours à la répartition à partir de 1934

« a apporté au compte d'exploitation des allègements immédiats qui ont été de 450 millions en 1934, 209 millions en 1935, mais qui ont été ramenés, dès 1936, à 46 millions, du fait notamment de l'accélération des mises à la retraite anticipée en vue de réduire les excédents d'effectifs. [...] l'allègement provisoire procuré au fonds commun par les nouvelles mesures est dû uniquement au fait qu'il a été recruté immédiatement après la guerre un grand nombre d'agents qui n'arriveront à l'âge de la retraite normale que dans un certain nombre d'années. On a donc déchargé le présent, mais en obérant lourdement l'avenir, un avenir d'ailleurs très prochain, puisque, dès 1937, le régime aboutit à une surcharge de 124 millions, surcharge qui, après quelques fluctuations, atteindra, entre 1950 et 1960, des sommes considérables s'élevant en moyenne annuellement à 500 ou 600 millions »³⁰².

Pour le gouvernement Blum, le système en place ne permet « aucune économie réelle » et ne fait que retarder les versements. La commission des travaux publics et des moyens de communication de la Chambre des députés va également dans ce sens en juin³⁰³. Mais son avis est aux antipodes de l'opinion des compagnies³⁰⁴ pour qui il est indispensable de maintenir ce régime « pour ne pas charger le compte d'exploitation des réseaux par des annuités destinées à combler le déficit très important des caisses de retraites », de l'ordre de 15 milliards de francs³⁰⁵. Cette fois encore, le projet ne semble pas aboutir.

Tout au long des négociations et débats, les organisations syndicales se saisissent de la question des retraites des cheminots.

³⁰⁰ CNAH, 42 LM 58 : compte rendu de la séance de la conférence des retraites, 12 avril 1937.

³⁰¹ CNAH, 42 LM 58 : lettre du président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, 9 juin 1937.

³⁰² C.N.A.H., 42 LM 58 : projet de loi présenté par Albert Lebrun, président de la République, Léon Blum, président du Conseil, Charles Spinasse, ministre de l'Économie nationale, Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, Vincent Auriol, ministre des Finances, à la Chambre des députés, ayant pour objet d'abroger les dispositions du titre premier du décret du 19 avril 1934 portant modification du régime de retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 27 avril 1937.

³⁰³ CNAH, 42 LM 58 : rapport rédigé par Antoine Demusois, au nom de la commission des travaux publics et des moyens de communication de la Chambre des députés, chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'abroger les dispositions du titre premier du décret du 19 avril 1934 portant modification du régime de retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 20 juin 1937.

³⁰⁴ CNAH, 42 LM 58 : compte rendu de la séance de la conférence des retraites, 10 mai 1937.

³⁰⁵ CNAH, 42 LM 58 : lettre de Lodoigt, président de la conférence des retraites, au président de la conférence des directeurs, 17 juin 1937.

La Corporation des transports publie ainsi dans *Le Rail* du 28 février 1937 un projet de règlement concernant le personnel affilié au régime de retraites de 1911 et de statut des retraités, communiqués au ministre des Travaux publics et au comité de direction des grands réseaux³⁰⁶. Y figurent, entre autres mesures, l'entrée en jouissance immédiate ou différée de la pension ou encore la distinction entre les obligations militaires et les années de mobilisation de guerre³⁰⁷.

En avril 1937, la Fédération nationale des cheminots dresse un constat satisfaisant, évoquant

« quelques réalisations qui ne sont tout de même pas à dédaigner [...] : abrogation des décrets-lois, au moins en partie, concernant les prélèvements sur les retraites et le mode de calcul des retraites. Abrogation du décret instituant, pour les agents recrutés à partir de 1934, un nouveau régime de retraite bien plus désavantageux pour eux que le régime ancien puisque leur retraite ne devait être calculée qu'à raison de 1/55^{ème} par année de service ou d'affiliation au lieu de 1/50^{ème} ».

Mais la tâche est loin d'être achevée : « La question des retraites est également à poursuivre pour l'établissement de nouveaux régimes de retraite et l'administration et la gestion des caisses de retraite »³⁰⁸. En 1938, la péréquation automatique demeure le premier pilier sur lequel la Fédération nationale des cheminots espère refondre la loi du 21 juillet 1909³⁰⁹. Par ailleurs, le système mixte de répartition et de capitalisation demeure³¹⁰ et la Fédération réclame le retour à ce dernier régime³¹¹.

La victoire électorale et l'arrivée au gouvernement du Front populaire représentent donc une rupture et le début d'une nouvelle ère pour les cheminots.

Ils connaissent, à l'instar des autres travailleurs, une amélioration sans précédent de leurs conditions de travail, dont la réduction de la durée du travail à 40 heures représente un fort symbole. De la même façon, les agents obtiennent que les décrets-lois qui leur imposaient des dispositions restrictives en matière de retraites soient abrogés.

S'ils œuvrent à l'évolution de certains aspects de leurs conditions de travail et de retraites, à l'instar du temps journalier du travail, elle est toutefois limitée, de manière institutionnelle, à la participation aux différents comités ou commissions, généralement réunis par l'administration ministérielle.

³⁰⁶ CNAH, 42 LM 58 : lettre d'André Gadin, secrétaire général des syndicats du Rail, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 27 février 1937.

³⁰⁷ CNAH, 42 LM 58 : « Projet de régime de retraites. Loi du 21 juillet régime de 1911-1937 », *Le Rail*, 28 février 1937, p. 2-3.

³⁰⁸ IHS-CGT des cheminots, 1 F 92 : conférence d'information de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 27 avril 1937.

³⁰⁹ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 89.

³¹⁰ Avec une part de capitalisation bien moindre que celle de la répartition.

³¹¹ *Ibid.*, p. 213.

Le personnel ferroviaire éprouve donc, à la faveur d'un contexte politique qui lui est favorable, un bouleversement de ses conditions de travail et de retraites.

Il ne va cependant pas hésiter à en profiter pour redevenir acteur à part entière du large pan qui ressort du statut commun du personnel et lui échappe depuis 1921.

Chapitre XV. Saisir une opportunité : la substitution de la convention collective au statut du personnel (1936-1937)

La loi du 24 juin 1936 figure au même titre que celles sur les congés payés ou la semaine de 40 heures au panthéon des mesures sociales du Front populaire (1).

Elle occupe toutefois une place particulière et déterminante dans l'évolution des conditions d'emploi et de travail des agents des chemins de fer, en tant qu'elle leur permet de s'extraire de leur régime dérogatoire en substituant à leur statut commun du personnel une convention collective.

Si la discussion d'une convention collective n'était pas envisagée comme allant de soi pour les travailleurs du rail avant 1936, la Fédération nationale des cheminots se retrouve pourtant rapidement au cœur de ce processus (2).

Sa négociation n'en demeure toutefois pas aisée (3).

1. Une nouvelle dynamique en matière de relations professionnelles : la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives

Saisir l'opportunité de discuter pleinement ses conditions d'emploi et de travail : l'application de la loi du 24 juin 1936 au personnel des réseaux d'intérêt général

Après la promulgation de la loi du 25 mars 1919¹, la réflexion sur les conventions collectives se poursuit dans les années 1920 et 1930 et plusieurs projets de réforme² voient le jour. Le plus connu d'entre eux est le rapport rédigé par Pierre Laroque et adopté par le CNE le 30 novembre 1934³. L'auteur est favorable à l'institution de conventions collectives. Il souligne la variété de leur contenu et de leur complétude : « Il y a fort peu de conventions complètes, réglementant l'ensemble des conditions du travail : salaires, durée, repos, recrutement, congés, etc. ». Les conventions collectives de cette période abordent souvent un aspect particulier des conditions de travail des ouvriers : les salaires et, dans une moindre mesure, la durée du travail⁴. Le rapporteur attribue leur faible nombre à l'hostilité patronale, à la législation sociale qui réglemente

¹ Cf. *supra*.

² Projets Loucheur de 1920, 1924 et 1929 ; projet des démocrates sociaux en 1933.

³ Pierre Laroque, *Les conventions collectives, rapport pour le Conseil national économique*, Paris : Impr. nat., 1934, 304 p.

⁴ Pierre Laroque, « Les conventions collectives de travail en France », *art. cit.*, p. 4.

déjà une partie des conditions de travail sur une base contractuelle et au poids trop léger des organisations syndicales, qui ne sont pas en mesure d'imposer aux employeurs le respect scrupuleux des garanties.

La loi du 24 juin 1936⁵ doit beaucoup au contexte gréviste de mai-juin.

Les conventions collectives, en effet, ne figurent initialement pas dans les résolutions du Rassemblement populaire présentées le 10 janvier 1936. Pourtant, à la faveur des grèves et des propositions notamment de la CGT nouvellement réunifiée, Léon Blum les intègre dans le programme qu'il présente lors de son allocution radiophonique du 5 juin.

L'institution de conventions collectives est finalement inscrite au premier article des accords Matignon : « La délégation patronale admet l'établissement immédiat de contrats collectifs de travail ». C'est un point sur lequel l'entente a rapidement été conclue lors des pourparlers de la nuit du 7 au 8 juin⁶.

Le projet de loi relatif à la convention collective du travail est discuté et adopté dès le 11 juin à la Chambre des députés⁷. Le lendemain, avant même que la discussion parlementaire n'ait abouti, une convention collective est conclue dans la métallurgie parisienne. C'est sur la base de celle-ci que les accords ultérieurement signés dans les autres secteurs sont élaborés⁸. La loi est adoptée au Sénat le 18 juin⁹ et promulguée le 24 à la quasi-unanimité. Pour le chef du gouvernement Léon Blum, il s'agit de l'« acte le plus important qui ait été accompli dans la législation sociale de ce pays »¹⁰. Il espère ainsi augmenter le pouvoir d'achat et accompagner la reprise du service par la fixation de règlements du travail à l'occasion de conflits sociaux.

Cette loi du 24 juin 1936¹¹ a pour objectif de :

« favoriser le développement de la convention collective de travail et en faire la loi pour les rapports entre employeurs et employés dans les diverses branches de l'activité économique du pays, [...] généraliser la convention collective du travail, [...] faire de la convention une charte professionnelle réglant les questions intéressant les rapports entre employeurs et employés qui ne sont pas réglés par les lois et règlements en vigueur »¹².

⁵ *J.O. Lois et décrets*, 26 juin 1936, p. 6699.

⁶ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art. cit.*, p. 78.

⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 juin 1936, p. 1393-1399.

⁸ Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent...*, *op. cit.*, p. 215-217.

⁹ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 18 juin 1936, p. 530-537 : loi modifiant et complétant le chapitre IV *bis* du titre II du livre I^{er} du Code du travail, « De la convention collective de travail ».

¹⁰ Déclaration aux sénateurs, le 12 juin 1936, citée dans Michel Margairaz, Danielle Tartakowsky, *Le Front populaire...*, *op. cit.*, p. 86.

¹¹ Claude Didry, « La nouvelle jeunesse des conventions collectives : la loi du 24 juin 1936 » dans Jean-Pierre Le Crom (dir.), *Deux siècles...*, *op. cit.*, p. 129-141.

¹² CNAH, 42 LM 52 : exposé des motifs de la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives, cité dans une note, 30 avril 1937.

Plutôt courte et assez générale, elle ne s'applique qu'au commerce et à l'industrie¹³. Elle n'introduit pas une nouvelle pratique de négociation, mais s'inscrit dans la continuité du texte de 1919, tout en accentuant l'institutionnalisation des rapports de travail¹⁴.

Des différences sont toutefois notables, à commencer par l'interventionnisme de l'acteur étatique, pour conclure et étendre la convention collective. L'État apparaît désormais comme un acteur à part entière : il encadre la négociation paritaire, sans toutefois y prendre part. Il joue un rôle d'incitation : c'est le ministre du Travail qui, sollicité par une organisation syndicale ouvrière ou patronale, réunit une commission mixte chargée d'élaborer une convention collective pour « une branche d'industrie ou de commerce pour la région considérée ou, dans le cas où il s'agit d'une convention nationale, pour l'ensemble du territoire ». Est ainsi créée la convention collective de branche¹⁵, concept vague qui est défini en creux : l'accord n'est ni d'entreprise ou d'établissement, ni interprofessionnel¹⁶. Les délégués des organisations syndicales les plus représentatives (et non plus des groupements) prennent part à la négociation. Si les travaux de la commission mixte ne parviennent pas à leur fin, le ministre du Travail peut être sollicité pour œuvrer à la solution des désaccords, après avis de la section professionnelle du CNE. Le ministre du Travail est incontournable dans la procédure de réunion de la commission mixte et d'élaboration de la convention collective ; mais son rôle demeure limité puisqu'il ne peut lui-même trancher les questions litigieuses. Par ailleurs, aucune procédure n'est prévue pour parvenir à une solution durable¹⁷.

Avec la loi du 24 juin 1936, un certain nombre de clauses doivent obligatoirement être insérées dans toute convention collective. Elles régissent l'ensemble de la vie professionnelle de l'ouvrier et, en ce sens, la convention collective devient la loi négociée de la profession¹⁸. Parmi celles-ci figurent la liberté syndicale ; la mise en place de délégués du personnel, reconnus pour la première fois légalement¹⁹, dans les entreprises de plus de 10 salariés²⁰ ; la fixation des salaires minima par catégorie et région ; le « délai-congé » (c'est-à-dire le préavis) ; l'apprentissage ; les procédures pour régler les différends liés à l'application de la convention collective, la modifier ou la réviser, ce que le statut du personnel de 1920 n'avait initialement pas prévu. On retrouve donc ces clauses d'un

¹³ Et non à l'agriculture.

¹⁴ Étienne Gout, Pierre Juvigny, Michel Mousel, « La politique sociale... », *art. cit.*, p. 269.

¹⁵ Laure Machu, « Les syndicats ouvriers et le droit des conventions collectives. L'exemple de la loi du 24 juin 1936 » dans André Narritsens, Michel Pigenet (dir.), *Pratiques syndicales du droit. France, XX^e-XXI^e siècles*, Rennes : PUR, 2014, p. 267 ; Claude Didry, « Du métier à la branche : d'un commun à l'autre ? La théorie du commun à l'épreuve du travail (France, 1800-1936) », 2016 ; accessible en ligne <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01264261/document>> [consulté le 18 novembre 2016].

¹⁶ Claude Didry, « La nouvelle jeunesse... », *art. cit.*, p. 131.

¹⁷ AN, 19800434/20 : note au ministre des Travaux publics sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d., jointe à une lettre de René Claudon, président de la commission mixte du contrat collectif, 18 juin 1938.

¹⁸ Jean-Pierre Le Crom, *Syndicats, nous voilà...*, *op. cit.*, p. 34.

¹⁹ Claude Didry, « La nouvelle jeunesse... », *art. cit.*, p. 133.

²⁰ Cf. *supra*.

accord à l'autre, peu importe le champ d'application. Certaines de ces dispositions sont même copiées textuellement, à l'instar de celles relatives au droit syndical, aux délégués du personnel ou encore à la modification de la convention collective²¹. L'imposition de clauses obligatoires n'ôte pas toute liberté aux contractants dans l'élaboration de l'accord, permettant ainsi d'y faire figurer les spécificités propres au secteur pour lequel il est conclu. Il est par ailleurs précisé que les mesures inscrites « ne doivent pas contenir de dispositions contraires aux lois et règlements en vigueur, mais peuvent stipuler des dispositions plus favorables »²².

De plus, après publication d'un avis dans le *Journal Officiel* et examen par la section professionnelle du CNE, le ministre du Travail peut désormais étendre l'accord, par arrêté, à « tous les employeurs et employés des professions et régions comprises dans le champ d'application de la convention ». Pour le juriste Henri Capitant, « c'est là que gît la grande innovation de la loi ; cette extension transforme le caractère de la convention collective. De simple contrat applicable seulement *inter pares*, elle va devenir une loi à laquelle seront assujettis pour le temps de sa durée tous les employeurs de la profession »²³. La convention collective s'apparente dès lors également au règlement²⁴. Elle peut être conclue pour une durée déterminée ou non.

Tout syndicat non contractant peut y adhérer. Cette disposition opère un changement par rapport à la version de 1919, dans laquelle les parties contractantes devaient approuver toute adhésion²⁵. Lors de la discussion du projet à la Chambre des députés, Henri Meck juge ce consentement prérequis « contraire à l'idée de réglementation générale qu'il y a lieu d'affirmer »²⁶.

La loi du 24 juin 1936 est complétée quelques mois plus tard par une autre loi promulguée le 31 décembre, sur les procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs du travail, dont le but est de prévenir tout conflit social²⁷.

La loi sur les conventions collectives est rapidement suivie d'effets.

On dénombre deux fois plus d'accord conclus en 22 mois que pendant les 14 années précédentes²⁸ et près de 6 000 conventions signées et 600 étendues à la fin 1938²⁹.

²¹ Claude Didry, Robert Salais, « L'écriture des conventions... », *art. cit.*, p. 77-94.

²² Cette disposition préfigure le « principe de faveur », formalisé dans un arrêt du Conseil d'État de 1973, selon lequel une convention collective ne peut être moins favorable à un salarié que la loi.

²³ Cité par Alain Chatriot, « Le Front populaire et le droit du travail », *op. cit.* [consulté le 21 novembre 2016].

²⁴ Guy Caire, « Négociations collectives en France : évolution avant et après les lois Auroux », dans Olivier Kourchid, Rolande Trempe (dir.), *Cent ans de collections collectives : Arras, 1891-1991. Actes du colloque d'Arras, 21-22 novembre 1991*, Villeneuve d'Ascq : Revue du Nord, 1994, p. 265.

²⁵ CNAH, 388 LM 58 : note au directeur du service central du personnel de la SNCF, 28 juillet 1938.

²⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 juin 1936, p. 1399.

²⁷ *J.O. Lois et décrets*, 1^{er} janvier 1937, p. 127.

²⁸ Le ministère du Travail dénombre 5 702 conventions conclues de juin 1936 à mars 1938, contre 2 343 entre 1919 et 1933. Jean-Pierre Le Crom, *Syndicats, nous voilà...*, *loc. cit.*

²⁹ Mais ces chiffres sont en partie biaisés comme le souligne Pierre Laroque lui-même, dans la mesure où ils ne tiennent compte que des conventions conclues et pas de celles renouvelées. Pierre Fournier, « Évolution des textes... », *art. cit.*, p. 3.

Toutefois la loi se révèle être seulement un demi-succès : elle n'entraîne pas, en effet, de véritable accalmie dans le nombre de mouvements sociaux, dont certains sont même conduits afin d'obtenir un accord collectif ! Par ailleurs, elle ne prévoit aucune disposition qui sanctionnerait le non-respect des accords signés³⁰.

Les cheminots auraient certes déjà pu bénéficier des dispositions de la loi de 1919, mais la loi du 24 juin 1936 redonne de l'actualité et une vigueur nouvelle à la conclusion de conventions collectives.

Une revendication pragmatique

La réflexion amorcée sur le contrat de travail poursuit également son chemin dans les organisations ouvrières.

La CGT ne s'y oppose plus depuis la fin de la Première Guerre mondiale, bien au contraire. De son côté, la CGTU se déclare dans un premier temps hostile aux contrats collectifs, qui favorisent la collaboration de classes. À la faveur d'une nouvelle orientation stratégique prise par le PCF dans les années 1930, les unitaires les perçoivent comme un instrument du « contrôle ouvrier », permettant ainsi de saisir les revendications de la base, mais aussi de lutte des classes. La CFTC y est quant à elle favorable, considérant le contrat collectif comme un bon moyen de diminuer le nombre de conflits et de pacifier les relations de travail³¹.

Les revendications portées de 1920 à la première moitié des années 1930 par les organisations cheminotes n'envisagent que la révision du statut commun du personnel.

Le congrès d'unité des Fédérations confédérée et unitaire des cheminots de 1935, absorbé par la question de la fusion, n'aborde pas davantage la question de l'éventuelle commutation du statut du personnel en une convention collective³².

³⁰ La commission permanente du CNE réalise en mars 1937 un rapport rédigé par Ivan Martin, maître des requêtes au Conseil d'État, sur « les problèmes posés par l'extension des conventions collectives de travail ». Dans ses dernières conclusions, il juge que, la convention collective pouvant être rendue obligatoire à des personnes non-contractantes, il est indispensable d'en faire contrôler la bonne exécution par les inspecteurs du travail et de pouvoir sanctionner pénalement d'éventuels contrevenants (en sus des dédommagements civils qui pourraient leur être réclamés), dès lors qu'une mise en demeure initiale serait restée vaine. ANMT, 202 AQ 225 : conclusions adoptées par la commission permanente du CNE à partir du rapport rédigé par Ivan Martin, maître des requêtes au Conseil d'État, sur « les problèmes posés par l'extension des conventions collectives de travail », mars 1937.

³¹ Pierre Laroque, « Les conventions collectives de travail en France », *art. cit.*, p. 3 ; Laure Machu, *Les conventions collectives...*, *loc. cit.*

³² Le congrès d'unité des 9 et 10 décembre 1935 marque la réconciliation des cheminots confédérés et unitaires. La scission qui dure depuis 1921 est terminée. En effet, si rapidement après celle-ci, des mots d'ordre d'unité avaient vu le jour, surtout à la base, les échanges ont pu être violents entre les deux organisations. Les événements du 6 février 1934 opèrent un rapprochement. En mai et juin 1934, les deux congrès unitaires et confédérés adoptent respectivement le principe de la fusion. En octobre 1934, un congrès du réseau du Midi en vote le principe. Les syndicats locaux et les unions des autres réseaux suivent. Un programme commun de revendications est adopté lors du congrès d'unité de décembre 1935. On constate toutefois au sein de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer réunifiée une prédominance des ex-unitaires. Malgré tout, les dirigeants sont volontairement issus des deux tendances : Jean Jarrigion pour les anciens confédérés, Pierre Semard pour les ex-unitaires

Le programme du Rassemblement populaire publié en janvier 1936 ne fait pas mention des conventions collectives³³. Il est toutefois adopté par la CGT et la CGTU.

Lors du congrès d'unité de la CGT tenu du 2 au 5 mars 1936 à Toulouse, après le débat sur les structures et l'action confédérale vient la discussion de l'orientation et du programme revendicatif. Un compromis est trouvé, à mi-chemin entre le plan de la CGT adopté en 1935 et le programme du Rassemblement populaire, au sein duquel sont inscrits les contrats collectifs³⁴.

Alors, après la discussion des accords Matignon qui consacre dans leur premier article l'institution des conventions collectives, la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer saisit de manière pragmatique l'opportunité de participer plus activement et à part entière à l'évolution des conditions d'emploi et de travail des cheminots : dès juin 1936, à l'occasion d'une rencontre avec le comité de direction des grands réseaux, elle réclame qu'au statut du personnel soit substituée une convention collective³⁵. Le 26 figure en tête des revendications affichées dans *La Tribune des cheminots* « la révision du statut et des conditions de rémunération par l'établissement d'un contrat collectif »³⁶.

La convention collective des cheminots se saisit donc du caractère novateur proposé par la loi de 1936 par rapport au texte de 1919.

Cela renforce l'impression d'un opportunisme et d'un pragmatisme des cheminots vis-à-vis d'un accord qui bénéficie d'un regain d'actualité.

2. Le rôle central de la Fédération nationale des cheminots

L'organisation ouvrière la plus représentative ?

L'article 31^{va} de la loi du 24 juin 1936 prévoit que la commission mixte chargée d'élaborer la convention collective soit « composée des représentants des organisations syndicales, patronales et ouvrières, les plus représentatives de la branche d'industrie ou de commerce pour la région considérée ou, dans le cas où il s'agit d'une convention nationale, pour l'ensemble du territoire ».

Dans la loi du 25 mars 1919, la capacité de conclure une convention collective est réservée à tout représentant d'un syndicat professionnel qui y est autorisé ou à ceux spécialement mandatés par les

deviennent secrétaires généraux. IHS-CGT des cheminots, 4 FD 053 : dossier « Fédération nationale des cheminots, congrès fédéral d'unité des 9 et 10 décembre 1935 ».

³³ « Revendications du Rassemblement populaire », *Le Populaire*, 11 janvier 1936, p. 4.

³⁴ Morgan Poggioli, *La CGT du Front populaire à Vichy : de la réunification à la dissolution, 1934-1940*, Montreuil : IHS-CGT, 2007, p. 85-89.

³⁵ Cf. *supra*.

³⁶ « Cheminots ! », *La Tribune des cheminots*, 26 juin 1936, p. 4. Cf. annexe n°54.

adhérents d'un groupement³⁷. Désormais, le caractère représentatif prime dans la conclusion d'un tel accord³⁸. Le législateur aspire ainsi à « donner à la convention collective issue des délibérations de la commission mixte un caractère d'ordre général »³⁹.

Cette notion de plus grande représentativité des organisations syndicales n'est pas neuve. On la retrouve à l'échelle internationale. Elle figure en effet dans la partie XIII du traité de Versailles signé le 28 juin 1919, qui crée l'OIT. Son article 389 précise que siègent à la conférence générale, pour chaque pays, deux émissaires gouvernementaux et autant de délégués et conseillers techniques non-gouvernementaux, ces derniers étant désignés « [en] accord avec les organisations professionnelles les plus représentatives soit des employeurs, soit des travailleurs du pays considéré, sous la réserve que de telles organisations existent »⁴⁰.

Mais cette notion s'avère rapidement problématique. Un conflit survient en 1921 à l'occasion de la désignation du délégué hollandais⁴¹. La Cour permanente de justice internationale de La Haye est invitée par la SDN à livrer son interprétation. Le 31 juillet 1922, elle rend un avis consultatif, dans lequel elle juge qu'en ce qui concerne le caractère le plus représentatif :

« Certes, le nombre d'adhérents n'est pas le seul critère pour juger du caractère représentatif d'une organisation, mais c'est un facteur important ; toutes choses égales d'ailleurs, l'organisation comprenant le plus grand nombre d'adhérents sera l'organisation la plus représentative. Le gouvernement de l'État a le devoir de déterminer, d'après les éléments dont il dispose, quelles organisations sont, en fait, les plus représentatives »⁴².

Le nombre d'adhérents ne figure donc pas comme le seul critère exclusif, même s'il demeure déterminant.

Cette notion est ensuite introduite dans le droit français.

Un décret du 31 janvier 1921, qui modifie la composition du conseil supérieur du travail, n'accorde le droit de suffrage qu'aux syndicats réunissant au moins 25 adhérents⁴³.

En 1925, le Conseil d'État rend un arrêt relatif à l'application de la loi du 23 décembre 1923⁴⁴ permettant aux préfets de fermer, après accord des organisations syndicales, des établissements de la région et de la profession le jour de leur repos hebdomadaire : à cette occasion, il précise que les

³⁷ Article 31*b* de la loi du 25 mars 1919 relative aux conventions collectives de travail.

³⁸ Claude Didry, « La nouvelle jeunesse... », *art. cit.*, p. 132.

³⁹ CNAH, 42 LM 52 : note, 30 avril 1937.

⁴⁰ *J.O. Lois et décrets*, 11 janvier 1920, p. 507.

⁴¹ Nicolas Briche, *La représentativité des organisations patronales*, mémoire de master de droit, dir. P.-Y. Verkindt, université de Lille-II, 2005, p. 17.

⁴² Cour permanente de justice internationale, dossier F. a. III, avis consultatif n°1 de la 1^{ère} session ordinaire de la Cour permanente de justice internationale du 31 juillet 1922, p. 18-20 ; accessible en ligne <[http://learning.ilo.org/ilo/jur/fr/bibl/E&F14 .pdf](http://learning.ilo.org/ilo/jur/fr/bibl/E&F14.pdf)> [consulté le 30 novembre 2016].

⁴³ *J.O. Lois et décrets*, 5 février 1921, p. 1640-1641.

⁴⁴ *J.O. Lois et décrets*, 31 décembre 1923, p. 12270 : loi du 23 décembre 1923 modifiant le livre II, chapitre IV du Code du travail et de la prévoyance sociale.

syndicats signataires de l'accord doivent « [représenter], dans chaque catégorie, la volonté du plus grand nombre des intéressés »⁴⁵. La même année, un décret du 16 janvier portant constitution du CNE prévoit que ses « représentants [soient] désignés librement par les organismes professionnels ou sociaux les plus représentatifs »⁴⁶.

Lors de la discussion du projet de loi sur les conventions collectives dans l'Hémicycle, la question de la participation des organisations syndicales à la commission mixte est abordée à plusieurs reprises.

Le 11 juin à la Chambre des députés, Henri Meck, secrétaire général des syndicats indépendants d'Alsace et de Lorraine et de l'Union régionale de la CFTC, et président du comité de la Fédération internationale des syndicats chrétiens de mineurs ainsi que du groupe parlementaire de défense du syndicalisme chrétien, propose cette analyse :

« La Cour de justice internationale de La Haye a interprété, en 1922, ces termes en ce sens que s'il y a, dans un pays, plusieurs organisations professionnelles représentant la classe ouvrière, toutes doivent être prises en considération par le Gouvernement, lorsqu'il procède à la désignation du délégué ouvrier et de ses conseillers techniques. Je constate donc que le législateur emploie le même texte libéral pour permettre à tous les ouvriers de France, quelle que soit la tendance dont ils se réclament, de se faire représenter, en ce qui concerne les contrats collectifs, par leurs syndicats respectifs, librement choisis selon leur volonté »⁴⁷.

Quelques jours plus tard au Sénat, René Coty soumet au vote un amendement tendant à éviter que le syndicat le plus puissant, du côté ouvrier comme du côté patronal, n'ait le monopole de la représentation, alors que plusieurs organisations sont susceptibles de mériter la qualification de représentatives. Il propose de supprimer le superlatif « les plus » qui précède l'adjectif « représentatives » dans l'article 31*va*, tout en précisant qu'il est prêt à abandonner son initiative contre l'assurance d'une interprétation libérale de cette disposition. Mais Léon Blum oppose à René Coty la complexification de la négociation de la convention collective, que cette coexistence d'organisations engendrerait :

« Nous tentons un commencement d'organisation et cette tentative est condamnée d'avance si à l'intérieur des débats d'où sortiront les conventions collectives nous introduisons la multiplicité d'organisations patronales et d'organisations ouvrières, déjà animées les unes contre les autres d'un esprit de concurrence et de rivalité ».

La préférence du Gouvernement semble s'orienter vers la participation d'une unique organisation

⁴⁵ CE 27 mars 1925, Syndicat des grandes pharmacies de France et des colonies, publié dans *Le Droit ouvrier*, 1925, p. 210.

⁴⁶ *J.O. Lois et décrets*, 17 janvier 1925, p. 698.

⁴⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 11 juin 1936, p. 1396.

syndicale pour chaque partie. L'amendement Coty est rejeté⁴⁸, le projet gouvernemental adopté.

Pourtant, la loi du 24 juin 1936 n'a de cesse d'entretenir une certaine ambiguïté par l'usage du pluriel pour évoquer les « organisations patronales et ouvrières ».

Dans une question écrite le 9 juillet, René Delzangles s'enquiert auprès du ministre du Travail de ce que « toutes les organisations syndicales "les plus représentatives" doivent faire partie de la commission mixte et non pas seulement l'organisation syndicale "la plus représentative" ». Jean Lebas répond que c'est à l'appréciation du ministre que revient la désignation des organisations syndicales, tout en précisant qu'« il peut n'y en avoir qu'une, comme il peut y en avoir plusieurs : il ne peut donc pas être donné, sur ce point, une réponse applicable à tous les cas »⁴⁹.

Quelques jours plus tard, une circulaire ministérielle relative à l'application de la loi du 24 juin 1936⁵⁰ vient clarifier ce point :

« Le plus souvent, il existe dans la région une organisation syndicale, syndicat ou union de syndicats qui, par son ancienneté, le nombre de ses membres, les négociations qu'elle a conduites dans le passé avec les organisations patronales ou les pouvoirs publics apparaît nettement, sans contestation possible, comme étant la plus représentative [...] Il peut cependant se trouver que, dans certaines branches d'industrie ou de commerce, plusieurs organisations syndicales apparaissent comme présentant le caractère d'organisations les plus représentatives à s'entendre pour former ensemble au sein de la commission mixte de la délégation incontestablement la plus représentative de la profession [...] Dans ce cas, les délégués des organisations considérées comme les plus représentatives participent ensemble aux négociations et signent conjointement la convention qui est conclue »

Rappelant la décision de la Cour permanente de justice internationale de La Haye, Jean Lebas ajoute que pour déterminer la représentativité d'un syndicat, il peut également être tenu compte du montant des cotisations syndicales et de la durée pendant laquelle celles-ci ont été réglées, ainsi que des modalités de cette participation (libre ou contrainte).

Malgré ces précisions, des éclaircissements semblent toutefois nécessaires aux principaux intéressés.

S'interrogeant sur l'interprétation à donner à la loi, les réseaux entrent en contact avec une autre organisation patronale : l'UIMM. Sans doute cherchent-ils ainsi à aligner leur attitude sur celle d'autres groupements patronaux. Il en ressort que

« ne peuvent être représentées à ces commissions qu'une seule organisation patronale et une seule organisation ouvrière, le mot organisation étant d'ailleurs pris au sens large et pouvant

⁴⁸ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 17 juin 1936, p. 522-523.

⁴⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 août 1936, p. 2651.

⁵⁰ « Circulaire ministérielle relative à l'application de la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives de travail », *Le travailleur parisien. Bulletin de l'Union des syndicats ouvriers de la région parisienne (Seine et Seine-et-Oise)*, n°164, juillet-août-septembre 1936, p. 1166-1167.

s'entendre de l'organisation formée par plusieurs Fédérations ou Syndicats qui se mettraient au préalable d'accord pour avoir une même représentation. Chaque délégation peut être composée de plusieurs membres, à condition, bien entendu, qu'ils ne soient les représentants que d'une seule organisation »⁵¹.

Ces conclusions entrent en contradiction avec la circulaire parue le même mois.

La détermination de l'organisation la plus représentative n'est pas anodine : cette organisation joue un rôle primordial dans une éventuelle modification du contenu de la convention collective, alors que celle qui y adhère simplement ne pèse nullement dans la balance car elle ne négocie pas. Dès lors, cette question a pu être source de tensions.

Toutefois, l'audience, le poids et l'ancienneté de la CGT sont tels que la confédération est représentée dans la plupart des commissions mixtes, tous secteurs confondus⁵². C'est déjà elle qui s'était imposée comme acteur incontournable du dialogue lors de l'institution des délégués du personnel⁵³. Elle a par ailleurs bénéficié des retombées du Front populaire et des vagues de grèves, passant d'un million de syndiqués en 1935 à cinq millions en 1936⁵⁴. Il paraît dès lors logique que la Fédération nationale des cheminots, adhérente à la CGT, qui jouit également de cette progression syndicale et multiplie par trois ses effectifs entre 1936 et 1938⁵⁵, participe à l'élaboration de la convention collective.

Le choix du ministre des Travaux publics d'accorder à la seule Fédération nationale des cheminots le rôle de négociatrice de la convention collective des agents des chemins de fer n'est pas du goût des autres organisations syndicales.

Malgré les efforts déployés, la Fédération CFTC des syndicats professionnels des cheminots échoue à s'imposer parmi les organisations ouvrières les plus représentatives qui siègent à la commission mixte. Ce n'est pas la première fois qu'elle encaisse une telle déconvenue : elle avait déjà été écartée, quelques semaines plus tôt, des discussions qui avaient précédé l'adoption des accords Matignon à la demande de Léon Jouhaux⁵⁶. À la suite d'Henri Meck le 11 juin 1936 à la Chambre des députés, le secrétaire général de la Fédération CFTC des syndicats professionnels des cheminots

⁵¹ CNAH, 42 LM 52 : note au président de la conférence des directeurs relative à l'interprétation à donner à l'alinéa 2 de l'article 31^{va} de la loi du 24 juin 1936 relatif à la composition de la commission mixte chargée d'élaborer les conventions collectives, août 1936.

⁵² Norbert Olszak, *Histoire du droit du travail...*, op. cit., p. 101.

⁵³ 23 000 délégués ouvriers sont élus sur les listes CGT, contre environ 1 000 pour la CFTC et 5 000 pour la CSPF. Morgan Poggioli, « Judicialisation de l'activité syndicale durant le Front populaire (CGT, CFTC, CSPF) » dans André Narritsens, Michel Pigenet (dir.), *Pratiques syndicales du droit...*, op. cit., p. 28.

⁵⁴ Vincent Viet, « L'organisation par défaut des relations sociales : éléments de réflexion sur le rôle et la place de l'État dans le système français des relations sociales (1880-1939) », dans Jean-Pierre Le Crom (dir.), *Les acteurs...*, op. cit., p. 209.

⁵⁵ La Fédération nationale des cheminots passe de 100 000 membres en 1936 à plus de 350 000 deux ans plus tard. Cette progression demeure cependant assez faible au regard d'autres corporations : par exemple, celle de la chimie multiplie ses effectifs par 60. Cela s'explique par le fait que les cheminots n'aient pas pris part aux grèves de mai-juin 1936.

⁵⁶ Jean-Pierre Le Crom, *Syndicats, nous voilà...*, op. cit., p. 89.

mobilise l'avis de la Cour permanente de justice internationale pour plaider sa cause, en vain⁵⁷. Elle formule le vœu, lors de son conseil fédéral du 4 juillet,

« que, dans le respect des libertés syndicales consacrées par la loi récente sur les conventions collectives de travail, le comité de direction [des grands réseaux] et les pouvoirs publics traitent sur le même pied les organisations syndicales ouvrières les plus représentatives, entre lesquelles se partagent librement les travailleurs »⁵⁸.

La Fédération CFTC des syndicats professionnels des cheminots est bel et bien reçue et son avis écouté, mais pas dans le cadre d'instances officielles. Pendant toute la durée de la négociation de la convention collective, elle n'a de cesse de réfléchir à un moyen de peser dans les débats. L'action en justice a été un temps envisagée⁵⁹. Après la communication au comité de direction des grands réseaux d'un projet de convention collective en décembre 1936⁶⁰, qui reste sans suite⁶¹, et dans l'expectative d'une réunion de la commission mixte à laquelle elle n'est pas conviée, elle s'interroge sur la stratégie à adopter pour peser dans les débats :

« Quelle attitude devons-nous avoir ? Devons-nous agir comme par le passé en nous faisant recevoir par le président de la commission, afin de lui faire connaître notre point de vue ? Ou bien allons-nous adopter une autre attitude ? Car il nous semble que depuis octobre certaines choses ont changé. Le Gouvernement est toujours aussi partial et nous avons l'impression que les rapports qu'on consent à avoir avec nous ont tout juste pour but de nous calmer et de nous donner une satisfaction purement platonique. Nous voudrions avoir la certitude que toutes nos demandes ne sont pas classées purement et simplement aux archives. Car s'il en était ainsi, nous ferions peut-être aussi bien de ne plus avoir de rapports officiels avec les autorités, et d'adopter une attitude critique sans aucune considération de personne. Il y a ici à réfléchir afin d'agir le mieux possible dans l'intérêt de nos camarades et de notre Fédération »⁶².

Mais les critiques les plus virulentes semblent émaner de la Confédération des syndicats professionnels français (CSPF)⁶³ qui est écartée elle aussi de toute négociation. Cette dernière ne se limite pas à la simple contestation et adopte une autre stratégie : elle « demande, non pas d'adhérer au contrat intervenu, mais bien de conclure une convention séparée, reprenant les dispositions de ce

⁵⁷ CNAH, 42 LM 52 : lettre du secrétaire général de la Fédération CFTC des syndicats professionnels des cheminots de France au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 25 février 1937.

⁵⁸ Archives CFDT, 1 K 78 : vœu émis lors du conseil fédéral de la Fédération CFTC des syndicats professionnels des cheminots de France, 4 juillet 1936.

⁵⁹ Archives CFDT, 1 K 78 : circulaire aux syndicats et groupes locaux de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, 9 juillet 1936.

⁶⁰ CNAH, 388 LM 60 : « Projet de convention collective pour les agents du cadre permanent », *Le Cheminot de France*, janvier 1937.

⁶¹ CNAH, 42 LM 52 : lettre du secrétaire général de la Fédération CFTC des syndicats professionnels des cheminots de France au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 25 février 1937.

⁶² Archives CFDT, 1 K 11 : rapport moral du conseil fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des chemins de fer, 24 janvier 1937.

⁶³ Sophie Bérout, Jean-Pierre Le Crom, Karel Yon, « Représentativités syndicales, représentativités patronales. Règles juridiques et pratiques sociales. Introduction », *Travail et Emploi*, n°131, 2012 ; accessible en ligne <<http://travailemploi.revues.org/5729>> [consulté le 1^{er} décembre 2016].

premier contrat et lui assurant une représentation propre ». Le contentieux commun des réseaux juge toutefois cette réclamation contraire à l'esprit du texte⁶⁴.

Pour autant, aucune organisation ouvrière ne se pourvoit contre l'arrêté ministériel fixant la composition de la commission mixte. Certaines vont même jusqu'à y adhérer⁶⁵ : dès lors, elles acceptent les conditions dans lesquelles l'accord a été conclu, composition de la commission incluse⁶⁶.

La qualification d'organisation la plus représentative attribuée à la Fédération nationale des cheminots n'est pas sans influence sur la composition du paysage syndical français.

La Fédération des dessinateurs est la première organisation à rechercher la fusion avec la Fédération nationale des cheminots, dès juin 1936. Elle est définitivement actée lors du XVI^e congrès du 25 avril 1937⁶⁷.

Celle des cadres est le fruit d'un plus long processus. Bien que proche des confédérés de la Fédération nationale des cheminots lors la scission, elle ne souhaite pas adhérer à la CGT. Mais, à la faveur de l'attribution du statut d'organisation la plus représentative à la Fédération nationale des cheminots, des discussions sont engagées. La Fédération des cadres n'intègre pas entièrement la CGT et garde son organisation, mais un secrétaire des cadres siège désormais au conseil d'administration de la Fédération nationale des cheminots⁶⁸.

Cette question de la plus grande représentativité des organisations ouvrières marque une différence essentielle avec les discussions du statut commun du personnel qui ont eu lieu en 1920.

Certes, la seule Fédération nationale des cheminots est appelée à participer, au sein de commissions, à la négociation de la convention collective en 1936, comme ce fut le cas en 1920. En cela, une continuité dans la représentation des agents des chemins de fer est assurée.

Toutefois, celle-ci est limitée dans la mesure où, comme le comité de direction de la SNCF le souligne judicieusement en 1938, « le statut de 1920 n'a pas été fait dans le même esprit. Il n'y a jamais été question, par exemple, pour la représentation du personnel, d'organisation syndicale la plus représentative »⁶⁹.

⁶⁴ CNAH, 42 LM 52 : note du contentieux commun des grands réseaux de chemins de fer, 26 avril 1937.

⁶⁵ Cf. *infra*.

⁶⁶ CNAH, 388 LM 60 : note du chef du service du contentieux de la SNCF relative au caractère des syndicats les plus représentatifs devant figurer dans la commission mixte de la loi du 24 juin 1936 ou dans les commissions de conciliation du décret du 16 janvier 1937, s.d. (jointe à une lettre du 22 avril 1939).

⁶⁷ Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF*, op. cit., p. 59.

⁶⁸ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, op. cit., p. 151-155.

⁶⁹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 9 mars 1938.

L'esprit d'initiative de la Fédération nationale des cheminots

L'organisation cheminote n'a toutefois pas attendu la promulgation de la loi le 24 juin pour engager des discussions en vue d'une amélioration des conditions de travail des agents. En cela, elle fait preuve d'initiative.

En effet, dès le 8 juin, le bureau fédéral adresse ses revendications aux ministères des Travaux publics et des Finances ainsi qu'au comité de direction des grands réseaux. Parmi celles-ci, figurent les 21 jours de congé⁷⁰, la reconnaissance du droit syndical et les facilités de circulation.

Au lendemain de la signature des accords Matignon, le comité de direction des grands réseaux entre en contact avec la Fédération nationale des cheminots. Pierre Semard insiste sur le symbole que représente cette démarche : elle marque la reconnaissance officielle de l'organe syndical par les administrations des chemins de fer⁷¹. Les parties se rencontrent à plusieurs reprises du 9 au 12 juin⁷².

Pour Pierre Semard, à partir de cet instant, « il y a quelque chose de changé dans l'attitude du patronat de droit divin » et la relation qu'il entretient avec les agents des chemins de fer. S'agit-il d'un effet discursif visant à renforcer, à l'occasion de ce discours prononcé le 12 juin lors d'un « meeting monstre » en plein air devant 25 000 cheminots, l'impact du rôle joué par la Fédération ? Ou bien cet effet d'annonce correspond-il à l'ouverture d'une nouvelle ère dans les rapports entre les réseaux et leur personnel, avec le renversement du rapport de forces en faveur des agents ? Toujours est-il que le comité de direction des grands réseaux donne son accord pour la constitution conjointe avec la Fédération nationale des cheminots de commissions, pour examiner leurs revendications. La première d'entre elles⁷³ est la « commission du droit syndical qui, pour un avenir immédiat, aura à discuter des modifications à apporter au statut du personnel, pour en faire davantage un contrat collectif, qu'un statut qui formule seulement des droits et des devoirs aux cheminots, sans garanties suffisantes ».

Pour la Fédération nationale des cheminots, l'institution d'un contrat collectif est d'une importance primordiale. Elle signifie l'assurance de mettre fin aux travers qui ont miné l'application des garanties statutaires de 1920 :

⁷⁰ La Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer n'est pas la seule à réclamer l'augmentation du nombre de jours de congés payés. C'est le cas aussi des Syndicats du Rail ou encore de la Fédération CFTC des syndicats professionnels des cheminots de France.

⁷¹ « Meeting monstre des cheminots parisiens le vendredi 12 juin 1936 », *La Tribune des cheminots*, 15 juin 1936, p. 1.

⁷² CNAH, 42 LM 45 : mémentos des réunions entre le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer et la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 9-12 juin 1936.

⁷³ Elles sont au nombre de six et consacrées respectivement au droit syndical, à la réglementation du travail, aux retraites, aux facilités de circulation, aux traitements, salaires et indemnités ainsi qu'aux auxiliaires et journaliers.

« On ne pourra plus, à l'avenir, modifier le contrat par des circulaires successives. Parce que les contrats font la loi des parties. Quand il y aura des modifications à apporter à votre contrat, c'est l'organisation qui les discutera avec les patrons, ce ne seront pas les délégués statutaires du personnel... »⁷⁴.

Pour Pierre Semard en particulier, il devrait permettre aux rapports socio-professionnels au sein du chemin de fer de s'établir sur de nouveaux fondements, basés sur le partage des droits et des devoirs⁷⁵.

Les échanges entre les parties s'avèrent rapidement fructueux.

Lors de la présentation des revendications par la Fédération nationale des cheminots le 8 juin, le comité de direction des grands réseaux souligne que, s'il a latitude pour accorder l'accroissement des jours de congés payés et la modification du régime des facilités de circulation, toute modification des conditions de travail doit faire intervenir les pouvoirs publics, en vertu de la convention de 1921.

Une rencontre a lieu entre le bureau fédéral et les ministres des Travaux publics Albert Bedouce, de l'Économie nationale Charles Spinasse et des Finances Vincent Auriol, au domicile de Léon Blum⁷⁶. Elle survient dans le contexte très particulier des grèves de mai-juin 1936. Les agents des chemins de fer ne participent pas à ce mouvement⁷⁷, notamment parce que les dirigeants communistes cherchent à l'éviter⁷⁸. La CGT craint en outre qu'un engagement des services publics dans ce conflit, dont la population aurait à souffrir, nuise au soutien de l'opinion publique⁷⁹. La forte répression des grèves de 1920 demeure par ailleurs toujours dans les esprits et l'amnistie des révoqués est un des principaux objets des luttes syndicales cheminotes⁸⁰. Cela n'empêche pas l'ombre de ce contexte social tendu de planer sur les débats :

« La première question posée fut sur l'occupation éventuelle des chemins de fer, Jarrigion et Liaud s'efforcèrent de tranquilliser leur chef de parti et de Gouvernement [Léon Blum] en disant que si elle était toujours à redouter, il fallait immédiatement accorder des satisfactions aux

⁷⁴ « Le meeting des cheminots », *La Tribune des cheminots*, 15 juin 1936, p. 2-4.

⁷⁵ Jean-Pierre Bonnet, « Le dirigeant syndical au temps du Front populaire », dans Serge Wolikow (dir.), *Pierre Semard..., op. cit.*, p. 131.

⁷⁶ IHS-CGT des cheminots, *Les cahiers de l'Institut*, n°17, 3^e trimestre 2002, p. 74-75. Sur ces écrits de Pierre Semard, voir : Christiane Roulet, « Écrits de Pierre Semard : les carnets de prison, 1939-1942 », dans Serge Wolikow (dir.), *Pierre Semard..., op. cit.*, p. 241-259.

⁷⁷ Seul le personnel de la compagnie des Wagons-Lits entre en grève du 2 au 6 juin 1936. Les agents obtiennent une hausse de leurs salaires, la reconnaissance du droit syndical, 15 jours de congés payés par an et un contrat collectif.

⁷⁸ Si cette décision est très critiquée lors du congrès fédéral de juin 1938, Pierre Semard l'assume, arguant que « l'action directe n'était pas nécessaire ». Christian Chevandier, *Cheminots en grève..., op. cit.*, p. 146-147.

⁷⁹ Léon Jouhaux explique à l'occasion du comité national confédéral du 16 juin que la réquisition avait été envisagée dans les chemins de fer, en accord avec le Gouvernement, dans le cas où les cheminots n'auraient pas suivi le mot d'ordre confédéral. Morgan Poggioli, « Le syndicalisme cheminot pendant le Front populaire et son rapport à l'État-patron dans le cadre de la SNCF (1934-1938) » dans IHS-CGT des cheminots, *Le Front populaire, la CGT et la création de la SNCF. Les cahiers de l'Institut*, n°63, 4^e trimestre 2017, p. 16-17.

⁸⁰ Jean Vigreux, *Le Front populaire..., op. cit.*, p. 52.

cheminots et, en particulier, ce qui était réalisable sur le champ : les 21 jours de congés payés, revendication vieille de plus de 10 années. Comme Léon Blum insistait pour avoir mon opinion, je confirmais l'urgence des réalisations et que, certaines revendications étant obtenues, la direction fédérale unanime aurait alors l'autorité nécessaire pour éviter une occupation des chemins de fer »⁸¹.

Revenant quelques mois plus tard sur cet épisode, Pierre Semard juge finalement ce moment « ni opportun, ni tactique, ni justifié face à la situation politique et même face à notre action revendicative »⁸².

Malgré l'opposition de Charles Spinasse du fait de l'octroi récent de 15 jours de congés payés aux ouvriers de l'industrie, le Gouvernement intercède auprès du comité de direction des grands réseaux pour que soient concédés les 21 journées de congé⁸³ et le bénéfice des 40 heures et des conventions collectives. La Fédération nationale des cheminots profite donc d'un rapport de forces et d'un contexte qui lui sont favorables. Pierre Semard constate : « C'était une période où on obtenait ce qu'on demandait [...]. La collaboration était devenue fraternelle et cela facilitait le travail »⁸⁴. Le conseil fédéral des 23 et 24 juin se félicite de ces conquêtes⁸⁵. Une nouvelle relation semble s'instaurer entre la Fédération nationale des cheminots et cet État-patron.

3. Des discussions tendues, vites avortées (juillet 1936-juillet 1937)

La Fédération nationale des cheminots, force de proposition (juillet-décembre 1936)

Une commission fédérale s'attelle dès lors à l'élaboration d'un avant-projet de contrat collectif.

Le 15 juillet, Pierre Semard annonce l'achèvement de sa rédaction. Le texte est présenté aux syndicats de la Fédération nationale des cheminots pour observations et suggestions⁸⁶.

L'avant-projet est composé de trois livres. Le premier est dédié au personnel non-commissionné tandis que le deuxième, subdivisé en 13 chapitres, s'attache aux agents commissionnés. Quelques principes généraux ont présidé à son élaboration. D'abord, ce document a vocation à régir les

⁸¹ IHS-CGT des cheminots, *Les cahiers de l'Institut*, n°17, 3^e trimestre 2002, p. 74-75.

⁸² IHS-CGT des cheminots, 1 F 92 : conférence d'information de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 27 avril 1937.

⁸³ Pour le service actif. Les services centraux, régionaux, grands ateliers et assimilés obtiennent 18 jours de congés ouvrables. À noter qu'avec la loi du 20 juin 1936 sur les congés payés, les agents à service discontinu relevant du droit commun obtiennent 12 jours de congés, contre aucun auparavant. Cf. annexe n°54.

⁸⁴ IHS-CGT des cheminots, *Les cahiers de l'Institut*, n°17, 3^e trimestre 2002, p. 75.

⁸⁵ Antoine Demusois, « Notre conseil fédéral », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1936, p. 1.

⁸⁶ Au même moment, un projet de contrat collectif pour le personnel auxiliaire a d'ores et déjà été communiqué par la Fédération nationale des cheminots au comité de direction des grands réseaux de chemins de fer. Pierre Semard, « Notre action revendicatrice et les difficultés à vaincre », *La Tribune des cheminots*, 15 juillet 1936, p. 1.

conditions d'emploi et de travail des cheminots du cadre permanent des réseaux, c'est-à-dire des échelles 1 à 18. Dès lors, sa mise au point se fait en parfait accord entre la Fédération nationale des cheminots et celle des cadres. Par ailleurs, nulle situation acquise ne doit être modifiée par ce texte, notamment en matière de rémunération et de congés, les agents des échelles extra-statutaires (c'est-à-dire des échelles 15 à 18) bénéficiant de dispositions plus avantageuses. Les chapitres relatifs à la définition des emplois et aux conditions de la rémunération sont en cours d'élaboration début août 1936. Dans le cadre de la rédaction du chapitre consacré aux conditions de travail, une réflexion est menée sur l'élaboration de décrets distincts pour les personnels roulant et sédentaire⁸⁷. Les questions de maladies et blessures hors service et particulièrement le libre choix du médecin⁸⁸, la gratuité de ses soins et le versement de l'intégralité de la solde, primes, indemnités et allocations inclues, font l'objet d'une forte demande. En matière de notation annuelle, la Fédération nationale des cheminots cherche à encadrer l'attribution des notes, tout en conservant les bonifications d'ancienneté les chevrons et la gratification de fin d'année. Le livre III est dédié au personnel à service discontinu⁸⁹.

L'appel à observations de la Fédération nationale des cheminots sur l'avant-projet fait l'objet de près de 1 200 réponses de la part des syndicats⁹⁰. Il est ensuite remanié par la commission fédérale pour tenir compte des remarques émises⁹¹. Le texte définitif est approuvé par le conseil national de la Fédération fin septembre. Ses principaux fondements sont les suivants :

« 1° Reconnaissance totale et libre exercice du droit et des fonctions syndicales ; 2° Garanties pour tout le personnel dans le recrutement et le commissionnement ; 3° Définition des emplois en fonction du service à assurer et reclassement du personnel, en raison des responsabilités encourues et de l'ancienneté ; 4° Refonte totale des règles de rémunération [...] ; 5° Garanties pour l'agent malade ou blessé en service, ainsi que pour l'agent et sa famille, dans les maladies et blessures hors service ; 6° Avancement en grade à la valeur professionnelle et à l'ancienneté ; 7° Contrôle des sanctions disciplinaires par les délégations du personnel, et syndicales, et maximum de possibilités de défense assuré aux agents ; 8° Garanties pour les femmes, dont la situation dépend de celle du mari »⁹².

Entre-temps le 23 juillet, la Fédération nationale des cheminots demande officiellement au ministre l'application de la loi du 24 juin 1936 et la conclusion d'une convention collective pour les

⁸⁷ Comme ce fut le cas en 1919 pour les 8 heures et le statut du personnel, la convention collective et les 40 heures sont discutées concomitamment en 1936-1937.

⁸⁸ Il s'agit d'une réclamation ancienne confortée par l'article 4 de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail et la loi sur les assurances sociales du 5 avril 1928.

⁸⁹ Mentor Pasquier, « Quelques précisions sur le contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} août 1936, p. 1-2.

⁹⁰ « Résumé du rapport de Pierre Semard sur l'activité fédérale et ses résultats », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} octobre 1936, p. 4.

⁹¹ IHS-CGT des cheminots, 2 F 477 : lettre de Pierre Semard, secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, à un camarade, 17 septembre 1936.

⁹² « Notre conseil fédéral s'est tenu les 28-29 septembre », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} octobre 1936, p. 1.

cheminots⁹³.

À l'occasion du conseil fédéral, Pierre Semard met en garde ses camarades sur la longueur des débats qui risque de suivre la publicité du texte, prévue dès le 30 septembre :

« Je me souviens qu'en 1920, pour le statut qui n'a donné satisfaction à personne, on a discuté pendant plus de six mois. Je ne veux pas dire que nous discuterons encore pendant six mois, mais ce que je sais c'est qu'à partir du moment du dépôt – c'est-à-dire au lendemain de ce conseil fédéral – il y aura inévitablement des mois et des mois de discussion »⁹⁴.

La Fédération nationale des cheminots communique le 23 octobre son projet de contrat collectif pour le personnel du cadre permanent au comité de direction des grands réseaux et à Albert Bedouce, ministre des Travaux publics⁹⁵. Une édition spéciale de *La Tribune des cheminots* du 26 octobre le présente aux principaux intéressés⁹⁶.

C'est sur la base de ce texte que la Fédération nationale des cheminots réclame l'engagement immédiat des discussions avec le comité de direction des grands réseaux, afin qu'il puisse entrer en application au 1^{er} janvier 1937.

Mais cette volonté rencontre, dans un premier temps, la réticence des administrations des chemins de fer⁹⁷.

Elles tentent d'omettre leur caractère industriel et commercial⁹⁸, bien qu'elles demeurent soumises, de par leur statut de sociétés privées, à la loi du 24 juin 1936.

Cette réticence se justifie sans doute par la situation monopolistique des compagnies. Elles n'ont en effet que peu d'avantages à tirer de conditions de travail uniformes, dont bénéficient déjà les cheminots, et qui n'auraient pas pour effet de limiter une éventuelle concurrence⁹⁹.

Cette opinion d'un statut du personnel suffisant semble en partie partagée par le député Charles Pomaret. Distinguant le sort des agents auxiliaires de ceux du cadre permanent, il juge la rapidité nécessaire pour l'aboutissement de la convention des premiers :

« Les contrats collectifs de travail sont déjà en vigueur dans de nombreuses industries privées, on ne comprendrait pas que le personnel auxiliaire d'un grand service public comme les chemins de fer, soit contraint d'attendre longtemps encore le bénéfice des garanties que les pouvoirs

⁹³ AN, 19800434/20 : note au ministre des Travaux publics sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d.

⁹⁴ « Notre conseil fédéral s'est tenu les 28-29 septembre », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} octobre 1936, p. 1.

⁹⁵ « Pour le contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 15 novembre 1936, p. 1.

⁹⁶ *La Tribune des cheminots*, numéro spécial, 26 octobre 1936.

⁹⁷ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, op. cit., p. 84.

⁹⁸ Paulette Le Gall, *Évolution...*, op. cit., p. 69.

⁹⁹ Sabine Rudischhauser, « Les conventions collectives, regards croisés sur la fondation des modèles sociaux » dans Michèle Dupré, Olivier Giraud, Michel Lallement (dir.), *Trajectoires des modèles nationaux. État, démocratie et travail en France et en Allemagne*, Bruxelles : Peter Lang, 2012, p. 164.

publics ont voulu accorder à tous les travailleurs », alors que pour les seconds, « jouissant, d'ores et déjà, d'un statut comparatif à celui des fonctionnaires de l'État, l'adoption en [leur] faveur d'un contrat collectif ne paraît pas s'imposer avec autant de force que pour ce qui est du personnel auxiliaire. Il convient, néanmoins que les réseaux étudient attentivement le projet qui leur est soumis en vue d'apporter, le cas échéant, aux règles statutaires, les aménagements dont la nécessité sera démontrée »¹⁰⁰.

Le 30 octobre, le comité de direction des grands réseaux se décide toutefois à lancer une étude comparative avec les dispositions du statut commun du personnel de 1920¹⁰¹, tout en avertissant les principaux intéressés qu'un délai lui est nécessaire pour prendre connaissance des propositions fédérales¹⁰².

L'échec des travaux de la première commission mixte paritaire (décembre 1936-avril 1937)

À la fin de l'année 1936, les grands réseaux d'intérêt général acceptent le principe d'une convention collective qui remplacerait le statut du personnel¹⁰³.

Dès le 30 décembre, les représentants du comité de direction des grands réseaux et la délégation de la Fédération nationale des cheminots se réunissent au sein d'une commission¹⁰⁴. Cette instance se distingue de celles qui ont mené à l'adoption du statut commun de 1920 par son indépendance totale vis-à-vis de l'administration des Travaux publics : en effet, nul représentant de l'État n'y prend part. Elle se réunit dans sa forme plénière à 10 reprises, jusqu'au 21 avril 1937¹⁰⁵. Il est rapidement prévu que les désaccords qui subsisteraient à l'issue de ces discussions devront être soumis à une commission mixte¹⁰⁶.

Le travail mené par les parties tout au long de la négociation fait l'objet de minutieux préparatifs au sein des organisations ouvrière et patronale.

De manière générale, les représentants ouvriers comme patronaux ne disposent pas de réelle marge de manœuvre en matière de discussion ; ils sont en réalité mandatés pour suivre des directives précises sur les points abordés¹⁰⁷. C'est ainsi que toute stratégie est discutée au sein du comité de direction par les grands réseaux et que tout engagement pris par ses représentants dans le cadre de la

¹⁰⁰ J.O. Documents parlementaires. Chambre des députés, n°1295, extrait du rapport portant fixation du budget général de l'exercice 1937 rédigé par Charles Pomaret, 1936.

¹⁰¹ ANMT, 202 AQ 222 : lettre de Robert Le Besnerais, président de la conférence des directeurs, à Maury, président de la commission inter-réseaux du personnel, 28 octobre 1936.

¹⁰² « Pour le contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 15 novembre 1936, p. 1.

¹⁰³ CNAH, 797 LM 19 : memento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹⁰⁴ AN, 19800434/20 : procès-verbal de la réunion des représentants du comité de direction des grands réseaux et de la délégation de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 30 décembre 1936.

¹⁰⁵ On dénombre, sur la même période, 20 séances de sous-commissions.

¹⁰⁶ AN, 19800434/20 : idem, 20 janvier 1937.

¹⁰⁷ Gérard Adam, Jean-Daniel Reynaud, Jean-Maurice Verdier, *La négociation collective...*, op. cit., p. 73.

négociation nécessite son aval.

Les conventions collectives conclues antérieurement à la discussion s'avèrent des sources d'inspiration précieuses pour ces travaux. Certaines d'entre elles ont fait l'objet d'études minutieuses, à tel point qu'on envisage parfois d'en transposer certaines dispositions¹⁰⁸.

Les premiers échanges tournent autour de l'opportunité d'accorder une convention collective, alors qu'un statut régit déjà de manière uniforme les conditions d'emploi et de travail de l'ensemble des personnels des réseaux. Pour Octave Henry-Gréard, directeur de la compagnie du PO depuis le 1^{er} janvier 1930 et président de la commission,

« le personnel des réseaux est déjà doté d'un statut comparable à ceux que certaines administrations publiques ont consentis à leurs agents. Mais si les chemins de fer doivent être considérés comme une industrie et assujettis comme telle aux dispositions de la loi du 24 juin 1936 instituant le contrat collectif, ce contrat doit être analogue à ceux qui viennent d'être passés dans l'industrie privée et, par suite, plus restreint que le projet de la Fédération [nationale des cheminots]. Les réseaux ne se refusent pas à discuter l'ensemble des propositions qui leur sont soumises ; mais ils auront à examiner si elles doivent faire l'objet d'un contrat collectif unique ou de deux documents : contrat et statut »¹⁰⁹,

ce que ne semblent pas exclure les réseaux. Les représentants de la Fédération nationale des cheminots se refusent à la coexistence de deux documents, auquel ils préfèrent « un contrat collectif unique ». Dès lors, statut et convention collective des cheminots deviennent exclusifs l'un de l'autre¹¹⁰. Si cette question doit être réglée au plus vite, on remarque que d'emblée les divergences sont de taille.

Sur la suggestion d'Octave Henry-Gréard, il est décidé que la négociation de la convention collective s'organise au sein de plusieurs sous-commissions¹¹¹. Ce fonctionnement nécessite un travail préparatoire assez important en amont pour les parties. Initialement au nombre de trois, les sous-commissions sont chargées d'examiner les mesures proposées par la Fédération nationale des cheminots le 23 octobre : l'une, présidée par Edmond Épinay, chef de l'Exploitation du réseau du PO-Midi, s'attarde sur « les dispositions à introduire dans le contrat collectif et la marche générale

¹⁰⁸ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 15 mars 1938.

¹⁰⁹ AN, 19800434/20 : procès-verbal de la réunion des représentants du comité de direction des grands réseaux et de la délégation de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 30 décembre 1936.

¹¹⁰ En droit, l'un et l'autre ne sont pas exclusifs et peuvent même s'avérer complémentaires. C'est ce que souligne une circulaire de Paul Ramadier, sous-secrétaire d'État aux Travaux publics, datée de 1937. Relative aux industries électriques et gazières bénéficiaires de la loi du 28 juillet 1928, la circulaire constate que le statut du personnel qui figure en annexe de l'acte de concession est le règlement qui fixe le fonctionnement général et permanent du service public pour le concessionnaire et les agents. Il est élaboré en accord avec le personnel et est propre à chaque concession. Il exclut les clauses susceptibles de modifications régulières, comme les taux des indemnités. Ces points précis sont réglés par les conventions collectives, parfois communes à plusieurs entreprises de la même branche ou de la même région. Pour les industries gazières et électriques, le statut du personnel accordé en 1928 gardant sa valeur, il fait figure de convention collective pour les questions dont il traite prévues par la loi de 1936. Ce cas de figure ne semble pourtant pas envisagé pour les conditions d'emploi et de travail des cheminots.

¹¹¹ Pierre Semard regrette, lors de la réunion du 28 janvier 1937 des représentants du comité de direction et de la Fédération nationale des cheminots, qu'il n'ait pas été rédigé de procès-verbaux des séances.

du statut », les deux autres, conduites par Alfred Lamarque, ingénieur en chef attaché à la direction de la compagnie du Nord, examinent les questions touchant à la représentation du personnel et à la rémunération¹¹².

Le 20 janvier 1937, les réseaux se déclarent favorables à la conclusion d'un contrat collectif qui régirait les points inscrits dans la loi du 24 juin 1936. Dès lors se pose la question de son contenu, sur lequel deux conceptions s'affrontent.

Pour les représentants de la Fédération nationale des cheminots, il paraît indispensable « que l'ensemble des rapports entre les réseaux et le personnel soit réglé par la convention collective ». Le président de la commission s'y oppose, arguant que dans ce cas celle-ci risquait de s'apparenter à une « véritable encyclopédie perpétuellement sur le chantier » et qu'elle se différencierait trop des accords collectifs conclus dans l'industrie privée. Il précise que les dispositions prévues dans le statut commun du personnel de 1920 et le fascicule des conditions de rémunération devraient y figurer, puis ajoute que « les détails d'application feraient l'objet de règlements complémentaires sur lesquels les représentants du personnel seraient d'ailleurs appelés à formuler leur avis ». Si en effet la loi du 24 juin 1936 dicte une liste de clauses obligatoires, le statut du personnel de 1920 les dépassait largement. Il semble dès lors difficile d'exclure les garanties dont bénéficient les cheminots depuis 17 ans.

La convention collective des agents de chemins de fer s'oriente donc au-delà des prescriptions légales. Il faut toutefois prendre garde à ne pas la dénaturer :

« Il conviendrait de conserver au contrat collectif son caractère de réglementation générale, de se borner à y poser les principes et de régler ensuite chaque matière par voie d'instruction ou de règlement d'atelier, comme le font actuellement les réseaux, notamment au sujet des maladies, de l'élection des délégués, des congés, etc... »¹¹³.

Les pourparlers s'engagent sur la question du droit syndical. Si celui-ci est bel et bien reconnu par les réseaux, il ne leur semble pas nécessaire de proposer la représentation à d'autres échelons que le comité de direction des grands réseaux, les directions des administrations des chemins de fer et les chefs de service. Marqués par l'application, perçue comme défectueuse, du statut du personnel de 1920, les cheminots réclament également la création d'une commission permanente chargée de veiller à la bonne application de la convention collective, refusée par les réseaux¹¹⁴.

¹¹² AN, 19800434/20 : procès-verbal de la réunion des représentants du comité de direction des grands réseaux et de la délégation de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 30 décembre 1936.

¹¹³ CNAH, 42 LM 52 : note relative à l'application de la loi du 24 juin 1936 sur la convention collective de travail au personnel commissionné des chemins de fer, s.d.

¹¹⁴ AN, 19800434/20 : procès-verbal de la réunion des représentants du comité de direction des grands réseaux et de la délégation de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 20 janvier 1937.

Lors de la séance suivante, le 28 janvier 1937, c'est au tour des conditions de recrutement d'être étudiées.

La Fédération nationale des cheminots remet en cause la limitation d'âge et la durée du stage à l'essai, dont le but est de déterminer la valeur professionnelle de l'agent. Elle souhaite que celle-ci soit réduite d'un an à trois mois. La surveillance des examens d'accès aux emplois de début de carrière et des concours, par un jury paritaire, est également posée, ainsi que la reprise des agents mineurs après leur service militaire. Pour les représentants cheminots, le contrat de travail est toujours en vigueur lorsque ceux-ci effectuent leurs classes : ils devraient donc être mis en disponibilité le temps de remplir leurs obligations militaires. Enfin, l'admission aux emplois réservés est remise en cause, dans la mesure où elle est soumise à des examens et des concours spécifiques. L'ensemble de ces questions est renvoyé à l'étude des sous-commissions¹¹⁵.

La sous-commission présidée par Alfred Lamarque commence le travail sur les conditions de recrutement. Parmi les points abordés figurent l'organisation de concours communs aux candidats issus de l'entreprise et de l'extérieur pour les attachés, difficile à mettre en place selon les réseaux, ou encore le raccourcissement de la durée du stage, sur lequel ne veulent pas revenir les administrations de chemins de fer car le stage leur permet de jauger les qualités des aspirants au commissionnement.

Sont ensuite abordées les questions des congés, renvoyées à la sous-commission compétente, et des accidents et maladies, la Fédération nationale des cheminots réclamant l'obligation de conserver en service un agent victime d'un accident du travail, le maintien de la totalité de la solde pendant la maladie, la gratuité des soins offerts à la famille et la liberté de choisir son médecin. Pour Octave Henry-Gréard, il est impossible d'accéder aux deux dernières requêtes, car si l'équivalence du régime d'assurances sociales et du régime statutaire des agents a été affirmée en 1931 par un décret de coordination entre régimes général et spéciaux, pris en application de l'article 49 de la loi du 5 avril 1928 sur les assurances sociales, il est impossible d'accumuler les bénéfices de l'un et l'autre traitement¹¹⁶.

Le 19 février, le projet de texte sur le droit syndical élaboré par la sous-commission Épinay, et préalablement envoyé à la Fédération nationale des cheminots, est examiné. La réclamation d'une représentation syndicale plus large n'est pas entendue, pas plus que l'approbation obligatoire des

¹¹⁵ AN, 19800434/20 : idem, 28 janvier 1937.

¹¹⁶ Puisque l'on juge que le régime des cheminots équivaut au régime général en termes de couverture des risques, le libre choix du médecin et la gratuité des soins pour la famille sont refusés aux agents des chemins de fer. La Fédération des syndicats chrétiens et la Fédération nationale des cheminots confédérés décident de se pourvoir devant le Conseil d'État. Un arrêt du 19 février 1937 annule le décret du 30 juin 1931 car il ne couvre pas la famille du cheminot en cas de maladie, d'accident ou de maternité, comme l'impose la loi du 30 avril 1930. AN, 19800434/20 : idem, 10 février 1937.

instructions relatives au contrat collectif par les représentants de la Fédération. Octave Henry-Gréard assure que ces dernières lui seront transmises et, qu'en cas de désaccord persistant, la conciliation, voire l'arbitrage, pourraient être envisagées. Si les administrations des chemins de fer ne s'opposent pas à la mise en disponibilité des agents syndiqués, sous conditions, ils refusent catégoriquement tout octroi de solde lors des congés syndicaux. Un accord est facilement trouvé en revanche pour l'affichage des convocations syndicales¹¹⁷.

Lors de la séance du 1^{er} mars, les représentants de la Fédération nationale des cheminots semblent montrer des signes d'impatience. Pierre Semard critique, au nom du bureau fédéral, la longueur des débats dont il souhaite l'achèvement et lance un ultimatum,

« [en faisant] connaître l'intention de la Fédération [nationale des cheminots] de demander dès le 1^{er} avril 1937 la constitution de la commission mixte prévue par la loi. Il regrette que les réseaux n'aient pas formulé depuis longtemps leurs propositions précises sur le projet en discussion qu'ils avaient depuis octobre 1936 ».

Pour Octave Henry-Gréard, il est impossible d'aboutir rapidement à un accord vu la complexité des conditions d'emploi et de travail des cheminots. Il défend par ailleurs l'organisation en sous-commissions, qui permet de débayer les positions de chacun et de réduire considérablement les différends, abordés ultérieurement devant la commission mixte. C'est le cas de la sous-commission présidée par Alfred Lamarque, pour laquelle un nombre limité de désaccords persiste : la durée du stage, le commissionnement et la réintégration obligatoire des anciens mineurs.

Chaque partie semble prendre conscience de l'impasse vers laquelle on se dirige¹¹⁸.

Le 9 mars, les travaux abordent le régime de soins à prodiguer au personnel en cas de maladie. Une sous-commission est chargée d'étudier les conséquences de l'annulation partielle du décret du 30 juin 1931 par le Conseil d'État. La Fédération nationale des cheminots maintient sa revendication du libre choix du médecin¹¹⁹. Mais les réseaux, s'appuyant sur la décision de la plus haute juridiction de l'ordre administratif¹²⁰, la repoussent¹²¹. Les parties finissent par s'accorder sur l'élaboration, par les réseaux, d'un nouveau décret de coordination, soumis à l'avis des représentants des cheminots.

Une autre question est également traitée pour la première fois à l'occasion des septième et huitième réunions : celle des salaires. La Fédération nationale des cheminots présente une réforme globale de

¹¹⁷ AN, 19800434/20 : idem, 19 février 1937.

¹¹⁸ AN, 19800434/20 : idem, 1^{er} mars 1937.

¹¹⁹ Lucien Cancouët, « Autour du contrat collectif. Le libre choix du médecin », *La Tribune des cheminots*, 15 janvier 1937, p. 3.

¹²⁰ Pour le Conseil d'État, ce choix se limite au caractère d'une modalité de la fourniture des prestations relatives au risque d'assurance maladie.

¹²¹ Jacky Chorin, *Le particularisme...*, op. cit., p. 52.

la rémunération des cheminots¹²², évaluée à 1,3 milliard de francs par an par le personnel¹²³. Les administrations des chemins de fer estiment que le coût minimum des mesures réclamées par la Fédération nationale des cheminots serait plutôt de l'ordre de 1,6 milliard de francs, ce que le fonds commun mis en place par la convention de 1921 ne pourrait supporter. La prise en considération de la situation financière des réseaux dans les revendications salariales constitue la pomme de discorde entre les représentants des administrations des chemins de fer et ceux du personnel. Octave Henry-Gréard « conteste que les considérations financières puissent, comme l'indique la Fédération [nationale des cheminots], être complètement écartées de la fixation des salaires. Le Gouvernement lui-même a dû reconnaître que c'était impossible pour les fonctionnaires : il en est de même pour les cheminots », ce à quoi Jean Jarrigion répond que « la Fédération [nationale des cheminots] est en désaccord irréductible sur le point de vue exposé qui lie les salaires et la prospérité des entreprises »¹²⁴. Aucun consensus ne semble pouvoir être trouvé à propos de la rémunération.

Le 6 avril, on discute des travaux de la sous-commission présidée par Edmond Épinay relatifs à la représentation du personnel et aux mesures disciplinaires.

La Fédération nationale des cheminots aspire à un nombre plus élevé de délégués, entre autres par l'intégration des échelles 15 à 18 ; les réseaux revoient le chiffre légèrement à la baisse. Ils ne sont, par ailleurs, pas opposés à la modification des catégories d'électeurs et à la présentation à plusieurs degrés d'un même candidat, sans que la qualité de délégué d'un degré inférieur soit requise. S'ils s'accordent sur la présentation de listes distinctes pour les candidats titulaires et les suppléants, les administrations des chemins de fer et la Fédération nationale des cheminots s'affrontent toutefois sur l'élection des candidats selon l'ordre fixé par la liste présentée par le syndicat et non celui des suffrages recueillis. L'examen d'autres questions (délégués à la sécurité, représentation des agents des échelles extra-statutaires, annexe ou règlement) est reporté. Concernant les enquêtes que peuvent mener les délégués, les réseaux contestent la suppression de la demande d'autorisation auprès des chefs hiérarchiques, souhaitée par l'organisation corporative. Elles posent également la question de l'opportunité d'augmenter la fréquence des réunions des délégués auprès du directeur, sans pour autant en exclure la possibilité. La revendication de l'allongement de la durée des mandats

¹²² Celle-ci se base sur huit propositions : « 1°) la révision du taux de traitement des différentes échelles ; 2°) l'unification des échelles par la suppression des échelles féminines et des échelles alphabétiques en usage à la Traction [...] ; 3°) le maintien des 18 échelles actuelles de traitement avec leur division en 9 échelons [...] ; 4°) la réduction à 22 ans de la durée de service conduisant normalement au 9^{ème} échelon ; 5°) l'avancement vertical avec maintien de l'ancienneté acquise et la suppression du galon ; 6°) l'incorporation dans le traitement de la plupart des primes et indemnités [...] après leur mise en harmonie avec le coût actuel de la vie ; 7°) une reclassification des emplois dans les échelles ; 8°) une gratification de fin d'année variant de 10 à 15 % ».

¹²³ AN, 19800434/20 : procès-verbal de la réunion des représentants du comité de direction des grands réseaux et de la délégation de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 9 mars 1937.

¹²⁴ AN, 19800434/20 : idem, 22 mars 1937.

de trois à quatre ans ne paraît pas problématique.

Quant aux mesures disciplinaires proposées par la Fédération nationale des cheminots, la modification de la nomenclature des peines ne reçoit pas l'approbation des réseaux, notamment en ce qui concerne la soustraction de blâme inscrit au dossier de la compétence du chef d'arrondissement, la suppression du blâme du directeur avec abaissement d'un échelon, ainsi que l'introduction de la suspension temporaire d'une durée maximale de six mois¹²⁵.

À l'occasion de la dernière réunion tenue le 21 avril, sont examinés les travaux de la sous-commission Lamarque sur la notation du personnel.

La Fédération nationale des cheminots souhaite supprimer la notation au mérite – dans laquelle n'interviennent pas uniquement les considérations professionnelles, mais également l'arbitraire –, les majorations de gratification et les bonifications d'ancienneté, mais conserver les tableaux et notes d'aptitude, dans lesquelles l'ancienneté pourrait entrer en compte. Pour Octave Henry-Gréard, il est nécessaire de conserver la notation au mérite, qui permet de valoriser un bon agent qui ne dispose pourtant pas des aptitudes exigées pour bénéficier de l'avancement en grade. Si les vues des parties semblent pouvoir s'accorder quant aux conditions d'avancement en grade, il n'est pas de même pour la notation du mérite, pour laquelle « le désaccord est complet ».

La séance se termine sur la lecture, par Octave Henry-Gréard, d'une lettre adressée la veille par la Fédération nationale des cheminots au président du comité de direction des grands réseaux. Y est consignée la requête transmise à Albert Bedouce¹²⁶, vue les désaccords persistants, de bien vouloir réunir sous les plus brefs délais une commission mixte, selon les dispositions prévues par la loi du 24 juin 1936. C'est dans ce cadre que pourraient ainsi se poursuivre les discussions et être résolus les points litigieux¹²⁷.

À l'issue des travaux de cette première commission mixte paritaire, un grand nombre de questions, parfois essentielles, restent donc en suspens. La rémunération semble demeurer la pierre d'achoppement.

D'après ces pourparlers, on peut constater que les travaux ne se sont que très peu engagés dans un réel processus d'échange constructif. Pour Mentor Pasquier, rapporteur de l'élaboration du contrat collectif à la Fédération nationale des cheminots, aux termes de ces premiers débats, « nous ne pouvons pas dire que nos travaux avec les représentants des réseaux ont donné des résultats

¹²⁵ AN, 19800434/20 : idem, 8 avril 1937.

¹²⁶ Dans le cas des chemins de fer, c'est le ministre des Travaux publics, et non du Travail, qui est saisi de cette demande.

¹²⁷ AN, 19800434/20 : lettre de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français, 20 avril 1937.

probants »¹²⁸. Fin avril, Pierre Semard qualifie même le résultat de « très médiocre »¹²⁹. Les séances semblent avoir davantage permis à chaque partie de débayer le terrain des revendications et de jauger les positions des autres discutants sur telle ou telle question. On est encore loin du temps de la négociation et de la concession, pourtant indispensable à toute avancée dans ce type de discussion.

La lecture des procès-verbaux de la commission nous donne surtout à voir deux visions d'une convention collective des agents des chemins de fer, qui s'affrontent.

Pour la Fédération nationale des cheminots,

« le contrat collectif [doit comprendre] toutes les instructions intéressant le régime des agents des réseaux, alors que les réseaux estiment exécuter la loi [du 24 juin 1936] en inscrivant au contrat les principes de ce régime, mais en renvoyant à des règlements le soin de fixer les conditions de leur application »¹³⁰.

On retrouve ici les positions qui avaient prévalu au moment de l'élaboration du statut commun de 1920, avec des cheminots qui souhaitaient voir appliquer leurs conditions d'emploi et de travail suivant un cadre assez strict, alors que les compagnies cherchaient à conserver des espaces de liberté en préconisant le recours à davantage de souplesse.

Ces premières discussions ne sont pas empreintes d'une grande publicité.

On ne retrouve, en effet, aucun compte rendu des débats dans *La Tribune des cheminots*. La Fédération nationale des cheminots assume toutefois ce choix, afin d'éviter toute déception :

« Une raison de notre silence, fonction de la complexité et des difficultés soulevées par notre projet, était la crainte, amplement justifiée par les événements des mois derniers, que nos camarades interprétèrent nos écrits suivant leur état d'esprit particulier (optimiste ou pessimiste) et fassent supporter à leur organisation syndicale, à la direction fédérale et aux militants les désillusions possibles »¹³¹.

A contrario l'autre gros chantier social concomitamment mis en œuvre par la Fédération nationale des cheminots – la semaine de 40 heures – bénéficie d'une très large communication.

Si le comité de direction des grands réseaux traite directement avec la Fédération nationale des cheminots, organisation la plus représentative, cela ne signifie pas pour autant que l'avis des autres structures corporatives ne pèse pas dans ces discussions. Elles sont aussi force de proposition. C'est ainsi que le SPCF élabore lui aussi un projet de contrat collectif pour les agents des chemins

¹²⁸ Mentor Pasquier, « Le contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 24 avril 1937, p. 2.

¹²⁹ IHS-CGT des cheminots, 1 F 92 : conférence d'information de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 27 avril 1937.

¹³⁰ AN, 19800434/20 : procès-verbal de la réunion des représentants du comité de direction des grands réseaux et de la délégation de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 1^{er} mars 1937.

¹³¹ Mentor Pasquier, « Le contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 24 avril 1937, p. 2.

de fer en décembre 1936. La Fédération nationale des cheminots en critique d'ailleurs le manque d'innovation, décrivant caricaturalement ces propositions comme un mélange de quelques soupçons de l'avant-projet fédéral, conjugués à une bonne dose de statut du personnel de 1920. Par exemple, le SPCF choisit le maintien de la durée d'un an prévue par le statut commun des agents pour le stage d'essai, contre le raccourcissement à trois mois prescrit par la Fédération nationale des cheminots¹³².

La mise en place de la commission paritaire tripartite (mai-juillet 1937)

Le 7 mai, Albert Bedouce signifie aux parties sa décision d'accéder à la requête formulée par la Fédération nationale des cheminots de constituer une commission mixte de conciliation¹³³. Si l'article 31*va* prévoit que c'est au ministre du Travail ou à son représentant de demander la réunion de la commission, il avait été jugé lors de l'élaboration de la convention collective réglant la situation des auxiliaires des grands réseaux¹³⁴, d'un commun accord entre Jean Lebas, ministre du Travail, et le président du Conseil Léon Blum, que

« le ministre des Travaux publics avait qualité pour instituer la commission mixte, étant donné les liens étroits que la convention de 1921 a établis entre le budget de l'État et celui des réseaux et aussi l'existence d'un accord de contrôle spécial des agents de chemins de fer placé sous son autorité »¹³⁵.

Il est toutefois prévu que le directeur du travail ou un de ses collaborateurs prenne part aux travaux de l'instance.

À l'occasion de son conseil fédéral des 21 et 22 juin 1937, la Fédération nationale des cheminots marque son impatience¹³⁶. Un arrêté est finalement pris le 28 juin 1937 par le nouveau ministre des Travaux publics Henri Queuille pour l'institution d'une commission mixte paritaire. Elle est présidée par René Claudon, conseiller d'État et directeur général des chemins de fer et des transports, et composée de huit représentants de l'administration, 20 du personnel¹³⁷ et autant des grands réseaux¹³⁸.

¹³² Lucien Bruat, « En marge du contrat collectif. Quand les "tartuffes" plagient », *La Tribune des cheminots*, 15 février 1937, p. 2.

¹³³ AN, 19800434/20 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, au secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 7 mai 1937.

¹³⁴ Conclue entre le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français et la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer le 26 février 1937. L'article 1^{er} précise que les auxiliaires sont des « travailleurs [...] embauchés à titre temporaire, dans un quelconque de leurs établissements, par les grands réseaux de chemins de fer, occupés à la journée pour renforcer ou suppléer le personnel du cadre permanent, et non soumis aux dispositions du statut de ce personnel » (CNAH, 726 LM 703 : convention collective des auxiliaires des grands réseaux, 26 février 1937).

¹³⁵ AN, 19800434/20 : lettre d'Albert Bedouce, ministre des Travaux publics, à Jean Lebas, ministre du Travail, 7 mai 1937.

¹³⁶ « Notre conseil fédéral des 21 et 22 juin a pris d'importantes décisions », *La Tribune des cheminots*, 3 juillet 1937, p. 1.

¹³⁷ À savoir quatre membres du bureau fédéral, deux représentants de l'union des sept réseaux et deux représentants de la Fédération des cadres. Initialement, le ministre des Travaux publics Albert Bedouce avait prévu huit représentants des réseaux et autant du personnel ; mais sur insistance de la Fédération nationale des cheminots, il est passé à 20 pour chaque catégorie.

¹³⁸ AN, 19800434/20 : arrêté ministériel instituant au ministère des Travaux publics la commission mixte chargée d'élaborer une

Le ministre semble avoir été déterminé dans cette entreprise, « [décidant] de pousser très activement les travaux de cette commission »¹³⁹.

Ceux-ci sont caractérisés par une plus grande publicité que les précédents : en effet *La Tribune des cheminots* inaugure le 8 mai une série d'articles prenant la forme de feuilletons, dressant un état régulier des négociations¹⁴⁰, et à partir du 3 juillet des comptes rendus sont fréquemment publiés.

La première séance plénière a lieu rapidement, dès le 1^{er} juillet¹⁴¹. Paul Devinat, proche d'Henri Queuille et directeur de son cabinet¹⁴², y assiste.

Dès le début de la séance, Pierre Semard dresse le pauvre résultat des échanges des derniers mois :

« Les travaux préparatoires poursuivis entre les représentants de la Fédération [nationale des cheminots] et ceux des réseaux durent depuis le mois d'avril sans qu'on soit arrivé à un résultat appréciable. Il [me] paraît donc difficile de faire le bilan des accords intervenus, qui ne portent d'ailleurs que sur des points de détail, le désaccord étant à peu près complet sur les questions de principe (reconnaissance du droit syndical, commissionnement, avancement, le paiement des jours de maladie, assurances sociales de la famille, etc.) »¹⁴³.

Les parties s'accordent sur la réunion de quatre sous-commissions, sous la responsabilité de représentants du ministre des Travaux publics :

- la première présidée par Paul Moroni, directeur adjoint des chemins de fer, chargée de l'étude de la reconnaissance et de l'application du droit syndical ;
- la deuxième, dont les travaux sont dirigés par Henri Dauvergne, adjoint au directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, qui examine les questions du recrutement, des congés, de la disponibilité, des mutations, ainsi que des maladies et blessures ;
- une troisième sous-commission, sous la houlette de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents des chemins de fer, s'attelle à la division des emplois et des conditions de rémunération ;
- une dernière étudie la représentation du personnel, les mesures disciplinaires et la notation des agents, sous la direction de Crémieux, chef du 6^e bureau¹⁴⁴ de la direction générale des chemins de fer¹⁴⁵.

convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 28 juin 1937.

¹³⁹ AN, 19800434/20 : note au ministre des Travaux publics sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d., jointe à une lettre de René Claudon, président de la commission mixte du contrat collectif, 18 juin 1938.

¹⁴⁰ « Le contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 8 mai 1937, p. 2.

¹⁴¹ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 en vue d'élaborer une convention ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 1^{er} juillet 1937.

¹⁴² Paul Devinat est l'ancien chef de cabinet de Laurent Eynac, ministre des Travaux publics du 7 juin 1935 au 24 janvier 1936.

¹⁴³ AN, 19800434/20 : idem.

¹⁴⁴ Le 6^e bureau de la direction générale des chemins de fer est chargé, en 1937, des conditions du travail et des retraites des agents, ainsi que des conventions internationales, pour les chemins de fer d'intérêt général et les voies ferrées d'intérêt local.

¹⁴⁵ Seuls quelques procès-verbaux de ces réunions sont parvenus jusqu'à nous. AN, 19800434/20.

On y confronte les positions des parties sur les points pour lesquels aucun accord n'a pu être trouvé¹⁴⁶.

Des consignes sont transmises par le président de la commission, René Claudon, à l'aube des négociations :

« Eu égard à la situation financière actuelle, M. le président recommande aux membres de la commission d'examiner les questions de rémunération avec prudence et objectivité ; toute mesure ayant pour objet d'entraîner une augmentation de dépenses, et notamment la question des salaires, étant une question de Gouvernement »¹⁴⁷.

Là encore, la question des finances revêt son importance. Toutefois, elle ne doit pas être décisive dans l'adoption des décisions :

« Les demandes présentées doivent être étudiées en vue de rechercher une solution équitable, sans avoir à se préoccuper s'il serait possible d'avoir les crédits nécessaires. Les conséquences financières doivent être chiffrées, mais la commission n'est chargée que de rechercher des solutions équitables ; elle n'a pas à se préoccuper de l'aboutissement possible ou non, eu égard à la situation financière »¹⁴⁸.

Lors de la séance suivante, le 26 juillet¹⁴⁹, les présidents des sous-commissions dressent le bilan de l'avancée des travaux de la première commission mixte paritaire, réunie de décembre 1936 à avril 1937, exposant les accords et surtout les points litigieux restant à résoudre : « méthode d'élaboration des annexes au contrat, conditions de recrutement, taux des gratifications, fixation du traitement de base, unification des échelles, présidence des conseils d'enquête, pouvoirs des conseils d'enquête »¹⁵⁰. La rédaction de nouveaux « textes transactionnels » est parfois nécessaire lorsque les propositions des parties présentent des différences de forme et de fond importantes. Sur ces entrefaites, la commission se sépare le temps que les travaux des sous-commissions puissent avancer significativement¹⁵¹ et que les projets de réorganisation des chemins de fer aboutissent¹⁵².

¹⁴⁶ AN, 19800434/20 : procès-verbal de la séance de la quatrième sous-commission du contrat collectif, 9 juillet 1937.

¹⁴⁷ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 en vue d'élaborer une convention ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 1^{er} juillet 1937.

¹⁴⁸ AN, 19800434/21 : note au ministre des Travaux publics sur l'audience de la Fédération des cheminots le 12 novembre 1937, 13 novembre 1937.

¹⁴⁹ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 en vue d'élaborer une convention ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 26 juillet 1937.

¹⁵⁰ AN, 19800434/20 : note au ministre des Travaux publics sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d., jointe à une lettre de René Claudon, président de la commission mixte du contrat collectif, 18 juin 1938.

¹⁵¹ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 en vue d'élaborer une convention ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 26 juillet 1937.

¹⁵² « L'examen du contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 31 juillet 1937, p. 1 : « Les projets gouvernementaux de réorganisation des chemins de fer, et les changements qu'ils peuvent apporter dans leurs conditions de gestion et de direction, font que, aussi bien du côté patronal que du nôtre, on veut être fixé avant d'aller plus loin dans l'élaboration du contrat [...] Les travaux des commissions vont quelque peu piétiner au cours du mois d'août et jusqu'à ce qu'on soit fixé sur la réorganisation des chemins de fer ».

Le Front Populaire est donc significatif de grandes avancées pour les cheminots.

S'ils ne bénéficient pas forcément, du fait de leur avance en matière de droit social, de l'ensemble des mesures phares qui symbolisent encore aujourd'hui cette période, ils parviennent à en tirer opportunément profit : octroi de six jours de congés supplémentaires, amélioration des conditions de retraite, application (chaotique) de la semaine de 40 heures.

Mais surtout, face à l'absence de tout geste de la part du comité de direction des grands réseaux depuis plus de 15 ans et de toute marge de manœuvre, les cheminots réussissent à saisir l'occasion, au gré de l'évolution législative, de voir une convention collective régir leurs conditions d'emploi et de travail. Ils font donc preuve de pragmatisme, alors que, jusqu'au milieu des années 1930, ils réclamaient davantage la révision de leur statut du personnel, qui leur paraissait sans doute plus accessible à court ou moyen terme, que l'adoption d'une nouvelle forme juridique. Ils s'extirpent ainsi de leur condition dérogatoire pour réintégrer le droit commun.

La discussion est longue et ne se fait pas sans heurt.

Elle témoigne toutefois d'une institutionnalisation et d'une ritualisation de la négociation : une procédure est désormais fixée, avec un premier déblayage des questions entre les parties, préalable à l'examen des questions litigieuses restées en suspens au sein d'une commission paritaire tripartite, sous la houlette de l'administration des Travaux publics.

Les rôles des partenaires sociaux évoluent, à la faveur d'une place privilégiée accordée au syndicalisme de manière générale et à la Fédération nationale des cheminots en particulier. En participant aux commissions mixtes, les agents prennent une part active à l'élaboration de règles de droit. L'État, en tant qu'arbitre, confirme sa place de premier plan.

D'autres acteurs émergent, à l'instar du CNE.

La création de la SNCF, à la fin de l'été 1937, implique toutefois des changements.

Sous-partie III. Création de la SNCF et lutte contre la régression sociale (1937-1939)

« Ce sera la fin des réalisations
et bientôt il nous faudra défendre celles qui étaient acquises »
(Pierre Semard)

L'objectif de cette sous-partie est d'examiner l'instabilité des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots, oscillant entre progrès et retour en arrière, lors d'un court laps de temps qui s'étale de 1937 au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.

En réaction aux difficultés croissantes rencontrées par les compagnies, une réorganisation et une unification des chemins de fer s'imposent en août 1937. La création d'une nouvelle entreprise au 1^{er} janvier suivant est décidée et actée. Elle est l'occasion d'interroger le rôle que peuvent jouer les agents dans la gestion de cette structure.

Entamée en 1936 mais suspendue le temps que naisse la SNCF, la négociation de la convention collective des agents du cadre permanent des réseaux d'intérêt général s'éternise. Au sein d'un cadre institutionnalisé, les partenaires éprouvent des difficultés à s'accorder sur certaines dispositions.

Si une solution efficace semble trouvée, la convention collective de cheminots du cadre permanent n'en demeure pas moins inachevée lorsque les contextes politique et international entraînent une réelle régression sociale, à laquelle les agents tentent vainement de s'opposer.

Chapitre XVI. Des compagnies à la SNCF : la persistante limitation de la place accordée au personnel dans la gestion de l'entreprise (1937-1938)

L'objet de ce chapitre est d'étudier l'esprit qui prévaut, en matière de relations sociales, lors de la discussion de la réorganisation des chemins de fer. La naissance de la SNCF entraîne-t-elle une redistribution des rôles de chacun et donc du rapport de forces ?

La nationalisation des chemins de fer est le fruit d'une longue réflexion portée par les politiques et les militants syndicalistes. De nombreuses tentatives dans le sens d'une unification des réseaux d'intérêt général avaient déjà eu lieu, en vain (1).

Si cette revendication n'apparaît pas comme une mesure phare du Gouvernement du Front populaire, il demeure toutefois urgent d'agir et de repenser les relations entre les compagnies et l'État face aux difficultés financières des administrations des chemins de fer qui ne cessent de s'accroître.

La question de la place accordée au personnel, dont les dépenses représentent les deux tiers des charges d'exploitation des réseaux, est donc posée (2).

Elle l'est d'autant plus que la convention et le décret-loi du 31 août 1937 accordent une place à la convention collective en discussion (3).

1. La nationalisation, une revendication ancienne

La perspective de la gestion du rail par la nation n'est pas neuve.

Le terme de « nationalisation » arrive d'Angleterre à la fin du XIX^e siècle¹. Il désigne « le transfert, conformément au vœu de la communauté nationale (de la majorité des électeurs ou, à défaut, de la majorité de la représentation nationale), de la propriété d'une entité de droit

¹ Claire Andrieu, « Nationalisation, retour historique », extrait de Jean-Pierre Rioux, Jean-François Sirinelli (dir.), *La France d'un siècle à l'autre 1914-2000. Dictionnaire critique*, Paris : Hachette, 1999, 979 p. ; accessible en ligne <<http://projet.pcf.fr/39812>> [consulté le 2 décembre 2016].

privé (personne physique ou morale) à la Nation, c'est-à-dire, en fait, à l'État»². La nationalisation diffère de l'étatisation en ce que les producteurs et les consommateurs prennent part, avec l'État, à la gestion³.

Un premier projet de rachat général des compagnies (et de nationalisation des assurances incendie) voit le jour dès 1848 dans les milieux socialistes français. Mais différentes acceptions de la nationalisation émergent, selon les tendances politiques⁴.

En 1869 dans le programme de Belleville, Léon Gambetta est favorable à « l'abolition des privilèges et des monopoles ». 12 ans plus tard, Georges Clemenceau demande « la révision des contrats ayant aliéné la propriété publique : mines, canaux, chemins de fer, etc. »⁵. L'article 20 du programme du parti radical et radical-socialiste de 1907 prescrit « la reprise par l'État des monopoles de fait, là où un grand intérêt l'exige »⁶.

L'idée de nationalisation fait également écho chez les militants syndicaux, notamment cheminots⁷.

La Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer exprime sa volonté de reprise des monopoles par l'État dès 1883⁸. 10 ans plus tard, l'étatisation de l'ensemble des réseaux figure dans le programme revendicatif du Syndicat national⁹. Au congrès de l'organisation en 1912, il est décidé d'entreprendre une « vigoureuse campagne en faveur de la nationalisation, réforme vitale pour les travailleurs du rail et pour tout le monde du travail ». À propos du sort du réseau État-algérien, la question de la nationalisation est liée à une potentielle amélioration des conditions de travail :

« Cette question de la nationalisation des chemins de fer est très importante [...] Nous devons l'envisager, non pas au point de vue général, mais au point de vue suivant : savoir si les camarades qui n'appartiennent pas au réseau État ont intérêt à ce que les réseaux auxquels ils appartiennent soient repris par l'État. À cette question, moi qui appartiens

² Dominique Barjot, « Nationalisations et dénationalisations : une mise en perspectives historiques », *Entreprises et histoire*, n°37, 2004, p. 16.

³ Jean-Louis Robert, « Une idée qui vient de loin. Les nationalisations dans l'histoire du mouvement ouvrier français (1895-1939) » dans Claire Andrieu, Lucette Le Van, Antoine Prost (dir.), *Les nationalisations de la Libération. De l'utopie au compromis*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1987, p. 21-39.

⁴ Le mot est prononcé lors du congrès ouvrier socialiste d'octobre 1879 : « Le but des travailleurs doit être la nationalisation des capitaux : mines, chemins de fer... mis ensuite entre les mains de ceux qui les font produire, c'est-à-dire des travailleurs eux-mêmes ».

⁵ Claire Andrieu, « Regards sur la genèse de la pensée nationalisatrice : la nationalisation des banques sous la III^e République », *Le Mouvement social*, n°175, avril-juin 1996, p. 156.

⁶ C'est, derrière les mines qui en comptabilisent 16, la proportion la plus importante. *Ibid.*, p. 151.

⁷ Jeanne Siwek-Pouydesseau, *Les syndicats des grands services publics...*, *op. cit.*, p. 17.

⁸ Claire Andrieu, « Nationalisation, retour historique », *art. cit.*

⁹ Atsushi Fukasawa, « Le syndicalisme cheminot français et l'idée de la nationalisation des chemins de fer des origines à 1914 », *Mouvement social et syndicalisme cheminot. RHCF*, n°3, automne 1990, p. 56.

déjà à un réseau racheté, je réponds : oui, les cheminots ont intérêt à ce que leurs réseaux soient rachetés, et cela pour les avantages matériels et pour les avantages moraux qu'ils en retireront »¹⁰.

Le principe est désormais acquis, reste à s'accorder sur ses modalités : reprise, rachat, etc.¹¹. En 1914, le Syndicat national maintient sa revendication, mais y ajoute des conditions : une autonomie totale, en matière financière et administrative ; la participation du personnel à la gestion du réseau, plus poussée que celle en cours dans l'administration des chemins de fer de l'État ; la collaboration des usagers, des commerçants et des industriels¹².

À la faveur de la Première Guerre mondiale (qui nourrit l'argumentaire contre la mauvaise gestion des compagnies¹³) et d'un interventionnisme de l'État dans l'économie perçu positivement, la CGT défend une nationalisation sous la coupe étatique.

Pendant le conflit émergent des propositions de nationalisation. En 1917, le ministre Albert Claveille dépose un projet de réorganisation des chemins de fer, dont la nationalisation, sous une forme inédite, est une composante essentielle. Mais à l'instar du contre-projet proposé par la Fédération nationale des cheminots, il n'a jamais été examiné par la commission spéciale qui était chargée de son étude¹⁴.

Marcel Bidegaray traite de cette question dans une brochure¹⁵. Pour ce dernier, la gestion du rail par la nation est le préalable indispensable à l'institution d'un statut du personnel et d'une échelle de traitements communs et justes :

« Ce n'est que par la reprise des chemins de fer par l'État, par la nationalisation, que nous obtiendrons un statut du personnel qui règle d'une façon précise et équitable les droits et les devoirs de chacune des parties ; ce n'est que par cette transformation que nous obtiendrons une échelle de traitements grâce à laquelle l'homme, sur quelque point du territoire qu'il puisse se trouver, aura la certitude que son traitement n'est pas inférieur à celui de son collègue d'une autre région. Cette échelle de traitements permettra à l'ouvrier d'arriver au traitement maximum du groupe auquel il appartient ; il pourra par là même établir ses possibilités de retraite – qu'on fait si souvent miroiter à ses yeux au moment de l'embauchage – et savoir ce qu'il en est exactement. Il ne sera plus possible de disposer de

¹⁰ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 024 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France & des colonies, *Compte rendu du 23^e congrès national tenu [...] les 1^{er} et 2 avril 1912*, Courbevoie : La Cootypographie, 1912, p. 104-105.

¹¹ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 024 : *Ibid.*, p. 109.

¹² AN, F⁷ 13666 : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, *Compte rendu du 25^{me} congrès national...*, *op. cit.*, p. 174.

¹³ Georges Ribeill, *Le personnel des compagnies de chemin de fer. Tome 2...*, *op. cit.*, p. 192.

¹⁴ IHS-CGT des cheminots, 4 FD 031 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies & pays de protectorat, *Compte rendu du congrès national extraordinaire tenu [...] les 7, 8 et 9 septembre 1920*, *op. cit.*, p. 101-102.

¹⁵ Marcel Bidegaray, *Le relèvement des tarifs des chemins de fer. Contre les compagnies. Pour la nation*, Courbevoie : La Cootypographie, 1917, 32 p.

la situation d'un homme sans qu'il ait la faculté de se défendre par l'institution des conseils d'enquête, des conseils de discipline, des conseils de réforme, etc. »¹⁶.

Mais les milieux libéraux et conservateurs s'opposent à ce projet¹⁷.

Cette revendication de nationalisation des chemins de fer est à de multiples reprises portée devant le Parlement.

Parmi les 83 propositions de nationalisation déposées à la Chambre des députés entre 1891 et 1937, 15 concernent le rail. Ce chiffre élevé s'explique par le rôle essentiel des chemins de fer et la forte syndicalisation des agents, qui sollicitent les parlementaires pour agir¹⁸.

À la sortie du conflit mondial, la CGT défend la conception d'une nationalisation industrialisée, caractérisée par une gestion tripartite entre les représentants des organisations professionnelles, des consommateurs et de la collectivité, ainsi que par une pleine autonomie. Elle se retrouve dans la proposition de loi portée par Léon Blum, Albert Thomas et Marcel Sembat en juillet 1920¹⁹.

Mais du fait de l'échec de la grève de 1920, dont la nationalisation demeure un mot d'ordre, et de la scission du mouvement ouvrier, ces projets ne sont pas suivis d'effets.

Dans les chemins de fer, la convention de 1921 ne change pas la donne.

Jusqu'en 1931, si la nationalisation demeure de manière constante parmi les revendications de la Fédération nationale confédérée (et de façon plus épisodique pour les unitaires), la bataille semble toutefois moins ardemment menée²⁰.

Le sujet retrouve toutefois toute son actualité dans le contexte de crise économique en 1932.

¹⁶ Marcel Bidegaray, *Les chemins de fer en France. L'exploitation d'aujourd'hui par les compagnies. L'exploitation de demain par la nationalisation des chemins de fer*, Courbevoie : La Cootypographie/Impr. ouvrière, 1919, p. 46-47. La brochure est préfacée par Albert Thomas.

¹⁷ Jeanne Siwek-Pouydesseau, *Les syndicats des grands services publics...*, *op. cit.*, p. 72.

¹⁸ Claire Andrieu, « Nationalisation, retour historique », *art. cit.*

¹⁹ Georges Ribeill, « Y a-t-il eu des nationalisations avant la guerre ? » dans Claire Andrieu, Lucette Le Van, Antoine Prost (dir.), *Les nationalisations de la Libération...*, *op. cit.*, p. 41.

²⁰ Lors du congrès de la Fédération nationale confédérée des travailleurs des chemins de fer de 1932, Charles Durup reproche au Parlement et au Gouvernement d'avoir volontairement temporisé la situation depuis 1928 et demande « sans délai la déchéance des compagnies et [l'institution d']un réseau national des chemins de fer », respectueux des droits acquis des agents.

2. La naissance de la SNCF : une occasion manquée de redéfinir la place du personnel dans la gestion des chemins de fer ?

La négociation de l'inévitable réorganisation des chemins de fer

La situation financière des chemins de fer se révèle de plus en plus préoccupante dans la première moitié des années 1930.

Après le frêle équilibre retrouvé en 1929, le déficit va en s'accroissant, ce qui occasionne de nombreuses critiques à l'égard de la convention de 1921.

Alors qu'en 1931 les propositions financières des compagnies pour retrouver l'équilibre du fonds commun font l'objet d'un projet de loi, la commission des travaux publics de la Chambre des députés lui préfère une proposition déposée par Jules Moch²¹ le 12 novembre, tendant à la déchéance des administrations des chemins de fer privées²² et à l'institution d'un réseau national d'intérêt général et local²³. Le 19 juillet 1932, Édouard Daladier, ministre des Travaux publics, enjoint au comité de direction des grands réseaux de constituer un unique réseau. Les administrations des chemins de fer, opposées à une éventuelle fusion, entreprennent des tentatives de négociation auprès du ministre entre août et novembre 1932, en vain. Le président du Conseil Édouard Herriot et le ministre des Finances Louis Germain-Martin sont plus sensibles à leurs arguments. Mais les emprunts, qui comblent les déficits, explosent, alors que déjà en 1932, il aurait fallu augmenter les tarifs de 25 % en juillet 1931, puis de 38 % deux ans plus tard, pour rétablir l'équilibre financier, ce qui était irréalisable. Les réseaux proposent une solution en trois points : réglementation de la route et libéralisation du rail, égalité fiscale, coordination des transports grâce à la création d'un comité de coordination du rail et de la route. Or, le coût à supporter pour mettre en œuvre ce plan est trop élevé. Par ailleurs, pour l'administration des Travaux publics, la constitution d'un unique réseau national est un préalable indispensable à la réalisation de la coordination. Début 1933, chacun met de l'eau dans son vin et entreprend des mesures dans le sens voulu par la partie adverse. Les administrations des chemins de fer répugnent toujours à une fusion totale, mais s'orientent

²¹ Jules Moch a publié, quelques années plus tôt, un ouvrage sur les liens entre le socialisme et la nationalisation : *Socialisme et nationalisation*, Bruxelles : L'Églantine, 1927, 141 p.

²² Jules Moch, *Le rail et la nation : pour la prospérité collective par la déchéance des grands réseaux déficitaires*, Paris : Libr.-impr. réunies, 1931, 472 p.

²³ Ce dernier serait dirigé par un conseil d'administration et un comité de direction tripartite (les sièges étant répartis entre les représentants des usagers, des cheminots et des collectivités). *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 novembre 1931, p. 3797.

vers l'unification²⁴.

Si l'unification est pour le moment repoussée, une retouche de la convention de 1921 s'impose.

Un avenant à la convention de 1921 est alors élaboré en 1933²⁵. Des concessions sont nécessaires : contre la présence d'administrateurs de l'État au sein de leurs instances décisionnaires, la création d'une commission des marchés et la reprise du matériel sans compensation, les réseaux obtiennent une augmentation de la prime, la réduction de l'impôt-voyageurs et l'assouplissement du cahier des charges. Deux accords prescrivent en outre la réintégration des révoqués de la grève de 1920 et la fusion des réseaux du PO et du Midi. Mais ces mesures, comme les décrets-lois de 1934²⁶, sont insuffisantes. Pour René Mayer, la solution adoptée n'est rien d'autre qu'un « replâtrage » de la convention de 1921²⁷. La baisse des salaires proposée par les réseaux en 1935 comme partie d'un plan d'économies d'un milliard de francs, est mal reçue²⁸.

Alors que le déficit des réseaux atteignait 3,8 milliards en 1935, l'exercice suivant se conclut avec un manque de 4,3 milliards de francs. Les recettes diminuent, passant de 16 milliards de francs en 1930 à 10 milliards cinq ans plus tard, et ne compensent plus les dépenses d'exploitation qui croissent quant à elles légèrement²⁹.

Les questions relatives au personnel revêtent une importance d'autant plus grande que la part des charges de personnel atteint les deux tiers de ces dépenses en 1936³⁰. La moindre de leur modification se répercute donc sur la santé financière des administrations des chemins de fer et la situation déjà critique du fonds commun des grands réseaux, que l'État tente de remettre à flot. En ce sens, l'embauche massive de près de 80 000 agents pour combler les besoins créés par la loi de 40 heures, l'accroissement du nombre de congés payés et la hausse des salaires au niveau d'avant les décrets-lois de 1934 n'arrangent en rien la situation. Le rapport

²⁴ Ils accroissent, par exemple, les prérogatives de l'Office Central d'Études du Matériel (OCEM), dont la création était appelée de ses vœux par Albert Claveille dès décembre 1918. L'OCEM voit finalement le jour le 21 août 1919. Le but de ce bureau d'études était d'aboutir à la normalisation et la standardisation du matériel. Seuls les réseaux du PLM, du PO, du Midi et de l'État prennent initialement part à cette initiative, rejointes en novembre par l'Alsace-Lorraine, puis dix ans plus tard par les compagnies de l'Est et du Nord.

²⁵ Nicolas Neiertz, « La révision du régime de 1921, 1930-1934 », *Le statut des chemins de fer et leurs rapports avec l'État 1908-1982. RHCF hors-série*, n°4, février 1996 ; accessible en ligne <http://www.ahicf.com/IMG/pdf/rhcfhorsserie4_1996_chap3_neiertz.pdf> [consulté le 12 décembre 2016].

²⁶ Cf. *supra*.

²⁷ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 529-538.

²⁸ François Caron, « Aux origines... », *art. cit.*, p. 103.

²⁹ ANMT, 202 AQ 226 : note sur l'évolution des chemins de fer français de 1932 à 1936, 24 avril 1936.

³⁰ Henri Bissonnet, *Les grands réseaux...*, *op. cit.*, p. 178.

de forces s'accroît en défaveur des compagnies, qui jouissent d'une image négative dans l'opinion publique³¹. Face à l'absence de bénéfices, elles souhaitent aussi qu'une solution soit trouvée³².

Si la réorganisation des chemins de fer passe au second plan des débats cheminots derrière l'unité syndicale en 1934, la question conserve toute sa vigueur à la CGT, les nationalisations apparaissant inséparables du plan pour dessiner les contours globaux d'une économie rationalisée.

Les communistes et les radicaux étaient initialement opposés à ce que des nationalisations autres que celles des industries de guerre figurent dans le programme du Rassemblement populaire³³. Celle de la Banque de France est finalement adjointe dans le programme électoral de janvier 1936³⁴.

La nationalisation des industries de guerre est réalisée par une loi du 11 août 1936 qui permet, sur proposition du ministre de la Défense nationale et de la Guerre, du ministre de la Marine ou du ministre de l'Air suivie par un décret pris en Conseil des ministres, de « prononcer l'expropriation totale ou partielle des établissements se livrant à la fabrication ou au commerce des matériels de guerre »³⁵. Cette décision est qualifiée, en 1937, de « nationalisation des déficits » par la CGT³⁶.

Les débats sur la réorganisation des chemins de fer s'engagent véritablement au moment de la discussion de la loi de réforme fiscale à la fin de l'année 1936, alors qu'il était prévu que les concessions engagées pour 99 ans dans la décennie 1850 expirent dans les années 1950.

Charles Pomaret, qui rédige un rapport au nom de la commission des finances de la Chambre des députés sur le budget des chemins de fer pour le prochain exercice, sort largement de ce cadre pour traiter de la réorganisation des chemins de fer. Il rejette les « solutions de force », parmi lesquelles il range notamment la déchéance des compagnies défendue par Jules Moch en 1931, et leur préfère une nationalisation dans la gestion de laquelle l'État n'aurait pas de

³¹ François Caron, « Aux origines... », *art. cit.*, p. 112.

³² Alain Chatriot, « Les transformations des services publics français au XX^e siècle : quelques repères », *Regards croisés sur l'économie*, n°2, 2007, p. 58.

³³ Jean-Louis Robert, « Une idée... », *loc. cit.*

³⁴ Georges Ribeill, « Y a-t-il eu... », *art. cit.*, p. 43.

³⁵ *J.O. Lois et décrets*, 12 août 1936, p. 8674-8675.

³⁶ Claire Andrieu, « Nationalisation, retour historique », *loc. cit.*

part directe³⁷.

Au cours de la discussion, le Gouvernement s'engage à « réaliser et soumettre aux Chambres avant le 31 mars 1937 une refonte complète du régime actuel des chemins de fer, prenant sa place dans une coordination d'ensemble du service public des transports »³⁸.

Il prépare un décret-loi qui s'oriente vers une expropriation des compagnies presque sans indemnité. Dans ce projet, l'État bénéficie d'une large majorité au conseil de cette nouvelle société³⁹.

Le 10 février 1937, la Fédération nationale des cheminots est reçue par la commission des travaux publics de la Chambre des députés, où elle défend l'unification des administrations de chemins de fer et l'urgence de leur nationalisation industrialisée⁴⁰.

Mais cette question complexe n'est pas réglée avant la « pause » du Front populaire, annoncée le 13 février 1937, puis la chute du gouvernement Blum⁴¹.

En effet, les milieux industriels, agrariens et patronaux ainsi que les classes moyennes se retrouvent en opposition avec la politique menée par le Front populaire. La loi des 40 heures a particulièrement polarisé les critiques du patronat et des droites. Une campagne de presse est violemment orchestrée⁴². Une fuite de capitaux, entre autres destinations vers la Suisse, est attestée dès 1935. À l'automne 1936, la majorité politique se divise, notamment autour de la question de la guerre d'Espagne⁴³. Par ailleurs, la dévaluation prononcée en septembre 1936 nourrit les oppositions des rentiers, des épargnants et des classes modestes, ainsi que les critiques des radicaux. Les difficultés financières augmentent, une « pause » dans le rythme cadencé des réformes est décrétée le 21 février 1937. L'engagement de régler la réorganisation des chemins de fer avant le 31 mars n'est donc pas tenu par le Gouvernement.

Les militants de la base de la SFIO, de la CGT et les communistes répugnent à la « pause », ce qui fragilise l'unité. Cette décision avive en outre le rejet du Gouvernement déjà exprimé

³⁷ Jean Kalmbacher, « La convention du 31 août 1937, élaboration et première période d'application », *Le statut des chemins de fer et leurs rapports avec l'État 1908-1982. RHCF hors-série*, n°4, février 1996.

³⁸ Article 26 de la loi du 31 décembre 1936 portant réforme fiscale. Jean-Baptiste Duvergier, *Collection..., op. cit.*, t. 36, 1936, p. 856.

³⁹ François Caron, *Histoire de l'exploitation..., op. cit.*, p. 544.

⁴⁰ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938..., op. cit.*, p. 253.

⁴¹ En réaction à celle-ci, Maurice Thorez se range le 27 février 1937 à « l'idée de la nationalisation de certains monopoles de fait ».

⁴² Jean Vigreux, *Histoire du Front populaire..., op. cit.*, p. 147-186.

⁴³ Face au soulèvement nationaliste du 18 juillet 1936 et à la guerre civile qui s'ensuit, les réactions sont diverses au sein du Rassemblement populaire : si les radicaux conservent leur ligne pacifiste, les communistes sont favorables à une intervention.

par les patrons et les droites. Les événements de Clichy du 16 mars 1937 n'arrangent en rien une situation sociale déjà tendue : à l'occasion d'une réunion du PSF, une contre-manifestation ouvrière est organisée. La police tire dans la foule, le bilan est lourd : six morts, 200 blessés⁴⁴.

Face à une situation financière dégradée qu'ils souhaitent redresser, Léon Blum et son ministre des Finances Vincent Auriol demandent les pleins pouvoirs financiers jusqu'au 31 juillet. Cette nouvelle adhésion des socialistes aux décrets-lois a pu être perçue comme symbolique de l'échec du Front populaire⁴⁵.

Si la Chambre des députés accorde l'autorisation au Gouvernement, le Sénat s'y oppose à deux reprises. Le président du Conseil démissionne⁴⁶.

Camille Chautemps, ancien ministre d'État de Léon Blum, forme un nouveau Gouvernement le 29 juin 1937⁴⁷.

Le lendemain, il obtient les pleins pouvoirs du Parlement pour une durée de deux mois, afin d'œuvrer au « redressement économique »⁴⁸. D'après Georges Bonnet, ministre des Finances, le sort réservé aux compagnies de chemins de fer revêt une importance décisive dans le choix des socialistes de voter ou non les pleins pouvoirs à Camille Chautemps⁴⁹. Abel Gardey, rapporteur de la loi du 30 juin 1937 au Sénat, insiste sur le fait que ce redressement devait se faire « sans réforme de structure »⁵⁰. L'éventualité d'une expropriation des compagnies est dès lors écartée.

D'autres acteurs se saisissent également de cette question, à l'instar du comité de vigilance des intellectuels antifascistes qui mène début août 1937 une campagne active en

⁴⁴ Nicolas Beaupré, *Les grandes guerres...*, op. cit., p. 727-735.

⁴⁵ Jean Garrigues (dir.), *Histoire du Parlement de 1789 à nos jours*, Paris : A. Colin, 2007, 514 p.

⁴⁶ D'après le rapport de Jean Jarrigion présenté à l'occasion du conseil fédéral des 27-28 septembre 1937 de la Fédération nationale des cheminots (et publié dans l'édition du 11 octobre 1937 de *La Tribune des cheminots*), le refus de lui accorder les pleins pouvoirs s'explique en partie par la crainte de la réalisation de la nationalisation. Jean Vigreux, *Histoire du Front populaire*, loc. cit.

⁴⁷ Léon Blum est nommé vice-président du Conseil.

⁴⁸ *J.O. Lois et décrets*, 1^{er} juillet 1937, p. 7418.

⁴⁹ C'est ce que laisse entendre Georges Bonnet dans ses mémoires (*Vingt ans de vie politique 1918-1938 : de Clemenceau à Daladier*, [s.l.] : Fayard, 1969, p. 266-267) : « J'établis avec [Jacques Rueff et Jean Jardel] mon projet financier auquel j'avais longuement réfléchi pendant la traversée [des États-Unis, où il était alors ambassadeur, à la France] et je me rendis au Conseil des ministres. Après mon exposé, Léon Blum demanda une suspension de séance pour se concerter avec ses amis socialistes. Mais, auparavant, il m'entraîna dans les jardins de l'hôtel de Matignon et me prenant par le bras me demanda quelles étaient mes intentions en ce qui concernait l'avenir des compagnies de chemins de fer dont la concession venait à expiration. Elles étaient toutes en déficit et ne se maintenaient plus qu'avec les subventions croissantes de l'État. Je répondis que je proposerais la création d'une Société nationale des chemins de fer. Cette idée enchantait Léon Blum. "Dès lors nous accepterons vos projets", dit-il. Quand il revint parmi nous, après s'être entretenu avec ses collègues de parti, Chautemps le questionna en souriant : "Que répond le chef du jury ?" Il répondit de même : "Oui." Notre projet fut voté, Chambre et Sénat, en quarante-huit heures ». Pour Jacques Puyaubert, qui a rédigé une biographie de Georges Bonnet (*Georges Bonnet, 1889-1973. Les combats d'un pacifiste*, Rennes : PUR, 2007, 371 p.), il est impossible de vérifier si l'idée de la nationalisation des chemins de fer vient bien du ministre des Finances.

⁵⁰ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, op. cit., p. 545.

faveur de la nationalisation du rail⁵¹.

La discussion entre l'État et les compagnies s'engage le 2 juillet. Malgré des divisions initiales entre les administrations des chemins de fer sur la stratégie à adopter⁵², le dirigeant Édouard de Rothschild convainc ses homologues de mandater René Mayer, vice-président de la compagnie du Nord, pour les représenter⁵³. Les agents de chemins de fer ne sont pas conviés à ces pourparlers. Le consensus est rapidement trouvé sur les questions les concernant : « En ce qui concerne le personnel, tout le monde était aussi d'accord pour lui maintenir les avantages dont il bénéficiait, et tenait à assurer la continuité de cet esprit de service public qui a toujours fait la force des chemins de fer »⁵⁴. Les compagnies réclament alors un rachat anticipé (évalué à 10 milliards de francs) et une représentation majoritaire dans la gestion de l'entreprise. Le 30 juillet, le Conseil des ministres charge Henri Queuille, ministre des Travaux publics, de finaliser les discussions pour la création d'une société nationale avant le 31 août⁵⁵. Les négociations sont serrées, le spectre de la nationalisation régulièrement brandi⁵⁶. Les réseaux communiquent leurs positions le 9 août. Ils souhaitent entre autres que la part de l'État dans le capital social s'élève à 40 % et que des 38 membres composant son conseil, 20 soient issus des anciennes compagnies. Le 13 août, le

⁵¹ IHS-CGT des cheminots, 1 F 92 : « Le Front populaire doit chasser les féodaux du rail », *Vigilance. Comité de vigilance des intellectuels antifascistes*, 1^{er} août 1937.

⁵² Notamment de la part d'Édouard de Rothschild, de Pierre Richemond et de Paul Tirard, présidents respectifs des compagnies du Nord, du PO et du Midi, « partisans d'une résistance plus ou moins passive ». Denise Mayer (éd.), *René Mayer. Études, témoignages, documents*, Paris : PUF, 1983, p. 50.

⁵³ D'après Guy de Rothschild, fils du baron Édouard et membre du comité de direction de la compagnie du Nord, ce choix n'a « rien d'étonnant » : « La liaison avec le Gouvernement, qui constituait l'autre aspect des responsabilités de René Mayer [depuis son entrée à la compagnie comme administrateur en 1928], lui valut progressivement le premier rôle au sein des compagnies elles-mêmes en tant que leur porte-parole, et dans les milieux politiques il fut accepté comme l'interlocuteur principal en matière de chemins de fer » (témoignage cité dans : *Ibid.*, p. 32).

⁵⁴ *Ibid.*, p. 59.

⁵⁵ Lorsqu'il forme son Gouvernement, Camille Chautemps propose initialement ce poste à Paul Faure, secrétaire général de la SFIO et ancien ministre d'État de Léon Blum. Henri Queuille raconte comment il a hérité de ce ministère, suite au refus de Paul Faure de s'occuper du dossier de la création de la SNCF : « "Non, je ne veux pas aller aux Travaux publics", lui déclara Faure. "Je serai obligé de faire la SNCF, ce ne sera pas possible. Il faut mettre là quelqu'un qui soit assez malin pour ne pas vous créer des ennuis." Alors, Chautemps répondit immédiatement : "Mais j'ai votre affaire. Queuille, tu es ministre des Travaux publics." "C'est comme cela, conclut Queuille, que je suis devenu ministre des Travaux publics et que j'ai fait la SNCF" » (cité dans Francis de Tarr, *Henri Queuille en son temps (1884-1970). Biographie*, Paris : La Table Ronde, 1995, p. 220).

⁵⁶ C'est ce qu'affirme, dans un colloque consacré à Henri Queuille, Jean Filippi, directeur des services techniques au cabinet du ministre des Travaux publics Henri Queuille du 13 juillet au 24 septembre 1937, puis secrétaire général de la nouvelle SNCF jusqu'en mars 1940, qui a pris directement part aux discussions : « Je fus chargé de négocier avec les réseaux privés la création d'une société d'économie mixte à majorité d'État qui devait englober également les chemins de fer de l'État. Mon interlocuteur était René Mayer, représentant toutes les compagnies privées. La discussion fut, comme on peut l'imaginer, fort serrée. Nous avions préparé par précaution un texte de nationalisation pure et simple qui, à la veille de la date fatidique du 31 août 1937, était déposé à l'Imprimerie nationale. Au cours de la dernière nuit, alors que tout semblait réglé, René Mayer formula une exigence aussi importante qu'inattendue. Devant la menace de nationalisation par voie d'autorité, cette exigence fut retirée. Henri Queuille avait été l'auteur d'une réforme qui fut, pour employer un mot aujourd'hui à la mode, "exemplaire" » (Pierre Delivet, Gilles Le Béguec (dir.), *Henri Queuille et la République. Actes du colloque de Paris-Sénat 25-26 octobre 1984*, Limoges : Université de Limoges, 1987, p. 54).

Gouvernement garantit la conservation du domaine privé des compagnies, ainsi que le dividende et l'amortissement des actions. À l'inverse, le ministre des Travaux publics est résolu à ne pas céder aux anciens réseaux la majorité dans le capital social et la gestion de l'entreprise. À partir du 20, les négociations s'intensifient. René Mayer et Robert Le Besnerais font face à cinq représentants du ministre des Finances et 10 du ministère des Travaux publics. L'indemnisation des anciennes administrations des chemins de fer (près de 700 millions de francs, payables en 45 annuités), leur représentation au sein du conseil et le partage des parts du capital social sont les points qui suscitent le plus de débats. Dans la nuit du 30 août, les échanges sont encore intenses et parfois tendus⁵⁷. Alors que les 48 % du capital social (contre 52 % à l'État) proposés par Léon Blum lui paraissaient jusqu'alors insuffisants, René Mayer concède la majorité à l'État.

C'est donc sur un compromis pragmatique⁵⁸ qu'est signée le 31 août 1937, jour où cessent les pleins pouvoirs, la convention entre l'État et les compagnies, voulue comme la pièce d'un plus vaste programme de rénovation des transports. Ses dispositions sont approuvées par les assemblées générales des actionnaires de chaque compagnie⁵⁹. Une nouvelle entité voit ainsi le jour.

Une nouvelle entreprise dirigée par l'État

La convention du 31 août 1937⁶⁰, approuvée par un décret-loi du même jour, donne naissance à la SNCF le 1^{er} septembre.

Son objet social demeure « principalement l'exploitation et, s'il y a lieu, la construction de chemins de fer ». On reste dans le cadre de la concession, dont la durée est limitée à 45 ans : le 1^{er} janvier 1983, son actif doit retourner gratuitement à l'État⁶¹.

L'exploitation des lignes des anciennes administrations des chemins de fer, privées ou non, lui

⁵⁷ René Mayer raconte : « Dans la nuit du 30 au 31 août, Queuille, revenant sur certaines concessions faites par lui-même pour la liquidation du contentieux pendant, je ferme mon dossier et quitte son cabinet en claquant la porte..., la convention créant la Société nationale des chemins de fer français est signée le 31 août au matin, au ministère des Travaux publics. Je peux enfin prendre des vacances ; je n'en puis plus, mais j'ai gagné ». Denise Mayer (éd.), *René Mayer...*, *op. cit.*, p. 51.

⁵⁸ Michel Margairaz, *L'État...*, *op. cit.*, p. 309.

⁵⁹ Denise Mayer (éd.), *René Mayer...*, *op. cit.*, p. 61.

⁶⁰ CNAH, 726 LM 703 : convention conclue entre l'État et les administrations des chemins de fer, 31 août 1937. Cf. annexe n°55.

⁶¹ La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 crée l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) SNCF, actant le retour à l'État, au 1^{er} janvier suivant, des actifs de la société d'économie mixte.

sont transférées au 1^{er} janvier 1938⁶².

Les influences de la revendication socialiste d'étatisation et la logique pragmatique propre aux radicaux se retrouvent dans le choix d'une société anonyme d'économie mixte⁶³ puisque le capital social (relativement modeste : 1,5 milliard de francs⁶⁴) est réparti à hauteur de 49 % pour les anciennes compagnies (actions « B », amortissables) et 51 % pour l'État (actions « A », non amortissables). Les actions ainsi distribuées représentent les apports des deux acteurs ; les réseaux conservent uniquement les biens, les droits et les charges composant leurs domaines privés, le caractère expropriateur propre à la nationalisation est donc ici nul⁶⁵.

Le choix de ce régime juridique, qui n'avait pas la préférence des adhérents à la nationalisation⁶⁶, n'est pas novateur, loin s'en faut. À la faveur de la Première Guerre mondiale, la France expérimente l'économie mixte⁶⁷. On peut citer, à titre d'exemple, l'aéronautique qui, à l'instar d'autres secteurs⁶⁸, a fait l'objet d'une restructuration sur initiative de l'État, suite au scandale de l'Aéropostale⁶⁹ et à des difficultés économiques, en 1933⁷⁰.

Dès sa naissance, la SNCF devient néanmoins la plus importante société d'économie mixte de France⁷¹.

Trois organismes centraux sont chargés d'administrer la nouvelle SNCF : l'assemblée générale des actionnaires, le conseil d'administration et le comité de direction.

L'assemblée générale des actionnaires se réunit annuellement pour examiner la gestion et les comptes de la SNCF. Son rôle est donc relativement restreint et se différencie des sociétés commerciales plus classiques par l'absence d'influence de ces actionnaires sur le

⁶² François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, op. cit., p. 549-555.

⁶³ Nicolas Neiertz, « Une "coordination" pour résoudre la crise des transports 1918-1934 », *La coordination...*, op. cit., p. 18.

⁶⁴ *Le patrimoine de la SNCF...*, op. cit., p. 542.

⁶⁵ Michel Margairaz, *L'État...*, op. cit., p. 312.

⁶⁶ Claire Andrieu, « Gestion ouvrière et nationalisations à la Libération en France », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°4, octobre 1984, p. 144.

⁶⁷ Bernard Chenot, *Les entreprises nationalisées*, Paris : PUF, 7^e éd. mise à jour, 1983, p. 10-11.

⁶⁸ Tels que l'industrie chimique avec la création de l'Office National Industriel de l'Azote (ONIA) par une loi du 11 avril 1924.

⁶⁹ Nicolas Neiertz, « Argent, politique et aviation. L'affaire de l'aéropostale (1931-1932) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°24, octobre-décembre 1989, p. 29-40.

⁷⁰ Une loi du 11 décembre 1932 fixe le statut de l'aviation marchande et planifie la fusion des cinq compagnies aériennes en une seule. C'est la naissance d'Air France, par convention du 30 mai 1933. L'État possède 25 % du capital. Nicolas Neiertz, *La coordination...*, op. cit., p. 58.

⁷¹ Léon Urbain, *Des rapports entre employeurs et employés dans le cadre particulier de la Société Nationale des chemins de fer français*, Paris : [s.n.], 1939, p. 7.

choix des personnes siégeant au **conseil d'administration** de l'entreprise⁷².

Ce dernier est composé de 33 membres⁷³ :

- trois membres de droit : le vice-président du Conseil d'État, le gouverneur de la Banque de France, le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations ;
- 12 fonctionnaires actifs ou retraités, nommés par décret : trois membres du Conseil d'État⁷⁴ ; un membre de l'inspection générale des grands services publics ; quatre fonctionnaires du département des Finances ; quatre membres parmi les corps des Ponts et Chaussées et des Mines⁷⁵ et les directeurs ou adjoints de l'administration centrale des Travaux publics ;
- 12 membres désignés par les conseils d'administration des anciennes compagnies⁷⁶ ;
- deux personnes ayant rendu de grands services à la cause du chemin de fer, nommées par décret ;
- quatre délégués du personnel choisis sur une liste de huit agents actifs et nommés par décret, alors que la Fédération nationale des cheminots avait réclamé « au moins six délégués »⁷⁷. L'article 17 du décret-loi du 31 août 1937 précise en outre que « les membres du conseil d'administration représentant le personnel [...] sont nommés par décret contresigné du ministre des Travaux publics sur la présentation de l'organisation syndicale la plus représentative du personnel »⁷⁸. Si les anciens réseaux avaient marqué leur préférence pour que siègent « les organisations les plus représentatives », le ministère a imposé son choix.

Aucun usager ou collectivité publique n'est donc ici représenté. La charge d'administrateur dure six ans, le conseil est renouvelé par moitié tous les trois ans (les membres de droit exceptés). Le mandat de parlementaire n'est pas compatible avec la fonction et tout éventuel conflit d'intérêt est proscrit.

Le président du conseil d'administration de la SNCF est choisi parmi les administrateurs

⁷² Jean Kalmbacher, « La convention du 31 août 1937... », *art. cit.*

⁷³ Jusqu'au 31 décembre 1955 ; il est ensuite prévu dans l'article 7 de la convention du 31 août 1937 que le nombre d'administrateurs de la SNCF soit baissé à 27 au 1^{er} janvier 1956.

⁷⁴ Devant être au minimum maître des requêtes.

⁷⁵ Devant être au minimum ingénieur en chef.

⁷⁶ Jusqu'au 31 décembre 1955, à raison de trois pour les compagnies du Nord et du PLM et de deux pour celles de l'Est, du PO et du Midi. À partir du 1^{er} janvier 1956, ils sont remplacés par six personnes désignées par l'assemblée des actionnaires.

⁷⁷ « La réorganisation des chemins de fer. La Fédération précise à nouveau sa position », *La Tribune des cheminots*, 28 août 1937, p. 1.

⁷⁸ CNAH, 726 LM 703 : décret-loi réorganisant le régime des chemins de fer, 31 août 1937.

représentant l'État et nommé, sur avis des ministres des Travaux publics et des Finances, par décret en Conseil des ministres, pour une durée de six ans. Il est assisté de deux vice-présidents élus par cette même instance et pour une période identique parmi les fonctionnaires actifs ou retraités et les membres désignés par les anciens réseaux. Le président du conseil d'administration est notamment chargé de nommer, sur proposition du conseil et après agrément du ministre des Travaux publics, le **directeur général**, son adjoint et le secrétaire général de l'entreprise, ainsi que les directeurs et principaux chefs de service, sur proposition du directeur général et après avis du comité de direction. Les réseaux ont refusé que le directeur général soit directement nommé par le ministre.

Le conseil d'administration jouit « pour l'administration de la Société nationale des pouvoirs les plus étendus, dans les conditions qui seront définies par les statuts de la Société ».

Il peut toutefois déléguer tout ou partie de ses prérogatives à un **comité de direction**. Ce dernier est composé du président et des deux vice-présidents du conseil d'administration, ainsi que de huit membres⁷⁹ : quatre, nommés par décret, parmi les administrateurs membres de droit, fonctionnaires actifs ou retraités et les personnes ayant concouru à la cause du chemin de fer ; quatre, nommés par décret, parmi les administrateurs désignés par les anciennes compagnies⁸⁰.

Le personnel n'est donc pas représenté au sein du comité de direction de l'entreprise. Cette absence répond à une demande des anciens réseaux, pour qui les agents ne doivent pas désigner le personnel supérieur amené à les superviser⁸¹. Là encore, aucun usager ou collectivité publique n'est représenté.

À ces trois instances, il faut adjoindre le directeur général des chemins de fer et des transports au ministère des Travaux publics, qui siège en la qualité de commissaire du Gouvernement. Il peut inscrire un sujet à l'ordre du jour et provoquer la réunion de chacune des assemblées.

Vu la répartition des rôles entre le personnel, à l'action très limitée, et l'État, qui lui bénéficie d'une large marge de manœuvre dans la gestion de l'entreprise, la création de la SNCF relève davantage de l'étatisation que de la nationalisation⁸². L'État-patron remplace l'État-arbitre. Quant à la représentation du personnel, elle est affirmée au sein de la nouvelle entreprise, même si elle demeure limitée aux seuls quatre sièges d'administrateurs.

⁷⁹ Six à partir du 1^{er} janvier 1956.

⁸⁰ Deux à partir du 1^{er} janvier 1956.

⁸¹ François Caron, *Histoire de l'exploitation...*, *op. cit.*, p. 553.

⁸² Alain Chatriot, « Les transformations... », *art. cit.*, p. 58-59 ; Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, *op. cit.*, p. 106.

Un troisième décret-loi, paru le même jour, traite de la révision de la coordination des transports. Son titre III prévoit la création d'un conseil supérieur des transports⁸³.

La convention du 31 août 1937 prescrit l'approbation des statuts de l'entreprise par décret rendu en Conseil d'État, après avis des compagnies, contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances. Ils sont ratifiés par l'assemblée générale des actionnaires le 9 décembre 1937 et approuvés par un décret du 31⁸⁴.

Ces statuts⁸⁵ fixent notamment les rôles joués par le conseil d'administration et le directeur général en matière de conditions d'emploi et de travail des agents. Ainsi,

« le conseil d'administration [...] approuve les conventions collectives de travail : il établit, le cas échéant, les règlements concernant le personnel et sa rémunération, les échelles de traitements et salaires du personnel de tout grade, les conditions générales de l'admission, de l'avancement et de la révocation des agents ; il organise toutes caisses d'assurance, de secours et de prévoyance pour le personnel » (article 12 des statuts).

Cette approbation de la convention collective par le conseil d'administration au sein duquel les représentants du personnel sont en large minorité singularise le régime mis en place à la SNCF⁸⁶ et en fait un objet hybride, entre la convention et le statut du personnel⁸⁷. Quant au directeur général de l'entreprise,

« sous réserve des dispositions énumérées aux articles précédents ou figurant dans les conventions collectives de travail, [il] a compétence pour suspendre et révoquer le personnel. Il fixe, dans le cadre des conventions collectives de travail et des règles tracées par le conseil d'administration, sous réserve des dispositions de l'article 14, alinéa g), les traitements, salaires, gratifications et indemnités diverses de tous les agents et employés de la Société nationale, ainsi que toutes les conditions de leur entrée en service et de leur départ » (article 16 des statuts)⁸⁸.

La création de la SNCF implique une nécessaire réorganisation de l'exploitation des chemins de fer français, prévue par l'article 17 de la convention du 31 août 1937 :

⁸³ Malgré les revendications syndicalistes en faveur d'une gestion tripartite paritaire de l'entreprise entre l'État, le personnel et les usagers, le conseil supérieur des transports est la seule instance où sont représentés ces derniers. Toutefois, il existe dans la région de l'Ouest (ancienne administration des chemins de fer de l'État) des conférences d'usagers, créées selon l'article 62 de la loi du 13 juillet 1911, complétée par la loi du 22 juin 1931 et réglementées par des arrêtés ministériels des 16 octobre 1911, 20 août 1912, 7 mars 1913, 22 mars 1922, 7 août 1931 et 11 janvier 1936. Un arrêté du 4 août 1938 les étend à l'ensemble de la SNCF. Elles se réunissent trimestriellement et « ont pour objet d'établir des rapports étroits et suivis entre la SNCF et sa clientèle en vue d'une collaboration pour l'amélioration du service aussi bien en ce qui concerne le transport des voyageurs que celui des marchandises ». CNAH, 505 LM 1 : note générale de la SNCF sur les conférences trimestrielles d'usagers, 25 avril 1939.

⁸⁴ CNAH, 187 LM 18 : décret approuvant les statuts de la SNCF, 31 décembre 1937.

⁸⁵ Cf. annexe n°55.

⁸⁶ Jacky Chorin, *Le particularisme...*, op. cit., p. 50.

⁸⁷ Christian Garbar, *Le droit...*, op. cit., p. 81.

⁸⁸ CNAH, 187 LM 18 : décret approuvant les statuts de la SNCF, 31 décembre 1937.

« Le comité de direction des grands réseaux et les compagnies du Nord, de l'Est, du Paris à Orléans, du Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, ainsi que les administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine, devront prendre, jusqu'au 1^{er} janvier 1938 et à la requête de la Société nationale, les mesures nécessaires pour permettre l'organisation des nouveaux services de la Société nationale sous l'autorité de son conseil d'administration ».

Le temps que celle-ci soit réalisée, l'organisation des réseaux et la promotion du personnel supérieur sont gelées⁸⁹. Le recrutement de nouveaux agents est également freiné⁹⁰. On cherche ainsi à réduire d'éventuels excédents de personnel que feraient apparaître la réorganisation du rail ou les mesures de coordination des transports⁹¹. Les secrétaires généraux de la Fédération nationale des cheminots, Pierre Semard et Roger Liaud, s'enquière en janvier d'une éventuelle reprise du recrutement, initialement prévue pour 1938⁹². En mars, l'entreprise répond par la négative du fait d'une baisse du trafic depuis le début d'année, qui a conduit au licenciement d'auxiliaires⁹³.

Si la rationalisation passe par l'unification des matériels, de la signalisation, des tarifs et des règlements à réaliser, celle de l'exploitation et de la direction est également prévue.

La plupart des anciens directeurs conservent leur poste⁹⁴. Robert Le Besnerais, ancien directeur de l'Exploitation de la compagnie du Nord, est nommé directeur général et Pierre Guinand, ex-premier président de la Cour des comptes, préside le conseil d'administration de la nouvelle entreprise⁹⁵. Jean Filippi, qui a pris part à la création de l'entreprise, en devient le premier secrétaire général⁹⁶.

L'organisation territoriale de la SNCF est modifiée : on est désormais en présence d'un réseau unique, d'envergure nationale. Il couvre 42 700 kilomètres de voies ferrées en 1938. Sa structure est légèrement remodelée, désormais divisée en cinq régions qui correspondent dans

⁸⁹ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Édouard de Rothschild, président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 6 octobre 1937.

⁹⁰ CNAH, 505 LM 105 : lettre de René Fabry, vice-président du conseil d'administration de la compagnie de l'Est, Paul Tirard, président du conseil d'administration de la compagnie du Midi, Édouard de Rothschild, président du conseil d'administration de la compagnie du Nord, André Lebon, président du conseil d'administration de la compagnie du PLM, et Pierre Richemond, président du conseil d'administration de la compagnie du PO, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 2 septembre 1937.

⁹¹ CNAH, 505 LM 105 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Pierre Semard et Roger Liaud, secrétaires généraux de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 30 mars 1938.

⁹² CNAH, 505 LM 105 : lettre de Pierre Semard et Roger Liaud, secrétaires généraux de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 20 janvier 1938.

⁹³ CNAH, 505 LM 105 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Pierre Semard et Roger Liaud, secrétaires généraux de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 30 mars 1938.

⁹⁴ Michel Margairaz, *L'État...*, loc. cit.

⁹⁵ Georges Ribeill, « Pierre Guinand, premier et éphémère "N°1" de la SNCF (1937-1940) », *Historail*, n°23, octobre 2012, p. 60-63.

⁹⁶ Francis de Tarr, *Henri Queuille en son temps...*, op. cit., p. 225.

leurs grandes lignes aux anciens réseaux⁹⁷ : Nord, Est, Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est⁹⁸. Chacune d'elles, dirigée par un directeur de l'Exploitation, comporte une division administrative et maintient les trois grands services techniques (Exploitation, Matériel et Traction, Voie et Bâtiments). Le cadre de travail quotidien des 515 000 agents de la SNCF ne connaît donc pas de profond bouleversement par rapport à l'époque révolue des compagnies.

Ces « avantages accessoires » peuvent même parfois être améliorés à l'occasion de la création de la SNCF : c'est le cas des facilités de circulation, signe distinctif et parfois envié de la corporation cheminote⁹⁹.

Initialement limitées au réseau duquel les cheminots relevaient, elles étaient marquées par une extrême diversité et complexité : le nombre de permis gratuits ou le taux de réduction et leurs bénéficiaires variaient selon l'employeur, la classe de voitures selon le grade de l'agent¹⁰⁰. Ces facilités demeuraient une faveur à la discrétion des compagnies, et non un droit des agents. Par ailleurs, ces règlements ne faisaient pas l'objet d'une approbation ministérielle. Elles sont légalement reconnues lorsque la loi du 29 octobre 1921 prévoit qu'« un décret délibéré en conseil d'État et rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics, le conseil supérieur entendu, déterminera les catégories de personnels, autres que le personnel attaché aux réseaux et à leur contrôle, qui seules pourront bénéficier des facilités de circulation en dehors des tarifs régulièrement homologués »¹⁰¹. Une première étape vers l'unification a lieu en 1924. Désormais, deux régimes coexistent : le premier concerne les agents recrutés avant le 1^{er} janvier 1924, qui bénéficient de la libre circulation et de facilités pour leur famille¹⁰² ; le second destiné aux cheminots employés après cette date¹⁰³ comporte davantage de restrictions, avec des agents actifs qui ne bénéficient plus que d'un nombre limité de permis gratuits (12) sur leur réseau et du tarif à quart de place permanent, par exemple¹⁰⁴. Le rapport

⁹⁷ La Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer avait appelé à la décentralisation de l'organisation de l'entreprise et à la constitution de dix régions économiques.

⁹⁸ Une sixième voit le jour en 1947 : la région Méditerranée.

⁹⁹ Elles permettent notamment de réaliser un véritable voyage de noces (ce qui était alors peu courant), de changer d'air lors des congés estivaux de l'entre-deux-guerres ou encore de s'approvisionner en nourriture dans les campagnes pendant les conflits.

¹⁰⁰ Cf. *supra*.

¹⁰¹ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1921, p. 12550-12551 : article 11 de la loi du 29 octobre 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général.

¹⁰² Les agents des administrations des chemins de fer de l'État, du PO, du Midi et de l'Est recrutés avant le 1^{er} janvier 1924 bénéficient d'une carte de libre circulation ; ceux recrutés après cette date, ainsi que ceux du Nord, du PLM et d'Alsace-Lorraine n'en ont pas.

¹⁰³ AN, F¹⁴ 14948 : ordre général n°611 de l'administration des chemins de fer de l'État relatif aux facilités de circulation et de transport accordées aux agents recrutés à partir du 1^{er} janvier 1924 et à leurs familles, 31 décembre 1923.

¹⁰⁴ AN, F¹⁴ 14948 : tableau comparatif des facilités de circulation attribuées aux agents de chemins de fer et à leurs familles

de Pierre Fournier, second sous-gouverneur de la Banque de France et inspecteur des Finances, sur la situation financière des réseaux depuis l'entrée en vigueur de la convention de 1921¹⁰⁵, estime qu'en 1929 3 757 cartes et 134 495 permis gratuits, 6 536 bons de réduction à quart de tarif et 725 645 à demi-tarif ont été délivrés. Il évalue le manque à gagner à 52 millions de francs. Il conclut ainsi ce constat : « Au moment où des sacrifices nouveaux vont être demandés aux usagers pour parer au déficit de l'exploitation des voies ferrées, la disparition ou la restriction des privilèges abusivement consentis doit d'abord être poursuivie »¹⁰⁶. Si les réseaux s'accordent avec Pierre Fournier à propos du nombre croissant de sollicitations pour l'obtention de ces facilités, ils estiment que la majorité d'entre elles, allouées aux agents, ne représentent pas des charges dans la mesure où elles sont prises en compte dans la détermination de la rémunération des cheminots¹⁰⁷. Malgré cette réponse, le 13 janvier 1932, le ministre des Travaux publics enjoint au comité de direction des grands réseaux de suivre les prescriptions du rapport¹⁰⁸. De nouvelles règles sont appliquées pour les cheminots recrutés à partir du 1^{er} janvier 1933, dans le sens de la réduction de moitié des avantages conférés en 1924¹⁰⁹.

Mais le régime unique de facilités de circulation figure parmi les revendications adressées par la Fédération nationale des cheminots au comité de direction des grands réseaux, le 8 juin 1936, et une commission l'examine. Les discussions aboutissent à l'élaboration d'un nouveau règlement sur les facilités de circulation accordées aux agents en activité, en disponibilité ou retraités et à leur famille, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1937¹¹⁰. Les facilités s'apparentent désormais à un droit¹¹¹ : il est, en effet, prévu que le règlement figure en annexe

en 1924, 1936 et 1939, s.d. (après 1938).

¹⁰⁵ Cf. *supra*.

¹⁰⁶ AN, F¹⁴ 12502 : Pierre Fournier, *Rapport sur l'évolution financière des réseaux depuis l'après-guerre et la mise en œuvre de la convention de 1921*, 1931.

¹⁰⁷ AN, F¹⁴ 12502 : réponse des réseaux au rapport de M. Fournier, septembre 1931.

¹⁰⁸ AN, F¹⁴ 14948 : projet de lettre du président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer au ministre de l'Éducation Nationale, s.d. (après 1932).

¹⁰⁹ L'agent actif ne bénéficie plus que de six permis et 12 bons à quart de tarif par an, ainsi que du demi-tarif de manière permanente pour le service intérieur. AN, F¹⁴ 14948 : rapport de la séance du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français sur le régime de facilités de circulation accordées au personnel des réseaux et des administrations publiques, 7 décembre 1932.

¹¹⁰ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, *Facilités de circulation accordées aux agents en activité, en disponibilité ou retraités et à leur famille. Règlement 1937*, [s.l.] : Impr. centrale du Croissant, 1938, 48 p.

¹¹¹ Qui comporte toutefois quelques restrictions : certains trains rapides et express, dont une liste est établie à l'occasion du changement de service, sont interdits de manière permanente, temporaire ou spéciale (à l'occasion de fêtes et jours chômés tels que la Pentecôte, la fête nationale, l'Assomption, la Toussaint, l'Armistice, Noël, la nouvelle année et Pâques) aux agents (sauf ceux ayant payé l'équivalent du quart de place militaire). AN, F¹⁴ 14951 : annexe à la note relative aux restrictions apportées par les grands réseaux, au cours de l'exercice 1935-1936, pour l'admission des agents de chemins de fer, en activité ou en retraite, et des membres de leur famille, porteurs de facilités de circulation, dans les trains rapides,

de la convention collective en cours d'élaboration, ce qui lui confère un caractère contractuel. Tous les agents actifs bénéficient dès lors d'une « carte d'identité donnant droit à la circulation gratuite sur le réseau d'option » ainsi que d'un nombre de permis gratuits limité (sept) et d'une carte permanente à quart de place pour voyager dans les autres administrations des chemins de fer¹¹². Ces nouvelles dispositions n'ont toutefois pas été sans susciter des critiques, émanant principalement d'agents entrés avant 1924 dans les cadres des compagnies et de certains réseaux, qui voient leurs garanties parfois rognées¹¹³. L'unification des régimes de circulation est ainsi réalisée, mais elle n'est entièrement achevée qu'avec la naissance de la SNCF : désormais, la circulation est gratuite pour les agents actifs sur la totalité des lignes de l'entreprise.

Le personnel continue par ailleurs de bénéficier des avantages sociaux qui lui étaient assurés par les anciennes administrations des chemins de fer. Ainsi, la direction de la SNCF souhaite prendre la suite de la politique de délivrance de bourses d'études à destination des enfants d'agents, « comme le faisaient déjà les compagnies concessionnaires » ; celle-ci nécessite toutefois un travail de rationalisation préalable, pour « unifier les errements qui étaient suivis en la matière par les anciens réseaux »¹¹⁴.

La création de la SNCF a également permis la généralisation d'institutions sociales propres à une administration des chemins de fer à l'ensemble du nouveau réseau national. C'est le cas par exemple de l'œuvre des pupilles de la compagnie du Nord¹¹⁵. Cette institution « de très grande portée morale » a pour but de soutenir les familles (et principalement les enfants) d'agents décédés, parfois des suites de blessure, lors de leur service aux chemins de fer du Nord¹¹⁶. Ce secours peut prendre plusieurs formes : couverture des dépenses d'obsèques de l'agent décédé, prise en charge d'une partie des frais d'études et de la totalité des fournitures de l'orphelin, de ses soins médicaux et pharmaceutiques jusqu'à 18 ans, allocations diverses¹¹⁷, dons en nature, prix en argent pour récompenser de bons résultats scolaires, prise en charge

express, autorails et dans les autobus, 15 mai 1935.

¹¹² AN, F¹⁴ 14948 : tableau comparatif des facilités de circulation attribuées aux agents de chemins de fer et à leurs familles en 1924, 1936 et 1939, s.d. (après 1938).

¹¹³ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, op. cit., p. 252.

¹¹⁴ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Pierre Semard et Roger Liaud, secrétaires généraux de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 30 mars 1938.

¹¹⁵ Bernard Chenot, « Le statut social des cheminots », *L'organisation de la production industrielle*, septembre 1943, p. 31.

¹¹⁶ D'après le président du comité de direction de la SNCF, cela représente environ 400 décès par an. CNAH, 505 LM 163 : compte rendu de la séance du comité de direction de la SNCF, 29 juin 1938.

¹¹⁷ Par exemple, l'allocation de première communion dispense la famille de l'achat du costume du pupille.

des frais de séjour en colonie de vacances, versements sur un livret de caisse d'épargne au moment de la prise en charge et de la fin de la protection par l'œuvre, colis de jouets pour Noël¹¹⁸. Le soutien spécifique au réseau du Nord a été accordé à 247 familles, comptant 385 pupilles de moins de 18 ans¹¹⁹, et a représenté une charge de 249 400 francs en 1937. Mais une fois la SNCF constituée, il ne peut plus être question de maintenir cette mesure sociale pour les orphelins de cette seule région ; la question de sa suppression ou de son extension aux autres zones est portée devant le comité de direction le 29 juin 1938. Pour le directeur général Robert Le Besnerais, la seconde option est préférable et engendrerait un coût de 240 000 francs pour 1938¹²⁰. Le conseil d'administration de l'entreprise adopte à l'unanimité le règlement le 5 octobre¹²¹, qui agit rétroactivement pour les décès survenus à partir du 1^{er} janvier¹²².

La naissance de la SNCF n'a donc pas constitué une rupture majeure dans la pratique professionnelle, même si l'adaptation n'a pas toujours été facile¹²³ et que le sentiment d'appartenance à une compagnie semble persister au moins jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale¹²⁴.

Sa création ne fait cependant pas l'unanimité chez les agents.

Une réception mitigée par le personnel

Bien que non conviée à participer aux négociations sur la réorganisation du rail, la Fédération nationale des cheminots souhaite prendre une part active aux débats.

Elle expose son opinion sur ce sujet à la commission des travaux publics de la Chambre des

¹¹⁸ Une institution équivalente a également existé sur l'administration des chemins de fer de l'État. CNAH, 505 LM 163 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 26 octobre 1938.

¹¹⁹ CNAH, 505 LM 163 : note de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, sur l'œuvre des pupilles de la SNCF, 15 septembre 1938.

¹²⁰ CNAH, 505 LM 163 : note de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, sur l'extension aux autres régions de « l'œuvre des pupilles » de la région Nord, 23 juin 1938.

¹²¹ CNAH, 505 LM 163 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 5 octobre 1938.

¹²² CNAH, 505 LM 163 : ordre général n°20 de la SNCF sur les œuvres des pupilles de la SNCF, 5 janvier 1939 ; rectificatif n°1 à l'ordre général n°20 de la SNCF, 20 juin 1939.

¹²³ Témoignage de M. X., recueilli par Rails & histoire le 18 décembre 2013. Ce cheminot, né en 1914, est rentré à la compagnie de l'Est et est chauffeur-mécanicien au moment de la création de l'entreprise : « Quand ils ont créé la SNCF, c'est-à-dire qu'ils ont mélangé toutes les compagnies en une seule, la SNCF, ce ne fut pas un bon résultat. Malheureusement, ils ont fait venir des gens, du PLM, de la compagnie de l'Est ou des autres compagnies, qui n'étaient pas habitués dans les compagnies. Ils étaient mal habitués à la SNCF ». À la suite d'une question de l'enquêteur sur les causes de ces difficultés d'adaptation, il précise que « c'était une question de mentalité, car ces gens n'avaient pas été formés à la compagnie de l'Est. Ils avaient été formés au PLM ou aux chemins de fer de l'État et ils n'avaient pas la conception de ce qu'était la compagnie de l'Est, ils n'ont pas eu la conception de ce qu'était la SNCF après », cité dans Cécile Hochard, « Être cheminot au temps du Front populaire » dans IHS-CGT des cheminots, *Le Front populaire, la CGT et la création de la SNCF. Les cahiers de l'Institut*, n°63, 4^e trimestre 2017, p. 52.

¹²⁴ Cécile Hochard, « Être cheminot... », *art. cit.*, p. 47-54.

députés le 10 février 1937¹²⁵. La Fédération multiplie les rencontres avec les acteurs de la négociation : délégation au ministère des Travaux publics le 18 août, réunion spéciale du bureau exécutif et entrevues au ministère des Travaux publics, puis avec des membres de la commission ministérielle le 24, etc. Elle informe le Gouvernement des décisions prises au sein de son organisation, à l'instar de la résolution du 20 juillet 1937 votée par sa commission exécutive ou du courrier adressé au ministre Henri Queuille le 25¹²⁶. On note une réelle volonté de peser dans les débats, en faisant valoir ses arguments. C'est notamment le cas à propos de la place des anciennes compagnies dans la nouvelle organisation du rail et de leur indemnisation : la Fédération nationale des cheminots indique ainsi le 25 août 1937 au ministre Henri Queuille,

qu'« il [lui] paraît inadmissible que, dans le règlement forfaitaire de fin de concession, ou sous forme d'annuités à servir, puisse être maintenu aux compagnies un droit quelconque de participation à l'administration, à la gestion ou à l'exploitation des réseaux, après l'expiration fixée des concessions »¹²⁷.

À la suite de la CGT, elle défend le modèle de la nationalisation industrialisée¹²⁸, et non celui de l'étatisation¹²⁹, mais envisage néanmoins l'éventualité qu'elle ne soit pas réalisable :

« Toutefois, dans l'hypothèse où la nationalisation industrialisée des chemins de fer – qui demeure l'objectif principal de la Fédération [nationale des travailleurs des chemins de fer] – serait considérée comme impossible dans la période actuelle, la commission exécutive se prononce : 1° Pour la dénonciation définitive de la convention de 1921. 2° Pour la création d'une "Société nationale des chemins de fer", unifiant complètement les divers réseaux, supprimant leurs conseils d'administration, et assurant dans le conseil de la nouvelle Société une forte majorité aux représentants de l'État, des usagers de petite condition et du personnel »¹³⁰.

La commission exécutive de la Fédération nationale des cheminots précise que la

¹²⁵ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, op. cit., p. 186.

¹²⁶ « La réorganisation des chemins de fer. La Fédération précise à nouveau sa position », *La Tribune des cheminots*, 28 août 1937, p. 1.

¹²⁷ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, op. cit., p. 137.

¹²⁸ « En plein accord avec la CGT, la commission exécutive s'affirme plus que jamais pour la nationalisation industrialisée des chemins de fer, qui, seule, ne permettra l'exploitation rationnelle et économique », cité dans « La réorganisation des chemins de fer. La Fédération des cheminots donne son avis. La CE fédérale s'est, à cette intention, réunie le 20 juillet », *La Tribune des cheminots*, 31 juillet 1937, p. 1, 5.

¹²⁹ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, op. cit., p. 253.

¹³⁰ « La réorganisation des chemins de fer. La Fédération des cheminots donne son avis. La CE fédérale s'est, à cette intention, réunie le 20 juillet », loc. cit.

réorganisation préconisée ne doit nuire en aucun cas aux travailleurs des transports¹³¹.

La publication du décret-loi et de la convention du 31 août 1937 est accueillie en demi-teinte.

Si la Fédération nationale des cheminots se réjouit de la fin du « règne absolu des administrateurs des compagnies ex-concessionnaires », qualifiée de « pas en avant dont il ne faut pas méconnaître l'importance et la portée », la réorganisation des chemins de fer est très rapidement jugée « incomplète » et comparée à la réforme de la Banque de France de 1936¹³² ou à la nationalisation des usines d'armements. Pour le militant Jean Descombes, la création de la SNCF se révèle n'être qu'« un pâle reflet de cette nationalisation que nous voulions »¹³³. La Fédération nationale des cheminots regrette la faible majorité assurée à l'État en termes de capital et de représentation dans les instances, l'exclusion de cette réorganisation des réseaux des colonies, des pays de protectorat et sous mandat de cette réorganisation, ainsi que le fait qu'en plus de voir leurs intérêts sauvegardés, les anciennes compagnies conservent leurs domaines privés, sources de profits pour elles¹³⁴. Mais c'est surtout la faiblesse de la représentation du personnel, et notamment l'absence de siège réservé au comité de direction, qui lui paraît devoir faire l'objet de modifications¹³⁵. Pour toutes ces raisons, Jean Jarrigion conclut que « ce nouveau régime ne reçoit pas [l']agrément [de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer] »¹³⁶. Cette dernière aspire toutefois à ce que cette réorganisation ne soit qu'une étape vers la concrétisation de la nationalisation industrialisée : « Elle ouvre la voie à une réorganisation plus profonde, que la Fédération [nationale des travailleurs des chemins de fer] doit activement poursuivre, pour réaliser une véritable

¹³¹ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, op. cit., p. 52.

¹³² La réforme de la Banque de France figure dans le plan de la CGT de 1934. Elle cherche à limiter l'ascendant des banques privées sur cette institution dont l'assemblée générale est constituée des « 200 familles » les plus puissantes. Une loi du 24 juillet 1936 modifie et complète ses statuts. L'assemblée générale est désormais ouverte à l'ensemble des actionnaires. Jusqu'alors dirigée par un conseil de régence dont les 15 membres étaient élus par l'assemblée générale, des personnalités qualifiées y siègent désormais, nommées par le Gouvernement et remplaçant ainsi des actionnaires privés. Selon Bertrand Blancheton, on assiste à une « nationalisation *de facto* de la Banque de France » en 1936, concrétisée quelques années plus tard par une « nationalisation *de jure* » avec la loi du 2 décembre 1945.

¹³³ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, op. cit., p. 14.

¹³⁴ « Et maintenant voici : la Société nationale des chemins de fer français SNCFF (*sic*) », *La Tribune des cheminots*, 13 septembre 1937, p. 2 : « Il est inadmissible que l'État renfloue les compagnies de chemin de fer et supporte les déficits accumulés, tandis que les administrateurs continuent à jouir des profits des filiales, que seule leur qualité de concessionnaires d'un grand service public leur a permis de constituer ».

¹³⁵ *Ibid.*, p. 1-2.

¹³⁶ « Notre conseil fédéral a siégé les 27 et 28 septembre à la Maison de la Mutualité. Rapport du camarade Jarrigion sur la réorganisation des chemins de fer », *La Tribune des cheminots*, 11 octobre 1937, p. 3.

nationalisation industrialisée des chemins de fer et autres modes de transport »¹³⁷.

Le temps passant, ce sentiment d'insatisfaction s'accroît. En mai 1939, Pierre Semard, secrétaire général de la Fédération nationale des cheminots, n'hésite pas à jouer avec l'acronyme de la SNCF pour qualifier cette réorganisation de « sabotage de la nationalisation par le capitalisme ferroviaire »¹³⁸.

Malgré les « importantes lacunes et imperfections » des décret-loi et convention du 31 août 1937, la résolution du conseil fédéral des 27 et 28 septembre 1937 est favorable à la participation des agents au conseil d'administration de la SNCF¹³⁹ et au conseil supérieur des transports.

Elle agit ainsi dans la perspective de la réalisation de la nationalisation industrialisée, qui demeure l'objectif à atteindre et, plus pragmatiquement, pour prendre part à l'élaboration des statuts de la société¹⁴⁰.

La question n'a pas été sans susciter de débat, notamment à propos de la participation de dirigeants de la Fédération nationale des cheminots au conseil d'administration de la SNCF. Elle est finalement votée à la quasi-unanimité. Pour Pierre Semard, qui a dû se justifier de ce choix face aux reproches formulés lors du congrès fédéral de juin 1938¹⁴¹, il paraissait inconcevable de risquer « que ce soient des organisations fantômes qui soient représentées à la SNCF et que l'organisation la plus représentative n'y soit pas »¹⁴².

Jean Jarrigion, Pierre Semard, Roger Liaud et Albert Jacquet investissent donc les quatre sièges réservés aux représentants du personnel au conseil d'administration de la SNCF. Celui-ci se réunit pour la première fois le 12 octobre 1937. Ses réunions sont mensuelles (tandis que le comité de direction se réunit hebdomadairement)¹⁴³. Ses premières séances sont consacrées à la fixation du budget de l'exercice à venir et à l'approbation des statuts de la société¹⁴⁴. Les administrateurs représentant le personnel interviennent notamment en matière

¹³⁷ « Les travaux de notre conseil fédéral. Les résolutions votées sur la réorganisation des chemins de fer », *La Tribune des cheminots*, 11 octobre 1937, p. 2.

¹³⁸ Alain Chatriot, « Les transformations... », *art. cit.*, p. 59.

¹³⁹ Marnix Dressen, Christian Mahieux, « Syndicaliste et administrateur de la SNCF », *La nouvelle revue du travail*, n°7, 2015 ; accessible en ligne <<http://nrt.revues.org/2334>> [consulté le 23 décembre 2016].

¹⁴⁰ « Les travaux de notre conseil fédéral. Les résolutions votées sur la réorganisation des chemins de fer », *loc. cit.*

¹⁴¹ Pour Lucien Cancouët, par exemple, le cumul des mandats de secrétaire fédéral et d'administrateur de la SNCF n'est pas judicieux.

¹⁴² Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 53.

¹⁴³ « Information sur la première réunion du conseil d'administration de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 25 octobre 1937, p. 2.

¹⁴⁴ « La Société nationale des chemins de fer », *La Tribune des cheminots*, 8 novembre 1937, p. 1.

de conditions de travail des cheminots : ainsi, le 17 novembre 1937, Pierre Semard n'hésite pas à signaler qu'il ne revient pas au conseil d'administration de rédiger les règlements qui découlent de la convention collective¹⁴⁵.

Le chrétien SPCF n'est pas davantage favorable à la nationalisation des services publics, parmi lesquels les transports¹⁴⁶, même s'il reconnaît leur réorganisation indispensable¹⁴⁷.

Reçu le 17 février 1937 par la commission des travaux publics de la Chambre des députés, il présente ses idées pour la réorganisation du rail, qu'il a consignées dans un projet déposé au ministère. Il souhaite une « régie coopérative confiée à une Société nationale des chemins de fer français », administrée par un conseil tripartite où serait mise en œuvre une large représentation : les pouvoirs publics, les structures qui ont un intérêt dans le chemin de fer et les usagers, le personnel¹⁴⁸. Il propose, en outre, l'institution de directions régionales en province¹⁴⁹.

Le SPCF rencontre Henri Queuille, ministre des Travaux publics, le 31 juillet. Alors que les débats sur la réorganisation des chemins de fer sont entamés depuis le début du mois, l'organisation insiste sur l'importance « que le personnel des entreprises de transport sur route jouisse de garanties effectives, de même que les cheminots des réseaux secondaires et les agents des grands réseaux » afin d'obtenir une coordination des transports optimale¹⁵⁰.

Après le 31 août, le SPCF estime son point de vue partiellement entendu : « La formule que nous avons préconisée était plus complète et répondait mieux aux exigences du bien commun ». Il regrette toutefois l'absence de participation des usagers à la gestion de

¹⁴⁵ Lucien Lecanu, « Pierre Semard et le syndicalisme de proposition, d'action et d'intervention dans la gestion », dans Serge Wolikow (dir.), *Pierre Semard...*, op. cit., p. 150.

¹⁴⁶ *Le Cheminot de France*, mai 1936 : « Sans aller jusqu'à la nationalisation, il conviendra de donner aux collectivités publiques, aux usagers, au personnel, des possibilités de contrôle et même de gestion qui ne seront d'ailleurs applicables qu'en dehors du cadre du régime actuel », cité dans Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, op. cit., p. 182.

¹⁴⁷ Archives CFDT, 1 K 5 : rapport de Maurice Garnier, secrétaire général de la CFTC-Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, sur l'organisation des transports présenté lors du congrès fédéral, 9-11 avril 1937.

¹⁴⁸ Le conseil d'administration serait composé de 28 membres, réparti de la sorte : 12 représentant l'État, issus de l'administration des ministères et du Parlement ; huit personnes représentant les usagers, issues d'associations, des chambres de commerce et d'agriculture, des ligues de voyageurs ou encore d'associations de tourisme, et huit représentants du travail, qui seraient délégués des organisations syndicales ou membres du conseil supérieur du travail. Le capital prendrait toutefois provisoirement part à cette association et serait représenté par sept membres au conseil d'administration de la Société.

¹⁴⁹ Archives CFDT, 1 K 12 : rapport d'Henri Darnet, secrétaire fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, sur l'organisation de la SNCF et le personnel présenté lors du conseil fédéral, 23 janvier 1938.

¹⁵⁰ *Le Cheminot de France*, 1^{er} août 1937, cité dans Michel Gorand, *L'histoire...*, op. cit., p. 22.

l'entreprise et surtout la faible représentation du personnel, qu'il qualifie de faute grave¹⁵¹.

Mais, plus que la quasi-absence de participation des agents, c'est surtout contre le monopole de la CGT dans cette représentation du personnel qu'il se dresse, que ce soit au conseil d'administration comme au tribunal arbitral¹⁵². Ainsi le 24 octobre 1937,

« le conseil [fédéral] constate que pour la première fois la mention "l'organisation la plus représentative" remplace, dans le décret sur la Société nationale des chemins de fer, la mention "les organisations les plus représentatives". Devant cette nouvelle atteinte à la liberté syndicale, la CFTC et le groupe parlementaire de défense du syndicalisme chrétien ont été alertés. Le conseil est résolu à défendre la liberté syndicale partout où elle sera attaquée »¹⁵³.

Gaston Tessier, secrétaire de la CFTC, plaide la cause du syndicat auprès du ministre des Travaux publics, en vain¹⁵⁴. Le SPCF se présente comme victime d'un « incroyable déni de justice »¹⁵⁵ et accuse la CGT de vouloir délibérément lui nuire :

« Il nous semble qu'en ce moment l'effort principal de la Fédération nationale cégétiste [des cheminots] est de prendre des garanties limitant au point de les annuler les droits des organisations syndicales ne participant pas aux travaux de la commission mixte. Nous devons veiller à ce sujet et ne pas hésiter à pousser jusqu'au bout la procédure pour obtenir le respect de nos droits »¹⁵⁶.

De façon plus générale, le SPCF fait preuve d'une grande clairvoyance sur l'impact de la création de la SNCF.

Il pressent – sinon craint – que celle-ci n'entraîne une inévitable modification du rapport de forces et de la nature des liens entretenus entre l'État, la SNCF et les organisations syndicales, avec l'émergence de l'État-patron : « Quoi qu'il en soit, on peut dire que la SNCF sera plus puissante que le comité de direction des anciens réseaux et on peut craindre que nous n'ayons

¹⁵¹ *Le Cheminot de France*, 15 septembre 1937, cité dans *ibid.*

¹⁵² Archives CFDT, 1 K 12 : rapport d'Henri Darnet, secrétaire fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, sur l'organisation de la SNCF et le personnel présenté lors du conseil fédéral, 23 janvier 1938 : « Le décret du 31 août reconstitue le tribunal arbitral de la convention de 1921, avec l'aggravation que les 2 représentants du personnel sont, d'après le décret lui-même, pris dans la CGT. Si nous demandions l'arbitrage, nous aurions donc contre nous les représentants du personnel ».

¹⁵³ Archives CFDT, 1 K 11 : rapport moral de Maurice Garnier, secrétaire général de la CFTC-Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, lors du conseil fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots, 24 octobre 1937.

¹⁵⁴ Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, *op. cit.*, p. 47.

¹⁵⁵ Archives CFDT, 1 K 11 : ordre du jour de clôture du conseil fédéral, 24 octobre 1937.

¹⁵⁶ Archives CFDT, 1 K 11 : rapport moral de Maurice Garnier, secrétaire général de la CFTC-Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, lors du conseil fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots, 24 octobre 1937.

plus de mal encore à faire prévaloir nos revendications »¹⁵⁷.

Si les organisations syndicales accueillent tièdement la naissance de la SNCF, estimant que leur représentation aurait pu être plus aboutie, il faut toutefois reconnaître que celle-ci donne, au moins à la Fédération nationale des cheminots, l'occasion de gravir un échelon supplémentaire dans la relation de collaboration entretenue avec les hautes sphères de l'administration des chemins de fer. C'est la première fois que des agents ont la possibilité de siéger au sein du conseil d'administration et de véritablement prendre part à la gestion d'une entreprise de chemins de fer.

Cela entraîne indubitablement un affermissement du rôle et du poids des organisations syndicales¹⁵⁸. Mais ce phénomène et la professionnalisation du syndicalisme qui accompagnent les mesures sociales du Front populaire (délégués du personnel, rôle dans la discussion de la convention collective, etc.) semblent toutefois plus décisifs dans d'autres secteurs que dans celui des chemins de fer, où la culture de la négociation et de la collaboration est déjà bien ancrée et les pratiques syndicales développées.

Bien que les décret-loi et convention du 31 août 1937 fassent assez peu de cas de la question du personnel, ces textes contiennent toutefois une disposition essentielle qui va dans le sens des revendications cheminotes portées depuis juin 1936 : la confirmation de l'institution d'une convention collective.

3. La consécration législative de la convention collective

À l'occasion de la création de la SNCF, le personnel actif est transféré au sein de la nouvelle entreprise et ses droits acquis (notamment en matière d'avancement) sont préservés, comme le prévoit l'article 38 de la convention du 31 août 1937 :

« Tous les agents des grands réseaux en activité de service au 31 décembre 1937 seront incorporés à partir du 1^{er} janvier 1938, dans les cadres du personnel de la Société nationale, avec la même échelle, le même échelon et la même ancienneté que ceux dont ils jouissaient sur leur réseau. [...] Le temps de service, sur leur ancien réseau, des agents incorporés dans les cadres de la société nationale comptera, au même titre que celui de leurs services postérieurs, pour la détermination de leurs droits à la retraite ».

De la même façon, la SNCF reprend à son compte le personnel retraité. En mars 1938, Pierre

¹⁵⁷ Archives CFDT, 1 K 12 : rapport d'Henri Darnet, secrétaire fédéral de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, sur l'organisation de la SNCF et le personnel présenté lors du conseil fédéral, 23 janvier 1938.

¹⁵⁸ Morgan Poggioli, *La CGT du Front populaire à Vichy...*, op. cit., p. 133.

Guinand, président du conseil d'administration de l'entreprise, confirme au ministre « que cette substitution de la Société nationale des chemins de fer aux anciens réseaux n'entraînera aucune modification du régime des retraites du personnel et que le service des pensions continuera à être assuré dans les mêmes conditions que par le passé »¹⁵⁹.

Il n'y a pas de bouleversement au niveau de la gestion du personnel, malgré un rapport de forces favorable à l'État, étant bien établi que « les ministres des Travaux publics et des Finances possèdent à l'égard de la Société nationale et de son personnel, les droits et pouvoirs qu'ils tiennent actuellement vis-à-vis des grands réseaux et de leur personnel des textes législatifs et réglementaire en vigueur ».

Il est, en outre, prévu que les agents de la nouvelle SNCF ne soient plus soumis à un statut du personnel mais à une convention collective, ce que certains estiment paradoxal¹⁶⁰. En effet, l'article 21 du décret-loi du 31 août 1937, consacré à l'arbitrage et la conciliation, est ainsi rédigé :

« Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre le personnel et la Société nationale sera réglée suivant la **procédure prévue par la convention collective**. Si cette procédure n'aboutit pas à un accord, le différend sera soumis à un tribunal arbitral constitué ainsi qu'il suit : deux membres désignés par la Société nationale ; deux membres désignés par l'organisation syndicale la plus représentative du personnel ; un membre désigné par les quatre membres ci-dessus ou, à défaut d'accord, par le ministre des Travaux publics »¹⁶¹.

Le choix de la convention collective, toujours en chantier, est ainsi confirmé et, comme le statut du personnel en 1921, pour la première fois consacré législativement. Selon René Mayer, cet article est

« le seul texte d'où l'on puisse inférer l'existence de la convention collective dans les chemins de fer. Et cela veut dire uniquement ceci : la Société nationale est dans l'obligation légale d'avoir une convention collective avec son personnel et elle est obligée légalement de prévoir dans cette convention une procédure de conciliation »¹⁶².

Cette précision semble devoir être attribuée à la Fédération nationale des cheminots. Jean Jarrigion la présente ainsi :

« Dans la convention et le décret, nous avons fait modifier la formule concernant les

¹⁵⁹ CNAH, 505 LM 173 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 10 mars 1938.

¹⁶⁰ Christian Garbar, *Le droit...*, op. cit., p. 44.

¹⁶¹ CNAH, 726 LM 703 : décret-loi réorganisant le régime des chemins de fer, 31 août 1937.

¹⁶² CNAH, 505 LM 138 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 1^{er} décembre 1937.

conflits du travail. La nouvelle formule est certainement plus logique et plus équitable que la précédente parce qu'elle vous donne droit d'abord à l'établissement non pas d'un statut, mais d'une convention collective du travail – le mot "convention collective" étant lui-même inclus dans le décret concernant la réorganisation du régime des chemins de fer [...] On eût pu prétendre que, nous rapprochant encore davantage de la situation des travailleurs d'État, c'était un statut qui devait être appliqué. Mais nous soulignons avec une grande satisfaction – je crois que nous pouvons le faire – l'expression "convention collective". Par conséquent, libre discussion entre l'organisation syndicale et la Société générale pour l'établissement d'un statut »¹⁶³.

Cette décision s'explique sans doute également par des travaux d'élaboration de la convention collective, bien avancés et sur lesquels on ne souhaite pas revenir. La mention de la convention collective dans le décret-loi n'est pas anodine. Une fois le principe inscrit dans le texte, il n'est plus question de le discuter, ce dont se désole Aron, membre du comité de direction, le 1^{er} décembre 1937 : « Les réseaux auraient pu, dès l'origine, discuter le principe de la convention collective. Mais le moment de le faire est passé puisque maintenant il se trouve inscrit dans la loi elle-même ». Pour Robert Le Besnerais, cela permet de mettre un terme à toutes les discussions sur le sujet : « C'est important, car les réseaux pouvaient se demander avant le 31 août 1937 si, étant donné la nature particulière de leurs rapports avec leurs agents, ils avaient bien à passer une convention collective. La question ne peut plus se poser aujourd'hui »¹⁶⁴.

Quant aux procédures de conciliation et d'arbitrage, leur obligation avait été étendue à l'ensemble des entreprises commerciales et industrielles par une loi du 31 décembre 1936¹⁶⁵. Ce texte voit le jour à la suite de plusieurs tentatives de législation. Un projet spécifique aux chemins de fer avait été déposé par Aristide Briand en décembre 1910, en vain¹⁶⁶. En 1921 un autre texte cherche à rendre l'arbitrage obligatoire pour les entreprises gérant des services de nécessité publique ; mais il demeurerait facultatif pour les entreprises privées¹⁶⁷.

Au retour des congés estivaux de 1936, l'agitation sociale reprend. Au début de l'automne, Léon Jouhaux suggère de trouver un moyen de permettre la poursuite des négociations en faveur de la reprise du travail, fréquemment rompues par les patrons. Le Gouvernement organise une rencontre entre la CGT et la CGPF le 19 novembre. Les deux confédérations

¹⁶³ « Notre conseil fédéral a siégé les 27 et 28 septembre à la Maison de la Mutualité. Rapport du camarade Jarrigion sur la réorganisation des chemins de fer », *La Tribune des cheminots*, 11 octobre 1937, p. 3.

¹⁶⁴ CNAH, 505 LM 137 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 1^{er} décembre 1937.

¹⁶⁵ *J.O. Lois et décrets*, 1^{er} janvier 1937, p. 127.

¹⁶⁶ Cf. *supra*.

¹⁶⁷ CNAH, 42 LM 52 : note sur l'application de l'arbitrage obligatoire aux réseaux de chemins de fer, s.d. (après décembre 1936).

s'accordent sur un avant-projet, mais les représentants patronaux refusent de poursuivre les discussions du fait des occupations d'usines persistantes. Léon Blum reprend le projet et le dépose à la Chambre des députés¹⁶⁸. Son but est identique au texte proposé 15 ans plus tôt : éviter les conflits pouvant conduire à une grève¹⁶⁹. Le projet adopté, largement retoqué par le Sénat, est très différent de celui présenté par le Gouvernement¹⁷⁰. Il institue l'obligation de conciliation et d'arbitrage pour tout conflit dans l'industrie et le commerce. Une procédure longue et complexe est instituée dans l'espoir que le temps joue en faveur de l'apaisement des esprits¹⁷¹. La loi prévoit notamment que dans les cas où une convention collective existerait, la procédure qu'elle contient pour régler les différends se substituerait à celle discutée dans la loi : « À défaut de convention collective fixant les règles de ces procédures de conciliation et d'arbitrage, le Gouvernement est autorisé [...] à fixer les modalités de ces procédures par décrets rendus en Conseil d'État [...] ». Jusqu'alors, c'était le tribunal arbitral prévu par la loi du 29 octobre 1921¹⁷² qui faisait office d'arbitre dans les chemins de fer.

Malgré la promulgation du texte le 31 décembre, les compagnies ne sont pas disposées à tomber sous son champ d'application, « [considérant] que la procédure légale d'arbitrage demeure toujours, en ce qui concerne les réseaux, celle qui a été prévue par l'article 12 de la loi du 29 octobre 1921 »¹⁷³, d'autant que l'incertitude demeure durant quelques mois sur une éventuelle mise en œuvre de ce texte dans les services concédés¹⁷⁴.

Alors que la convention collective est toujours en chantier, c'est finalement le décret du 16 janvier 1937 relatif aux procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs du travail¹⁷⁵, pris en application de l'article 3 de la loi du 31 décembre 1936 qui s'applique. Mais dans les services publics concédés, la conciliation et l'arbitrage obligatoires ne peuvent être imposés pour résoudre le conflit qu'après accord de l'autorité concédante, selon une

¹⁶⁸ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art. cit.*, p. 120.

¹⁶⁹ CNAH, 42 LM 52 : note sur l'application de l'arbitrage obligatoire aux réseaux de chemins de fer, s.d. (après décembre 1936).

¹⁷⁰ Francis Hordern, « Le Front populaire... », *loc. cit.*

¹⁷¹ La loi du 31 décembre 1936 sur les procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs du travail institue trois niveaux de conciliation, franchis à chaque fois que le désaccord persiste : devant une commission départementale de conciliation paritaire ; devant une commission mixte paritaire de conciliation ; devant une commission interprofessionnelle siégeant à Paris et présidée par le ministre ou son représentant. En cas d'échec de la conciliation, une procédure d'arbitrage obligatoire en deux étapes est prévue : les parties désignent un arbitre commun ou non sur une liste proposée par la CGT et la CGPF ; si le conflit n'est pas réglé, un surarbitre est désigné soit après accord des arbitres, soit par le président du Conseil parmi les membres actifs ou retraités des grands corps d'État. C'est ce dernier qui décide seul.

¹⁷² Cf. *supra*.

¹⁷³ ANMT, 48 AQ 3401 : compte rendu sommaire de la conférence de MM. les directeurs, 18 janvier 1937.

¹⁷⁴ ANMT, 48 AQ 3401 : circulaire relative à l'application des procédures de conciliation et d'arbitrage aux différends collectifs de travail concernant les services concédés, 3 avril 1937.

¹⁷⁵ *J.O. Lois et décrets*, 17 janvier 1937, p. 706-707.

circulaire ministérielle du 3 avril 1937.

Avec la conclusion de la convention du 31 août 1937, la problématique demeure puisqu'aucune convention collective n'a encore fixé de procédure à suivre lors de la survenue d'un différend entre la SNCF et ses agents.

Il est cependant choisi de réunir le tribunal arbitral prévu à l'article 21 du décret-loi du 31 août 1937, après acceptation des antagonistes :

« Dès lors que les parties sont d'accord pour recourir à la procédure prévue par le décret-loi du 31 octobre [il s'agit d'une erreur : octobre doit être remplacé par août] 1937, il est préférable d'aller devant le tribunal arbitral institué par cet article. Ce tribunal a d'ailleurs qualité et compétence pour statuer même sur une interprétation du texte législatif lorsqu'il s'agit d'un différend collectif »¹⁷⁶.

En prévoyant une procédure de conciliation puis d'arbitrage imposé, les dispositions prévues par l'article 21 rompent avec celles de la loi de 1921 et s'inscrivent dans la continuité de la loi du 31 décembre 1936. Surtout, la Fédération nationale des cheminots se félicite de devenir, grâce à cette nouvelle procédure, actrice à part entière de l'arbitrage : « Cela permet un véritable arbitrage, les deux parties ayant à se mettre d'accord sur un tiers arbitre, alors qu'autrefois [...] c'était un arbitre imposé en dehors des parties »¹⁷⁷.

Si les résultats obtenus suite à l'application de la procédure instituée le 31 décembre 1936 s'avèrent plutôt positifs, la mise en œuvre de la loi est empreinte d'incohérences et de lacunes, qui ne satisfont pas. Les sentences rendues s'avèrent par exemple parfois contradictoires pour des affaires semblables.

En août 1937, la CGT fait parvenir de nouvelles propositions en matière sociale au Gouvernement. L'une d'elles porte sur l'arbitrage. Une partie des mesures présentées est insérée dans un projet de « charte volontaire du travail français », qui réglerait l'organisation juridique des rapports de travail. Camille Chautemps souhaiterait en faire une sorte de nouvel accord Matignon, mais la CGPF refuse de prendre part à une quelconque négociation. Elle réitère son opposition en janvier 1938, alors qu'elle est de nouveau sollicitée à la suite d'un mois de décembre 1937 socialement tendu. Le 25 janvier 1938, le Gouvernement dépose son projet de statut moderne du travail au Parlement. Porté par Jules Moch, rapporteur de la commission du travail à la Chambre des députés, il est axé autour de six textes sur

¹⁷⁶ CNAH, 505 LM 138 : note, novembre 1937.

¹⁷⁷ « Notre conseil fédéral a siégé les 27 et 28 septembre à la Maison de la Mutualité. Rapport du camarade Jarrigion sur la réorganisation des chemins de fer », *art. cit.*, p. 3.

l'embauche, le licenciement, les délégués ouvriers, les conventions collectives ainsi que la conciliation et l'arbitrage. Seule cette dernière partie est finalement adoptée, après de nombreuses modifications¹⁷⁸, le 4 mars 1938¹⁷⁹.

Son principal apport est d'instituer une cour supérieure d'arbitrage, présidée par le vice-président ou un président de section du Conseil d'État et composée, en sus de deux conseillers d'État, de deux hauts magistrats de l'ordre judiciaire et deux hauts-fonctionnaires actifs ou retraités de l'État. Elle est chargée d'examiner les recours pour incompétence, excès de pouvoir ou violation de la loi formés par les parties ou le ministre du Travail, à la suite de sentences arbitrales ou sur-arbitrales, et de désigner un nouveau surarbitre en cas d'annulation de la décision. Elle est le mécanisme central de cette procédure¹⁸⁰.

Au moment de la discussion de cette loi, la SNCF propose un arrangement.

Estimant suffisantes les dispositions d'arbitrage inscrites dans la convention de 1937, avec le tribunal arbitral qui équivaldrait au surarbitre prévu dans le nouveau projet, elle propose toutefois la mise en place d'une procédure d'homologation, par le Conseil d'État, des sentences rendues par celui-ci comme inscrit dans le texte. Dès lors,

« en raison, d'une part, du caractère particulier et de l'importance exceptionnelle du service public que constitue le chemin de fer, en raison, d'autre part, de ce qu'une pratique déjà ancienne de la collaboration entre le personnel et les dirigeants des réseaux ont conduit à introduire progressivement dans la législation, la réglementation ou le statut du personnel des dispositions différentes et en général plus avantageuses pour le personnel que les dispositions envisagées dans les projets en discussion, il nous paraît indispensable de prévoir que les lois nouvelles ne seront pas applicables "*de plano*" à la Société nationale des chemins de fer français. Les lois pourraient comporter un article prévoyant qu'un décret délibéré en Conseil d'État déterminerait celles des dispositions nouvelles qui pourraient être appliquées à la Société nationale, en les adaptant, s'il y a lieu, à l'organisation particulière et aux textes législatifs, réglementaires ou statutaires déjà en vigueur »¹⁸¹.

La loi du 4 mars 1938 envisage deux cas de figure :

- si la convention collective prévoit une procédure de conciliation et d'arbitrage, les différends collectifs entre les employeurs et travailleurs sont soumis à ses

¹⁷⁸ Jean-Pierre Rioux, « La conciliation et l'arbitrage obligatoire des conflits du travail » dans Janine Bourdin, René Rémond (dir.), *Édouard Daladier, chef de gouvernement avril 1938-septembre 1939*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1977, p. 112-128 ; Francis Hordern, « Le Front populaire... », *art cit.*, p. 122-124.

¹⁷⁹ *J.O. Lois et décrets*, 5 mars 1938, p. 2571-2572.

¹⁸⁰ Elle entretient des liens très étroits avec le Conseil d'État. Elle siège de manière bihebdomadaire jusqu'en août 1939 et fait preuve d'une force de travail : elle examine 1 756 recours et rend 1 350 arrêts.

¹⁸¹ CNAH, 505 LM 138 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, au ministre (sans doute des Travaux publics, Henri Queuille), 25 février 1938.

prescriptions. La loi précise les dispositions que la convention collective doit obligatoirement contenir, c'est-à-dire la désignation des arbitres et des surarbitres ;

- si la convention collective ne comporte aucune mesure quant à la conciliation et l'arbitrage ou s'il s'agit de services publics concédés, des règlements d'administration publique, pris après consultation des organisations les plus représentatives et avis du CNE, déterminent les modalités de la procédure.

Un décret du 20 avril 1938 fixe l'organisation des procédures de conciliation et d'arbitrage¹⁸².

Il règle notamment la question des services publics concédés :

« La procédure de conciliation et d'arbitrage prévue par le présent décret ne s'applique, en ce qui concerne les services publics concédés, qu'aux différends collectifs du travail dont le règlement n'est soumis ni à des procédures contractuelles de conciliation et d'arbitrage conformes aux prescriptions des articles 1^{er} à 5 de la loi du 4 mars 1938, ni à des prescriptions législatives ou réglementaires spéciales ».

Or, c'est le cas de la SNCF avec l'article 21 du décret-loi du 31 août 1937 ; ce décret du 20 avril 1938 ne lui est donc pas applicable. René Mayer en conclut que « les chemins de fer ne sont pas soumis – et n'ont jamais été soumis – aux dispositions du droit commun en matière d'arbitrage, ceci parce qu'il y a 500.000 cheminots. Autrefois, l'arbitrage n'existait pas en droit commun et il y en avait déjà pour les chemins de fer. Maintenant, nous avons un régime spécial »¹⁸³.

Une seule saisine du tribunal arbitral semble avoir eu lieu¹⁸⁴.

L'unification des réseaux suit donc de 17 ans celle des conditions d'emploi et de travail. La convention et le décret-loi du 31 août 1937 donnent naissance à une entité nouvelle, qui diffère du modèle des anciennes compagnies privées : il s'agit d'une entreprise

¹⁸² *J.O. Lois et décrets*, 21 avril 1938, p. 4605.

¹⁸³ CNAH, 505 LM 138 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 29 juillet 1938.

¹⁸⁴ L'Union des anciens militaires titulaires d'emplois réservés au réseau de l'État est une association loi 1901 créée le 23 décembre 1926. Elle veille à l'« application de toutes les lois régissant les anciens militaires bénéficiaires d'emplois réservés ». Elle entre en conflit avec son administration de chemin de fer. Le différend porte sur le stage probatoire imposé à certains anciens militaires désignés du 30 janvier 1923 au 18 juillet 1924 pour candidater aux emplois réservés du réseau de l'État. Si le ministre des Travaux publics refuse initialement de porter le désaccord devant le tribunal arbitral prévu par l'article 12 de la loi du 29 octobre 1921, il y est obligé par un arrêt du Conseil d'État du 3 avril 1936. Mais sa composition s'avère problématique. Après avoir refusé de choisir leurs arbitres, les délégués du personnel au conseil supérieur des chemins de fer les voient finalement être recusés par l'Union des anciens militaires. Sur ces entrefaites survient la création de la SNCF. L'article 21 du décret-loi du 31 août 1937 prévoit que les différends d'ordre collectif doivent suivre la procédure prévue par la convention collective avant d'être examinés par le tribunal arbitral. Or, à la mi-février 1938, celle-ci n'est toujours pas fixée. Le dossier échoue à être résolu à l'amiable. L'entreprise semble vouloir gagner du temps. Les représentants des parties sont finalement désignés en juin 1939, mais la survenue de la guerre ne permet pas à cette affaire d'être examinée par le tribunal arbitral. Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 82.

publique, exerçant une mission de service public. Elle marque la fin d'un « patronat de droit divin » et le début de l'ère de l'État-patron.

Certes, elle ne répond pas exactement à l'idéal de nationalisation porté par les syndicalistes : les usagers et les collectivités intéressées par le ferroviaire ne sont pas représentés, la participation laissée au personnel est trop faible, une partie des intérêts des anciennes compagnies est préservée.

Pour toutes ces raisons, les organisations syndicales accueillent tièdement cette étatisation. Cela ne les empêche pas néanmoins de prendre la place qui leur est laissée dans la conduite de la SNCF : dans la continuité de la pratique du dialogue social instauré depuis 1919, les syndicalistes s'installent dans les quatre sièges prévus à cet effet au conseil d'administration et renforcent ainsi leur rôle et leur présence dans la vie de la société nationale. La collaboration à la gestion de l'entreprise est donc encouragée, même si elle aurait sans doute pu être davantage poussée.

La création de la SNCF, premier employeur de France, n'entraîne pas un bouleversement à court terme de l'univers et des pratiques de travail des cheminots. Elle représente toutefois une avancée en matière de conditions d'emploi et de travail, puisqu'elle consacre pour la première fois législativement l'institution d'une convention collective, qui reste à finaliser.

Chapitre XVII. Une convention collective adoptée « par voie de fractionnement »

L'objet de ce chapitre est d'examiner la stratégie adoptée afin de faire aboutir la discussion de la convention collective des agents de chemins de fer, qui traîne en longueur.

Alors qu'est confirmé fin août 1937 l'institution d'une convention collective aux cheminots, celle-ci demeure en chantier. Sa discussion, suspendue le temps de la réorganisation du rail, peut reprendre à la fin de l'été.

Les pratiques de la négociation sont largement influencées par l'expérience du statut commun du personnel de 1920.

Malgré les concessions et face à l'impasse qui se profile, l'État-patron doit à nouveau endosser le rôle d'arbitre, confirmant ainsi l'orientation du nouveau rapport de forces (1).

Tandis que les contextes politiques national et international s'assombrissent, la discussion de la convention collective n'est que partiellement achevée (2).

1. La reprise des discussions (septembre 1937-août 1938)

Le retour des tensions et de l'impasse (septembre 1937-janvier 1938)

Avec la réorganisation des chemins de fer et la création de la SNCF, les travaux de la commission mixte tripartite, instance de conciliation réunie au ministère des Travaux publics pour l'élaboration de la convention collective des cheminots, ont accumulé du retard.

Le 10 septembre, la Fédération nationale des cheminots enjoint au ministre des Travaux publics Henri Queuille de reprendre des travaux de la commission¹. Ce dernier reçoit une délégation du bureau fédéral le 17 septembre. Il la prie d'attendre l'entrée en fonctions du nouveau conseil d'administration de la SNCF, initialement prévue pour le 1^{er} octobre ; dès lors, les travaux pourraient reprendre et même se hâter². La première réunion finit par avoir

¹ « À propos du contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 13 septembre 1937, p. 2.

² « Pour la solution rapide des questions en suspens », *La Tribune des cheminots*, 27 septembre 1937, p. 1.

lieu le 12 octobre. Une semaine plus tard, la composition de la commission mixte est modifiée, suite à la création de la SNCF et à la nomination de Robert Le Besnerais, Frédéric Surleau et René Barth en leurs qualités respectives de directeur général, directeur général adjoint et chef du personnel de l'entreprise³.

Le 25 octobre, les travaux de la commission tripartite reprennent enfin, après trois mois d'interruption.

L'arrivée de nouveaux membres qui siègent au sein de l'instance et la longue période octroyée pour faire avancer les différents dossiers rendent nécessaire un état des lieux des discussions. Force est de constater que les pourparlers entrepris depuis juillet 1936 n'ont abouti qu'à des « accords de détail »⁴. Une mise à jour des textes jusqu'alors arrêtés est indispensable afin de tenir compte de la création de la SNCF⁵.

Après quelques mois de fonctionnement de la commission dans sa nouvelle composition, le secrétaire général de la Fédération nationale, Roger Liaud, constate que ce changement n'apporte aucune modification quant à l'état d'esprit des parties et que les désaccords demeurent :

« J'ajoute qu'il n'apparaît pas, malgré les efforts de conciliation dont fait preuve M. Claudon, président de la commission, à qui nous devons rendre hommage, que la SNCF soit mieux disposée que l'ancien comité de direction des grands réseaux. Sauf erreur, et notre appréciation est confirmée par les discussions, il ressort que l'esprit de conservatisme social n'a pas changé, qu'une largeur de vues n'anime pas les représentants de la SNCF, et que l'expérience de ces 18 mois de transformation sociale ne leur a rien appris »⁶.

Le 3 novembre 1937, la Fédération nationale des cheminots transmet au président de la SNCF la liste des modifications à envisager du statut commun du personnel, dans l'optique de son remplacement par une convention collective. Elle s'enquiert notamment de la capacité du budget 1938 de l'entreprise à supporter ce coût évalué à un montant d'un milliard de francs⁷.

³ AN, 19800434/20 : arrêté modifiant la composition de la commission mixte chargée d'élaborer la convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 19 octobre 1937.

⁴ AN, 19800434/20 : note à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d., jointe à une lettre de René Claudon, président de la commission mixte du contrat collectif, 18 juin 1938.

⁵ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 en vue d'élaborer une convention ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 25 octobre 1937.

⁶ Roger Liaud, « Récapitulation », *La Tribune des cheminots*, 14 février 1938, p. 1.

⁷ CNAH, 797 LM 19 : lettre de Pierre Semard et Roger Liaud, secrétaires de la Fédération nationale des cheminots, à

Le conseil d'administration, réuni le 10 novembre, pense que la question « ne peut être utilement [discutée] » tant que la convention collective est encore en travaux ; toutefois, en signe de « tout l'intérêt qu'elle attache à l'amélioration de la situation de son personnel, dans la limite des possibilités financières », la SNCF envisage d'inscrire à son budget 660 millions de francs pour les modifications à apporter au statut⁸.

Dès la mi-novembre, les tensions sont ravivées.

Les agents de chemins de fer sont outrés par la « somme insignifiante » – 75 millions de francs – finalement inscrite au budget de l'entreprise en prévision de la signature de la convention collective⁹, qui leur est communiquée lors de la séance de la commission mixte du 17 novembre¹⁰.

La Fédération nationale des cheminots est également insatisfaite de la prolongation des discussions, qui entraîne constamment le recul de l'échéance de la signature. Les 12 et 13 novembre 1937, la Fédération avertit le directeur général de la SNCF et le ministre des Travaux publics¹¹ de « la nervosité qui se manifesterait chez les cheminots par suite du retard apporté à la signature de leur convention collective »¹². Le 15, le conseil national exceptionnel de la Fédération nationale des cheminots juge « inadmissible de retarder plus longtemps la réalisation du contrat collectif »¹³ et demande l'accélération des discussions qui durent déjà depuis huit mois pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1938. Lors de la réunion de la commission mixte deux jours plus tard, René Claudon insiste sur la nécessité de réaliser un état des travaux des sous-commissions, qui sont « actuellement à un point mort », afin qu'ils aboutissent prochainement¹⁴. Partageant le point de vue de la Fédération nationale des cheminots, le président Pierre Guinand propose le 27 novembre 1937 au ministre de réduire la composition de la commission à huit représentants de la SNCF et autant du personnel, afin de

Pierre Guinand, président de la SNCF, 3 novembre 1937.

⁸ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 10 novembre 1937.

⁹ AN, 19800434/20 : note à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d., jointe à une lettre de René Claudon, président de la commission mixte du contrat collectif, 18 juin 1938.

¹⁰ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 17 novembre 1937.

¹¹ AN, 19800434/21 : note à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, sur l'audience de la Fédération nationale le 12 novembre 1937, 13 novembre 1937.

¹² AN, 19800434/20 : note à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d., jointe à une lettre de René Claudon, président de la commission mixte du contrat collectif, 18 juin 1938.

¹³ CNAH, 505 LM 136 : résolution adoptée par la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 15 novembre 1937.

¹⁴ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 17 novembre 1937.

faciliter les débats¹⁵, ce qu'accepte la Fédération nationale des cheminots¹⁶. Un arrêté ministériel du 9 décembre en prend acte¹⁷. On espère ainsi que la convention collective puisse être signée le 1^{er} janvier 1938.

Début décembre, l'impasse se dessine au vu des points divergents en suspens. L'un d'eux porte sur les annexes de la convention collective. Cette question occupe une large part des débats lors des quatre premières séances de la commission Claudon. Les parties se sont accordées sur le fait que, pour régler le détail de l'application de la convention collective, des instructions réglementaires seraient adoptées. Les représentants du personnel insistent pour que certaines d'entre elles figurent cependant en annexe à la convention : il s'agit de celles relatives aux congés, aux agents malades, blessés et aux femmes en couche, au fonctionnement des délégations du personnel, aux facilités de circulation et à l'apprentissage¹⁸. Les délégués syndicaux souhaitent surtout qu'elles soient élaborées dans les mêmes conditions que la convention, pour pouvoir prendre part à leur discussion. Sans doute espèrent-ils ainsi limiter toutes interprétations fallacieuses des textes d'application des conditions d'emploi et de travail des cheminots, dont on a vu qu'elles avaient été largement dénoncées après l'adoption du statut du personnel en 1920. Négociées et élaborées au sein de la commission de conciliation, ces instructions seraient ensuite soumises à l'approbation du comité de direction et du conseil d'administration de la nouvelle entreprise.

Mais les représentants de la SNCF ne l'entendent pas ainsi : capitalisant l'expérience du statut commun de 1920, ils souhaitent que ces instructions soient élaborées par l'entreprise, et que les délégués du personnel y contribuent par un simple avis consultatif. Dès lors, ces annexes seraient dénuées de tout caractère contractuel. Cette question mène droit au conflit et les séances s'espacent : entre le 15 novembre 1937 et la fin janvier 1938, seules deux réunions de la commission mixte tripartite¹⁹ ont lieu et n'abordent pas des questions de fond, mais des points de procédure²⁰. Cette situation semble consécutive au refus de siéger de la Fédération

¹⁵ CNAH, 797 LM 19 : lettre de Pierre Guinand, représentant la SNCF, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 27 novembre 1937.

¹⁶ CNAH, 797 LM 19 : idem, 6 décembre 1937.

¹⁷ AN, 19800434/20 : arrêté ministériel modifiant la composition de la commission mixte chargée d'élaborer la convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 9 décembre 1937.

¹⁸ Celles relatives au recrutement, à l'avancement et aux mesures disciplinaires seraient dans un premier temps réservées. CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 1^{er} décembre 1937.

¹⁹ AN, 19800434/20 : procès-verbaux sommaires des séances de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 17 novembre-10 décembre 1937.

²⁰ AN, 19800434/20 : note à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d., jointe à une lettre de René Claudon, président de la commission mixte du

nationale des cheminots, qui souhaite faire pression sur les représentants des réseaux puis de la SNCF : « Depuis près d'un mois, le bureau fédéral avait donné mandat à la délégation ouvrière de ne pas siéger à la commission tant que la SNCF n'aurait pas admis que ce qui constitue la situation essentielle du cheminot fasse partie de la convention ». Cette stratégie, critiquée en tant qu'elle retarde encore davantage les discussions, se retrouve légitimée au vu des résultats obtenus :

« On ne sous-estimera certainement pas l'enjeu de l'action engagée et si la position du bureau fédéral a retardé l'élaboration de la convention, la revendication débattue et contestée, valait bien ce retard, car sans les "conditions de rémunération", la convention n'aurait pas eu l'importance qu'elle recevra en 1938 et par la suite. N'en déplaise à l'opinion émise par nos détracteurs "chrétiens" [la FSPC] et royalo-fascistes [la Corporation des transports], l'arrêt de la discussion se justifiait amplement et ce ne sont pas leurs lamentations qui pouvaient changer notre position »²¹.

La question des annexes n'est toutefois pas la seule à poser problème, bien au contraire. L'inscription des conditions de rémunération dans la convention collective semble tout aussi litigieuse.

La Fédération nationale des cheminots souhaite que les échelles de traitement soient reproduites dans le texte de la convention collective et semble ne pas vouloir transiger sur ce point. Pour l'organisation syndicale, les conditions de rémunération publiées en 1920 bénéficient d'un caractère statutaire. Les réseaux s'y opposent, dans la mesure où la loi du 24 juin 1936 prévoit que seuls les salaires minima doivent y figurer²². Par ailleurs, les statuts de la nouvelle SNCF prescrivent que seul le conseil d'administration établit « les règlements concernant le personnel et sa rémunération, les échelles de traitements et salaires du personnel de tout grade » et que le directeur général « fixe, dans le cadre des conventions collectives de travail et des règles tracées par le conseil d'administration, [...] les traitements, salaires, gratifications et indemnités diverses de tous les agents et employés de la Société nationale »²³. Les réseaux craignent que le personnel ne recoure à l'arbitrage et que leur soient ainsi imposées des dépenses faramineuses.

Le refus de la SNCF n'est pas bien reçu par les délégués du personnel, qui protestent dans la mesure où les représentants des anciennes administrations des chemins de fer s'étaient déjà

contrat collectif, 18 juin 1938.

²¹ Roger Liaud, « Les conditions de rémunération seront contractuelles », *La Tribune des cheminots*, 31 janvier 1938, p. 1.

²² CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 21 décembre 1937.

²³ CNAH, 187 LM 18 : décret approuvant les statuts de la SNCF, 31 décembre 1937.

engagés sur la négociation des conditions de rémunération, à travers l'examen de la question du galon. Le ministère des Travaux publics demande au comité de direction de l'entreprise d'étudier à nouveau cette question en janvier²⁴. La SNCF propose l'insertion de la clause suivante, que le personnel semble prêt à accepter²⁵ : « Les deux parties reconnaissent que, à moins d'un commun accord, la rémunération des agents de chemins de fer ne pourra être modifiée qu'en relation avec les variations de la rémunération des fonctionnaires de l'État »²⁶. Comme en 1924 pour les retraites, le sort des travailleurs du rail est étroitement lié à celui des fonctionnaires.

À la fin de l'année 1937, à l'occasion de rivalités entre plusieurs organisations corporatives, la Fédération nationale des cheminots est dans l'obligation de rappeler un des principes généraux exposés dès le début des discussions en juillet 1936 : « pour une convention collective unique » pour tous les agents.

La reconnaissance de la Fédération nationale des cheminots comme organisation la plus représentative entraîne sa fusion avec la Fédération des dessinateurs et agents d'études en juin, puis avec celle des cadres en septembre 1937²⁷. Mais à l'occasion de ce dernier rapprochement, des agents des échelles 15 à 18 font scission et, d'après la Fédération nationale des cheminots, reçoivent le concours de la Corporation des transports pour constituer un syndicat à destination du personnel de direction : il s'agit du Syndicat du personnel d'inspection et de direction (SPID) de la SNCF²⁸. En s'affichant comme l'organisation la plus représentative de cette catégorie de personnel, le SPID aspire à discuter une convention collective distincte²⁹ de celle du cadre permanent en cours d'élaboration, qu'elle juge inadaptée à sa situation hiérarchique. La Fédération nationale des cheminots et celle des cadres, unifiées, s'y opposent : pour elles, « il ne saurait y avoir qu'une convention collective, de même qu'il ne peut y avoir qu'une organisation syndicale la plus représentative, celle qui groupe l'immense majorité du personnel *et dans toutes les échelles*, du fait de la

²⁴ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 18 janvier 1938.

²⁵ AN, 19800434/20 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à René Claudon, directeur général des chemins de fer et des transports, 22 janvier 1938.

²⁶ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 21 janvier 1938.

²⁷ Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, op. cit., p. 59-60.

²⁸ Marc Descostes, Jean-Louis Robert (dir.), *Clefs pour une histoire du syndicalisme cadre*, Paris : Éd. ouvrières, 1984, p. 184.

²⁹ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 23 décembre 1937.

réalisation de notre unité »³⁰. Elles craignent que soit mise en péril la discussion en cours de la convention collective du personnel du cadre permanent. Le ministre des Travaux publics, à qui s'est adressé le SPID, sollicite l'avis du CNE. Le comité de direction de la SNCF décide, avant même d'en connaître la teneur, de se ranger à l'avis ministériel. Les points de vue semblent toutefois partagés au CNE à la mi-mars 1938 : si la 15^e section professionnelle est unanime à refuser cette requête en raison des liens entremêlés de toutes les échelles et de l'absence du caractère le plus représentatif du SPID, les membres de la section permanente, et notamment les délégués des « travailleurs intellectuels », semblent d'un autre point de vue³¹. Une voie médiane est proposée : « S'il convenait de ne prévoir qu'une seule convention collective, rien ne s'opposait à l'élaboration d'un appendice à cette convention, qui traiterait spécialement de la représentation des agents des échelles 15 à 18 auprès du directeur général et de la notation du personnel »³². Il semble finalement décidé de ne pas accéder à cette demande. Toutefois, cet événement confirme les vives hostilités à la position d'organisation la plus représentative de la Fédération nationale des cheminots.

Ce statut est en effet très critiqué. Ainsi, quelques mois plus tard alors que les premiers textes de la convention collective sont arrêtés, la Fédération nationale des cheminots s'étonne de ce qu'ils ont été transmis au Rail, qui en use pour décrier son action :

« Les textes ci-dessus arrêtés le 14 avril avaient été acceptés par la CGT et nous avaient été communiqués au même titre que les deux chapitres de la convention que nous avons déjà publiés, lorsque nous apprenons que la CGT a demandé à revenir sur deux ou trois points des présents textes. À ce compte, nous nous demandons bien à quelle époque le texte définitif de la convention collective pourra être officiellement publié et mis en application par la Société nationale des chemins de fer français ! L'organisation syndicale, dite la plus représentative, représente vraiment bien mal les cheminots puisqu'elle accepte des textes que ses représentants avouent n'avoir pas suffisamment approfondis. Peut-on avouer plus stupidement son incapacité ? ».

La Fédération nationale des cheminots soupçonne la SNCF d'avoir orchestré cette fuite pour lui nuire et dénonce une discussion de la convention collective qui risque de lui échapper :

« Nous ignorons qui, à la SNCF, a communiqué ces textes, mais il est facile de comprendre dans quel but cela a été fait. Les affirmations mensongères du *Rail* visent à dresser les cheminots contre notre Fédération [nationale des cheminots], et cela n'est peut-être pas pour déplaire à certaines personnalités de la SNCF. Jamais il n'a été dans

³⁰ « Pour une convention collective unique », *La Tribune des cheminots*, 3 janvier 1938, p. 2.

³¹ CNAH, 505 LM 137 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 9 mars 1938.

³² CNAH, 505 LM 137 : idem, 15 mars 1938.

notre esprit que la SNCF devait seulement entretenir des rapports avec notre organisation syndicale, mais les faits que nous signalons indiquent que la discussion de la convention se poursuit en dehors de nous, avec d'autres organisations, à qui on communique des textes en discussion. Nous trouvons le procédé anormal et peu conforme aux intentions plusieurs fois manifestées par les dirigeants de la SNCF d'entretenir avec notre Fédération [nationale des cheminots] de bons rapports, dans l'intérêt du personnel, comme dans celui des chemins de fer »³³.

Des désaccords irrémédiables malgré les concessions (janvier-juin 1938)

Les travaux de la commission mixte tripartite se poursuivent³⁴ malgré ces hostilités. Le 10 janvier, la Fédération nationale des cheminots fait connaître ses contre-propositions en matière de droit syndical³⁵. À la fin janvier, les antagonismes subsistants semblent résolus³⁶ et les discussions des textes sur le droit syndical et la représentation du personnel sont finalisées en février et mars³⁷.

Dès lors, la question de la procédure de ratification de la convention collective se pose et on choisit « la voie de fractionnement », c'est-à-dire d'« entériner, au fur et à mesure que l'accord est réalisé, les différentes parties de la convention collective »³⁸.

Cette solution paraît la plus pragmatique : elle a le mérite de mesurer l'avancée des travaux, entamés déjà depuis près d'un an et demi, d'autant qu'il est prévu que la suite des discussions soit plus longue, et surtout d'empêcher qu'un des acteurs, engagé sur un accord précis, ne revienne sur sa décision quelques temps plus tard si l'évolution des négociations ne lui sied guère.

À la faveur des difficultés du Front populaire, et notamment de la démission du cabinet de Camille Chautemps le 10 mars 1938, la Fédération nationale des cheminots craint que la situation politique nationale tendue ne puisse lui permettre de mener à bien ses travaux. Elle publie à la une de *La Tribune* la résolution suivante, votée par le bureau fédéral le 9 mars :

« La Fédération [nationale] des cheminots, émue de la gravité des déclarations de personnalités gouvernementales se réclamant du Front populaire, réaffirme sa volonté de

³³ « La discussion du contrat collectif entre dans une phase décisive », *La Tribune des cheminots*, 23 mai 1938, p. 2.

³⁴ Cf. annexe n°56.

³⁵ AN, 19800434/20 : contre-propositions établies par la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat sur le texte de contrat collectif établi par la SNCF, 10 janvier 1938.

³⁶ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 2 février 1938.

³⁷ AN, 19800434/20 : idem, 2 février-9 mars 1938.

³⁸ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 2 février 1938.

voir assurer le maintien et l'application des lois sociales. Elle ne saurait admettre que l'élaboration de la convention collective en cours soit ajournée ou retardée, ni que l'application de la semaine de 40 heures, dont les modalités sont fixées par décrets intervenus, puisse être remise en cause sous une forme quelconque [...] Elle met en garde le Gouvernement et le Parlement sur les conséquences de mesures qui mettraient en danger les avantages acquis et arrêteraient l'évolution nécessaire du progrès social. Elle estime donc que l'application du programme du Front populaire doit être poursuivie »³⁹.

Les travaux de la commission continuent malgré tout. À l'instar des représentants de la SNCF⁴⁰, ceux de la Fédération nationale des cheminots souhaitent que les chapitres dont les textes sont arrêtés soient mis en œuvre le plus rapidement possible⁴¹. Ils sont publiés dès le 28 mars dans *La Tribune des cheminots*⁴². Après quelques modifications de détail (article 5 relatif à l'établissement des annexes et ordres de service réservé), leur vote par le conseil d'administration de la SNCF, le 23 mars 1938⁴³, est empreint de solennité : « Le président met aux voix ces textes qui feront date dans l'histoire des rapports de la Société nationale et de son personnel ». Il est prévu que le livre I consacré au droit syndical et le chapitre VII du livre II relatif à la représentation du personnel entrent en vigueur le 1^{er} avril 1938, après avoir été portés à la connaissance du personnel la veille⁴⁴.

Mais les premiers temps de leur mise en œuvre ne sont pas sans heurt. Lors de la séance de la commission mixte Claudon du 4 mai, Roger Liaud, secrétaire de la Fédération nationale, fait part des dysfonctionnements constatés :

« Les fascicules concernant le droit syndical et la représentation du personnel ont bien été distribués, mais [...] les régions, en l'absence d'instructions, se refusent d'appliquer certaines de leurs dispositions » et il « demande que ces instructions soient données de toute urgence en vue notamment de l'attribution des congés syndicaux pour les congrès qui doivent se tenir prochainement »⁴⁵.

Les négociations se poursuivent sur les autres points.

En mars, les parties s'attellent à la discussion du chapitre relatif à l'avancement en grade du

³⁹ « Résolution du bureau fédéral du 9 mars 1938 », *La Tribune des cheminots*, 14 mars 1938, p. 1.

⁴⁰ AN, 19800434/20 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à René Claudon, directeur général des chemins de fer et des transports, janvier 1938.

⁴¹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 9 mars 1938.

⁴² « La convention collective. Les textes qui vont recevoir une application immédiate », *La Tribune des cheminots*, 28 mars 1938, p. 4.

⁴³ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 23 mars 1938.

⁴⁴ AN, 19900105/13 : ordre général n°6 de la SNCF sur la convention collective du personnel du cadre permanent, 31 mars 1938.

⁴⁵ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 4 mai 1938.

personnel commissionné⁴⁶. Le principal point litigieux demeure la détermination des notes d'aptitude. Le personnel en accepte le principe dans les cas où l'agent n'a ni examen ni concours à réussir, mais pas dans ceux où l'accès au grade supérieur est subordonné à cette réussite, car il juge que l'épreuve se suffit à elle-même. Pour la SNCF, « en dehors du résultat de l'examen, il faut prendre en considération la manière dont l'agent exerce ses fonctions et son aptitude au grade supérieur ». Ses représentants prévoient donc un système de notation d'aptitude s'étendant de 12 à 20 points (alors que les notes d'aptitude prévues par le statut commun du personnel de 1920 s'évaluaient d'un à 20) pour mesurer le degré d'aptitude. La Fédération nationale des cheminots souhaite par ailleurs une prise en compte plus systématique de l'ancienneté, alors que pour la SNCF, « l'ancienneté ne doit intervenir dans l'établissement de la note d'aptitude qu'à raison d'un quart de point par année »⁴⁷. Dans le statut commun du personnel de 1920, une note de mérite basée sur les services rendus par l'agent dans le grade où il se trouvait, dans la détermination de laquelle l'ancienneté entrait en compte, et une note d'aptitude étaient attribuées. Les représentants de la SNCF comme de la Fédération nationale sont d'accord pour supprimer la note de mérite, mais échouent à s'entendre sur le moyen de la remplacer. L'inscription d'office en cours d'année au tableau d'aptitude, par le directeur général adjoint et le directeur régional, d'agents qui se sont distingués dans des cas difficiles est maintenue, après accord des délégués⁴⁸. Par contre, les représentants du personnel refusent l'introduction de dérogations pour que, dans les cas de nécessité de services ou qui requièrent de la part des agents des qualités particulières, les nominations ne suivent pas obligatoirement l'ordre du tableau d'aptitude. La Fédération nationale des cheminots s'oppose également à l'utilisation d'intérimaires (« agents faisant fonction ») en cas de vacance d'un poste⁴⁹. Sur ce point, un compromis voit le jour : un agent faisant fonction peut exercer un intérim de quatre mois ; au-delà de cette durée, il doit être nommé d'office dans le poste si tous les agents inscrits au tableau l'ont refusé ou demandent un délai plus long pour prendre l'emploi⁵⁰. Si un consensus est trouvé ici, la SNCF critique l'intransigeance des agents à laquelle elle se heurte et réclame davantage de souplesse⁵¹.

⁴⁶ AN, 19800434/20 : idem, 2-30 mars 1938.

⁴⁷ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 15 mars 1938.

⁴⁸ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 16 mars 1938.

⁴⁹ AN, 19800434/20 : idem, 2-9 mars 1938.

⁵⁰ AN, 19800434/20 : idem, 9 mars 1938.

⁵¹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 15 mars 1938.

La question de l'avancement en grade génère d'autres points de friction. La Fédération nationale des cheminots souhaite annexer les tableaux des filières, indiquant pour chaque emploi les conditions requises pour y accéder, à la convention collective « car [elle] estime que ces filières, arrêtées sous forme d'instructions, donnent au directeur général un pouvoir très large en ce qui concerne les nominations et l'avancement ». Le comité de direction de la SNCF, arguant de la modification fréquente de ces documents, s'y oppose⁵².

Il en est de même pour l'interruption automatique des congés en cas de maladie⁵³, que les représentants du personnel souhaitent introduire à la SNCF, à l'instar de ce qui se fait déjà dans certains arsenaux de la Marine ou encore dans le service actif des douanes. Surtout, cette disposition était mise en œuvre dans les réseaux du Midi⁵⁴ et d'Alsace-Lorraine⁵⁵. Depuis 1935, les agents se voient accorder quelques journées de congés supplémentaires pour compenser une maladie survenue lors de leurs vacances, sans que soit pour autant reconnue l'interruption automatique du congé. Là encore, le comité de direction fait front⁵⁶.

Mais sur ces trois questions, les représentants du personnel maintiennent leurs positions.

Ils exigent que l'ancienneté intervienne, non pas dans un quart de point par année, mais dans un demi-point. Par ailleurs, le personnel demande à ce que soit instituée une procédure d'appel en matière de notation d'aptitude auprès du directeur régional. Concernant l'interruption de congé en cas d'indisposition, ils arguent qu'« une instruction intérieure du PO-Midi [...] admet que la maladie au cours du congé doit être déduite des jours de congé attribués »⁵⁷.

Les représentants de la SNCF ne semblent pas davantage enclins à changer d'avis. Finalement, mi-avril, la Fédération nationale des cheminots concède l'absence des tableaux de filières des annexes de la convention collective contre la possibilité de recourir à l'arbitrage en cas de conflit collectif.

Une nouvelle difficulté fait irruption avec la question du congé des agents à service discontinu⁵⁸.

⁵² CNAH, 797 LM 19 : idem, 22 mars 1938 ; AN, 19800434/20 : procès-verbaux sommaires des séances de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 16-30 mars 1938.

⁵³ AN, 19800434/20 : idem, 9 mars 1938.

⁵⁴ CNAH, 797 LM 19 : mémento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

⁵⁵ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 6 avril 1938.

⁵⁶ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 22 mars 1938.

⁵⁷ CNAH, 797 LM 19 : idem, 5 avril 1938.

⁵⁸ AN, 19800434/20 : procès-verbaux sommaires des séances de la commission instituée par l'arrêté ministériel du

Sous le régime du statut commun du personnel de 1920, cette catégorie de personnel ne bénéficiait que des 52 jours de repos hebdomadaires annuels. Avec la loi sur les congés payés du 20 juin 1936, ils ont obtenu en sus 12 jours des anciens réseaux ; mais ils réclament 21 journées, à l'instar de ce qu'ont arraché les agents à service continu en juin 1936. Le coût d'une telle concession est évalué par le comité de direction de la SNCF à 3,5 millions de francs. Les représentants de l'entreprise s'y opposent, arguant que les garde-barrières bénéficient d'ores et déjà de la durée légale et ne souhaitant pas créer un précédent qui entraînerait une assimilation des conditions de travail des personnels à service continu et discontinu⁵⁹.

Fin avril 1938⁶⁰, la commission Claudon entame l'examen du chapitre sur les mesures disciplinaires.

La modification des délais pour produire des explications écrites ou une défense devant le conseil de discipline est entérinée. La Fédération nationale des cheminots souhaite modifier la composition de cette instance, qui serait élargie de sept à huit membres, avec quatre représentants désignés par la direction générale de l'entreprise et autant par le personnel (au lieu de trois). Le président du conseil d'enquête serait issu alternativement du personnel ou de la direction générale. Sur cette question, la SNCF maintient sa fin de non-recevoir, estimant capital que le président du conseil de discipline soit choisi par le directeur général. Enfin, en cas de condamnation par les tribunaux pour une faute grave (vol, recel, viol), le personnel souhaite que l'accusation soit évoquée devant le conseil de discipline avant toute révocation d'office⁶¹.

Les textes concernant la cessation de fonctions⁶² et les disponibilités semblent, quant à eux, ne pas faire l'objet de désaccords importants⁶³.

Le 4 mai, alors que les travaux sont encore en cours, la Fédération nationale des cheminots dépose une demande d'arbitrage sur les chapitres examinés par la commission⁶⁴ ;

28 juin 1937 [...], 30 mars-14 avril 1938.

⁵⁹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 13 avril 1938.

⁶⁰ AN, 19800434/20 : procès-verbaux sommaires des séances de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 21-29 avril 1938.

⁶¹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 26 avril 1938.

⁶² AN, 19800434/20 : procès-verbaux sommaires des séances de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 29 avril-4 mai 1938.

⁶³ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 18 mai 1938.

⁶⁴ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 4 mai 1938.

mais René Claudon s'y oppose⁶⁵. Le lendemain, le président de la commission mixte insiste auprès des parties pour que les discussions adoptent un rythme plus soutenu.

Il propose, afin de hâter les négociations, de modifier la procédure instituée au sein de la commission mixte. Désormais, la SNCF doit transmettre ses dernières propositions, auxquelles la Fédération nationale des cheminots doit répondre rapidement. Les projets et contre-projets seront discutés lors de deux ultimes séances de la commission mixte et, si aucun accord n'est trouvé, le ministre arbitrera⁶⁶. René Claudon s'attache à ce que les débats soient poursuivis dans des délais raisonnables. Il insiste sur le fait que, dans le cas où des explications sur des points divers s'avéreraient nécessaires, les parties organisent des entrevues en dehors du cadre de la commission, avec le commissaire du Gouvernement comme intermédiaire si besoin, pour que les séances de la commission s'en tiennent strictement à la négociation⁶⁷. Il ne faut par ailleurs pas que les parties hésitent à recourir à son expertise ou à celle de la direction du contrôle du travail, si nécessaire⁶⁸.

La méthode de travail établie par René Claudon est suivie à la lettre. Suite à l'envoi de ses propositions le 12 mai, le comité de direction reçoit les contre-propositions de la Fédération nationale des cheminots le 20⁶⁹, ensuite étudiées lors des séances de la commission mixte les 25 et 27 mai⁷⁰.

En matière de recrutement, l'organisation syndicale cherche à supprimer le service discontinu ; mais les représentants de la SNCF s'y opposent, au vu des charges de personnel que cela engendrerait. Dans le cas où elle réussirait à obtenir la suppression de la durée d'un an du stage d'essai, la Fédération nationale des cheminots souhaite que l'âge limite de commissionnement soit élevé à 30 ans ; là encore, l'entreprise fait front. Un accord semble toutefois être trouvé sur le réemploi par la SNCF d'accidentés du travail (dont l'incapacité est inférieure à 65 %).

Les représentants de l'entreprise refusent toute modification du régime de la gratification et l'alignement de la rémunération des agents majeurs non commissionnés sur celle des commissionnés. S'ils acceptent de prioriser le rapprochement des époux dans le cas des

⁶⁵ « La discussion du contrat collectif entre dans une phase décisive », *La Tribune des cheminots*, 23 mai 1938, p. 2.

⁶⁶ AN, 19800434/20 : lettre de René Claudon, président de la commission mixte du contrat collectif, au secrétaire général de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 5 mai 1938.

⁶⁷ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 18 mai 1938.

⁶⁸ « La discussion du contrat collectif entre dans une phase décisive », *art. cit.*, p. 2.

⁶⁹ AN, 19800434/20 : dossier « Propositions a) SNCF du 12 mai b) Fédération du 19 mai ».

⁷⁰ AN, 19800434/20 : procès-verbaux sommaires des séances de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 25-27 mai 1938.

changements de résidence, ils sont plutôt contre l'idée que les facilités de circulation fassent l'objet d'une annexe à la convention collective, ce qui leur laisserait moins de liberté pour les modifier. Ils s'opposent également à la suppression des bonifications d'ancienneté⁷¹.

Avant de faire connaître ses propositions définitives lors de la dernière séance de la commission de conciliation prévue le 8 juin⁷², le comité de direction de la SNCF étudie les évolutions de la négociation ; on peut ainsi saisir le chemin parcouru par les différentes parties par rapport à leurs positions initiales. René Claudon intervient dans la discussion pour proposer des « solutions transactionnelles » afin que les parties puissent aboutir à un consensus⁷³.

Les représentants de l'entreprise maintiennent leur fin de non-recevoir à propos du commissionnement automatique des agents à l'essai, mais concèdent une indemnité de licenciement d'un mois minimum (comme dans l'industrie privée). Le désaccord concernant la distinction entre services continu et discontinu reste total. La Fédération nationale des cheminots cède sur la limite inférieure d'âge d'admission au cadre permanent, qui s'élève à 29 ans. Elle sollicite en outre la création d'une commission paritaire d'embauche, instituée à la direction de chaque région, ce que René Claudon transforme en la participation d'un représentant de la Fédération nationale au sein d'une commission contrôlant les formalités d'admission ; mais les délégués de la SNCF s'y refusent. À l'instar de ce qui était mis en œuvre dans l'ancienne administration des chemins de fer de l'État⁷⁴, les anciens mineurs, confirmés au moment où ils sont appelés sous les drapeaux, sont obligatoirement réintégrés au retour de leur service militaire, si leur demande est effectuée sous deux mois ; la durée de leur stage, après leur libération, est actée pour six mois (contre la suppression d'une année de stage requise par la Fédération nationale des cheminots) ; leur commissionnement rétroactif est, par contre, refusé. En ce qui concerne le licenciement des agents à l'essai, un accord est trouvé concernant la notification d'un avertissement qui prévient l'agent de la sanction qui pèse sur lui.

Les représentants de la SNCF demeurent inflexibles sur la durée du congé du personnel à

⁷¹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 24 mai 1938.

⁷² AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 8 juin 1938.

⁷³ AN, 19800434/20 : note de la direction générale des chemins de fer et des transports, sur les propositions du président de la commission René Claudon sur les points de désaccord au 24 mai 1938, s.d. jointe à une lettre de René Claudon, président de la commission mixte du contrat collectif, 18 juin 1938.

⁷⁴ Paulette Le Gall, *Évolution...*, op. cit., p. 89.

service discontinu, l'interruption automatique du congé en cas de maladie et refusent que les avantages acquis par les agents soient conservés en cas de changement de résidence d'office.

Quant au chapitre sur les facilités de circulation, si leur octroi relève désormais d'un droit pour les agents, le comité de direction de l'entreprise rechigne à ce que le mot apparaisse comme tel dans le texte de la convention collective.

Le comité de direction maintient par ailleurs son refus quant à la suppression des bonifications d'ancienneté et la précision du taux des gratifications et du chevron dans l'annexe (et non dans la convention même). La détermination du taux des gratifications est, quant à elle, réservée.

Quant au tableau des filières, la SNCF a obtenu gain de cause. René Claudon propose que la majoration des notes en cas d'ancienneté soit fixée à un quart de point par année de service, qui s'ajoute à la note d'aptitude ; par ailleurs, la SNCF accepte l'attribution de notes d'aptitude inférieures à 12.

Une nouvelle faute commise après la punition d'un dernier avertissement dans un délai de 12 mois (et non six comme souhaité par la Fédération nationale des cheminots) entraîne la radiation des cadres et la révocation. Par contre, le délai de six mois est accepté dans le cas d'un agent non commissionné. La SNCF cède sur l'échéance de quatre jours (au lieu de deux) pour fournir des explications écrites. Un compromis est proposé par René Claudon en matière de composition du conseil de discipline : le président est un agent de la SNCF qui ne prend pas part au vote, mais on trouve quatre représentants de chaque partie. Le président de la commission mixte René Claudon enjoint par ailleurs à la SNCF de concéder à la Fédération nationale des cheminots que la sanction prononcée par le conseil disciplinaire ne pourrait être aggravée par le directeur général, en cas de non-unanimité des voix ; le président du comité de direction de la SNCF propose une solution intermédiaire qui consisterait en un relèvement, par le directeur général, d'un ou deux échelons des sanctions. Un désaccord voit également le jour à propos de la cessation collective ou concertée de service : si le comité de direction de la SNCF souhaite que les peines disciplinaires relèvent des directeurs de région sans intervention des conseils de discipline, la Fédération nationale des cheminots, pour qui la grève est un droit, s'y oppose fermement.

Une indemnité est prévue pour les femmes dont la situation dépend de celle de leur mari, octroyée pendant trois mois suivant la volonté du comité de direction de la SNCF, une année suivant celle de la Fédération nationale des cheminots ; finalement, les six mois proposés par

René Claudon sont acceptés par le comité de direction de la SNCF, qui s'aligne également sur les huit ans voulus par la Fédération nationale des cheminots pour la mise en disponibilité de ces femmes d'agents⁷⁵.

Malgré ces concessions, en juin 1938, des désaccords irréductibles sur une dizaine de points persistent⁷⁶.

Frédéric Surleau, directeur général adjoint de la SNCF, qui siège à la commission Claudon, informe le comité de direction le 21 juin que le recours à l'arbitrage semble inévitable.

Il insiste néanmoins sur quelques points sur lesquels l'entreprise lui paraît pouvoir encore réaliser des concessions, à l'instar de la reprise des agents mineurs après leur service militaire ou encore le licenciement des agents à l'essai⁷⁷.

Quant aux cheminots, ils s'impatientent. Les attentes sont grandes, ce dont a parfaitement conscience le conseil d'administration de la SNCF : « La conclusion de cette convention collective revêtait, aux yeux de ce personnel, une très grande importance »⁷⁸. La Fédération nationale des cheminots semble devoir essuyer des critiques à propos de la lenteur des travaux entrepris depuis 1936, dont elle rejette la faute sur l'entreprise :

« non pas seulement dans la région parisienne, mais également en province, [l'existence d']un mécontentement sérieux parce que cette convention collective n'a pas encore vu le jour. Dans certains milieux, ce mécontentement s'adresse à la Fédération [nationale des cheminots], alors que, comme nous l'avons indiqué à différentes reprises, il devrait s'adresser à la Société nationale des chemins de fer qui, depuis le 1^{er} janvier 1938, date à laquelle les pourparlers ont été repris avec elle, s'est évertuée, dans les discussions et sur tous les chapitres de notre convention collective, à ne pas donner satisfaction aux légitimes demandes qui étaient présentées »⁷⁹.

L'arbitrage du ministre des Travaux publics (juillet-août 1938)

Si les premières négociations commencées en 1936 ont eu lieu à l'écart de l'administration des Travaux publics, les ultimes discussions sont *a contrario* orchestrées par le ministre Ludovic-Oscar Frossard, sans qu'elles n'obéissent à aucune réglementation.

Entre le 16 et le 29 juillet, les parties sont reçues à son cabinet. Une ultime conciliation des points de vue a lieu, afin d'éviter le recours à l'arbitrage, comme le souhaitent le personnel et

⁷⁵ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 31 mai 1938.

⁷⁶ AN, 19800434/21 : notes sur les points de désaccord dans l'élaboration de la convention collective, devant être soumis au tribunal arbitral, 19 juillet 1938.

⁷⁷ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 21 juin 1938.

⁷⁸ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 23 mars 1938.

⁷⁹ « L'activité de la Fédération en faveur des revendications », *La Tribune des cheminots*, 20 juin 1938, p. 2.

le ministre⁸⁰. Cela semble réalisable contre quelques concessions.

Le 16 juillet, les parties se rencontrent à son cabinet.

À l'occasion de cette réunion sont examinées les questions touchant le personnel de la SNCF, au premier rang desquelles figure la convention collective. Des accords sont trouvés sur l'admission à l'essai : la Fédération nationale des cheminots renonce à sa commission paritaire mais obtient la réadmission des anciens mineurs confirmés⁸¹. Le ministre des Travaux publics est favorable au maintien de la distinction entre personnels à service continu et discontinu.

Mais les désaccords demeurent entre les parties sur la bonification d'ancienneté et la majoration de gratification, le taux de base des gratifications, l'aggravation par le directeur général des sanctions proposées par le conseil de discipline, l'avancement vertical et l'interruption de congé en cas de maladie, malgré le soutien du ministre à la SNCF sur ce dernier point⁸².

La discorde persistant et les débats devenant stériles, le ministre coupe court aux discussions. La conciliation ayant échoué, il invite les parties à s'en remettre au compromis d'arbitrage, dont les termes vont être préparés par la commission mixte chargée de l'élaboration de la convention collective dès le 18 juillet⁸³. Il conclut l'entrevue sur l'urgence de réunir un tribunal arbitral selon la procédure instituée par l'article 21 du décret-loi du 31 août 1937⁸⁴.

Le comité de direction de la SNCF n'est pas favorable au recours à l'arbitrage obligatoire tel que prévu par l'article 21 du décret-loi du 31 août 1937 et lui préfère un arbitrage volontaire, non imposé par voie légale ou réglementaire, mais résultant de l'accord commun des parties qui désigneraient chacune des arbitres. Pour Louis Marlio, « il serait très dangereux de nous exposer, en ayant recours à l'arbitrage, à être contraints d'insérer des dispositions dont nous n'aurions pas voulu, parce que personne ne peut nous arracher une signature. Tel pourrait être le cas en matière de salaires ». Le maintien d'une position ferme sur la question de la rémunération laisse craindre un conflit⁸⁵. Le sujet n'est donc pas pris à la légère par l'entreprise. Un projet de procès-verbal de non-conciliation et d'engagement d'insérer le

⁸⁰ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 27 juillet 1938.

⁸¹ AN, 19800434/21 : note sur les accords réalisés au cours de l'entrevue dans le cabinet du ministre des Travaux publics le 16 juillet 1938, 19 juillet 1938.

⁸² CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 20 juillet 1938.

⁸³ CNAH, 797 LM 19 : memento de la conférence tenue au cabinet de Monsieur Frossard, ministre des Travaux publics, 16 juillet 1938.

⁸⁴ « Le contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 25 juillet 1938, p. 1.

⁸⁵ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 20 juillet 1938.

résultat de la sentence du tribunal arbitral dans la convention collective est porté à l'étude du service contentieux de la SNCF en juillet 1938⁸⁶.

Le 20 juillet, le comité de direction de l'entreprise consent à accorder deux jours de congés supplémentaires au personnel à service discontinu, ce qui entraînerait une dépense de l'ordre de 1,5 à 2 millions de francs. La Fédération nationale des cheminots renonce à la rétroactivité du commissionnement lors de la réadmission des anciens mineurs et demande la réduction du stage d'essai à trois mois, avec un coût supplémentaire estimé à 6 millions de francs par an. L'organisation corporative semble par ailleurs prompte à revenir sur l'interruption systématique du congé en cas de maladie, que le comité de direction de la SNCF est prêt à accepter pour les trois premiers jours.

Mais aucun accord ne paraît réalisable pour les questions de rémunération et de sanctions disciplinaires⁸⁷.

Le 28 juillet, les parties se rencontrent de nouveau au ministère des Travaux publics. Un compromis pour l'octroi de 15 jours de congé au personnel à service discontinu est finalement trouvé. La SNCF maintient sa position quant à l'interruption du congé en cas de maladie et cette demande est finalement abandonnée par le personnel. Les négociations sont laborieuses sur la question de la modification des taux de gratification ; mais sur insistance du ministre, le président du comité de direction de l'entreprise se résout à accepter un taux minimum de 5 %, ce qui entraîne une dépense de 76 millions de francs. Il se justifie sur cette décision, qui est loin de satisfaire :

« J'ai résisté autant que j'ai pu, j'ai essayé notamment de lier cette affaire au problème des 40 heures, offrant d'accorder 4 % tout de suite et 1 % en plus ultérieurement si les assouplissements à la semaine de 40 heures étaient suffisants. Le ministre [des Travaux publics] et le personnel ont déclaré cette formule inacceptable »⁸⁸.

Quant à l'aggravation, par le directeur général, des sanctions proposées par le conseil de discipline, un compromis est trouvé. La principale crainte de la Fédération nationale des cheminots réside dans le fait que le directeur général puisse prendre une décision sans être parfaitement informé de l'affaire. Dès lors, la création d'un conseil dont le directeur consultera

⁸⁶ CNAH, 388 LM 58 : dossier n°4344 B (avis sur le projet d'accord de la SNCF et de la Fédération nationale des travailleurs du chemin de fer, au sujet de l'arbitrage d'un différend sur certains points de la convention collective du personnel du cadre permanent), 1937-juillet 1938.

⁸⁷ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 27 juillet 1938.

⁸⁸ CNAH, 797 LM 19 : idem, 29 juillet 1938.

l'avis est actée. La prononciation, par le directeur général, de mesures disciplinaires en cas de cessation concertée du travail, est abandonnée par la SNCF.

Mais la question de la rémunération demeure litigieuse.

La position des parties a nettement évolué au fil des négociations sur cette question : si la SNCF refusait fermement d'inclure la question des traitements dans la convention collective dans un premier temps, elle accepte après discussion qu'elle fasse l'objet d'une annexe⁸⁹, contre l'introduction de concert avec le personnel de la phrase suivante : « Les deux 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'État »⁹⁰. Cette disposition s'est ensuite muée en un accord verbal, qui finit par être abandonné.

Le comité de direction de l'entreprise décide finalement de soumettre sa signature de la convention collective à une lettre d'accord avec le personnel relative à l'arbitrage en matière salariale, qui serait élaborée par le ministre des Travaux publics. Le 29 juillet, Ludovic-Oscar Frossard remet aux parties une lettre datée de la veille, prenant acte de l'accord intervenu entre elles, en ces termes :

« J'ai constaté que les deux parties sont d'accord pour que le salaire principal des agents des chemins de fer ne varie qu'en relation avec le traitement des fonctionnaires de l'État étant entendu :
1° – que le salaire principal est constitué par le salaire de base augmenté des indemnités de cherté de vie et du taux normal de la gratification à l'exclusion de tous autres éléments de la rémunération.
2° – que ces dispositions ne font pas obstacle à des modifications des échelles de traitement n'intéressant pas le niveau général de la rémunération »⁹¹.

Le lien, initié depuis 1924, entre les fonctionnaires et les cheminots est ici confirmé par l'alignement du traitement des derniers sur l'évolution salariale des premiers.

Les négociations s'achèvent ainsi. Le ministre des Travaux publics salue « l'esprit de conciliation » du comité de direction de la SNCF, qui permet l'aboutissement à « un acte de la plus haute importance au point de vue politique. La convention collective des cheminots est la

⁸⁹ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à René Claudon, directeur général des chemins de fer et des transports, 27 décembre 1937.

⁹⁰ CNAH, 44 LM 46 : idem, 22 janvier 1938.

⁹¹ CNAH, 797 LM 19 : lettre de Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, au président du conseil d'administration de la SNCF et aux secrétaires généraux de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 29 juillet 1938.

première qui intéresse un personnel si nombreux »⁹². Le conseil d'administration du 3 août 1938 approuve à l'unanimité les nouvelles conditions d'emploi et de travail des agents de chemins de fer. À cette occasion, le président du conseil d'administration de l'entreprise souligne « l'esprit de conciliation » des représentants de la Fédération nationale des cheminots et le rôle joué par le ministre des Travaux publics, « pour l'appui très précieux qu'il [...] a donné [à la SNCF] »⁹³. Le lendemain, la Fédération nationale des cheminots confirme son accord sur le contenu de la convention collective⁹⁴. Le 8 août, l'édition de *La Tribune des cheminots* titre sa une « La convention collective des cheminots est ratifiée »⁹⁵.

Si Léon Urbain avance que « [la convention collective] [...] a été conclue sans recours à l'arbitrage »⁹⁶, ce propos est à nuancer.

Comme l'explique le militant Jules Crapier, c'est en fait à une forme officielle d'arbitrage qu'il a été choisi de recourir, d'un commun accord entre les parties : « En fait, ce ne fut pas l'arbitrage tel qu'il est prévu par la loi ou décret, mais ce fut quand même là un arbitrage d'un caractère particulier, le ministre faisant connaître les points sur lesquels il demandait tout spécialement l'accord de la SNCF »⁹⁷.

L'accord trouvé sur l'article 5 du livre I (droit syndical), les chapitres I (recrutement, stage d'essai, confirmation et commissionnement), II (rémunération), III (congrés), IV (disponibilité), VI (changement de résidence), VIII (bonifications d'ancienneté et retards à l'avancement, gratifications de fin d'année, chevrons), IX (avancement en grade du personnel commissionné), X (mesures disciplinaires), XI (cessation de fonctions), XII (dispositions diverses) du livre II et le livre III (personnel du cadre permanent à service discontinu) est approuvé par le conseil d'administration de la SNCF le 3 août 1938. Il est porté à la connaissance du personnel le 20 et entre en vigueur le 1^{er} septembre⁹⁸. Seul le chapitre V du livre II, consacré aux blessures, maladies et à la maternité, est réservé, dans l'attente de la parution du décret relatif au régime de coordination des assurances sociales⁹⁹ et de la

⁹² CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 29 juillet 1938.

⁹³ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 3 août 1938.

⁹⁴ CNAH, 44 LM 47 : lettre de Jean Jarrigion et Pierre Semard, secrétaires généraux de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, à Pierre Guinand, président de la SNCF, 4 août 1938.

⁹⁵ *La Tribune des cheminots*, 8 août 1938, p. 1.

⁹⁶ Léon Urbain, *Des rapports...*, op. cit., p. 5.

⁹⁷ Jules Crapier, « Le contrat est terminé. L'action syndicale continue ! », *La Tribune des cheminots*, 8 août 1938, p. 1.

⁹⁸ AN, 19900105/13 : ordre général n°11 de la SNCF sur la convention collective du personnel du cadre permanent, 20 août 1938.

⁹⁹ CNAH, 797 LM 19 : note sur la convention collective, soumise lors de la séance du conseil d'administration de la SNCF du 3 août 1938, 2 août 1938.

réorganisation du service médical des anciens réseaux¹⁰⁰.

Restent toutefois les annexes à élaborer et discuter. Les représentants de la Fédération nationale des cheminots et de la SNCF se sont finalement accordés sur le nombre de six, qui traiteraient respectivement : des congés ; des maladies, des blessures et de la maternité ; du fonctionnement des délégations du personnel ; des facilités de circulation ; de l'organisation de l'apprentissage ainsi que des conditions de rémunération¹⁰¹.

La Fédération nationale des cheminots accepte cet accord alors que l'ensemble de ses réclamations ne sont pas satisfaites. Elle justifie ce choix pragmatique par la mise en perspective de la question de la convention collective au regard de l'ensemble des combats menés par l'organisation, mettant un point d'honneur à obtenir la réalisation des revendications sur lesquelles elle n'a pas obtenu gain de cause, dès que l'opportunité se présentera :

« Après trois jours de discussions au ministère les points de désaccord sur la convention collective étaient solutionnés : *il ne restait plus que celui des majorations de gratification et des tableaux de classement* ; la question de l'amnistie était également solutionnée de la façon que nos camarades connaissent, les facilités de circulation au regard de la surtaxe étaient sauvegardée, enfin un engagement écrit du ministre permettait à la Fédération [nationale des cheminots] de défendre utilement le décret des 40 heures menacé. La direction fédérale pouvait-elle sous-estimer tout cela ? Elle ne l'a pas cru et plutôt que de refuser et d'aller à un arbitrage incertain, qui aurait eu un résultat immédiat : celui de suspendre la réalisation des autres accords favorables, elle a accepté la transaction *en ne considérant celle-ci que comme une première étape et bien décidée à poursuivre l'aboutissement total de sa revendication* »¹⁰².

Capitalisant l'expérience de la mise en œuvre du statut commun du personnel de 1920, la Fédération nationale des cheminots a conscience qu'une surveillance des ordres de service élaborés dans le cadre de l'application de la convention collective est nécessaire.

De la même façon, au lendemain de la signature, Jean Olive, secrétaire du syndicat de Lille-Délivrance, met en garde ses camarades sur l'indispensable vigilance quant à sa mise en œuvre :

« Ainsi la convention collective des travailleurs du rail constitue depuis quelques jours un champ d'action nouveau pour le grand patronat : elle élargit le théâtre de ses opérations étant donné qu'à la lutte qu'il a engagée contre les lois sociales dans tout le pays, viendra s'ajouter vraisemblablement celle qu'il va engager contre notre convention et qui trouvera

¹⁰⁰ « Le contrat collectif », *La Tribune des cheminots*, 25 juillet 1938, p. 2.

¹⁰¹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 3 août 1938.

¹⁰² « Autour de la convention collective. Gratifications de fin d'année », *La Tribune des cheminots*, 3 octobre 1938, p. 3.

son expression dans sa tentative de non-application pratique des textes »¹⁰³.

La tâche, par la complexité résultant de la diversité des situations, n'est pas aisée :

« Ce sera une tâche peu facile, car il devra être tenu compte du grand nombre de cas particuliers qui constituent la situation d'ensemble des cheminots et, qu'en raison des différences existant entre les règlements des anciens réseaux qui sont (et resteront encore un certain temps) à la base des avantages acquis à défendre, les textes devant harmoniser ces dissemblances seront difficilement parfaits »¹⁰⁴.

2. « La charte qui permettra à chacun de défendre et faire respecter ses droits »¹⁰⁵

La convention collective du personnel du cadre permanent de la SNCF¹⁰⁶ est conclue entre l'entreprise et la Fédération nationale pour une durée indéterminée¹⁰⁷.

Il semble s'agir ici d'une convention collective de branche en tant qu'elle a vocation à régir un seul secteur d'activité. Son champ d'application demeure néanmoins national : elle s'applique à l'ensemble des agents du cadre permanent des chemins de fer d'intérêt général, peu importe le territoire car elle n'est pas limitée à une région déterminée.

Une convention aux larges garanties

Les garanties figurant dans la convention collective des cheminots dépassent largement celles prescrites par la loi du 24 juin 1936, qui se limitent à la liberté syndicale, l'institution de délégués du personnel dans les entreprises de plus de 10 salariés, la fixation des salaires minima par catégorie et région, le délai-congé, l'apprentissage ainsi qu'aux procédures pour la modifier, la réviser ou régler les différends liés à son application.

Début décembre 1937, le président du comité de direction de la SNCF explique les largesses accordées à la différence du secteur privé par la nature particulière du service mis en œuvre : « C'est un fait que nous allons avoir une convention collective beaucoup plus vaste que celle de l'industrie. Nous n'y pouvons rien. Nous sommes une organisation spéciale et nous sommes amenés à aller plus loin que l'industrie »¹⁰⁸. Il rejoint sur ce point l'opinion de la Fédération

¹⁰³ Jean Olive, « Notre convention collective pose des tâches immédiates », *La Tribune des cheminots*, 22 août 1938, p. 2.

¹⁰⁴ « Autour de la convention collective. Gratifications de fin d'année », *loc. cit.*

¹⁰⁵ *La Tribune des cheminots*, 8 août 1938, p. 1.

¹⁰⁶ Cf. annexe n°57.

¹⁰⁷ CNAH, 187 LM 815 : convention collective du personnel du cadre permanent de la SNCF, conclue entre la SNCF et la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, avril-août 1938.

¹⁰⁸ CNAH, 505 LM 137 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 1^{er} décembre 1937.

nationale des cheminots, pour qui « une convention collective comme la nôtre et comme nous voudrions qu'elle soit, ne peut être comparée à une quelconque des conventions collectives de l'industrie privée »¹⁰⁹.

Des différences notables sont par ailleurs introduites par rapport au statut du personnel cheminot de 1920.

Si la convention collective est toujours composée de trois livres, ceux-ci ne recouvrent plus les mêmes domaines. En 1938, la distinction entre personnels à service continu et discontinu, déjà établie en 1920, subsiste malgré les requêtes de la Fédération nationale des cheminots¹¹⁰. Ils font donc l'objet de deux livres distincts (II et III), alors que le premier se différencie en tant qu'il est uniquement dévolu au droit syndical.

Le livre I^{er} est composé de six articles. Il ne possède pas d'équivalent dans le statut commun du personnel de 1920. Il consacre une situation de fait qui existe à la SNCF, à savoir la reconnaissance et le libre exercice du droit syndical, sans que cela puisse avoir d'influence (nuisible ou non) sur la carrière de l'agent syndiqué¹¹¹. Cet article 1^{er} est largement inspiré et adapté de l'article 3 des accords Matignon¹¹². En effet dès les premières négociations de juin 1936, alors que l'accord a été adopté la veille, Henri de Kerdelleau, membre de la commission exécutive de la Fédération nationale des cheminots, prie le comité de direction des grands réseaux d'accéder à ce

« que, dans le contrat de travail qui sera soumis aux réseaux pour remplacer le statut, soient reproduits les termes de l'accord récent intervenu entre la CGT et la CGPF [les accords Matignon] garantissant que les travailleurs ne peuvent être inquiétés pour leur participation à un syndicat »¹¹³.

Les membres du comité de direction de l'entreprise ne partagent pas l'attachement des agents

¹⁰⁹ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, op. cit., p. 257.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 85.

¹¹¹ « La convention collective du personnel du cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français », *RGCF*, n°5, 1^{er} novembre 1938, p. 249-251.

¹¹² Article 3 des accords Matignon : « L'observation des lois s'imposant à tous les citoyens, les employeurs reconnaissent la liberté d'opinion, ainsi que le droit pour les travailleurs d'adhérer librement et d'appartenir à un syndicat professionnel constitué en vertu du livre III du Code du travail. Les employeurs s'engagent à ne pas prendre en considération le fait d'appartenir ou de ne pas appartenir à un syndicat pour arrêter leurs décisions en ce qui concerne l'embauchage, la conduite ou la répartition du travail, les mesures de discipline ou de congédiement. Si une des parties contractantes conteste le motif du congédiement d'un travailleur comme ayant été effectué en violation du droit syndical ci-dessus rappelé, les deux parties s'emploieront à reconnaître les faits et à apporter au cas litigieux une solution équitable. Cette intervention ne fait pas obstacle aux droits pour les parties d'obtenir juridiquement réparation du préjudice causé. L'exercice du droit syndical ne doit pas avoir pour conséquence des actes contraires aux lois ».

¹¹³ CNAH, 42 LM 45 : mémento de la réunion du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer et de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 9 juin 1936.

à ce texte. Ainsi, la clause « l'exercice du droit syndical ne saurait... autoriser les membres des syndicats à commettre des actes contraires à la législation en vigueur » dérange particulièrement Louis Marlio ; mais les agents demeurent intraitables quant à son inscription dans la convention collective¹¹⁴.

Le livre I^{er} fixe également le cadre des relations entretenues par les syndicats avec l'entreprise. À plusieurs reprises au cours des discussions en commission mixte, les différents membres ont insisté sur l'« esprit de collaboration » qui doit prévaloir dans les relations entre la SNCF et ses agents ; c'est l'idée que l'on retrouve ici : « Les parties contractantes reconnaissent la nécessité d'une collaboration inspirée, de part et d'autre, par une large conception des droits et des devoirs réciproques ». Lors de la discussion de la convention collective, la Fédération nationale des cheminots souhaite obtenir la constitution de commissions mixtes permanentes, où siègeraient des représentants du syndicat ainsi que de la SNCF, et qui seraient instituées auprès du directeur général de l'entreprise et des directeurs régionaux. Ces commissions mixtes permanentes examineraient les questions générales, syndicales et sociales intéressant le personnel. Mais cette position a été abandonnée lors des négociations au profit d'une représentation officielle du syndicat, accréditée auprès du directeur général, des directeurs régionaux et chefs des grands services¹¹⁵, et exceptionnellement auprès des chefs d'arrondissement et locaux¹¹⁶. Cette représentation est strictement syndicale et doit être distinguée de celle mise en œuvre par le biais des délégués élus du personnel dès 1920. En cas de contestation, le recours à l'arbitrage peut être envisagé :

« Les unions de syndicats des régions et la Fédération nationale [des cheminots] soumettent aux chefs du service des régions, aux directeurs de l'Exploitation ou au directeur général, les contestations qui se produisent entre elles et la Société nationale. Au cas où, la contestation étant d'ordre collectif, l'accord ne peut se faire après que la question a été soumise en dernier ressort au directeur général, la partie la plus diligente provoque l'arbitrage prévu par l'article 21 du décret-loi du 31 août 1937 ».

Des mesures sont par ailleurs prises pour que l'exercice des fonctions syndicales soit optimal. Un régime de mise en disponibilité est élaboré. Les agents en disponibilité pour occuper des fonctions syndicales dans des organisations professionnelles exclusivement composées de

¹¹⁴ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 15 mars 1938.

¹¹⁵ CNAH, 797 LM 19 : mémento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹¹⁶ CNAH, 726 LM 703 : note indiquant les différences entre la convention collective du personnel du cadre permanent et le statut du personnel, 19 septembre 1938.

cheminots¹¹⁷ conservent la plupart des avantages des agents actifs : droits à la retraite contre le versement de retenues, avancement en échelon et grade, facilités de circulation, approvisionnement aux économats, soins médicaux et pharmaceutiques¹¹⁸. Si la Fédération nationale des cheminots exigeait que la mise en disponibilité pour fonctions syndicales s'accompagne du versement de la solde, celle-ci n'est finalement pas maintenue. En outre, le nombre d'agents mis en disponibilité est limité (un pour 10 000 agents syndiqués), ce qui n'engendre pas un coût trop important pour la SNCF¹¹⁹ et permet d'espérer limiter d'éventuels abus¹²⁰. La Fédération nationale des cheminots demandait également l'octroi d'un congé avec solde afin de pouvoir assister de manière régulière aux réunions des organisations syndicales ; un compromis a été trouvé pour un congé de trois jours maximum pour les seuls congrès de la Fédération nationale des cheminots, des unions de syndicats et de la Fédération des syndicats des cadres (organisés tous les deux ans), valable pour un nombre limité d'agents¹²¹. Cette mesure entraîne une charge supplémentaire de 2 millions de francs par an¹²². L'affichage des convocations syndicales est lui aussi strictement encadré. Le *statu quo* est privilégié sur la question de la perception des cotisations syndicales sur le lieu de travail¹²³ : certes, elle n'est pas inscrite dans la convention collective, mais l'entreprise s'est engagée en faveur d'une politique de tolérance¹²⁴. L'article relatif à l'établissement des annexes et des ordres de service, réservé en avril 1938, détermine le nombre d'annexes prévu et la procédure d'élaboration des instructions générales traitant de l'application des dispositions de la convention collective : elles sont établies par le directeur général, après avis des représentants de la Fédération nationale des cheminots. Il est prévu que des syndicats non contractants puissent adhérer à la convention collective.

¹¹⁷ Des dispositions particulières existent pour les agents mis en disponibilité pour fonctions syndicales dans des organisations professionnelles non exclusivement composées de cheminots (seuls leurs droits à la retraite, contre le versement de retenues, sont maintenus).

¹¹⁸ CNAH, 726 LM 703 : note indiquant les différences entre la convention collective du personnel du cadre permanent et le statut du personnel, 19 septembre 1938.

¹¹⁹ Cette disposition sur le nombre limité d'agents en disponibilité pour fonctions syndicales ne devait pas figurer initialement dans le texte de la convention collective, mais être simplement mentionnée au procès-verbal de la séance de la commission mixte chargée de l'élaboration de la convention collective. CNAH, 797 LM 19 : memento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹²⁰ Léon Urbain, *Des rapports...*, *op. cit.*, p. 15.

¹²¹ Des congés syndicaux sans solde sont également prévus pour assister aux réunions périodiques et aux congrès des organismes auxquels la Fédération nationale des cheminots et les unions de syndicats adhèrent, de l'Internationale syndicale, de la CGT et des unions départementales et locales ainsi qu'aux réunions périodiques de la Fédération nationale des cheminots et des unions de syndicats.

¹²² CNAH, 797 LM 19 : memento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹²³ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 15 mars 1938.

¹²⁴ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 84.

Sans dénier les apports en matière d'exercice des fonctions syndicales, la valeur de ce livre I^{er} nous paraît principalement symbolique. Il faut toutefois reconnaître, avec Roger Liaud, que la situation des cheminots en matière de droit syndical est privilégiée :

« Si on examine les conventions collectives appliquées dans d'autres corporations, on admettra qu'en matière de droit syndical, d'exercice des fonctions syndicales, les cheminots seront les mieux partagés. Ils auront le droit de dire : "Je suis syndiqué à la CGT" sans que cela puisse leur porter préjudice »¹²⁵.

Le livre II de la convention collective est consacré au personnel du cadre permanent à service continu. Il est subdivisé en 12 chapitres et 54 articles.

Le premier chapitre est dévolu au recrutement, au stage d'essai, à la confirmation et au commissionnement.

Le personnel du cadre permanent à service continu est toujours divisé en trois catégories : agents à l'essai, confirmés et commissionnés. Les conditions d'admission restent relativement identiques à celles prévues par le statut commun du personnel de 1920¹²⁶, malgré les tentatives de la Fédération nationale des cheminots d'augmenter d'un an l'âge d'admission¹²⁷. Il est toutefois désormais prévu que des délégués du personnel prennent part à l'organisation et au jury des concours et examens ; on consacre ainsi une situation de fait qui était en œuvre sur plusieurs réseaux¹²⁸. Si la préférence donnée aux familles d'agents demeure pour accéder aux emplois de début, les représentants des syndicats peuvent désormais s'assurer de la bonne mise en œuvre de cette disposition. En matière de durée du stage, et de hausse de l'âge d'admission, l'exemple contraire de la grande majorité des administrations d'État ne permet pas d'accéder à la requête de la Fédération nationale des cheminots¹²⁹. Sa volonté est toutefois partiellement entendue : le stage d'essai passe d'un an à trois mois pour les anciens mineurs confirmés et six mois pour ceux exemptés du service militaire mais dont la classe est appelée, ce qui entraîne une dépense annuelle sur le long terme de 6 millions de francs. Il est précisé que le licenciement des agents à l'essai est consécutif à l'insuffisance du travail ; ils doivent avoir auparavant reçu « un avertissement spécifiant que le licenciement sera prononcé après

¹²⁵ Roger Liaud, « La convention collective », *La Tribune des cheminots*, 14 mars 1938, p. 3.

¹²⁶ La SNCF n'exige plus de certificat de bonne vie et mœurs et élimine les candidats ayant fait l'objet d'une condamnation inscrite à leur casier judiciaire.

¹²⁷ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 85.

¹²⁸ « La convention collective du personnel du cadre permanent... », *art. cit.*, p. 250.

¹²⁹ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 85-86.

un délai déterminé s'ils n'améliorent pas leur manière de servir » et peuvent fournir des explications écrites. Dans le cas où un agent à l'essai a déclaré une maladie grave durant son service et que la visite médicale préalable à son commissionnement le déclare inapte, il peut obtenir une contre-visite au cours de laquelle il sera examiné, en sus du médecin désigné par le chef du service médical régional, par un praticien de son choix. Les agents à l'essai victimes d'accidents en service peuvent désormais voir leur situation examinée par la commission de réforme¹³⁰. Bien que cela ne soit pas inscrit dans la convention collective, les parties se sont en outre engagées à accorder la réadmission obligatoire des anciens mineurs confirmés et à ne pas licencier les cheminots à l'essai pour excédent d'effectif en échange d'une interprétation de la convention collective des auxiliaires conclue le 26 février 1937 « autorisant l'utilisation d'auxiliaires dans les emplois dont la création serait nécessitée par une reprise non encore consolidée du trafic »¹³¹. Les agents mineurs se voient ainsi assurer la sécurité de l'emploi, alors qu'ils avaient fait les frais, au début des années 1930, des politiques de compression du personnel¹³².

Le chapitre II du livre II est consacré à la rémunération des cheminots.

La convention collective rappelle dans l'article 11 des mesures générales, selon que le personnel est commissionné ou non. Les taux et conditions de rémunération sont désormais établis contractuellement¹³³, suivant le vœu de la Fédération nationale des cheminots.

Le chapitre III est dédié à la question des congés.

Sur ce point, peu de changement par rapport au statut commun du personnel de 1920. Seul l'octroi de 21 journées ouvrables de congés obtenu en juin 1936 est confirmé. On est loin de la solution adoptée à partir de juillet 1928 dans les statuts des personnels du gaz et de l'électricité, avec un nombre de congés annuels payés qui augmente à mesure que l'agent prend de l'ancienneté¹³⁴. Il est toutefois précisé que « [les congés] ne sont pas interrompus en cas de maladie », bien que cette pratique semble toujours en œuvre dans la région du Midi en septembre 1938¹³⁵. La solution transactionnelle proposée par la Fédération nationale des cheminots de reprise du travail, à l'issue de la maladie par l'agent, qui conserve ainsi le congé

¹³⁰ CNAH, 797 LM 19 : mémento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹³¹ CNAH, 726 LM 703 : note indiquant les différences entre la convention collective du personnel du cadre permanent et le statut du personnel, 19 septembre 1938.

¹³² Christian Chevandier, *Cheminots en grève...*, *op. cit.*, p. 149.

¹³³ CNAH, 797 LM 19 : mémento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹³⁴ Damien Sauze, *Le recours aux contrats de travail...*, *op. cit.*, p. 27.

¹³⁵ CNAH, 726 LM 703 : note indiquant les différences entre la convention collective du personnel du cadre permanent et le statut du personnel, 19 septembre 1938.

qui lui reste, n'a pas séduit la SNCF¹³⁶, qui argue de l'inexistence de mesures similaires dans d'autres industries ou chez les fonctionnaires et d'un régime de congés avantageux par rapport au droit commun¹³⁷.

Le chapitre IV du livre II de la convention collective est dévolu aux règles relatives aux disponibilités. Il ne semble pas avoir créé de difficultés particulières dans la négociation entre les parties.

Si le régime reste sensiblement le même que celui adopté 18 ans auparavant, la durée de la disponibilité augmente toutefois de trois à quatre ans. Les cheminots remplissant un mandat électoral peuvent être mis en disponibilité, sans limitation de durée quant au maintien de leurs droits à la retraite. Les agents en disponibilité pour raisons médicales, allaitement et soins aux enfants bénéficient du maintien des facilités de circulation, de l'approvisionnement à l'économat et de leurs droits à la retraite. Une fois leur disponibilité terminée, ils disposent ensuite d'un mois pour demander leur réintégration dans leur ancienne situation. Le calcul des versements pour la retraite des agents en disponibilité est basé sur le montant de sa gratification de fin d'année, sur tous les éléments de rémunération passibles de retenue en vue de la retraite, sur la prise en compte de la gratuité du logement le cas échéant et sur le traitement fixe entier, et non plus uniquement sur ce dernier point¹³⁸.

Le chapitre VI du livre II de la convention collective traite du changement de résidence.

Les demandes de changement de résidence justifiées par des raisons médicales et le rapprochement d'époux sont désormais traitées prioritairement ; les autres suivent l'ordre chronologique de dépôt. Les durées minimales de séjour dans le poste avant de pouvoir prétendre à un changement de résidence, inscrites dans le statut commun du personnel de 1920, sont conservées, sauf « circonstances exceptionnelles ». En cas de réorganisation d'un service imposant un changement de résidence, il est tenu compte de la situation familiale de l'agent¹³⁹.

Le chapitre VII du livre II s'attelle à la représentation du personnel.

¹³⁶ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 86.

¹³⁷ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 91.

¹³⁸ CNAH, 797 LM 19 : memento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹³⁹ CNAH, 797 LM 19 : idem.

Cette question ne fait pas l'objet d'une importante modification¹⁴⁰. Logiquement, son organisation est adaptée à la création de la nouvelle SNCF : désormais, on retrouve une représentation du personnel auprès du directeur général. Cette représentation nationale renforce le rôle social des syndicats. C'est une première, bien qu'une délégation du personnel inter-réseaux rencontrait le président de la conférence des directeurs deux fois par an¹⁴¹ depuis novembre 1929. Les sept représentants du personnel, désignés par les délégations auprès du directeur de chaque administration des chemins de fer, examinaient des questions générales concernant plusieurs compagnies, que les directeurs concernés étudiaient en commun¹⁴². En 1938, la représentation du personnel comprend désormais quatre degrés, auprès des chefs d'arrondissement, des chefs des grands services de la région, du directeur de l'Exploitation de la région ou du directeur général adjoint, et enfin auprès du directeur général de la SNCF. Les deux premiers degrés se rencontrent à une fréquence trimestrielle, les deux derniers semestriellement¹⁴³. Les délégués d'arrondissement jouissent du droit de mener des enquêtes en relation avec les questions inscrites à l'ordre du jour d'une réunion auprès du chef d'arrondissement. Lors de la discussion de la convention collective, la Fédération nationale des cheminots a souhaité obtenir l'autorisation d'office, pour les délégués, de procéder à ces enquêtes sur simple demande et sans être accompagnés d'un représentant de l'entreprise. Ces investigations doivent finalement être avalisées par le chef d'arrondissement, sur demande des délégués. Accompagnés dans leur enquête par un représentant de la SNCF, les délégués peuvent « s'ils le jugent utile, entendre personnellement les agents intéressés », qui hésiteront sans doute moins à se confier. Un droit d'enquête est donc reconnu aux délégués, qui voient leur champ d'action s'étendre. La durée du mandat des délégués du personnel est augmentée de trois à quatre ans¹⁴⁴, quand le droit commun ne prévoit qu'un an¹⁴⁵. En plus des représentants auprès du directeur général de la SNCF, il faut signaler l'augmentation du nombre de délégués auprès du directeur de l'Exploitation des régions, porté à 255, qui entraîne un léger accroissement du nombre total des délégués. Une commission des retraites, au sein

¹⁴⁰ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 23 mars 1938.

¹⁴¹ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 15 mars 1938.

¹⁴² Léon Urbain, *Des rapports...*, *op. cit.*, p. 21.

¹⁴³ Les réunions des délégués au 1^{er} degré auprès du chef d'arrondissement ont lieu le premier mois de chaque trimestre, le deuxième mois de chaque trimestre pour celles au 2^e degré auprès du chef du service, le dernier mois de chaque semestre pour celles au 3^e degré auprès du directeur de l'Exploitation et le premier mois de chaque semestre pour celles des délégués au 4^e degré auprès du directeur général de la SNCF. CNAH, 726 LM 703 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 20 octobre 1939.

¹⁴⁴ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 23 mars 1938.

¹⁴⁵ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 86.

de laquelle siègent sept représentants auprès du directeur général et deux délégués des cheminots retraités est instituée¹⁴⁶. Le coût de l'ensemble de ces mesures est évalué à 500 000 francs.

Le chapitre VIII du livre II de la convention collective est consacré aux bonifications d'ancienneté, aux retards d'avancement, aux gratifications de fin d'année ainsi qu'aux chevrons.

Un nouveau taux variable du traitement brut est établi (de 5 % à 14,5 % et non plus de 1,5 % à 14 %) pour déterminer la gratification de fin d'année, entraînant une dépense supplémentaire totale de 89,177 millions de francs. Les questions des bonifications d'ancienneté et des chevrons étant réservées¹⁴⁷, le statut commun du personnel de 1920 continue à être appliqué sur ces points.

Le chapitre IX est dédié à l'avancement en grade du personnel commissionné. Désormais, seule la note d'aptitude entre en compte dans l'avancement en grade de l'agent. Elle est toutefois majorée d'un quart de point par année d'ancienneté depuis sa nomination au grade minimum demandé pour accéder au grade supérieur. Cette disposition rejoint celles en place pour les agents des administrations publiques¹⁴⁸. Pour la SNCF, « cette mesure constitue une innovation plus apparente que réelle puisque, dans l'ancien régime [du statut commun du personnel de 1920], la note de mérite qui était largement fonction de l'ancienneté s'ajoutait à la note d'aptitude pour déterminer l'ordre de classement à un grade »¹⁴⁹. La CFDT considère cette suppression du système des notes de mérite comme un recul social¹⁵⁰ ; pour la Fédération nationale des cheminots, la prise en compte de l'ancienneté dans cet avancement est une étape, qui permettra d'améliorer, dans un second temps, le processus d'avancement¹⁵¹. L'établissement des listes et des tableaux d'aptitude et la communication des notes ne connaissent pas de bouleversement par rapport à la situation instituée par le statut du personnel de 1920. Au bout de quatre mois (et non plus six), les agents qui occupent un emploi vacant supérieur à celui pour lequel ils sont inscrits au tableau d'aptitude (les « faisant fonction ») sont nommés d'office dans celui-ci. Cet article est loin d'être anodin ; il met fin à

¹⁴⁶ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 15 mars 1938.

¹⁴⁷ CNAH, 797 LM 19 : memento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹⁴⁸ Jacques Laffite, *La société nationale des chemins de fer français*, Paris : Libr. du recueil Sirey, 1939, p. 84.

¹⁴⁹ CNAH, 797 LM 19 : memento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹⁵⁰ *Cheminot de France*, 1^{er} décembre 1938.

¹⁵¹ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 87.

certaines critiques occasionnées par le travail de mise à l'échelle consécutif à l'adoption du statut commun du personnel et des conditions de rémunération en 1920¹⁵² :

« Comme nous avons fait introduire dans la convention collective un article ayant trait aux faisant fonction qui modifie complètement la situation actuelle par rapport au statut du personnel, les raisons, qui motivaient de la part de nombreux camarades une demande de reclassement du personnel dans les échelles, s'atténueront à raison de l'application de cet article »¹⁵³.

L'élaboration du chapitre X du livre II, consacré aux mesures disciplinaires, s'est inspirée « des mesures récemment envisagées pour les fonctionnaires »¹⁵⁴.

La nomenclature des punitions est modifiée, avec notamment la suppression du blâme du directeur et la baisse d'un échelon de traitement. La durée maximale de la suspension est désormais limitée à deux mois.

Des garanties sont apportées à l'agent incriminé dans une affaire. Il bénéficie désormais de quatre jours pour transmettre ses explications écrites. La composition du conseil d'enquête, désormais appelé « conseil de discipline », est modifiée pour plus de paritarisme : chaque partie est représentée par quatre personnes (et non plus trois) et son président, issu de l'entreprise et désigné par le directeur de l'Exploitation, ne participe pas au vote. Le directeur perd la prérogative inscrite au statut du personnel accordé en 1920 de statuer directement, sans en référer au conseil d'enquête, sur une proposition de sanction à la suite d'une condamnation avec sursis pour vol, escroquerie, abus de confiance et attentat à la pudeur. Par contre, le directeur général de la SNCF peut aggraver, après consultation d'une commission spéciale, une punition qui n'a pas fait l'unanimité au conseil de discipline, si la sanction n'est pas supérieure en gravité à celle proposée par le chef de service. La mesure concernant la prise de sanctions disciplinaires directement par le directeur général en cas de grève, appelée de ses vœux par la SNCF, est supprimée¹⁵⁵. Cette décision fait suite au constat du ministre des Travaux publics que, dans de telles circonstances, la convention collective ne prévaut plus et que les parties sont libres¹⁵⁶.

Le chapitre XI du livre II, dédié à la cessation de fonctions, prévoit surtout des

¹⁵² Cf. *supra*.

¹⁵³ « L'activité de la Fédération en faveur des revendications », *La Tribune des cheminots*, 20 juin 1938, p. 2.

¹⁵⁴ AN, 19800434/20 : procès-verbal sommaire de la séance de la commission instituée par l'arrêté ministériel du 28 juin 1937 [...], 21 avril 1938.

¹⁵⁵ CNAH, 797 LM 19 : mémento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹⁵⁶ CNAH, 726 LM 703 : note indiquant les différences entre la convention collective du personnel du cadre permanent et le statut du personnel, 19 septembre 1938.

garanties pour les femmes dont la situation dépend de celle de leur mari. En cas de changement d'emploi, elles continuent de percevoir leur ancien traitement pendant six mois si le nouveau salaire lui est inférieur. Dans le cas où la nouvelle situation de leur mari ne prévoirait aucune disposition pour elles, elles reçoivent une indemnité équivalente à trois mois de leur ancien traitement et continuent à cotiser pour la retraite pendant huit ans de leur congé de disponibilité.

Le dernier chapitre (XII) du livre II est consacré aux dispositions diverses.

Le point notable demeure le traitement, dans une annexe établie contractuellement, des facilités de circulation et de leurs conditions d'attribution. Les recommandations demeurent prohibées. Quelques améliorations de détail concernent l'interdiction de tenir un commerce ou de percevoir des rémunérations non autorisées. L'injonction à la soumission au secret professionnel et la précision des sanctions encourues en cas d'infraction sont, quant à elles, une nouveauté.

Le dernier livre (III) de la convention collective est le plus court. Il concerne le personnel à service discontinu.

Les dispositions propres au personnel à service continu leur sont applicables, sauf en ce qui concerne le nombre de jours de congés, les bonifications d'ancienneté et les chevrons, ainsi que l'avancement en grade. Leur nombre de jours ouvrables de congé annuel augmente de 12 à 15, tout comme le taux de leur gratification de fin d'année qui évolue de 2,5 % à 5 % de leur salaire annuel. Cela entraîne une charge supplémentaire pour l'entreprise de 2,4 millions de francs¹⁵⁷.

La convention collective des agents du cadre permanent de la SNCF prend effet au 1^{er} septembre 1938¹⁵⁸ et se substitue presque intégralement au statut commun du personnel de 1920.

Les cadres ne bénéficient pas d'une convention collective qui leur serait exclusivement consacrée, comme avait pu l'envisager le SPID, mais de dispositions distinctes et propres au personnel hors-statut (c'est-à-dire des échelles supérieures), qui ne relèvent pas de la même forme juridique.

¹⁵⁷ CNAH, 797 LM 19 : memento préparé en vue d'un exposé sur la convention collective, 2 août 1938.

¹⁵⁸ CNAH, 187 LM 815 : ordre général n°11 de la SNCF sur la convention collective du personnel du cadre permanent, 20 août 1938.

Les adhésions à la convention collective

La loi du 24 juin 1936 prévoit dans son article 3 l'adhésion ultérieure d'organisations syndicales autres que celle contractante¹⁵⁹. Cette possibilité est rappelée à l'article 6 du livre I^{er} de la convention collective de 1938¹⁶⁰.

Pour adhérer à une convention collective, le syndicat doit simplement posséder une existence légale, c'est-à-dire avoir respecté les prescriptions du Code du travail, afin de jouir de la personnalité civile¹⁶¹. Il n'existe pas d'autres conditions, comme un éventuel nombre d'adhérents à atteindre par exemple. L'adhésion à la convention collective est obligatoirement totale : elle ne peut être partielle ou restrictive.

Le syndicat qui le souhaite doit notifier son adhésion au secrétariat du conseil des prud'hommes où a été déposée la convention collective. Les parties signataires ne sont pas prévenues de celle-ci¹⁶². Dès lors, l'organisation syndicale bénéficie des dispositions de l'accord.

La question de l'adhésion des syndicats à la convention collective négociée avec la Fédération nationale des cheminots s'est avérée rapidement problématique pour les anciens réseaux.

Afin de mieux saisir les tenants et aboutissants de ce processus, ils n'hésitent pas à solliciter un expert en droit¹⁶³ et à interroger à ce propos la commission sociale de la CGPF¹⁶⁴.

La Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France et des colonies, l'UNDP, la Fédération des Syndicats du rail et le Syndicat national des cheminots d'Alsace-Lorraine ont adhéré aux livre I et chapitre VII du livre II de la convention collective du personnel du cadre permanent dès le 16 mai 1938¹⁶⁵. La Fédération des mécaniciens et chauffeurs, conducteurs électriciens et conducteurs d'autorails rejoint également ce

¹⁵⁹ « [...]Tout syndicat professionnel qui n'est pas partie à la convention collective de travail peut y adhérer ultérieurement. Cette adhésion n'est valable qu'à partir du jour qui suit celui de sa notification au secrétariat ou greffe où le dépôt de la convention a été effectué [...] » (article 3 de la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives).

¹⁶⁰ « Conformément aux dispositions de l'article 31 j du livre premier du Code du travail modifié par l'article 3 de la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives de travail, tout syndicat professionnel, non partie à la convention, pourra y adhérer ultérieurement » (article 6 du livre I^{er} de la convention collective du personnel du cadre permanent de la SNCF).

¹⁶¹ CNAH, 388 LM 58 : note pour le directeur du service central du personnel de la SNCF, 29 juin 1938.

¹⁶² CNAH, 42 LM 52 : note, 30 avril 1937.

¹⁶³ Henri Capitant, juriste en droit social.

¹⁶⁴ Figure dans les documents des compagnies une note confidentielle sur les conventions collectives rédigée par la CGPF et qui conseille les contractants sur la conclusion et le contenu des conventions, 28 juillet 1936. CNAH, 42 LM 52 : lettre d'un membre du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français au président de la conférence des directeurs, 3 mai 1937.

¹⁶⁵ CNAH, 420 LM 2 : ordre général n°7 de la SNCF relatif aux adhésions à la convention collective du personnel du cadre permanent, 16 mai 1938.

mouvement ; seul le SPID, qui prétend à une convention collective propre au personnel de direction, refuse d'y adhérer¹⁶⁶.

Ces organisations syndicales jugées non représentatives espèrent sans doute, par leur adhésion, peser sur l'interprétation de la convention collective, le suivi de sa mise en œuvre ou encore pouvoir prendre part à une éventuelle renégociation de ses termes.

Alors que le contexte du Front populaire et de l'avant-guerre n'est pas favorable au maintien des statuts du personnel, seule la SNCF abandonne ce dernier pour une convention collective¹⁶⁷.

L'accord consacré au personnel du cadre permanent de la SNCF est assez complet. Son contenu est empreint d'une certaine continuité par rapport aux dispositions du statut commun du personnel de 1920. La convention collective contient certes des améliorations, notamment en matière de droit syndical, mais aucune réelle révolution des garanties sociales.

Elle se distingue de celles adoptées dans la période précédente dans le sens où elle n'est pas le fruit d'un conflit du travail, mais d'une évolution législative portée par le Front populaire. Alors qu'est assez rapidement adoptée la convention collective des auxiliaires le 26 février 1937, la discussion de celle des agents du cadre permanent se démarque par sa longueur, qui s'explique par les positions adoptées par des parties rompues depuis plusieurs années aux pratiques de la négociation et de la collaboration. Face à cet écueil, la solution du fractionnement est adoptée, ce qui explique son inachèvement.

La convention collective des cheminots se différencie des autres dans la mesure où on n'y retrouve pas de dimension de normalisation et de généralisation de conditions de travail, identifiée dans les conventions collectives de cette époque¹⁶⁸.

En effet, celle-ci avait déjà été portée par le statut commun du personnel de 1920. Héritière de ce premier texte, la convention collective de 1938 dépasse donc le simple accord-cadre ou les dispositions prescrites pour assurer aux cheminots des garanties bien plus larges, couvrant l'ensemble de sa vie professionnelle.

Il convient de souligner la place particulière qu'occupe ce texte dans le champ de conventions collectives conclues à la suite de la loi du 24 juin 1936 : « Cette convention, tant par son

¹⁶⁶ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 83.

¹⁶⁷ Jacky Chorin, *Le particularisme...*, *loc. cit.*

¹⁶⁸ Laure Machu, *Les conventions collectives...*, *op. cit.*, p. 802.

volume que par son champ d'application, qui est national, est de loin la plus importante de celles qui ont été conclues depuis juin 1936 »¹⁶⁹.

Cela n'empêche pas qu'elle soit, à l'instar d'autres et à la faveur d'un contexte politique, international et économique tendu, rapidement remise en cause.

¹⁶⁹ Léon Urbain, *Des rapports...*, *loc. cit.*

Chapitre XVIII. Retours sur avantages sociaux à l'épreuve d'un contexte politique qui s'assombrit (avril 1938-été 1939)

L'objet de ce chapitre est d'examiner les logiques qui conduisent au bouleversement brutal d'un rapport de forces pourtant bien établi, menant à une sévère régression des avantages sociaux des agents.

Lorsqu'Édouard Daladier arrive au pouvoir en avril 1938, le plan d'austérité économique qu'il souhaite mettre en place rencontre la recherche de l'équilibre budgétaire de la jeune SNCF.

Mais la Fédération nationale des cheminots entend bien imposer son point de vue et remporter, quitte à aller si besoin jusqu'à la grève (2) quelques manches du bras de fer qui se profile (1).

Parallèlement, la discussion de la convention collective, inachevée, se poursuit (3).

1. Petites victoires

Le rapport de forces joue dans un premier temps en faveur des cheminots, qui remportent deux victoires mesurées courant août 1938.

La création de la « caisse des soins aux familles »

La question des assurances sociales ne bénéficie pas d'un important traitement médiatique dans *La Tribune des cheminots*, loin s'en faut. Il paraît un sujet mineur par rapport à la négociation de la convention collective, l'application des 40 heures ou encore l'amnistie qui occupent une place conséquente dans les colonnes de l'organe de presse.

Avant la consécration légale des assurances sociales¹, le nombre de familles cheminotes bénéficiant de mesures de protection sociale était limité.

En effet, seuls les conjoints et les enfants des 130 000 agents affiliés aux caisses de

¹ Henri Hatzfeld, *Du paupérisme...*, op. cit., p. 250-263.

prévoyance des compagnies de l'Est, du Midi et d'Alsace-Lorraine pouvaient y prétendre².

L'article 49 de la loi du 5 avril 1928 sur les assurances sociales³ change cet état de fait. Il prévoit qu'un décret d'application, dit de coordination des assurances sociales, sera pris dans un délai d'un an pour certaines catégories et corporations, parmi lesquelles « les salariés [...] des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer de l'État, des chemins de fer d'intérêt général secondaires et d'intérêt local et des tramways [...] »⁴. Les cheminots sont donc exclus du régime général des assurances sociales. La longue histoire des institutions de prévoyance dans les chemins de fer justifie largement ce choix⁵. La coordination permet toutefois d'éviter que les agents ne bénéficient de prestations qui pourraient être réduites : elles seraient au contraire améliorées dans le cas où elles s'avèreraient inférieures à celles du régime général⁶. Une commission, composée de représentants des ministères, des réseaux et des organisations syndicales⁷, est dès lors chargée de préparer ce décret au sein de l'administration du Travail et de la Prévoyance sociale. Il est finalement pris le 30 juin 1931⁸. Toutefois, ce texte s'avère décevant pour les organisations syndicales car il exclut les femmes et les enfants de toute prestation⁹. La Fédération des syndicats professionnels des cheminots et la Fédération nationale des cheminots décident dès lors de porter la question devant le Conseil d'État, en demandant l'annulation du décret du 30 juin 1931¹⁰ fixant le régime d'assurances des agents des grands réseaux d'intérêt général autres que le réseau d'Alsace et de Lorraine¹¹.

² Frédéric Buffin, Alain Grangé, Jacques Pastorello, « Les avantages en matière de retraite et de santé en faveur des employés des chemins de fer » dans Thierry Tauran (coord.), *La Sécurité sociale...*, op. cit., p. 68.

³ Michel Dreyfus, Michèle Ruffat, Vincent Viet, Danièle Voldman, *Se protéger, être protégé : une histoire des assurances sociales en France*, Rennes : PUR, 2006, 347 p. ; Michel Dreyfus (éd.), *Les assurances sociales en Europe*, Rennes : PUR, 2009, 261 p.

⁴ *J.O. Lois et décrets*, 12 avril 1938, p. 4094.

⁵ François Dussol, « L'histoire de la caisse de prévoyance (deuxième partie) », *Les Cahiers des Caisses de Prévoyance et de Retraite*, n°3, décembre 2002, p. 24.

⁶ Henry Maneuf, *La caisse de prévoyance de la Société nationale des chemins de fer français*, Paris : M. Lavergne, 1942, p. 61-62.

⁷ La commission avait été instituée par un arrêté du ministre du Travail du 6 juin 1929. Elle était notamment composée de représentants de cinq organisations corporatives cheminots et de deux des plus importantes sociétés de secours mutuels de cheminots que sont la Protection mutuelle et l'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français. AN, F¹⁴ 14946 : lettre de Maurice Garnier, secrétaire général de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 20 juillet 1937.

⁸ *J.O. Lois et décrets*, 5 juillet 1931, p. 7292-7293.

⁹ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, op. cit., p. 157.

¹⁰ ANMT, 202 AQ 267 : dossier « pourvoi n°24 489 formé par la Fédération des syndicats professionnels des cheminots contre le décret de coordination des assurances sociales qui n'accorde pas aux agents le libre choix du médecin et le bénéfice des soins aux familles ; pourvoi n°24 479 formé par la Fédération confédérée », décembre 1933-avril 1934.

¹¹ En réalité, ce ne sont pas tant les agents de l'ancien réseau d'Alsace-Lorraine qui en sont exclus que ceux qui vivent dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle. En effet, la loi du 5 avril 1928, modifiée par la loi du 30 avril 1930, n'est pas applicable aux départements recouverts, qui disposent d'un régime local d'assurances sociales. AN, F¹⁴ 14946 : rapport de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer sur l'examen du projet de décret de

Le Conseil d'État accède à leur requête, par un arrêt du 19 février 1937, dans la mesure où le décret du 30 juin 1931 ne couvre pas la famille du cheminot quant au risque maladie¹², alors que cela est prescrit par la loi du 30 avril 1930 modifiant celle de 1928¹³.

En outre, un décret-loi du 28 octobre 1935 a modifié le régime des assurances sociales¹⁴. La révision du texte du 30 juin 1931 est donc impérative.

L'arrêt du Conseil d'État devenant exécutoire un mois après sa parution au *Journal Officiel*, un nouveau décret de coordination aurait dû légalement voir le jour au 1^{er} avril 1937 au plus tard¹⁵.

Mais il faut attendre le 4 juin 1937 pour que le ministre du Travail communique à ses homologues des Travaux publics et des Finances un projet de décret relatif au régime d'assurance des agents autres que ceux d'Alsace-Lorraine. Il a lui-même élaboré ce texte¹⁶, alors que le décret de 1931 avait fait l'objet d'une concertation. Un mois plus tard, ce projet est communiqué pour avis au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer¹⁷ et aux organisations syndicales et mutualistes¹⁸. Il prévoit notamment l'obligation d'assurer des prestations médicales et pharmaceutiques aux conjoint et enfants à charge (non-salariés, moins de 16 ans) des agents bénéficiaires¹⁹.

Mais le texte ne convainc pas les organisations syndicales. Pour la Fédération nationale des cheminots, ce texte « ne réalise pas la volonté du législateur [...] en ce qu'il ne détermine pas les modalités par lesquelles seront couverts pour les risques "maladie – maternité" le conjoint et les enfants à charge des agents bénéficiaires ». Elle souhaite par ailleurs qu'une caisse d'assurance « maladie-maternité » soit créée sur chaque réseau et que les cheminots de l'administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine ne bénéficient pas d'un texte distinct²⁰.

coordination des assurances sociales aux cheminots, 20 juillet 1937.

¹² ANMT, 202 AQ 266 : arrêt du Conseil d'État, 19 février 1937.

¹³ *J.O. Lois et décrets*, 1^{er} mai 1930, p. 4819-4833.

¹⁴ Son article 23 confirme le régime exceptionnel auxquels sont soumis les cheminots : « Demeurent respectivement soumis aux législations ou règlement qui les régissent à l'égard des risques garantis [...] les salariés [...] des chemins de fer d'intérêt général [...] ». *J.O. Lois et décrets*, 31 octobre 1935, p. 11588-11606.

¹⁵ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 158.

¹⁶ AN, F¹⁴ 14946 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 17 juin 1937.

¹⁷ ANMT, 202 AQ 266 : lettre de René Claudon, directeur général des chemins de fer, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 5 juillet 1937.

¹⁸ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de René Claudon, directeur général des chemins de fer, au secrétaire général de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer et aux autres fédérations, 5 juillet 1937.

¹⁹ ANMT, 202 AQ 266 : note, s.d., accompagnant la lettre d'Henri Queuille, ministre des Travaux publics, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 5 juillet 1937.

²⁰ AN, F¹⁴ 14946 : rapport de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer sur l'examen du projet de décret de

La Fédération des syndicats professionnels des cheminots regrette quant à elle de n'avoir pas été associée à la rédaction du projet. Elle rejoint la Fédération nationale des cheminots sur la réclamation du libre choix du médecin et de l'établissement hospitalier pour les agents²¹. La Corporation des transports transmet également son point de vue le 22 juillet : elle s'alarme de ce que les garanties supérieures au régime général ne semblent pas assurées dans ce projet et recommande l'extension aux autres compagnies du modèle de caisse de prévoyance existant sur les réseaux du PO-Midi et de l'Est. Elle alerte en outre sur l'opportunité de déterminer la date d'application du décret en fonction de l'élaboration de la convention collective, qui devra intégrer les dispositions fixées par le texte. Le comité d'entente des présidents des grandes associations mutualistes et de bienfaisance interréseaux est lui aussi consulté²².

Mais le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer traîne à répondre²³ et la création de la SNCF intervient sur ces entrefaites.

L'article 39 du décret-loi du 31 août 1937 prévoit notamment que

« les agents des compagnies de l'Est, de Paris-Orléans et du Midi, affiliés au 31 décembre 1937 aux caisses de prévoyance de ces réseaux, continueront à être placés sous le régime de ces caisses, la société nationale se substituant auxdites compagnies dans leurs relations avec les caisses de prévoyance en question ».

Le 20 octobre, les administrations des chemins de fer rendent enfin leur avis sur le projet transmis en juillet 1937 par l'administration des Travaux publics.

La SNCF est déterminée à mettre en œuvre les nouvelles mesures accordant les soins médicaux et les fournitures pharmaceutiques aux familles des agents. Mais le décret fixant le régime d'assurances sociales du personnel des chemins de fer n'ayant toujours pas été pris et six semaines étant nécessaires pour préparer l'application de ces dispositions, l'entrée en vigueur, initialement prévue pour le 1^{er} janvier 1938, est retardée²⁴.

Le canevas du décret est communiqué à la SNCF le 17 février.

Cette dernière insiste notamment pour obtenir la majorité dans la représentation au comité de gestion de la caisse de prévoyance, afin de limiter les éventuelles dépenses qui se

coordination des assurances sociales aux cheminots, 20 juillet 1937.

²¹ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de Maurice Garnier, secrétaire général de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 20 juillet 1937.

²² AN, F¹⁴ 14946 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 24 novembre 1937.

²³ AN, F¹⁴ 14946 : lettre d'Emmanuel Moroni, directeur-adjoint des chemins de fer et des transports, au président du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer, 30 septembre 1937.

²⁴ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 2 décembre 1937.

répercuteraient sur le budget de la SNCF²⁵.

Les organisations syndicales et mutualistes s'accordent quant à elles pour s'orienter vers la création d'une ou plusieurs caisses spéciales, où seraient affiliés uniquement des cheminots²⁶. L'article 3 du projet doit donc être modifié en ce sens²⁷.

Le 28 décembre 1937, une réunion a lieu à la direction générale des assurances sociales et de la mutualité du ministère du Travail en présence des représentants de la Fédération nationale des cheminots.

Ces délégués et l'administration du Travail s'accordent à cette occasion sur

« la création d'un organisme national, indépendant à la fois des sociétés de secours mutuels de cheminots et des caisses de prévoyance existant déjà dans certains réseaux, cet organisme devant prendre la forme d'une caisse de prévoyance de la Société nationale, chargée de couvrir le risque "soins aux familles" ».

La Fédération nationale des cheminots s'oppose toutefois à la participation du comité mutualiste d'entente à la gestion de cette caisse²⁸.

Mais les militants de la Fédération nationale des cheminots estiment que la genèse de ce nouveau texte traîne en longueur.

En février, Roger Liaud affirme qu'« il serait désirable que la prise de ce décret ne tarde plus, pour qu'au cours de l'année 1938, la famille des cheminots bénéficie de cette importante réforme sociale »²⁹.

Le projet élaboré par le ministre du Travail est amendé et le nouveau texte est communiqué pour observations aux ministres concernés³⁰, aux fédérations³¹, ainsi qu'à la SNCF³² le 17 février 1938. La question est caractérisée par un certain degré d'urgence³³.

La Fédération nationale des cheminots plaide à nouveau la cause des agents de l'ancien réseau

²⁵ CNAH, 44 LM 46 : idem, 2 mars 1938.

²⁶ AN, F¹⁴ 14946 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 8 février 1938.

²⁷ AN, F¹⁴ 14946 : lettre d'Henri Queuille, ministre des Travaux publics, à André Février, ministre du Travail, 11 décembre 1937.

²⁸ AN, F¹⁴ 14946 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 24 novembre 1937.

²⁹ Roger Liaud, « Récapitulation », *La Tribune des cheminots*, 14 février 1938, p. 1.

³⁰ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de René Claudon, directeur général des chemins de fer et des transports, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 17 février 1938.

³¹ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de René Claudon, directeur général des chemins de fer et des transports, aux sept fédérations, 17 février 1938.

³² AN, F¹⁴ 14946 : lettre de René Claudon, directeur général des chemins de fer et des transports, à Paul Marchandeau, ministre des Finances, 17 février 1938.

³³ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de Paul Ramadier, ministre du Travail, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 21 février 1938.

d'Alsace-Lorraine. Elle insiste pour que soient inscrites des dispositions concernant le risque maternité et précisées les conditions dans lesquelles le règlement de la Société nationale, fixant les prestations assurées par la caisse, devra être établi : elle souhaite qu'il soit élaboré paritairement entre l'organisation la plus représentative et la SNCF³⁴. La Fédération des syndicats professionnels de cheminots émet quant à elle le désir que les représentants du personnel au sein du comité de gestion de la caisse de prévoyance soient désignés par les « organisations syndicales suffisamment représentatives », ce qui lui permettrait d'y participer activement³⁵. Le 2 mars, la SNCF formule des points de précision et des réclamations, qui ne sont pas tous suivis³⁶.

Quelques semaines plus tard, la Fédération nationale des cheminots et la SNCF se rencontrent³⁷ et s'accordent sur la rédaction du projet de décret³⁸.

Les ministres des Travaux publics et du Travail ont transmis à leur homologue des Finances le nouveau texte pour cosignature. S'il se déclare favorable, le 7 juin, à l'économie générale du texte, il propose toutefois quelques modifications, discutées entre les différentes administrations³⁹. Le règlement de la caisse de prévoyance doit désormais être également homologué par le ministre des Finances, en sus de ceux des Travaux publics et du Travail⁴⁰.

Un nouvel état du texte est établi ; il reçoit une première approbation du ministre du Travail le 1^{er} juillet 1938⁴¹ et à nouveau le 18 après de légères modifications⁴². Il est communiqué au ministre des Finances pour signature le 21 juillet⁴³.

La naissance de la « caisse de soins aux familles »⁴⁴ aboutit finalement au moment où est conclue la deuxième partie de la convention collective, ainsi qu'un accord en faveur de

³⁴ AN, F¹⁴ 14946 : lettre d'un secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 25 février 1938.

³⁵ AN, F¹⁴ 14946 : lettre d'un secrétaire général de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 28 février 1938.

³⁶ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 2 mars 1938.

³⁷ AN, F¹⁴ 14946 : lettre d'un secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, à Jules Moch, ministre des Travaux publics, 25 mars 1938.

³⁸ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de René Barth, chef du service central du personnel de la SNCF, à Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 23 mars 1938.

³⁹ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de Paul Marchandea, ministre des Finances, à Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, 7 juin 1938.

⁴⁰ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, à Paul Ramadier, ministre du Travail, 27 juin 1938.

⁴¹ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de Paul Ramadier, ministre du Travail, à Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, 1^{er} juillet 1938.

⁴² AN, F¹⁴ 14946 : idem, 18 juillet 1938.

⁴³ AN, F¹⁴ 14946 : lettre de Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, à Paul Marchandea, ministre des Finances, 21 juillet 1938.

⁴⁴ Elle est ensuite plus communément appelée « caisse de prévoyance ».

l'amnistie des grévistes de 1920⁴⁵.

Un décret du 6 août 1938 fixe le régime particulier d'assurances sociales des agents de la SNCF autres que ceux en service dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle⁴⁶. Il est porté à la connaissance du personnel par un ordre général du 29 août 1938⁴⁷. Cette caisse de prévoyance se distingue en ce qu'elle n'affilie que les membres d'une unique corporation et qu'elle couvre l'ensemble du territoire national⁴⁸.

Tout agent du cadre permanent de moins de 70 ans est, une fois admis à l'essai, désormais affilié à la caisse de prévoyance⁴⁹, à la condition que sa rémunération ne dépasse pas un certain montant fixé par le conseil d'administration de la caisse de prévoyance⁵⁰. Les conjoints et enfants⁵¹ du personnel bénéficient des prestations en nature de l'assurance-maladie, contre le versement d'une cotisation (à la charge pour moitié de la SNCF, l'autre moitié étant prélevée mensuellement sur le salaire du cheminot⁵²). Ces prestations « ne [peuvent] être inférieures, dans leur ensemble, à celles des assurances sociales ».

Un traitement particulier est réservé aux agents des anciens réseaux du Midi et du PO affiliés à la caisse de prévoyance du Midi⁵³ : s'ils sont assujettis au nouveau régime, les avantages de leur caisse sont toutefois préservés⁵⁴.

Une durée minimale de service à la SNCF est requise pour pouvoir bénéficier de ces prestations. Les cheminots qui ne bénéficient pas d'une pension normale d'ancienneté ou d'invalidité lorsqu'ils quittent l'entreprise sont inscrits, ainsi que leur famille, au régime général des assurances sociales.

Les parents des agents bénéficient de davantage de liberté en matière médicale que les cheminots affiliés eux-mêmes :

⁴⁵ L'accord d'amnistie des grévistes de 1920 est signé le 14 septembre 1938.

⁴⁶ *J.O. Lois et décrets*, 24 août 1938, p. 10031-10034.

⁴⁷ CNAH, 3 LM 3351 : ordre général n°12 de la SNCF, 29 août 1938.

⁴⁸ Laurence Bruneau, *La médecine à la SNCF*, thèse d'exercice de médecine, université de Nancy, 1981, p. 64.

⁴⁹ Henry Maneuf, *La caisse...*, *op. cit.*, p. 111.

⁵⁰ De 21 000 francs pour l'agent sans enfant à charge et 25 000 francs pour ceux en ayant, jusqu'au 30 septembre 1938 ; 30 000 francs à partir du 1^{er} octobre 1938, peu importe que le cheminot ait des enfants à sa charge ou non.

⁵¹ L'article 14 du décret-loi du 28 octobre 1935 les définit ainsi : conjoint non assuré social, enfants à charge âgés de moins de 16 ans, non-salariés, légitimes, naturels ou reconnus, adoptés, recueillis ou pupilles de la nation dont l'assuré est tuteur.

⁵² « Prestations accordées aux agents de la SNCF et à leur famille en cas de maladie, de blessure et de maternité », *RGCF*, n°1, janvier-février 1942, p. 94.

⁵³ Cela représente environ 44 000 cotisants. Mentor Pasquier, « La caisse de prévoyance », *La Tribune des cheminots*, 26 décembre 1938, p. 4.

⁵⁴ « Commentaires et précisions sur les textes du décret du 6 août 1938 », *La Tribune des cheminots*, numéro spécial, 13 septembre 1938, p. 3.

« Le règlement de la caisse prévoit que les agents peuvent pour les soins à donner à leur conjoint et à leurs enfants à charge, s'adresser à des praticiens ou des établissements autres que ceux désignés ou agréés en vertu de ses dispositions et fixe, pour ce cas, les conditions de remboursement des frais exposés ».

La caisse de prévoyance bénéficie d'une personnalité financière autonome, mais pas de la personnalité morale : elle demeure donc un service de la SNCF.

Elle est administrée par un conseil de 20 membres titulaires et 10 suppléants, dont la moitié est désignée par la SNCF et l'autre élue par le personnel bénéficiaire. Sa composition est donc paritaire, sur le modèle de celle mise en œuvre à la caisse du réseau du PO-Midi⁵⁵. Le président est désigné par la SNCF parmi les titulaires et jouit d'une voix prépondérante. Les premières élections, organisées le 14 octobre 1938, placent la Fédération nationale des cheminots en tête (74,1 % des suffrages), suivie par la Fédération des syndicats chrétiens (13,5 %).

Par ailleurs, « un comité de gestion assure au nom et par délégation du conseil d'administration la surveillance du fonctionnement de la caisse ». Y siègent six titulaires, choisis parmi les membres titulaires du conseil d'administration : les deux vice-présidents, deux représentants de la SNCF (parmi lesquels l'administrateur-délégué) et deux représentants du personnel⁵⁶.

Le texte du 6 août 1938 abroge le décret du 30 juin 1931 et prévoit que ces dispositions entrent en vigueur de manière rétroactive à partir du 1^{er} juillet 1938.

Les prestations dispensées sont fixées par un règlement de la caisse, élaboré par la seule SNCF (contrairement au souhait exprimé par la Fédération nationale des cheminots), sur proposition du conseil d'administration et soumis à l'homologation des ministres des Travaux publics, du Travail et des Finances.

Lors de la première réunion du conseil d'administration de la caisse de prévoyance le 21 novembre 1938⁵⁷, le projet de règlement élaboré par la SNCF est communiqué aux administrateurs⁵⁸. Examiné par le comité de gestion au cours de quatre réunions, il est ensuite discuté par le conseil d'administration de la SNCF à deux reprises. Le 17 décembre, la

⁵⁵ Cf. *supra*.

⁵⁶ CNAH, 505 LM 161 : annexe I au règlement de la caisse de prévoyance, s.d., accompagnant la lettre de P. Closset à Jean Filippi, secrétaire général de la SNCF, 29 mars 1938.

⁵⁷ Jacques Pastorello, « Le conseil d'administration de la caisse de prévoyance de la SNCF, éphéméride (première partie) », *Les Cahiers des Caisses de Prévoyance et de Retraite*, n°4, juillet 2003, p. 75.

⁵⁸ Mentor Pasquier, « À la caisse de prévoyance de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 30 novembre 1938, p. 7.

décision est renvoyée à une autre réunion⁵⁹. Le texte est finalement approuvé par le comité de gestion le 5 janvier 1939, adopté par le conseil d'administration de la caisse le 15 et validé par celui de la SNCF le 18. Il est soumis à l'homologation des ministres le 21⁶⁰, mais n'est finalement avalisé que le 29 septembre 1939⁶¹, le ministre des Finances Paul Reynaud ayant été fortement occupé par les décrets-lois⁶². Cela n'empêche toutefois pas le fonctionnement de la caisse, chaotique à ses débuts⁶³. Les premiers remboursements sont versés le 23 février 1939⁶⁴.

On estime que cette avancée sociale touche 750 000 personnes au 1^{er} janvier 1939 (dont 420 000 enfants)⁶⁵.

Elle demeure toutefois limitée pour les agents eux-mêmes. S'ils bénéficient de prestations généralement supérieures à celles mises en place par le régime général d'assurances sociales, le libre choix du médecin, revendication ancienne déjà inscrite au programme d'avril 1893 de la Chambre syndicale, leur est toutefois toujours refusé : « Ces dispositions nouvelles laissent l'agent de chemins de fer, en ce qui concerne la maladie, les accidents, la maternité et le décès, soumis à la réglementation particulière (convention collective qui a remplacé le statut du personnel) qui le régit »⁶⁶.

La caisse de prévoyance examine toutefois dès 1939 l'opportunité d'étendre ses prestations à d'autres bénéficiaires⁶⁷.

Les facilités de circulation des retraités : une épreuve de force des cheminots

Mais à peine une avancée sociale obtenue, qu'un retour sur acquis atteint les cheminots retraités. Face à la menace de la réduction de leurs facilités de circulation, ils ne demeurent pas sans réagir.

L'article 11 de la loi du 29 octobre 1921 prévoit l'octroi de cet avantage pour les agents

⁵⁹ Mentor Pasquier, « La caisse de prévoyance de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 26 décembre 1938, p. 4.

⁶⁰ CNAH, 44 LM 63 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 2 décembre 1937.

⁶¹ Henry Maneuf, *La caisse...*, *op. cit.*, p. 76.

⁶² Mentor Pasquier, « La caisse de prévoyance de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 10 juillet 1939, p. 2.

⁶³ Henry Maneuf, *La caisse...*, *op. cit.*, p. 89.

⁶⁴ « La caisse de prévoyance de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 6 mars 1939, p. 3.

⁶⁵ Léon Urbain, *Des rapports...*, *op. cit.*, p. 98.

⁶⁶ Mentor Pasquier, Lucien Cancouët, « Le régime d'assurances sociales des cheminots », *La Tribune des cheminots*, 5 septembre 1938, p. 3.

⁶⁷ Henry Maneuf, *La caisse...*, *op. cit.*, p. 117.

actifs⁶⁸.

Un décret du 4 juin 1923 énumère « les catégories de personnel autres que le personnel attaché aux réseaux et à leur contrôle qui, seules pourront bénéficier des facilités de circulation en dehors des tarifs régulièrement homologués », parmi lesquelles figurent les agents retraités et leur famille⁶⁹.

L'article 18 de la convention du 31 août 1937 prescrit à la SNCF de réaliser l'équilibre de son compte d'exploitation⁷⁰.

Dans l'optique de son rétablissement, lors du comité de direction du 24 mai 1938, Robert Le Besnerais propose l'institution d'une surtaxe de 0,25 à 5 francs (selon la distance parcourue) par voyageur et trajet, applicable à tous les titres de transport, notamment les permis de circulation et les cartes de service⁷¹. Cette surtaxe s'accompagnerait en outre d'une augmentation de 20 % des tarifs voyageurs⁷². La SNCF espère ainsi réaliser une recette supplémentaire annuelle de 400 millions de francs. Un projet de décret-loi est d'ores et déjà rédigé et doit être adressé au ministre des Travaux publics⁷³. Mais le sort à réserver aux bénéficiaires de facilités de circulation pose d'emblée question⁷⁴.

La mesure est présentée au conseil d'administration le 1^{er} juin 1938. Pierre Semard s'y oppose fermement, jugeant que « la surtaxe prévue atteindra les droits acquis des agents de chemins de fer et les avantages de circulation qui leur ont été conférés en raison de leur emploi et qui sont garantis par leur inscription à la convention collective ». Les représentants du personnel votent contre ce projet, qui est toutefois adopté⁷⁵. Une lettre est adressée au ministre des Travaux publics Ludovic-Oscar Frossard le 3 juin⁷⁶.

La Fédération nationale des cheminots s'oppose catégoriquement à la perception de ces frais de gare et de contrôle et le fait savoir dans une lettre adressée au président du Conseil le 8 juin :

⁶⁸ AN, F¹⁴ 12491 : loi relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, 29 octobre 1921.

⁶⁹ CNAH, 505 LM 176 : règlement sur les facilités de circulation susceptibles d'être délivrées aux agents retraités et à leur famille en conformité de l'article 3 du décret du 4 juin 1923, 1^{er} janvier 1937.

⁷⁰ CNAH, 726 LM 703 : convention conclue entre l'État et les compagnies, 31 août 1937.

⁷¹ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 24 mai 1938.

⁷² CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 3 juin 1938.

⁷³ CNAH, 505 LM 222 : exposé de Rame, chef de la division du trafic voyageurs de la SNCF, relatif à la création d'une surtaxe par voyage, présenté lors de la séance du comité de direction de la SNCF, 24 mai 1938.

⁷⁴ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 24 mai 1938.

⁷⁵ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 1^{er} juin 1938.

⁷⁶ CNAH, 505 LM 222 : idem, 29 juin 1938.

« Nous protestons contre une telle surtaxe dont le principe est parfaitement antidémocratique puisque, identique pour toutes les classes, elle frappera surtout les classes laborieuses et les familles nombreuses. Nous la combattons encore parce qu'elle constituerait une violation flagrante de notre convention collective, en instituant une taxe sur les permis des familles des cheminots dont les facilités de circulation sont désormais un droit contractuel »⁷⁷.

S'il est plutôt favorable à cette surtaxe, le ministre exprime toutefois, à deux reprises les 14 et 28 juin, ses doutes quant à une bonne appréciation et application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937. En outre, « en conformité du statut du personnel », il souhaite discuter avec les agents de leur opposition à cette proposition⁷⁸. Le conseil d'administration du 29 juin l'entend et retire sa proposition émise le 3⁷⁹.

Pour Albert Jacquet, président de la Fédération des cadres, la SNCF ne bat en retraite que temporairement :

« Il faut que d'ici, le 1^{er} août, la SNCF propose de nouvelles amodiations de tarifs sans doute pour réaliser une augmentation de recettes de 420 à 450 millions. [...] Il n'est pas nécessaire d'être bon prophète pour prévoir que la direction de la SNCF ne trouvera qu'un moyen : ce sera de présenter à nouveau la surtaxe. Il est infiniment probable que c'est la proposition qui va nous être faite. Si elle est retirée pour l'instant, ce n'est donc que partie remise. Cela reviendra, soyez-en certains ».

Il assure toutefois que la Fédération nationale des cheminots marquera une fois de plus sa désapprobation si nécessaire⁸⁰.

Le sujet est à nouveau discuté lors du comité de direction de la SNCF du 5 juillet. Ses membres ont parfaitement conscience que la question des facilités de circulation demeure le point de blocage principal et explique en grande partie la réaction des cheminots face au projet de surtaxe. Une commission est réunie au sein de l'entreprise pour étudier ce point⁸¹. Par ailleurs, des négociations ont lieu entre les agents et le ministre des Travaux publics⁸². La SNCF envisage un temps l'abandon de sa proposition et s'oriente vers un éventuel dégrèvement fiscal. Proposé par le ministre des Travaux publics⁸³, il ne peut être obtenu que si

⁷⁷ « Face aux mesures de la SNCF. La Fédération précise sa position », *La Tribune des cheminots*, 20 juin 1938, p. 1.

⁷⁸ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 29 juin 1938.

⁷⁹ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 29 juin 1938.

⁸⁰ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, *op. cit.*, p. 162.

⁸¹ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 5 juillet 1938.

⁸² CNAH, 505 LM 222 : idem, 20 juillet 1938.

⁸³ CNAH, 505 LM 222 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, 29 juillet 1938.

des mesures d'économies de l'ordre de 450 millions de francs sont prévues avant le 1^{er} août⁸⁴. La surtaxe est finalement maintenue, non plus dans le cadre de l'application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937, mais comme une proposition tarifaire ordinaire qui permettrait d'obtenir la suppression de l'impôt spécial sur les transports de voyageurs. Albert Jacquet met en garde les représentants de l'entreprise sur la réception de ce projet :

« Le personnel attache une importance considérable aux facilités de circulation. L'établissement d'une surtaxe, au moment même où l'augmentation raisonnable des salaires qu'il demande lui est refusée, aurait un effet désastreux, et serait de nature à créer chez le personnel un état d'esprit fort dangereux »⁸⁵.

Pour contrebalancer, la SNCF propose l'octroi de la carte nationale à l'agent actif, une exonération de 90 % pour ses conjoint et enfants vivant sous le même toit, ainsi que quelques permis pour les ascendants. Mais les collatéraux eux ne jouiraient plus d'aucune souplesse et ces mesures compensatoires ne concernent que les actifs.

Suivant la procédure fixée, le conseil supérieur des transports étudie la question et émet un avis favorable le 25 juillet, malgré l'opposition de Georges Badinot, qui y représente le personnel⁸⁶. La question fait également l'objet d'une discussion en commission mixte de la convention collective, à l'occasion de laquelle les représentants de la Fédération nationale des cheminots réitèrent leur ferme opposition à ce projet⁸⁷.

Ce projet est finalement abandonné pour les actifs au profit des seules facilités de circulation des retraités et de leurs ayant-droits.

En effet, le ministre des Travaux publics souhaiterait homologuer la surtaxe, mais il est réticent à ce qu'elle soit appliquée à la famille directe des agents. Ludovic-Oscar Frossard soutient la position du personnel : s'il ne se prononce pas à propos des facilités de circulation du personnel retraité le 29 juillet, il insiste pour que celles accordées à un agent actif et à sa famille directe soient exonérées de surtaxe⁸⁸ « à titre de solution de conciliation dans le cadre des négociations relatives à la convention collective »⁸⁹ survenues le 28 juillet⁹⁰. Le gain ne

⁸⁴ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 20 juillet 1938.

⁸⁵ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 20 juillet 1938.

⁸⁶ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du comité des chemins de fer du conseil supérieur des transports, 25 juillet 1938.

⁸⁷ « La lettre de notre section pour l'action commune », *La Tribune des cheminots*, 8 août 1938, p. 1.

⁸⁸ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la première séance du comité de direction de la SNCF, 29 juillet 1938.

⁸⁹ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 3 août 1938.

⁹⁰ CNAH, 505 LM 222 : lettre de Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 10 août 1938.

serait plus que de 18 millions de francs (au lieu des 43 millions prévus dans le cas où les actifs ne seraient pas exemptés⁹¹). La SNCF souhaite que la surtaxe fasse également l'objet d'une demande dans le cadre de l'article 18 de la convention du 31 août 1937⁹², afin qu'elle puisse être mise en œuvre plus rapidement⁹³. Le décret du 29 juillet 1938 paraît au *Journal Officiel* deux jours plus tard. Le rapport au président de la République précise, quant à sa raison d'être et à son champ d'application, que

« [s]a création est justifiée par l'existence d'un certain nombre de dépenses indépendantes du coût et des conditions de transport et [...] seuls seraient exemptés [de cette surtaxe] certains porteurs de titres de parcours donnés pour des raisons de service ou pour des motifs d'ordre contractuel »⁹⁴.

Si elle a été informée par les représentants du personnel des différentes instances des projets de l'entreprise, la section nationale des retraités de la Fédération nationale des cheminots a toutefois préféré attendre de connaître le contenu du décret du 29 juillet pour communiquer.

Sur sa requête, de nombreux ordres du jour de protestation sont envoyés en guise de désapprobation au ministère des Travaux publics et à la présidence de la SNCF⁹⁵. À la date du 5 septembre, ils proviennent d'au moins 108 syndicats ou sections de retraités⁹⁶.

Cela n'empêche cependant pas l'entrée en vigueur de la perception des frais de gare et de contrôle sur les transports voyageurs à partir du 8 août.

La SNCF espère ainsi générer une recette supplémentaire de l'ordre de 375 millions de francs⁹⁷.

Mais les cheminots retraités et actifs se mobilisent rapidement après la publication du décret⁹⁸.

Jules Crapier sollicite une audience auprès du ministre et le rencontre, accompagné d'autres représentants des Fédérations nationale des cheminots (dont un membre de la section des

⁹¹ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 27 juillet 1938.

⁹² CNAH, 505 LM 222 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, 29 juillet 1938.

⁹³ CNAH, 505 LM 222 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 3 août 1938.

⁹⁴ *J.O. Lois et décrets*, 31 juillet 1938, p. 9095-9096.

⁹⁵ « Lettre de la section nationale des retraités à ses sections locales », *La Tribune des cheminots*, 8 août 1938, p. 1.

⁹⁶ Une liste de ceux qui ont été communiqués à la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer est publiée en une des éditions de *La Tribune des cheminots* des 22 août et 5 septembre 1938.

⁹⁷ « Transports de voyageurs de la SNCF. Suppression de l'impôt. – Perception de frais de gare et de contrôle », *RGCF*, n°3, 1^{er} septembre 1938, p. 123.

⁹⁸ « Un scandale intolérable », *La Tribune des cheminots*, 8 août 1938, p. 1.

retraités) et des cadres, le 10 août⁹⁹. Le même jour, Ludovic-Oscar Frossard informe la SNCF qu'après réexamen du dossier, il souhaite que l'exonération soit étendue aux facilités de circulation des retraités et de leur famille, au motif que ce régime est consécutif d'un règlement du 26 décembre 1936, établi après accord entre la Fédération nationale des cheminots et le comité de direction de l'entreprise, et donc d'ordre contractuel¹⁰⁰. Le pouvoir décisionnaire revient toutefois au conseil d'administration de la SNCF¹⁰¹, à qui la Fédération nationale des cheminots adresse une lettre officielle de protestation le 12¹⁰².

Le 24 août, la Fédération nationale des cheminots rencontre le directeur général Frédéric Surleau¹⁰³.

La question est de nouveau étudiée par l'entreprise, qui n'est pas sensible aux arguments du ministre. Elle concède toutefois l'exemption de surtaxe pour les retraités et leurs ayant-droits à compter du 28 août, du fait des conditions dans lesquelles leur régime de facilités de circulation a été conclu, similaires à celui du personnel actif¹⁰⁴. Elle rejette cependant une demande identique pour les agents des réseaux secondaires¹⁰⁵.

Albert Perignon s'interroge dans *La Tribune des cheminots* sur le bien-fondé d'une telle mesure : « Dans l'esprit de ceux qui l'ont inspirée [cette disposition], ce n'était peut-être qu'un ballon d'essai destiné à éprouver le degré de passivité des cheminots et la valeur de la solidarité unissant ceux "de l'active" à leurs camarades retraités »¹⁰⁶.

Toujours est-il que l'intercession du ministre des Travaux publics en leur faveur a sans doute été décisive dans leur réussite à limiter la régression sociale à laquelle étaient exposés les cheminots, retraités mais également actifs.

Cependant, face à la montée du péril international et à la mise en terre du Front populaire, leur marge de manœuvre se réduit considérablement, malgré le poids des organisations syndicales telles que la Fédération nationale des cheminots qui réunit

⁹⁹ Ulysse Durup, « Le coup de force de la SNCF contre les retraités », *La Tribune des cheminots*, 22 août 1938, p. 1.

¹⁰⁰ CNAH, 505 LM 222 : lettre de Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 10 août 1938.

¹⁰¹ Ulysse Durup, « Le coup de force... », *art. cit.*

¹⁰² « Notre protestation auprès du président de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 22 août 1938, p. 2.

¹⁰³ Albert Perignon, « La taxation "inique" n'est plus qu'un mauvais souvenir pour les retraites et le personnel auxiliaire des grands réseaux. Grâce à la réaction immédiate et vigoureuse des syndicats et des groupes, la Fédération et sa section nationale des retraités ont pu défendre efficacement nos vieux camarades. Nous n'acceptons pas la décision de la SNCF en ce qui concerne le personnel des réseaux secondaires », *La Tribune des cheminots*, 5 septembre 1938, p. 1.

¹⁰⁴ CNAH, 505 LM 222 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 24 août 1938.

¹⁰⁵ Albert Perignon, « La taxation "inique"... », *art. cit.*

¹⁰⁶ Albert Perignon, « Brefs commentaires sur quelques points d'actualité », *La Tribune des cheminots*, 22 août 1938, p. 1.

400 000 membres fin juin 1938¹⁰⁷.

2. Un rapport de forces qui s'inverse : « pénitence ferroviaire » et « régression sociale »

L'aggravation des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots : les décrets-lois du 12 novembre 1938 et l'insuccès de la riposte cheminote

Un contexte marqué par les tensions internationales

Après l'échec du second gouvernement Blum¹⁰⁸, Édouard Daladier forme un Gouvernement de « Défense nationale » le 10 avril 1938. La fin du Front populaire a sonné. Trois jours plus tard, une loi l'autorise à recourir aux décrets-lois jusqu'au 31 juillet 1938, afin de « prendre les mesures [jugées] indispensables pour faire face aux dépenses nécessitées par la Défense nationale et redresser les finances et l'économie de la nation »¹⁰⁹. Le recours aux décrets-lois connaît sous la présidence du Conseil d'Édouard Daladier un rythme plus soutenu. Tandis que jusqu'alors, ils étaient le plus souvent mobilisés dans un but de redressement économique et financier, il faut désormais tenir compte des impératifs de Défense nationale. 182 décrets-lois sont ainsi publiés d'avril à juillet 1938.

Dès l'été, la vie politique française scrute attentivement ce qui se passe à l'étranger. En septembre 1938, les tensions internationales sont très fortes. En effet, dans le dessein de réunir tous les germanophones au sein d'un même *Reich*, Adolf Hitler a envahi l'Autriche quelques mois plus tôt, le 12 mars. Après l'*Anschluss*, il se tourne vers les Sudètes, une région de la jeune Tchécoslovaquie où vivent de nombreuses populations de langue allemande. La France est d'autant plus concernée qu'elle avait conclu un traité de garantie mutuelle avec la Tchécoslovaquie le 16 octobre 1925¹¹⁰.

Début septembre 1938, le conflit semble être imminent. Le 5, la France rappelle ses réservistes et permissionnaires. Le 24, la mobilisation partielle est décrétée. La réquisition des chemins de fer est actée le même jour :

¹⁰⁷ Serge Wolikow, « Le parcours d'un militant cheminot » dans Serge Wolikow (dir.), *Pierre Semard..., op. cit.*, p. 37.

¹⁰⁸ Le 8 avril 1938, le président du Conseil Léon Blum se voit refuser, comme en 1937, les pleins pouvoirs financiers par le Sénat.

¹⁰⁹ *J.O. Lois et décrets*, 14 avril 1938, p. 4426.

¹¹⁰ René Cassin, « Les traités d'assistance entre la France et la Tchécoslovaquie », *Politique étrangère*, n°4, 1938, p. 334-359.

« Les compagnies de chemins de fer sont tenues de mettre immédiatement à la disposition du Gouvernement toutes les ressources en personnel et moyens de transport qu'il juge nécessaires pour assurer les transports militaires (troupes et matériels divers) ordonnés par le ministre de la Guerre »¹¹¹.

Des plans d'évacuation des civils ont été préparés et les populations de l'Est de la France, notamment celles établies à proximité de la ligne Maginot¹¹², prennent la route vers la région parisienne¹¹³. Mais la conférence de Munich le 29 septembre et la signature des accords le 30 font retomber la tension. Le 6 octobre 1938, la fin de la mobilisation est décrétée ; le 13, la réquisition des chemins de fer se termine¹¹⁴.

À l'issue de cet épisode de tension palpable, les cheminots reçoivent les félicitations et remerciements du conseil d'administration de la SNCF¹¹⁵, du président du Conseil et ministre de la Défense nationale et de la Guerre Édouard Daladier¹¹⁶, ainsi que du ministre des Travaux publics Anatole de Monzie qui souligne que « grâce au dévouement de tous les cheminots, la mise en place du dispositif de couverture et l'évacuation des populations civiles se sont effectuées avec ordre, régularité et précision »¹¹⁷. Les agents des chemins de fer semblent plutôt en bonne grâce.

Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics depuis le 23 août, élabore un plan de réformes afin de rétablir l'équilibre des finances de la SNCF, qu'il communique à Pierre Guinand le 2 septembre¹¹⁸. Ainsi est instauré un régime de « pénitence ferroviaire » selon les termes employés par le ministre lui-même et présenté par la Fédération nationale des cheminots :

« En quoi se résumait cette politique ? Voici : 1° des suppressions massives de lignes et de trains sur celles restant ouvertes au trafic ; 2° des restrictions importantes dans les acquisitions de matériel ; 3° le renvoi à plus tard de certains travaux d'électrification, de quadruplement de voies et de réparation de celles-ci ; 4° des restrictions dans les réparations du matériel et dans l'entretien des bâtiments ; 5° enfin, une aggravation des

¹¹¹ CNAH, 388 LM 30 : arrêté portant réquisition des ressources des compagnies de chemins de fer pour les besoins militaires, 24 septembre 1938.

¹¹² François Roth, *Alsace-Lorraine. Histoire d'un « pays perdu ». De 1870 à nos jours*, Paris : Tallandier, 2016, 222 p.

¹¹³ Hervé Guillemain, « La psychose est-elle le fruit de l'Histoire ? À propos de la crise de septembre 1938 et de l'exode de mai-juin 1940 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°257, 2015, p. 37-52.

¹¹⁴ CNAH, 388 LM 30 : arrêté relatif à la levée de la réquisition des ressources des compagnies de chemins de fer, 8 octobre 1938.

¹¹⁵ CNAH, 505 LM 108 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 5 octobre 1938.

¹¹⁶ CNAH, 505 LM 108 : lettre d'Édouard Daladier, président du Conseil, ministre de la Défense nationale et de la Guerre, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 8 octobre 1938.

¹¹⁷ CNAH, 505 LM 108 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 5 octobre 1938.

¹¹⁸ Anatole de Monzie, *Ci-devant*, op. cit., p. 55.

conditions de travail et de vie des cheminots, et notamment une diminution massive de l'effectif»¹¹⁹.

Le 9 novembre, la Fédération nationale des cheminots présente à nouveau sa demande formulée en mai de revalorisation des salaires des agents, qui subissent la hausse constante du coût de la vie¹²⁰.

Dégradation des conditions de travail et violation de la convention collective

Fort de la popularité acquise à la suite de la signature des accords de Munich, Édouard Daladier se voit à nouveau confier les pleins pouvoirs financiers par une loi du 5 octobre 1938.

Il a jusqu'au 15 novembre pour « réaliser le redressement immédiat de la situation économique et financière du pays ». Ces décrets doivent être approuvés en Conseil des ministres, puis soumis à la ratification du Parlement avant le 1^{er} janvier 1939¹²¹.

Une deuxième salve de 32 décrets-lois, orchestrée par Paul Reynaud, ministre de la Justice, puis des Finances, paraît en octobre et novembre, parmi lesquels figurent les « mesures sociales »¹²². Elles sont justifiées par la volonté

d'« activer le développement de la production nationale en assouplissant les modalités d'octroi de certains avantages acquis aux classes laborieuses ; [de] moraliser les rapports du capital et du travail en assurant le respect des lois sociales dans une atmosphère de concorde et de confiance réciproque ; [d']améliorer enfin, par des réformes substantielles, les conditions de vie des travailleurs »¹²³.

Le jour de la parution de ces « décrets de misère »¹²⁴, Paul Reynaud annonce à la radio la compression de 40 000 auxiliaires parmi les effectifs de la SNCF¹²⁵.

Jean Berthelot, ancien chef de l'Exploitation et directeur de cabinet d'Anatole de Monzie du 8 septembre 1938 au 6 juin 1940¹²⁶, rédige une partie des décrets¹²⁷. Le CNE

¹¹⁹ CNAH, 20 LM 806 : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, *Deux questions d'intérêt capital exposées par la Fédération des cheminots. La situation de la SNCF et la coordination des transports ; la sécurité dans les chemins de fer*, Paris : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, [1939], p. 4.

¹²⁰ CNAH, 44 LM 47 : lettre de Pierre Semard et Roger Liaud, pour le bureau de la Fédération nationale des cheminots, ainsi qu'Albert Jacquet, pour les cadres, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 9 novembre 1938.

¹²¹ *J.O. Lois et décrets*, 6 octobre 1938, p. 11666.

¹²² Un recours continu aux décrets-lois a ensuite lieu de mars 1939 à mars 1940. Nicolas Roussellier, *La force de gouverner...*, *op. cit.*, p. 483-484.

¹²³ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12861.

¹²⁴ Jean Vigreux, *Histoire du Front populaire...*, *op. cit.*

¹²⁵ Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, *op. cit.*, p. 19.

¹²⁶ Christian Bachelier, « Jean Berthelot : un cheminot à Vichy, septembre 1940-avril 1942 » dans Christian Bachelier, *La*

n'est pas cette fois consulté et seuls les délégués patronaux sont reçus¹²⁸.

Parmi ces textes, certaines mesures sont de portée générale, d'autres plus spécifiquement destinées au chemin de fer.

Toujours est-il que le but avoué de leur application à la SNCF est de réaliser des économies, aussi bien en termes d'effectifs (commissionnés comme auxiliaires) que de matériel et de combustibles¹²⁹.

-La remise en cause des 40 heures

La fin de la semaine des 40 heures est citée, dans le rapport concernant les mesures sociales qui accompagne la parution des décrets-lois, comme la première mesure jugée incontournable. Elle focalise tellement les débats que bon nombre d'autres dispositions inscrites dans les décrets-lois Reynaud passent inaperçues.

L'article 4 du décret relatif à la durée du travail, applicable à toutes les entreprises françaises, prescrit que « les modalités d'application ou d'adoption du présent décret au personnel des chemins de fer seront fixées par un décret spécial »¹³⁰. Une législation d'exception propre au rail prend donc forme avec le décret portant réglementation du travail dans les chemins de fer¹³¹.

L'aménagement des 40 heures n'est ni un fait nouveau en novembre 1938, ni une réaction propre au chemin de fer. Il accompagne une nouvelle dégradation de la situation économique¹³².

Si on ne touche officiellement pas à la durée du travail, l'octroi de dérogations d'heures, voire de journées supplémentaires, permet d'obtenir une augmentation de la durée du travail. Le 16 juin 1937 est inscrit à l'ordre du jour de la commission du travail de la Chambre des députés l'examen d'un rapport de Léon Marescaux relatif à l'assouplissement des modalités

SNCF sous l'occupation allemande 1940-1944. Rapport documentaire, Paris : IHTP/CNRS, 2000 ; accessible en ligne <http://www.ahicf.com/ww2/rapport2/chap_3/chap_3.htm> [consulté le 2 janvier 2017].

¹²⁷ Charlotte Pouly, « Les agents et dirigeants de la SNCF, épurés sous Vichy, épurés après Vichy. Regard croisé autour de la réintégration », *Histoire & Mesure*, n°2, 2014, p. 135-154.

¹²⁸ Alain Chatriot, Patrick Fridenson, Éric Pezet, « La réduction du temps de travail... », *art. cit.*, p. 19-20.

¹²⁹ CNAH, 44 LM 47 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 14 novembre 1938.

¹³⁰ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12862-12863.

¹³¹ *Ibid.*, p. 12871-12877.

¹³² Jean-Charles Asselain, « Une erreur... », *art. cit.*, p. 691.

d'application de la loi¹³³. Il répond à la demande des patrons qui, dès le second semestre 1937, réclament davantage d'heures supplémentaires. Ainsi sous le gouvernement Chautemps, un arrêté du 29 juillet 1937 autorise les journées de travail supplémentaires dans les mines de fer et un décret du 21 décembre 1937 prolonge la durée du travail dans les mines de charbon¹³⁴. Un décret-loi du 25 août 1937 constitue un comité chargé d'enquêter sur les conditions de la production française¹³⁵. Le CNE est associé à cette expertise¹³⁶. Le rapport du comité, publié le 16 décembre au *Journal Officiel*, reconnaît que « le régime ainsi établi [exige], sur un certain nombre de points, une souplesse plus grande » et émet des recommandations en ce sens¹³⁷. Ainsi, des décrets du 21 décembre 1937 permettent de faciliter l'obtention ou d'augmenter le nombre d'heures supplémentaires, en particulier dans les industries saisonnières.

À son arrivée à la tête du Gouvernement le 12 avril 1938, Édouard Daladier envisage de négocier avec les organisations syndicales un aménagement des 40 heures dans les industries de l'armement ; mais il essuie un refus¹³⁸. Un décret du 24 mai 1938 fixe des modalités nouvelles pour récupérer des heures perdues à la suite de chômage collectif et permet d'accorder un maximum de 75 heures supplémentaires à toute une industrie¹³⁹.

En juillet 1938, l'UIMM exhorte le ministre du Travail Paul Ramadier à hâter l'assouplissement des 40 heures¹⁴⁰. Édouard Daladier reconnaît le caractère urgent de cette demande lors d'un discours prononcé à la radio le 21 août :

« La force d'un pays, la garantie de son indépendance ne s'affirment pas seulement par la puissance de ses armées, mais au moins autant par son effort quotidien à l'atelier, sur tous les chantiers de travail. [...] Il faut remettre la France au travail. [...] Il faut aménager la loi de quarante heures, en vertu de nécessités nationales, comme en raison de la situation générale en Europe. [...] Tant que la situation internationale demeurera aussi délicate, il faut que l'on puisse travailler plus de quarante heures et jusqu'à quarante-huit heures dans les entreprises qui intéressent la Défense nationale ».

¹³³ Élisabeth du Réau, « L'aménagement de la loi instituant la semaine de quarante heures » dans Janine Bourdin, René Rémond (dir.), *Édouard Daladier...*, op. cit., p. 129-149.

¹³⁴ Jean Vigreux, *Histoire du Front populaire...*, op. cit., p. 183-210.

¹³⁵ Michel Margairaz, « L'Enquête sur la Production : enjeux, innovations, limites » dans Michel Margairaz, *L'État...*, op. cit., p. 315-341.

¹³⁶ Patrick Fridenson, Bénédicte Reynaud (dir.), *La France et le temps de travail...*, op. cit., p. 103.

¹³⁷ *J.O. Lois et décrets*, 16 décembre 1937, p. 13741-13743.

¹³⁸ Francis Hordern, « De la défaite du Front populaire à la guerre 1938-1939 », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du droit du travail par les textes. Tome II : D'une guerre à l'autre (1919-1944)*, n°8, 1999, p. 129.

¹³⁹ Alfred Sauvy a participé à l'élaboration des décrets-lois sur les 40 heures, accompagné de Michel Debré. Il évoque ainsi « une semaine folle, où le sommeil était presque ignoré ». Alfred Sauvy, « L'évolution économique » dans Janine Bourdin, René Rémond (dir.), *Édouard Daladier...*, op. cit., p. 89-90.

¹⁴⁰ Danièle Fraboulet, *Quand les patrons s'organisent...*, op. cit., p. 213-214.

En désaccord avec ce reniement de l'héritage du Front populaire, les ministres des Travaux publics Ludovic-Oscar Frossard et du Travail Paul Ramadier démissionnent¹⁴¹. Une consultation des organisations syndicales ouvrières et patronales à propos de l'octroi de 100 heures supplémentaires annuelles est organisée fin juin¹⁴² et aboutit au décret du 30 août 1938, augmentant le crédit à 100 heures supplémentaires¹⁴³.

« Voilà ce que l'on peut appeler un coup de Jarnac ou si vous préférez une torpille lancée dans la loi de la semaine de 40 heures » commente Raymond Tournemaine, qui s'interroge sur le bien-fondé d'une telle mesure :

« Pour les cheminots l'octroi des 100 heures supplémentaires indiquées, dans la période présente, période de diminution du trafic, aboutirait à avoir du personnel en surnombre de l'ordre de plusieurs milliers d'agents. Que fera-t-on de ces agents en trop ? Les licencier, pour ceux à qui l'on pourra appliquer cette mesure, et l'embauche sera hermétiquement suspendue, d'où augmentation du chômage. Ce n'est donc pas une solution »¹⁴⁴.

Il faut dire que, dans les chemins de fer, les 40 heures ont rapidement été remises en cause.

L'embauche massive de nouveaux agents a fait l'objet de nombreuses critiques. En juin 1938, la SNCF estime que « les modalités d'application des 40 h. ont [...] conduit à une augmentation d'effectifs supérieure de 4 % à ce qu'une application normale de la loi aurait dû entraîner ». On soutient dès lors qu'un aménagement de la loi permettrait de la supprimer¹⁴⁵.

Celui-ci pourrait passer par le recours aux dérogations et aux régimes spéciaux prévus par le décret du 18 janvier 1937. Mais ces derniers n'ont jamais été mis en œuvre, « la commission mixte des 40 heures n'ayant abouti sur aucune des propositions des réseaux »¹⁴⁶. En effet, l'hostilité du personnel face à ces requêtes est extrêmement forte : il craint que l'expérience des 8 heures ne se réitère avec un nombre trop important de régimes d'exception mis en place¹⁴⁷.

La Fédération nationale des cheminots s'estime satisfaite par le texte de janvier 1937 et

¹⁴¹ Francis Péroz, *De Jaurès à Pétain : itinéraires de L.-O. Frossard*, Belfort : Université de technologie de Belfort-Montbéliard, 2012, p. 133.

¹⁴² *J.O. Lois et décrets*, 26 juin 1938, p. 7365.

¹⁴³ Alfred Sauvy, « L'évolution économique », *art. cit.*

¹⁴⁴ IHS-CGT des cheminots, 2 F 506 : note de Raymond Tournemaine sur deux questions importantes (l'augmentation des salaires, les 40 heures), s.d. (après juin 1938).

¹⁴⁵ CNAH, 25 LM 622 : note sur ce qu'ont coûté les 40 heures et l'allongement des congés, juin 1938.

¹⁴⁶ CNAH, 505 LM 138 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 3 novembre 1937.

¹⁴⁷ CNAH, 505 LM 138 : idem, 5 juillet 1938.

s'oppose à toute modification de ses dispositions¹⁴⁸, jugeant qu'il n'y a nul besoin d'aller au-delà. Anatole de Monzie, qui reçoit une délégation de l'Union des syndicats des cheminots de l'Alsace-Lorraine le 20 octobre 1937, lui assure d'ailleurs qu'aucun retour sur le décret du 18 janvier 1937 n'est alors en projet¹⁴⁹.

Mais la SNCF ne lâche pas cette idée.

En mai 1938, elle envisage trois façons d'obtenir la révision du décret de janvier 1937 : le recours aux décrets-lois, la prise de décrets, qui offre l'avantage de rester dans le cadre de la loi du 21 juin 1936, ou encore une autorisation du ministre des Travaux publics¹⁵⁰.

Fin mai, la position de la Fédération nationale des cheminots semble quelque peu évoluer. Elle n'est plus catégoriquement hostile à la modification du décret du 18 janvier 1937 sur des points de détail, notamment le calcul de l'amplitude de la journée de travail. La SNCF envisage en sus un assouplissement des dispositions sur la détermination du travail effectif. Ces mesures permettraient une économie de 220 millions de francs¹⁵¹.

Mais pour Pierre Semard, un tel aménagement ne peut être réalisé que dans le cadre du décret du 18 janvier 1937 et *via* les comités de travail¹⁵². Cette idée est partagée par Jean Jarrigion, qui affirme devant le conseil d'administration, le 3 juin, que « les administrateurs représentant le personnel tiennent pour anti-sociales et anti-démocratiques, inefficaces et même dangereuses les propositions touchant à la révision du décret du 18 janvier 1937 réglant les modalités d'application de la loi sur la semaine de 40 heures »¹⁵³.

Avant d'aller plus loin, le commissaire du Gouvernement souhaite mettre en garde les administrateurs de l'entreprise sur les éventuelles conséquences d'un tel choix :

« Une modification de la législation concernant les règles de travail des agents des chemins de fer constituerait, aux yeux des représentants du personnel, une véritable provocation ; c'est pour cette raison que ceux-ci soucieux d'éviter au chemin de fer les difficultés auxquelles sont aux prises les autres entreprises croient devoir mettre en garde les membres du conseil contre toute mesure de cette nature, qui ne manquerait pas d'avoir les plus fâcheuses répercussions »¹⁵⁴.

¹⁴⁸ CNAH, 505 LM 138 : résolution du conseil de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 15 novembre 1937.

¹⁴⁹ CNAH, 25 LM 203 : lettre des délégués du personnel auprès du directeur (sans doute de l'Exploitation de la région Est de la SNCF) au directeur de l'Exploitation de la région Est de la SNCF, 29 novembre 1938.

¹⁵⁰ CNAH, 505 LM 138 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 18 mai 1938.

¹⁵¹ CNAH, 505 LM 138 : idem, 31 mai 1938.

¹⁵² CNAH, 505 LM 138 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 1^{er} juin 1938.

¹⁵³ CNAH, 505 LM 138 : idem, 3 juin 1938.

¹⁵⁴ CNAH, 505 LM 138 : idem, 1^{er} juin 1938.

La SNCF suit une double stratégie : elle envisage à la fois de proposer un projet de décret tendant à modifier celui du 18 janvier 1937 et d'obtenir la révision de certains points par le canal des comités de travail¹⁵⁵. Cette dernière option, qui s'inscrit dans le cadre du décret existant, apporterait une économie évaluée à 80 millions de francs¹⁵⁶. Mais l'élaboration d'un nouveau texte présente également des avantages non négligeables : « Un nouveau décret abrogeant complètement celui du 18 janvier 1937 et rétablissant la réglementation du travail sur des bases plus simples et plus conformes à la nature du travail dans les chemins de fer permettrait d'obtenir une économie d'environ 300 millions »¹⁵⁷.

Le ministre des Travaux publics s'occupe personnellement de cette question. Il souhaite réunir les représentants de l'entreprise et ceux des agents afin de « concilier les intérêts du personnel et [le] programme d'économies [de la SNCF] » début juillet¹⁵⁸.

Les discussions en comité de direction, au sein duquel le personnel n'est pas représenté, nous informent sur le plan suivi par la SNCF. Le 5 juillet, il est décidé de ne pas présenter le projet de décret, pourtant prêt à être communiqué :

« Il vaut mieux avoir une conversation avec les représentants du personnel et réaliser en premier lieu la mise au point qui peut être obtenue au sein des comités de travail. Nous verrons ensuite au cours des nouvelles conversations si le personnel serait disposé à accepter une modification du décret lui-même. Il faut agir par étapes »¹⁵⁹.

Face à la forte réticence des agents, le président du comité de direction mêle tactique et prudence :

« Ma position sur ce point [le refus de la Fédération nationale des cheminots de modifier le décret et son accord pour envisager un assouplissement dans le cadre du texte du 18 janvier 1937] est qu'il ne faut pas heurter chez le personnel la mystique des 40 heures, mais dire que les 40 heures ne sont pas en cause, que c'est seulement la façon dont on les applique au personnel des chemins de fer qui est à modifier, notamment en ce qui concerne l'amplitude et les coupures »¹⁶⁰.

Le 28 juillet, la Fédération nationale des cheminots donne des gages de sa volonté d'aménager le décret de janvier 1937. Le ministre soutient la démarche en proposant de soumettre à son

¹⁵⁵ CNAH, 505 LM 138 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 14 juin 1938.

¹⁵⁶ CNAH, 505 LM 138 : idem, 5 juillet 1938.

¹⁵⁷ CNAH, 25 LM 622 : note conclusive sur la situation de la réglementation du travail des agents de chemins de fer, juin 1938.

¹⁵⁸ CNAH, 505 LM 138 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 29 juin 1938.

¹⁵⁹ CNAH, 505 LM 138 : idem, 5 juillet 1938.

¹⁶⁰ CNAH, 505 LM 138 : idem, 23 juillet 1938.

arbitrage toute proposition¹⁶¹. Toutefois, cette initiative ne semble pas avoir abouti, sans doute neutralisée par les congés d'été puis le contexte international tendu de septembre 1938.

La question de l'assouplissement des 40 heures retrouve toute sa vigueur avec les décrets-lois du 12 novembre.

En effet, Paul Reynaud, qui quitte le ministère de la Justice pour celui des Finances le 1^{er} novembre, est convaincu que les 40 heures empêchent la reprise de la production, notamment des industries d'armement¹⁶². Anatole de Monzie cherche malgré tout à obtenir des mesures dérogatoires pour les entreprises relevant de son ministère. Michel Debré, entré au cabinet du ministre des Finances Paul Reynaud en novembre 1938, en fait l'amère expérience :

« Une autre opposition [...] venait du fait de certains qui disaient : laissez au moins les 40 heures dans les entreprises nationales, par exemple les chemins de fer, et faites que, dans ces entreprises nationales, les heures supplémentaires très élevées découragent d'en faire et favorisent la création d'emplois nouveaux. J'eus, à cet égard la première de mes discussions violentes avec un ministre en exercice. Il s'agissait d'Anatole de Monzie, entouré de ses collaborateurs et notamment de quelques polytechniciens. Je dus comparaître devant lui car il voulait que les entreprises dépendant de son ministère ne soient pas touchées par la réforme de la législation des 40 heures. Je ne céda pas »¹⁶³.

Un décret-loi relatif à la durée du travail paraît le 12 novembre 1938.

Il porte sur l'ensemble des secteurs de l'économie française. Son article 12 prescrit notamment « une révision obligatoire des textes relatifs à la durée du travail dans les administrations publiques, services publics, services industriels de l'État et des collectivités publiques et dans les services concédées [...] opérée par décret contresigné du ministre compétent, du ministre du Travail et du ministre des Finances. Elle devra être achevée avant le 1^{er} janvier 1939 »¹⁶⁴.

Le cas des chemins de fer est toutefois particulier et un décret-loi propre à la réglementation du travail des agents de chemins de fer est publié le même jour.

Il est constitué de trois articles et d'un règlement annexé¹⁶⁵. Il est justifié, dans son rapport au président de la République, par une aggravation des règles applicables aux agents depuis l'application du décret du 18 janvier 1937, qui aurait entraîné une baisse du rendement¹⁶⁶.

¹⁶¹ CNAH, 505 LM 138 : idem, 29 juillet 1938.

¹⁶² Thibault Tellier, *Paul Reynaud, 1878-1966 : un indépendant en politique*, Paris : Fayard, 2005, p. 448.

¹⁶³ « Communication de Michel Debré » dans Janine Bourdin, René Rémond (dir.), *Édouard Daladier...*, op. cit., p. 192.

¹⁶⁴ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12863.

¹⁶⁵ *Ibid.*, p. 12871-12877.

¹⁶⁶ CNAH, 505 LM 139 : projet de loi déposé à la Chambre des députés portant ratification : 1^o du décret du

Ce point de vue est formellement réfuté par la Fédération nationale des cheminots :

« Nous considérons que les règles applicables antérieurement n'avaient pas été abusivement aggravées, ni qu'aucune diminution du rendement individuel ou collectif du personnel n'en résultait. Ce rendement – et compte tenu de la diminution du trafic – n'a cessé de progresser depuis de nombreuses années. Aucun motif valable n'existait donc à nos yeux d'abroger le décret du 18 janvier 1937 »¹⁶⁷.

L'article 1^{er} du projet de loi abroge le décret du 18 janvier 1937 sur les 40 heures¹⁶⁸, auquel il substitue un nouveau règlement annexé. Ce dernier reprend en grande partie le texte de janvier 1937, parfois au mot près, mais le modifie dans le sens d'un accroissement de la durée annuelle du travail. On peut comparer à titre d'exemples quelques dispositions inscrites dans le titre I^{er} relatives au personnel roulant, à celles du 18 janvier 1937 : la durée exceptionnelle du travail effectif s'accroît de 8 heures 30 à 9 heures et sa fréquence augmentée ; la durée de la grande période de travail (c'est-à-dire le service entre deux grands repos périodiques) passe de 50 heures en 1937 à 56 heures en 1938. La durée exceptionnelle de l'amplitude est portée à 12 heures (au lieu de 10 heures 30 en 1937), celle de l'amplitude journalière moyenne de 9 heures à 9 heures 30, voire 10 heures. Quant à la pause-repas, sa durée minimale est raccourcie de cinq minutes, tout comme la durée du repos journalier qui est réduite à 13 heures 30 (deux fois et non plus une à deux fois par grande période de travail) voire 13 heures. Les repos journaliers hors résidence sont raccourcis de 10 heures à 9 heures, voire 9 heures à 8 heures. Il n'y a plus au maximum huit, mais sept jours entre deux grands repos périodiques. Outre ces exemples, une modification notable demeure l'extension de la durée hebdomadaire de travail effectif à 42 heures pour les emplois de bureaux. Le décret reprend par ailleurs les dispositions du décret du 16 janvier 1925 applicable au personnel sédentaire pour les modalités comme les périodes d'inaction, dont il reproduit (au moins en partie) les définitions données par le service du contrôle¹⁶⁹. En outre, les grands ateliers et les magasins d'approvisionnement sont désormais soumis au régime des industriels de la

12 novembre 1938 relatif à la durée du travail ; 2° du décret du 12 novembre 1938 relatif aux infractions à la réglementation sur la durée du travail ; 3° du décret du 12 novembre 1938 relatif aux sanctions pour refus d'exécution des heures supplémentaires autorisées dans l'intérêt de la défense nationale ; 4° du décret du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer, 31 décembre 1938.

¹⁶⁷ « Pour la non-ratification des décrets-lois du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer », *La Tribune des cheminots*, 4 mars 1939, p. 2.

¹⁶⁸ Cf. annexe n°58.

¹⁶⁹ Suite à de nombreuses réclamations portant sur les délimitations du travail effectif et des périodes d'inaction dans le décret du 16 janvier 1925, la définition des périodes d'inaction est précisée par une dépêche ministérielle du 22 mai 1926, signée d'Anatole de Monzie, déjà ministre des Travaux publics du 22 octobre 1925 au 23 juin 1926. CNAH, 25 LM 621 : note annexe n°3 sur l'évolution de la législation du travail en France, 27 mai 1939.

métallurgie. Quant aux sédentaires, ils travaillent au plus huit journées, de 9 heures maximum, entre deux repos périodiques et voit le calcul des 40 heures hebdomadaires réparti sur quatre semaines. La répartition en cinq journées de 8 heures de la semaine de travail n'est plus la règle et apparaît désormais comme une exception, sous réserve d'obtenir l'autorisation du ministre des Travaux publics : on lui préfère désormais une période de cinq jours et demi ou six jours ; c'est la fin de la « semaine des deux dimanche »¹⁷⁰. Ce décret-loi introduit davantage de souplesse.

L'article 2 prescrit que seule la « voie législative » peut désormais modifier les dispositions liées à la durée et à l'amplitude du travail, à la détermination du travail effectif et à la durée de présence inscrites dans le règlement annexé¹⁷¹. Cette disposition exclut donc les cheminots de la négociation de leurs conditions de travail, alors que le décret du 18 janvier 1937 avait fait l'objet de discussion au sein d'une commission mixte entre les parties intéressées et d'une consultation au CNE, et qu'il prévoyait que toute révision prendrait la même forme¹⁷². Pourtant, pour la Fédération nationale des cheminots, la spécificité de ce secteur rend leur expertise indispensable :

« La complexité de l'organisation du travail et de ses modalités, vu les services multiples du chemin de fer, ne permet pas au législateur de connaître suffisamment la technique du métier pour délibérer utilement et en parfaite connaissance de faits, causes et situation sur les dispositions à établir ou à modifier et que celles-ci doivent faire l'objet de discussions, avis et mises au point des organisations patronale et ouvrière qualifiées, sous l'égide des services techniques des ministères des Travaux publics et du Travail et l'autorité ministérielle »¹⁷³.

La Fédération des syndicats chrétiens des cheminots partage ce point de vue et demande le retour à la consultation des organisations syndicales¹⁷⁴.

Pour Eugène Frot, rapporteur du budget des chemins de fer pour l'exercice 1939 à la Chambre des députés, cette disposition suscite un faux débat :

« Une disposition qui a fait couler beaucoup d'encre est celle qui prévoit que le nouveau règlement ne pourra être modifié que par voie législative. Notons seulement qu'il n'était nullement besoin de le prévoir expressément pour qu'il en fût ainsi, puisque ce règlement

¹⁷⁰ Thibault Tellier, *Paul Reynaud...*, *op. cit.*, p. 449.

¹⁷¹ Par ailleurs, à la différence du décret-loi sur la durée du travail applicables aux autres industries adopté à la même date, celui spécifique au chemin de fer ne prévoit pas une révision sous trois ans.

¹⁷² Cf. *supra*.

¹⁷³ « Pour la non-ratification... », *art. cit.*

¹⁷⁴ Archives CFDT, 1 K 12 : rapport moral de Maurice Garnier, secrétaire général, lors du conseil fédéral de la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, 21 janvier 1939.

est sanctionné par un acte ayant force de loi et ajoutons que le régime antérieur, encore qu'il résultât, en la forme, d'un acte réglementaire, avait été institué également dans le cadre d'une délégation spécialement consentie par le législateur, de telle sorte qu'on était légitimement conduit à admettre que, lui non plus, n'aurait pu être modifié autrement que par une loi »¹⁷⁵.

L'article 55 du règlement annexé au décret-loi prévoit la constitution d'une commission mixte tripartite permanente pour résoudre les difficultés générées par l'application du décret et, notamment, examiner les régimes spéciaux.

Après s'être adressée à plusieurs reprises au ministre des Travaux publics en vain, la Fédération nationale des cheminots s'inquiète dès janvier 1939 auprès d'Henri Dauvergne, ingénieur en chef du contrôle du travail des agents de chemins de fer au ministère des Travaux publics, de ce que la commission mixte n'ait toujours pas été réunie, près de deux mois après la parution des décrets-lois, alors que leur application soulève bien des questions¹⁷⁶. Le ministre entreprend en février les démarches en vue de la réunion de la commission¹⁷⁷. Un arrêté en fixe la composition seulement le 8 mars 1939, soit près de quatre mois après la parution des décrets-lois. On y trouve quatre représentants de l'administration des Travaux publics¹⁷⁸, dont René Claudon qui la préside, six représentants de la SNCF¹⁷⁹ et neuf du personnel¹⁸⁰, chacun spécialisé dans diverses questions d'organisation du travail. Cette instance non paritaire est présentée par son président comme « la nouvelle commission dite "commission mixte des quarante heures" »¹⁸¹.

Une première réunion est prévue au ministère des Travaux publics¹⁸² le 17 mars¹⁸³, au cours de laquelle est programmée la présentation des questions que la commission aura à examiner

¹⁷⁵ CNAH, 505 LM 139 : dossier « appréciations parlementaires sur la réforme des conditions de travail », 1938.

¹⁷⁶ IHS-CGT des cheminots, 1 F 95 : lettre d'un responsable de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer à Henri Dauvergne, ingénieur en chef du service du contrôle du travail des agents de chemins de fer au ministère des Travaux publics, 25 janvier 1939.

¹⁷⁷ CNAH, 505 LM 139 : lettre de Pierre Semard, secrétaire général de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 14 février 1939.

¹⁷⁸ Il s'agit de René Claudon, directeur général des chemins de fer et des transports ; le directeur général du travail et de la main-d'œuvre au ministère du Travail ; Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer ; Henri Dauvergne, inspecteur général du contrôle et adjoint du précédent.

¹⁷⁹ Une lettre adressée le 7 mars 1939 par Anatole de Monzie à Pierre Guinand réclame pourtant la désignation de neuf délégués de la SNCF pour siéger à la commission mixte (CNAH, 505 LM 139).

¹⁸⁰ CNAH, 44 LM 48 : arrêté instituant la constitution de la commission tripartite prévue par l'article 55 du règlement annexé au décret-loi du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer, 8 mars 1939.

¹⁸¹ AN, 19800434/22 : procès-verbal complet de la séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 55 du règlement annexé au décret-loi du 12 novembre 1938 applicable au personnel de la SNCF, 17 mars 1939.

¹⁸² CNAH, 44 LM 48 : lettre de René Claudon, président de la commission de la convention collective, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 9 mars 1939.

¹⁸³ CNAH, 44 LM 48 : ordre du jour de la séance de la commission tripartite prévue par l'article 55 du règlement annexé au décret-loi du 12 novembre 1938 [...], 17 mars 1939.

et la désignation de sous-commissions¹⁸⁴. On fixe à cette occasion la méthode de travail : René Claudon précise d'emblée que cette instance n'est pas un organisme d'exécution des règlements relatifs à la durée du travail ; quand des différends surviennent dans l'application des règlements, divers moyens peuvent mener à un accord (l'action des comités du travail, le rapprochement de la Fédération nationale des cheminots et de la SNCF ou encore le concours du service du contrôle du travail) et en cas d'échec de ces options, la commission mixte est saisie dans un but de conciliation et d'arbitrage. Le recours à des sous-commissions n'est finalement pas privilégié : on lui préfère la confrontation directe pour la résolution de gré à gré des points litigieux. On souhaite ainsi éviter que les débats ne traînent en longueur. René Claudon propose donc la constitution de comités composés d'experts, en nombre limité, des questions à étudier¹⁸⁵. Un compte rendu de chaque séance est adressé au ministre des Travaux publics¹⁸⁶.

À l'issue de cette première réunion, les représentants de la SNCF semblent sceptiques quant à l'efficacité de cette instance : « Au cours de la première réunion restreinte qui vient d'avoir lieu les représentants de la Fédération [nationale des cheminots] ont marqué de la façon la plus nette leur hostilité à cette procédure et [...] en fait aucune question n'a pu être résolue »¹⁸⁷.

-La limitation du nombre de jours de congé

Les articles 16 et 29 du règlement annexé au décret-loi du 12 novembre 1938 prévoient la récupération des jours de congé accordés en sus du minimum légal prévu dans le Code du travail : « Le nombre de jours de congé accordé aux agents de chemins de fer étant fixé en jours ouvrables, c'est l'excédent du nombre des jours de congé au-dessus de 12 qui doit être récupéré »¹⁸⁸.

Cela contrevient à l'article 12 du chapitre III du livre II de la convention collective qui fixe

¹⁸⁴ CNAH, 44 LM 48 : idem, 9 mars 1939.

¹⁸⁵ AN, 19800434/22 : procès-verbal de la séance de la commission mixte permanente prévue par l'article 55 du règlement annexé au décret-loi du 12 novembre 1938 [...], 17 mars 1939.

¹⁸⁶ AN, 19800434/22 : compte rendu à M. le ministre des Travaux publics de la réunion de la commission mixte instituée par arrêté du 8 mars 1939 pour l'application du décret du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer, 17 mars 1939.

¹⁸⁷ CNAH, 505 LM 139 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 24 avril 1939.

¹⁸⁸ CNAH, 25 LM 621 : note concernant la réglementation du travail des agents des chemins de fer, 17 novembre 1938.

à 21 le nombre de journées de congés des cheminots. Surtout cette disposition aligne celui-ci sur le droit commun, alors que les agents des chemins de fer bénéficiaient, dès avant 1920, de garanties bien souvent supérieures à celui-ci. Par ailleurs, elle entraîne mathématiquement une réduction du taux horaire de l'agent¹⁸⁹.

Cette mesure provoque donc une vive opposition de la Fédération nationale des cheminots, qui voit ici lui être brutalement imposée une importante régression sociale :

« [La Fédération nationale des cheminots] n'admettra jamais qu'en fait la grande conquête sociale des 21 jours de congé soit enlevée aux cheminots. [...] Et comment n'en serait-il pas ainsi si l'on ajoute que la Société nationale veut même aller jusqu'à enlever aux cheminots le bénéfice des 15 jours de congé ouvrables payés qu'ils avaient obtenus avant 1936, droits acquis depuis 1920 ? Pour cela, la SNCF entend faire récupérer 9 jours de congé et effectuer 60 heures supplémentaires par an non rémunérées »¹⁹⁰.

Un décret du 31 décembre 1938 relatif à la durée du travail dans, entre autres structures, les services concédés, précise les modalités de récupération, en intégrant, à partir du 1^{er} janvier 1939, cette récupération dans l'établissement des horaires de travail¹⁹¹.

La Fédération nationale des cheminots tente en vain de faire céder le ministre des Travaux publics sur ce point¹⁹².

Les 5 et 15 mars 1939, deux circulaires de la SNCF prescrivent la récupération de neuf jours de congé aux personnels roulant et sédentaire¹⁹³.

Une journée supplémentaire de congés est toutefois accordée sans compensation à l'occasion du cent cinquantième anniversaire de la Révolution française pour le pont du 14 juillet 1939¹⁹⁴.

-Le détachement de cheminots dans les établissements et usines œuvrant pour la Défense nationale

L'article 18 du décret-loi relatif à la réorganisation du contrôle et à diverses mesures intéressant la SNCF du 12 novembre 1938 prévoit la mise en disponibilité d'agents du cadre

¹⁸⁹ Même si une indemnité spéciale temporaire, accordée à la même époque, réduit cette baisse du taux horaire.

¹⁹⁰ Marc Dupuy, « L'inique récupération des jours de congés », *La Tribune des cheminots*, 3 avril 1939, p. 1-2.

¹⁹¹ AN, 19800434/22 : lettre d'Emmanuel Moroni, directeur-adjoint des chemins de fer et des transports, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 16 février 1939.

¹⁹² Roger Liaud, « Notre action revendicative », *La Tribune des cheminots*, 20 mars 1939, p. 1.

¹⁹³ Raymond Tournemaine, « Notre délégation au ministère à propos de la réglementation du travail », *La Tribune des cheminots*, 29 mai 1939, p. 1.

¹⁹⁴ Roger Liaud, « L'activité revendicative de la Fédération », *La Tribune des cheminots*, 26 juin 1939, p. 2.

permanent détachés dans des établissements œuvrant pour la Défense nationale¹⁹⁵. Deux décrets d'application du 28 janvier 1939 en fixent les modalités¹⁹⁶.

Cette mesure touche des ouvriers spécialisés ou les près de 6 000 agents qui ont abandonné une profession pour entrer au chemin de fer¹⁹⁷.

Pour la Fédération nationale des cheminots, cette disposition représente une violation de la convention collective, dans la mesure où les articles 16 et 51 de celle-ci précisent qu'un agent doit solliciter sa mise en disponibilité et qu'elle ne peut lui être imposée que dans le cadre de sanctions disciplinaires¹⁹⁸.

La SNCF semble toutefois assez réticente à mettre en œuvre cette disposition¹⁹⁹.

-La mise à la retraite d'office

En matière de retraites, une première modification intervient le 7 février 1938 avec une dépêche ministérielle : elle accorde le départ en retraite anticipé avec une pension normale à tout agent remplissant les conditions d'âge et d'ancienneté de service sous trois ans. Cette disposition concerne les emplois dans lesquels est constaté un excédent d'effectifs généré par la fusion de services au sein de la SNCF et la coordination rail-route. Afin de le résorber, Pierre Guinand sollicite du ministre des Travaux publics la remise en vigueur de l'article 7 du décret-loi du 19 avril 1934. Henri Queuille acquiesce, à la condition « de n'appliquer [ces] mesures [...] que dans les cas absolument justifiés en commençant par les agents dont l'âge est le plus voisin de l'âge de mise à la retraite normale, et après mise à la retraite des agents ayant dépassé l'âge de 55 ans et encore en service [...] ». Il estime toutefois prématuré de déposer un projet de loi qui systématiserait cette disposition en instaurant la mise à la retraite anticipée d'office²⁰⁰.

La retraite anticipée est accordée dans un premier temps au compte-goutte²⁰¹, parfois même

¹⁹⁵ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12894.

¹⁹⁶ *J.O. Lois et décrets*, 29 janvier 1939, p. 1416-1418.

¹⁹⁷ CNAH, 44 LM 48 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 19 avril 1939.

¹⁹⁸ « Notre lettre au président du groupe parlementaire de défense des cheminots », *La Tribune des cheminots*, 26 décembre 1938, p. 2.

¹⁹⁹ CNAH, 44 LM 48 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 19 mai 1939.

²⁰⁰ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 7 février 1938.

²⁰¹ CNAH, 44 LM 47 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie,

refusée à certains demandeurs²⁰².

L'article 19 du décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la réorganisation du contrôle et à diverses mesures intéressant la SNCF prévoit la mise à la retraite d'office des agents remplissant les conditions d'âge (c'est-à-dire 50 ou 55 ans selon les catégories du personnel) : « Dès la publication du présent décret et jusqu'à la date fixée par le ministre des travaux publics, seront admis à la retraite, avec préavis d'un mois, les agents et fonctionnaires de la Société nationale des chemins de fer ayant atteint les conditions d'âge pour bénéficier d'une retraite normale »²⁰³.

Cette mesure supprime donc la condition des 25 années d'ancienneté de service (et donc de durée d'affiliation). Une bonification d'ancienneté de trois ans maximum peut être accordée par la SNCF à tout agent qui n'a pas réuni ses 25 annuités²⁰⁴.

Le préavis est d'un mois minimum, augmenté de six mois pour chaque enfant mineur, infirme ou qui réalise son service militaire, à la charge de l'agent²⁰⁵. Des sursis d'une durée inférieure à un an peuvent toutefois être accordés, sur proposition du conseil d'administration de la SNCF, par le ministre des Travaux publics, pour que soit assurée la bonne marche du service²⁰⁶. Ces délais sont généralement de deux mois par enfant pour les cheminots chargés de famille²⁰⁷. Ils sont accordés pour former le successeur de l'agent ou remplir une mission précise et ne concernent que 3,7 % des agents admissibles à la retraite²⁰⁸. Ces sursis peuvent toutefois être accordés de manière large aux mécaniciens et chauffeurs, qui quittent le chemin de fer tôt, dès 50 ans, alors qu'ils l'ont parfois intégré tardivement²⁰⁹.

La SNCF espère ainsi provoquer 5 000 départs à la retraite²¹⁰.

Mais l'application de cette disposition laisse à désirer. Le 10 mars 1939, Lucien Midol adresse à Anatole de Monzie une question écrite, dans laquelle il lui expose que

ministre des Travaux publics, 22 décembre 1938.

²⁰² Jean Jarrigion, « Comment les décrets-lois frappent les cheminots ou les raisons de notre protestation », *La Tribune des cheminots*, 12 décembre 1938, p. 2.

²⁰³ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12894.

²⁰⁴ Léon Urbain, *Des rapports...*, *op. cit.*, p. 108.

²⁰⁵ CNAH, 44 LM 47 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 22 décembre 1938 ; CNAH, 44 LM 63 : lettre d'Anatole de Monzie à Pierre Guinand, 25 janvier 1939 ; CNAH, 44 LM 48 : idem, 1^{er} février 1939.

²⁰⁶ CNAH, 44 LM 47 : idem, 14 novembre 1938.

²⁰⁷ CNAH, 44 LM 48 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 17 janvier 1939.

²⁰⁸ CNAH, 44 LM 47 : idem, 5 décembre 1938.

²⁰⁹ CNAH, 44 LM 48 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 4 février 1939.

²¹⁰ CNAH, 44 LM 47 : idem, 10 décembre 1938.

« les mises à la retraite des agents de la Société nationale des chemins de fer sont prononcées dans des conditions différentes de région à région et même de service à service, en ce qui concerne notamment l'attribution d'un délai supplémentaire de deux mois par enfant aux agents qui, âgés de cinquante-cinq ans, sont mis à la retraite d'office en application du décret-loi du 12 novembre 1938, même s'ils ne réalisent pas vingt-cinq ans de service et ont des enfants mineurs à leur charge ».

Le ministre des Travaux publics reconnaît ces dysfonctionnements²¹¹.

La Fédération des syndicats chrétiens des cheminots mène une action soutenue contre cette mesure, non sans résultat :

« Ce décret-loi est une violation caractérisée de tous les engagements qui avaient été antérieurement pris. Il se trouve que les agents lésés sont surtout soit des anciens combattants, soit des veuves de guerre, soit des veuves d'agents accidentés ou non. Les protestations qui se sont élevées de toutes parts ont amené l'ajournement des départs au 1^{er} février au lieu du 1^{er} janvier 1939 puis l'octroi de bonifications de 3 ans à tous ceux qui n'avaient pas 25 ans de service ; les anciens combattants peuvent, en payant les cotisations nécessaires obtenir deux annuités supplémentaires. Nous avons demandé la même possibilité pour les veuves de guerre et les veuves d'agents »²¹².

-Des facilités de circulation réduites

En décembre 1937, la Fédération nationale des cheminots souhaite revoir le règlement appliqué depuis 1^{er} janvier 1937, qui régit les facilités de circulation.

En effet, avec la création de la SNCF et donc la constitution d'un unique réseau ferré, la distinction entre un régime intérieur et un régime inter-réseaux de circulation n'a plus lieu d'être. L'organisation syndicale propose dès lors la suppression de ce régime d'échange, qui s'accompagnerait de la possibilité pour les cheminots actifs, retraités et leur famille, de circuler sur la totalité des lignes du réseau national. Elle souhaiterait que ces nouvelles dispositions puissent entrer en vigueur au 1^{er} janvier 1938²¹³.

Si, fin juin 1938, la SNCF ne lui a toujours pas fait connaître son avis²¹⁴, c'est que le comité de direction de l'entreprise n'a abordé la question pour établir sa position officielle qu'à partir du 12 juillet. Le ministre des Travaux publics souhaite qu'un accord soit trouvé

²¹¹ CNAH, 44 LM 48 : idem, 31 mars 1939.

²¹² Archives CFDT, 1 K 12 : rapport moral de Maurice Garnier, secrétaire général, lors du conseil fédéral de la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, 21 janvier 1939.

²¹³ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Roger Liaud, secrétaire général de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, au président du conseil d'administration de la SNCF, 10 décembre 1937.

²¹⁴ Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, *Congrès fédéral des 27, 28, 29 et 30 juin 1938...*, op. cit., p. 252-253.

entre les représentants de la SNCF et ceux du personnel avant que ce point ne soit examiné à la commission mixte chargée d'élaborer la convention collective.

Quatre considérations entrent en compte dans la réflexion menée par la SNCF :

« 1°) Simplifier autant que possible le régime actuel qui est extrêmement touffu. 2°) Créer un régime unique au sein de la Société nationale [...] 3°) Profiter de la réforme pour diminuer considérablement le nombre des bénéficiaires. Car, ce qui est actuellement regrettable, c'est l'extension trop large de ces facilités, surtout aux collatéraux de l'agent 4°) Proposer aux agents un régime qui soit acceptable et qui tienne compte, notamment, de l'objection qui nous est toujours présentée quand nous parlons de réduire le régime des facilités de circulation, à savoir que le recrutement des cheminots est en grande partie régional et qu'il faut permettre aux agents de retourner chez eux ».

Jusqu'alors, les agents hommes majeurs voyageaient gratuitement dans leur région et bénéficiaient de sept permis gratuits pour circuler dans les autres régions et d'un quart de place permanent. Leur famille directe jouissait, quant à elle, d'une carte de réduction de 90 % et de 20 permis en régime intérieur ainsi que de quatre permis, de bons à quart de place et d'une réduction permanente de 50 % en régime d'échange. Les fils militaires, les ascendants, les filles majeures et les domestiques disposaient également de facilités.

Après de nombreux débats portant notamment sur le nombre de bénéficiaires et la réception de tels avantages par l'opinion publique, le comité de direction de la SNCF finit par s'accorder sur la formule suivante : l'octroi de la carte gratuite pour l'agent, une réduction de 90 % et trois permis gratuits par an pour sa famille directe, la suppression des facilités pour les autres membres de la famille. Les anciens agents bénéficieraient en outre de la faculté d'option entre le régime en vigueur et les nouvelles dispositions²¹⁵.

Mais si la Fédération nationale des cheminots semble accepter la suppression des facilités de circulation aux membres de la famille élargie, elle juge le nombre de permis accordé aux parents trop réduit. La question de la surtaxe est la plus litigieuse²¹⁶ et le comité de direction de l'entreprise propose d'exonérer les billets de 90 % de celle-ci²¹⁷.

L'article 5 du livre I^{er} de la convention collective, publié le 20 août 1938, prévoit que les facilités de circulation fassent l'objet d'une annexe.

Mais les articles 16 et 17 du décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la réorganisation

²¹⁵ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 12 juillet 1938.

²¹⁶ Cf. *supra*.

²¹⁷ CNAH, 797 LM 19 : idem, 27 juillet 1938.

du contrôle et à diverses mesures intéressant la SNCF²¹⁸ cherchent à limiter le nombre de bénéficiaires des facilités de circulation, en interdisant la délivrance de réduction supérieure à 50 %, exception faite, entre autres, des agents de la SNCF actifs et retraités, de leurs femmes et de leurs enfants mineurs.

Surtout, ils substituent à l'annexe de la convention collective relative aux facilités de circulation un règlement homologué par le ministre des Travaux publics. Cette dernière mesure est donc contraire à la convention collective conclue quelques mois auparavant et qui prescrivait de discuter contractuellement ces dispositions entre la SNCF et la Fédération nationale des cheminots.

Ces modifications sont portées à la connaissance du personnel par une instruction générale du 14 novembre²¹⁹.

Un nouveau règlement concernant les facilités de circulation accordées aux agents en activité, retraités et à leur famille est donc élaboré²²⁰.

Appliqué à partir du 1^{er} janvier 1939, il se distingue par la réduction des avantages accordés à la famille du cheminot : alors que l'agent actif conserve la circulation gratuite sur l'ensemble des lignes du réseau national, ses épouse et enfants ne bénéficient plus que de huit permis gratuits (contre 24 auparavant), d'une carte de réduction de 90 % dans sa région et de 75 % dans les autres régions. Les parents d'agents ne peuvent plus prétendre à une réduction supérieure à 50 %. De façon surprenante, le mari, les parents et les beaux-parents de la femme-agent dont l'époux n'est pas cheminot ne disposent plus, quant à eux, d'aucune gratuité (mais d'un nombre limité de bons à 50 % de réduction). Quant aux facilités de circulation des retraités, elles sont également réduites (six permis) et l'ancien agent ne dispose plus de faveurs équivalentes à celles de son épouse²²¹. Ce règlement est homologué par le ministre des Travaux publics.

Mais il se mobilise contre lui.

Pour la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots, ce nouveau régime de facilités de circulation est caractérisé par son iniquité :

²¹⁸ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12893.

²¹⁹ CNAH, 505 LM 176 : instruction générale n°51 de la SNCF, 14 novembre 1938.

²²⁰ CNAH, 44 LM 47 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 22 décembre 1938.

²²¹ CNAH, 505 LM 176 : règlement concernant les facilités de circulation accordées aux agents SNCF en activité ou en retraite et à leurs familles, 1^{er} janvier 1939.

« Quant aux facilités de circulation, nous avons toujours signalé partout où nous le pouvions, notamment au ministre et à la SNCF, que vraiment le nouveau régime est injuste. 8 permis, c'est trop peu pour la famille d'agents en activité qui sont appelés fréquemment à être déplacés pour raisons de service. Quant aux parents, beaux-parents, mari de la femme agent, il y a vraiment là aussi une grosse injustice commise par la suppression totale des facilités gratuites »²²².

La Fédération nationale des cheminots appelle quant à elle à la révision de ce nouveau régime²²³, n'hésitant pas à multiplier les « interventions pressantes et réitérées » en ce sens²²⁴.

Le personnel semble prendre à cœur cette restriction de ce qui représente, aux yeux de l'opinion publique, et peut-être aussi des agents eux-mêmes, le symbole des avantages liés à leur corporation, comme en témoigne le ministre Anatole de Monzie, sollicité de toutes parts à ce sujet :

« Je vous ai dit combien j'étais obsédé par ce problème [du régime des facilités de circulation] et harcelé par les revendications de toutes catégories. Je reste stupéfait de l'importance qu'ont prises, dans l'esprit des cheminots, les restrictions édictées en ce qui concerne les familles de cheminots et les retraités. Toutes autres mesures semblent être acceptées avec une certaine bonne grâce, mais nous risquons, d'après les informations qui nous sont fournies, de voir se reconstituer une opposition syndicale sur la base étroite que fournit la revendication des permis de circulation. On peut le regretter ; je le regrette, mais c'est un fait, et je suis encouragé, de divers côtés, à rechercher une formule transactionnelle »²²⁵.

En effet, diverses initiatives sont orchestrées par les cheminots afin d'infléchir cette réglementation. On peut citer à titre d'exemple la proposition de résolution portée par Émile Brachard et Ferdinand Morin à la Chambre des députés le 20 janvier 1939, qui exhorte le Gouvernement au rétablissement des « avantages légitimement acquis » par les cheminots retraités en matière de facilités de circulation²²⁶.

Une amélioration des faveurs des agents actifs et retraités de la SNCF est ainsi envisagée et un nouveau règlement, remplaçant celui en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1939, est approuvé par le ministre des Travaux publics²²⁷ et appliqué à partir du 1^{er} avril de la même année²²⁸.

²²² Archives CFDT, 1 K 12 : rapport moral de Maurice Garnier, secrétaire général, lors du conseil fédéral de la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, 21 janvier 1939.

²²³ Roger Liaud, « Facilités de circulation », *La Tribune des cheminots*, 9 janvier 1939, p. 4.

²²⁴ Roger Liaud, « L'activité revendicative de notre Fédération », *La Tribune des cheminots*, 3 avril 1939, p. 1.

²²⁵ CNAH, 44 LM 48 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 8 février 1939.

²²⁶ CNAH, 505 LM 176 : proposition de résolution présentée par Émile Brachard et Ferdinand Morin à la Chambre des députés tendant à inviter le Gouvernement à faire rétablir les avantages légitimement acquis par les cheminots retraités en ce qui concerne les facilités de circulation, 20 janvier 1939.

²²⁷ CNAH, 44 LM 48 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 30 mars 1939 ; lettre d'Anatole de Monzie à Pierre Guinand, 31 mars 1939.

Toutefois les cheminots se récrient qu'ils n'ont pas été consultés sur le sujet²²⁹. Des compensations, par l'attribution d'avantages supplémentaires, sont également envisagées en mai à destination des retraités²³⁰.

-Une nouvelle organisation de la représentation du personnel ?

Alors que le chapitre VII du livre II de la convention collective des cheminots consacré à la représentation du personnel a été adopté en avril 1938, la question des délégués du personnel fait également l'objet d'un décret-loi daté du 12 novembre 1938²³¹.

La réflexion sur le sujet n'est pas neuve. Quelques mois auparavant, en janvier 1938, l'élaboration du statut moderne du travail dédiait un des projets de loi qui le constituent à la question du statut des délégués du personnel. À cette occasion, Pierre Guinand s'adressait à Henri Queuille pour obtenir une dérogation pour la SNCF, tant les dispositions envisagées diffèrent de celles mises en place depuis près de 18 ans :

« Nous insistons [...] pour que la Société nationale puisse continuer à appliquer, en ce qui concerne la représentation du personnel, les dispositions qui sont en vigueur depuis 1920, compte tenu, toutefois, des modifications qui pourraient y être apportées par le nouveau contrat collectif actuellement en cours d'élaboration »²³².

Mais critiqué par les organisations ouvrières comme patronales²³³, ce projet de loi n'aboutit pas²³⁴.

Il est toutefois repris presque à l'identique dans un décret-loi en novembre 1938²³⁵. Son titre I^{er} précise le statut et le rôle des délégués du personnel. Ils sont désormais obligatoires pour les établissements industriels ou commerciaux de plus de 10 salariés, élus par le personnel groupé en seulement deux catégories (« ouvriers » et « collaborateurs »),

²²⁸ CNAH, 1181 LM 78 : règlement concernant les facilités de circulation accordées aux agents de la SNCF en activité ou en retraite et à leurs familles, 1^{er} avril 1939.

²²⁹ Roger Liaud, « L'activité revendicative de notre Fédération », *La Tribune des cheminots*, 3 avril 1939, p. 1.

²³⁰ CNAH, 505 LM 176 : rapport présenté par Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, au comité de direction de la SNCF, sur l'attribution de facilités de circulation supplémentaires à certaines catégories d'agents retraités, 1^{er} mai 1939.

²³¹ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12867-12869.

²³² CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 25 février 1938.

²³³ Boris Dänzer-Kantof et al., *Un siècle de réformes sociales...*, op. cit., p. 101.

²³⁴ Francis Hordern, « L'institution des délégués ouvriers de 1936 à la guerre », dans *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire sociale et du droit social. Naissance d'une institution : du contrôle ouvrier aux délégués du personnel (1880-1939)*, n°1, 1988, p. 155-157.

²³⁵ Note de M. J. Danel, *Droit social*, 1938, p. 416-422.

pour une durée d'un an, au scrutin secret. Les agents ne sont représentés qu'à un seul degré, auprès du chef d'établissement, qui reçoit mensuellement les délégués. On perçoit ici le fossé qui sépare le décret-loi de la pratique de la représentation du personnel à l'œuvre à la SNCF. D'autres dispositions modifient également le statut des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs et celui relatif aux groupements professionnels.

En 1939, Léon Urbain relativise la portée de cette mesure, dont il assure qu'elle ne sera pas appliquée à la SNCF : « La Société nationale, en raison du caractère particulier de cette entreprise, de l'important effectif de son personnel et surtout par le fait que l'État a un contrôle direct sur ses actions, ne changera certainement pas le système de représentation de son personnel »²³⁶.

Il n'a pas été démenti²³⁷.

-Le maintien du régime dérogatoire des éconômats de chemins de fer

La loi du 25 mars 1910 prévoit l'organisation d'un référendum tous les cinq ans, afin que le personnel se prononce sur le maintien ou la suppression de l'éconômât de chaque réseau.

En 1936, un arrêté ministériel du 1^{er} avril annonce la tenue de la prochaine consultation pour juin²³⁸. 94 % des agents du réseau du Nord et 95 % de ceux de l'administration des chemins de fer de l'État se prononcent favorablement à leur conservation²³⁹. Ces chiffres élevés témoignent de la forte popularité de l'institution. En 1956, on estime que 70 à 85 % des agents s'approvisionnent aux éconômats²⁴⁰.

Au moment de sa création, la SNCF hérite des éconômats des réseaux du Midi, du Nord, du PO et de l'État²⁴¹.

Mais ces institutions ne font pas l'unanimité dans la population française. Une proposition de loi présentée par René Dommange et Frédéric Dupont, tendant à transformer en sociétés coopératives de consommation les groupements d'acheteurs fondés dans les administrations

²³⁶ Léon Urbain, *Des rapports...*, *op. cit.*, p. 24-25.

²³⁷ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 86.

²³⁸ CNAH, 505 LM 168 : lettre de Pierre-Eugène Fournier, président du conseil d'administration de la SNCF, à Jean Berthelot, secrétaire d'État aux Communications, 25 mars 1941.

²³⁹ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 11 mars 1938.

²⁴⁰ Marcel Rives, « Coopératives d'entreprises et d'administrations », *La Revue administrative*, n°53, octobre 1956, p. 506.

²⁴¹ Georges Ribeill, « Au bon temps... », *art. cit.*, p. 10.

ou dans les établissements publics et privés, est déposée à la Chambre des députés le 5 juin 1936²⁴².

Il ne s'agit pas d'une initiative inédite. Les éconômats et les coopératives de consommation ont fait l'objet, au fil des années, de nombreuses tentatives législatives. Ainsi le 16 janvier 1936, Emmanuel Evain et ses collègues déposent à la Chambre des députés une proposition de loi similaire²⁴³, dont René Dommange avait été le rapporteur pour la commission du commerce et de l'industrie²⁴⁴. Mais le 12 mars, le député Edmond Miellet s'oppose au vote sans débat du texte à cause de son ambiguïté²⁴⁵.

En juin 1936, René Dommange endosse de nouveau l'habit du rapporteur pour sa propre proposition de loi²⁴⁶. Il rédige plusieurs rapports et propose quelques amendements au texte initial en 1938²⁴⁷. Averti du contenu du texte, le président du conseil d'administration de la SNCF Pierre Guinand s'adresse au ministre des Travaux publics pour plaider le maintien du régime dérogatoire des éconômats du chemin de fer²⁴⁸. Mais le 8 avril 1938, la proposition de loi ayant pour objet d'obliger les groupements d'acheteurs à se transformer ou à se constituer en sociétés coopératives de consommation est adoptée à la Chambre des députés²⁴⁹. Elle est transmise au Sénat et renvoyée à sa commission du commerce le 13 avril²⁵⁰. Ces démarches semblent toutefois rester sans suite²⁵¹, sans doute pour partie suite aux interventions de la Fédération nationale des cheminots et de l'Union-État auprès des ministres du Commerce et des Travaux publics²⁵².

Parallèlement, en accord avec la Fédération nationale des cheminots, la SNCF opère une réorganisation des éconômats, dont elle n'exclut pas l'extension²⁵³.

Un décret-loi du 12 novembre 1938 prescrit la transformation des organismes ou sociétés coopératives de consommation, des organismes ou groupements de consommateurs appartenant ou non à une ou plusieurs entreprises privées ou à des administrations, services ou

²⁴² *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 16 juin 1936, p. 1461.

²⁴³ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 16 janvier 1936, p. 36.

²⁴⁴ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 13 février 1936, p. 377.

²⁴⁵ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 12 mars 1936, p. 901.

²⁴⁶ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 25 juin 1936, p. 1595.

²⁴⁷ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 24 mars 1938, p. 940.

²⁴⁸ CNAH, 44 LM 46 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Henri Queuille, ministre des Travaux publics, 11 mars 1938.

²⁴⁹ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 8 avril 1938, p. 1119.

²⁵⁰ *J.O. Débats parlementaires. Sénat*, 13 avril 1938, p. 550.

²⁵¹ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, op. cit., p. 144.

²⁵² Charles Plaire, « Défendons nos éconômats. Un mauvais coup manqué », *La Tribune des cheminots*, 11 juillet 1938, p. 5.

²⁵³ « À propos des éconômats », *La Tribune des cheminots*, 23 mai 1938, p. 1.

établissements publics, civils ou militaires, créés en vue de l'achat collectif ou individuel et de la distribution de denrées ou de marchandises ou de l'une seulement de ces opérations²⁵⁴. Il est complété par un décret d'application, paru le 10 janvier 1939²⁵⁵.

Ce texte s'inspire directement de la proposition de loi Dommange de 1938²⁵⁶. Il est justifié par une volonté du gouvernement Daladier d'assurer une plus grande équité, au niveau des charges, entre les entreprises qui assurent l'approvisionnement détaillé de la population.

Le décret-loi prévoit, dans son article 1^{er} :

« Tous les organismes et groupements de consommateurs appartenant ou non à une ou plusieurs entreprises privées ou à des administrateurs, services ou établissements publics, civils ou militaires, créés en vue de l'achat collectif ou individuel et de la distribution de denrées ou marchandises, ou de l'une seulement de ces opérations, devront être constitués sous la forme des sociétés coopératives de consommation régies par les lois du 7 mai 1917 et suivantes, s'ils comprennent au moins sept personnes bénéficiant des achats collectifs ou individuels. Les organismes et groupements précités existants devront se transformer en sociétés coopératives de consommation dans un délai de six mois à compter de la promulgation du présent décret, exception faite pour les économats des chemins de fer qui demeurent régis par l'article 77 du Code du travail »²⁵⁷.

Les économats du chemin de fer bénéficient donc, comme en 1910, d'un régime dérogatoire. Cette exception est justifiée par « des inconvénients d'ordre pratique très sérieux notamment en réduisant le contrôle de l'administration » qui seraient générés par la transformation en coopératives des économats²⁵⁸.

Pour autant, l'avenir de ces structures reste peu assuré.

En effet, une proposition de loi de Paul Goussu et François Saudubray demande leur suppression²⁵⁹.

En février 1939, un projet de réorganisation des économats des régions Ouest, Sud-Ouest et Nord est élaboré par une commission d'études composée de représentants de la SNCF et de la Fédération nationale des cheminots et attend d'être mis en œuvre²⁶⁰.

²⁵⁴ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12881-12882.

²⁵⁵ Marcel Rives, « Coopératives d'entreprises et d'administrations », *art. cit.*

²⁵⁶ *Recueil général des lois, décrets et arrêtés*, 12^e série, t. 69, n°10-15, 1939, p. 664-665.

²⁵⁷ CNAH, 505 LM 153 : décret-loi tendant à transformer les organismes ou groupements de consommateurs appartenant ou non à une ou plusieurs entreprises privées ou à des administrations, services ou établissements publics, civils ou militaires, créés en vue de l'achat collectif ou individuel et de la distribution de denrées ou de marchandises ou de l'une seulement de ces opérations, en sociétés coopératives de consommation, 12 novembre 1938.

²⁵⁸ *J.O. Lois et décrets*, 12 novembre 1938, p. 12881.

²⁵⁹ Archives CFDT, 1 K 12 : rapport moral de Maurice Garnier, secrétaire général, lors du conseil fédéral de la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, 21 janvier 1939.

²⁶⁰ Roger Liaud, « L'action revendicative de notre fédération », *La Tribune des cheminots*, 20 février 1939, p. 2.

-L'impératif de rendement de la convention collective

L'article 10 du décret-loi sur la durée du travail du 12 novembre 1938 précise que « les conventions collectives ne peuvent avoir pour conséquence de diminuer le rendement des entreprises »²⁶¹.

Cette disposition presque invisible dans la salve de décrets-lois est pourtant importante dans la mesure où un corollaire fréquent de l'instauration d'une convention était la baisse de rendement²⁶².

Par la mise en œuvre de ces mesures, la SNCF espère ainsi « en 1939, résorber un nouvel excédent de 15.000 agents, dont 5.000 mises à la retraite, 3.000 agents travaillant pour les besoins de la Défense nationale et 7.000 auxiliaires », ce qui permettrait de réaliser une économie de 185 millions de francs.

Cette prévision ne semble pas assez poussée pour le ministre des Travaux publics, qui martèle que les effectifs doivent correspondre strictement aux besoins²⁶³.

L'application des décrets-lois du 12 novembre 1938 a toutefois entraîné la réduction des effectifs de l'entreprise, qui passent à 454 000 agents au 1^{er} avril 1939²⁶⁴.

Mais surtout, à l'occasion de la parution de ces décrets-lois, apparaît pour la première fois dans les discours cheminots un argument que l'on retrouvait plusieurs décennies auparavant dans la bouche des administrateurs des compagnies privées, celui de l'illégalité de l'intervention de l'État, qui entraîne une violation de la convention collective : « [Les délégués] constatent [...] que l'abrogation des 21 jours de congé et l'atteinte au régime actuel des facilités de circulation constituent une intervention illégale de l'État dans des dispositions contractuelles établies conformément à la loi »²⁶⁵.

²⁶¹ J.O. Lois et décrets, 12 novembre 1938, p. 12863.

²⁶² Jean-Pierre Le Crom, *Syndicats, nous voilà...*, op. cit., p. 35.

²⁶³ CNAH, 44 LM 47 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 10 décembre 1938.

²⁶⁴ CNAH, 325 LM 857 : SNCF, *Rapport du directeur général au conseil d'administration sur le fonctionnement des services au cours de l'exercice 1939*, Paris : Impr. Paul Dupont, s.d., p. 145.

²⁶⁵ CNAH, 25 LM 203 : lettre des délégués du personnel auprès du directeur au directeur de l'Exploitation de la région Est de la SNCF, 29 novembre 1938.

L'échec de la grève générale du 30 novembre 1938

Lors de la séance du conseil d'administration de la SNCF du 16 novembre 1938, Jean Jarrigion est chargé de communiquer « [les] plus fermes protestations » de la Fédération nationale des cheminots en réaction à l'application de ces dispositions.

La parution des décrets-lois passe d'autant plus mal que l'action des cheminots dans la mobilisation partielle et les évacuations de civils en septembre 1938 avait été louée de tous²⁶⁶.

Au lendemain de celle-ci, Pierre Semard avance :

« Le devoir que les cheminots accomplissent très volontiers pour assurer la sécurité du pays et pour que celui-ci soit à même de réaliser ses obligations touchant la défense de la paix, leur donne le droit de penser qu'il ne sera désormais plus question de remettre en cause les lois sociales qui ont été acquises ces dernières années »²⁶⁷.

Jean Jarrigion avertit notamment les administrateurs de la SNCF des risques de remise en cause de la paix sociale et de mouvement social :

« Dans ces conditions, n'ayant jamais, dans nos fonctions actuelles, méconnu l'importance des charges qui nous sont confiées, ni les responsabilités qu'elles entraînent et sans qu'il soit besoin qu'on nous les rappelle, nous devons indiquer que, loin de contribuer à la paix sociale à laquelle nous travaillons, ces mesures ne peuvent que les compromettre [...] Nous tenons pour dangereuses, génératrices de représailles à plus ou moins courte ou longue portée, les mesures qui viennent d'intervenir à l'égard de nos camarades »²⁶⁸.

Dès le 18 novembre, la Fédération nationale des cheminots entreprend de marquer son opposition ; elle cherche à sensibiliser la corporation et l'opinion publique, notamment par une campagne d'affichage²⁶⁹ et de tracts²⁷⁰, par voie de presse et l'organisation de réunions²⁷¹.

Un conseil fédéral extraordinaire a lieu les 24-25 novembre 1938. Y sont discutées les directives de la CGT concernant l'organisation d'une grève générale de 24 heures, adoptées lors du congrès de Nantes tenu une semaine auparavant²⁷².

La Fédération nationale des cheminots se prononce unanimement en faveur de la suppression

²⁶⁶ CNAH, 25 LM 203 : lettre des délégués du personnel de l'Union des syndicats confédérés des chemins de fer de la région Ouest de la SNCF au directeur de l'Exploitation de la région Ouest de la SNCF, 8 décembre 1938.

²⁶⁷ Pierre Semard, « Les problèmes de l'heure et l'action de demain », *La Tribune des cheminots*, 3 octobre 1938, p. 1.

²⁶⁸ « Une déclaration de Jarrigion au conseil d'administration de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 30 novembre 1938, p. 2.

²⁶⁹ Une affiche, intitulée « Le cheminot, ennemi public n°1 », est éditée à cette occasion.

²⁷⁰ Un tract, intitulé « Cheminots, dressez-vous contre les décrets-lois », est édité.

²⁷¹ « Premières semaines de lutte contre les décrets-lois », *La Tribune des cheminots*, 12 décembre 1938, p. 3.

²⁷² « Les décisions de la CGT », *La Tribune des cheminots*, 30 novembre 1938, p. 1.

des décrets-lois et demande au Parlement de ne pas les ratifier²⁷³. Elle juge les « dispositions [du décret relatif à la semaine de 40 heures remplaçant celui du 18 janvier 1937] [...] nettement marquées de volonté antidémocratique, dictatoriale et de régression sociale »²⁷⁴ et insiste notamment sur le fait

« qu'en ce qui concerne les questions ayant trait aux congés, aux facilités de circulation, la mise en position de disponibilité d'agents du cadre permanent, les admissions à la retraite, ces questions font l'objet de dispositions contractuelles et réglementaires qu'il n'appartient pas au Gouvernement de modifier unilatéralement et sans acquiescement des parties intéressées »²⁷⁵.

Il s'agirait dès lors pour elle d'une « violation de la convention collective »²⁷⁶. Il faut pourtant reconnaître que la procédure de modification et de révision, qui fait partie des dispositions à faire obligatoirement figurer dans la convention collective, n'est pas encore fixée en novembre 1938.

Toujours est-il que la résolution adoptée le 25 novembre est communiquée au président du Conseil, au ministre des Travaux publics et à la SNCF. La Fédération nationale des cheminots demande à ses militants de suivre l'action orchestrée par la CGT, à savoir une grève de 24 heures le 30 novembre²⁷⁷, sans heurts ni remous : « Pas d'occupations d'usines, pas de manifestations, pas de meeting tout dans le calme et l'ordre »²⁷⁸.

La Fédération des cadres ne suit pas l'organisation la plus représentative du personnel dans la voie de la grève générale. Si elle proteste contre les décrets-lois, elle estime notamment « que cette action peut servir de prétexte à de sévères répressions, voire à l'établissement d'un Gouvernement autoritaire » et appelle les cadres et techniciens à assurer « strictement et UNIQUEMENT » leur service « dans la mesure où la possibilité leur en sera laissée »²⁷⁹.

La Fédération des syndicats chrétiens des cheminots rejoint également cette ligne de conduite. Elle s'oppose véhémentement aux décrets-lois du 12 novembre et en réclame la révision ; mais elle souhaite privilégier la discussion, la collaboration et « le jeu normal des libres

²⁷³ CNAH, 25 LM 203 : résolution de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et des pays de protectorat, 25 novembre 1938.

²⁷⁴ Pierre Semard, « Notre conseil fédéral a condamné unanimement les décrets-lois », *La Tribune des cheminots*, 30 novembre 1938, p. 1.

²⁷⁵ CNAH, 25 LM 203 : résolution de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et des pays de protectorat, 25 novembre 1938.

²⁷⁶ CNAH, 25 LM 203 : « Cheminots dressez-vous contre les décrets-lois de réaction sociale », s.d.

²⁷⁷ CNAH, 25 LM 203 : « Tous à l'action contre les décrets-lois », s.d.

²⁷⁸ CNAH, 388 LM 37 : « Lettre ouverture de la CGT à M. Daladier », *Le Temps*, 30 novembre 1938.

²⁷⁹ CNAH, 25 LM 203 : information à tous les syndicats et groupes régionaux de la Fédération des cadres, 25 novembre 1938.

institutions du pays » comme moyen d'action plutôt que la grève²⁸⁰. Elle est notamment reçue par le ministre des Travaux publics les 17 et 29 novembre, sans que cela n'aboutisse. Des rencontres ont également lieu avec le directeur du personnel et des chefs de service de la SNCF²⁸¹.

Mais pour René Pinon, une autre motivation, plus politique, explique la mobilisation :

« L'agitation contre les décrets-lois [...] a été décidée par M. Jouhaux et la CGT comme une concession accordée aux communistes battus au congrès de Nantes. Les communistes demandaient une grève de 24 heures. [...] Les décrets-lois ne sont eux-mêmes qu'un prétexte. C'est la politique extérieure du cabinet Daladier que l'on entend battre en brèche. La coïncidence n'est pas fortuite entre les premières grèves et la visite des ministres britanniques à Paris »²⁸².

Toujours est-il qu'en ces temps troublés sur le plan international, l'opinion publique ne voit pas d'un très bon œil ce mouvement²⁸³.

L'agitation sociale est générale et non propre à la corporation cheminote. Les conflits se multiplient entre le 18 et le 25 novembre²⁸⁴.

Ils atteignent leur paroxysme lorsque se déclare le 24 novembre une grève avec occupation aux usines Renault de Boulogne-Billancourt, anticipant le mot d'ordre lancé par la CGT²⁸⁵. Le lock-out est décrété et les locaux sont évacués par la police. Des heurts surviennent²⁸⁶. 28 000 ouvriers voient leur contrat rompu mais peuvent prétendre à recouvrer leur emploi s'ils en formulent la demande²⁸⁷. Finalement ce sont 2 000 ouvriers qui sont licenciés²⁸⁸.

Dans la soirée du 25 novembre, des manifestations ont lieu dans les gares parisiennes en guise de protestation²⁸⁹. Le lendemain, d'autres sont menées par la CGT. La Fédération nationale des cheminots appelle les agents à s'y joindre²⁹⁰.

L'ordre de grève signé par Jean Jarrigion et Pierre Semard est distribué à partir du

²⁸⁰ CNAH, 25 LM 203 : ordre du jour de la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, 26 novembre 1938.

²⁸¹ Archives CFDT, 1 K 12 : rapport moral de Maurice Garnier, secrétaire général, lors du conseil fédéral de la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, 21 janvier 1939.

²⁸² René Pinon, « L'échec de la grève générale », *Revue des deux mondes*, décembre 1938, p. 954.

²⁸³ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, op. cit., p. 159.

²⁸⁴ Guy Bourdè, *La défaite du Front populaire*, Paris : F. Maspero/Bibliothèque socialiste, 1977, p. 128-149.

²⁸⁵ Aimée Moutet, « Sous le gouvernement de Front populaire : problèmes humains de la rationalisation et action ouvrière » dans Rémi Baudouï, Yves Cohen (éd.), *Les chantiers de la paix sociale 1900-1940*, Fontenay-Saint-Cloud : ENS, 1995, p. 294.

²⁸⁶ Jean-Louis Loubet, *Histoire de l'automobile française*, Paris : Seuil, 2001, p. 176-177.

²⁸⁷ CNAH, 388 LM 37 : « À la suite de la grève aux usines Renault », *Le Temps*, 29 novembre 1938.

²⁸⁸ Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault. Vol. 1 Naissance de la grande entreprise 1898-1939*, Paris : Seuil, 1972, p. 271.

²⁸⁹ Pierre Semard, « 30 novembre 1938 », *La Tribune des cheminots*, 12 décembre 1938, p. 1.

²⁹⁰ CNAH, 25 LM 203 : « Cheminots dressez-vous contre les décrets-lois de réaction sociale », s.d.

25 novembre sous la forme d'un tract. Il invite le personnel à cesser le travail le 30 novembre de 4 heures à 19 heures afin de bloquer la circulation des trains et l'accès aux postes d'aiguillage, tout en assurant la protection et la sécurité du matériel et des installations. L'ordre de grève précise que « quelles que soient les mesures d'intimidation (mobilisation, réquisition) et les provocations (arrestations préventives) dont les cheminots et leurs militants pourraient être l'objet, l'action prescrite par notre Fédération [nationale des cheminots] devra être réalisée au maximum »²⁹¹.

Informé de cette décision de cesser le travail, le Gouvernement n'attend pas pour réagir et dispose de plusieurs jours devant lui pour organiser la riposte.

À l'instar de Léon Blum en mai 1936, Anatole de Monzie a parfaitement conscience du rôle-clé joué par les cheminots dans la réussite ou non d'un tel mouvement : « Une fois de plus, le succès ou l'insuccès de l'entreprise dépendait des cheminots » écrit-il dans *Ci-devant* à la date du 30 novembre 1938²⁹².

Le 25, le ministre des Travaux publics invite Pierre Guinand à déposer une plainte en vertu des articles 16 et 18 de la loi du 15 juillet 1845²⁹³. Une instruction est ouverte dès le lendemain.

La protection des non-grévistes est préparée²⁹⁴ et un décret du 25 novembre autorise la réquisition des voies ferrées exploitées par la SNCF. En effet, une loi du 21 janvier 1935 permet de recourir à la réquisition, en dehors de la mobilisation, quand les circonstances l'exigent²⁹⁵. La loi du 11 juillet 1938 permet par ailleurs la réquisition de « l'ensemble du personnel faisant partie d'un service ou d'une entreprise considérée comme indispensable pour assurer les besoins du pays »²⁹⁶. Enfin, un décret du 6 juin 1936 a fixé l'époque à laquelle cette procédure a pu être mise en œuvre.

²⁹¹ CNAH, 25 LM 203 : « Tous à l'action contre les décrets-lois », s.d.

²⁹² Anatole de Monzie, *Ci-devant*, *op. cit.*, p. 61.

²⁹³ Article 16 de la loi du 15 juillet 1845 : « Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails sera puni de réclusion. S'il y a eu un homicide ou blessure, le coupable sera dans le premier cas puni de mort et dans le second de la peine des travaux forcés à temps » ; article 18 du même texte : « Quiconque aura menacé par écrit anonyme ou signé de commettre un des crimes prévus en l'article 16 sera puni d'un emprisonnement de 3 à 5 ans [...] ».

²⁹⁴ *Ibid.*, p. 62.

²⁹⁵ Qu'elles soient civiles ou militaires. Ainsi, suite à un mouvement des dockers de Marseille en août-septembre 1938, la réquisition du port est décrétée alors que le mouvement nuit au commerce et que l'on craint le proche déclenchement d'une grève vu la situation de la Tchécoslovaquie. Louis Lesteven, *La réquisition...*, *op. cit.*, p. 62-63.

²⁹⁶ *J.O. Lois et décrets*, 13 juillet 1938, p. 8332.

Pour la Fédération nationale des cheminots, il s'agit d'un procédé illégal²⁹⁷, ce que conteste la présidence du Conseil²⁹⁸. Trois jours plus tard, la réquisition des ouvriers et agents des services publics et concédés de l'État, des départements et des communes est décrétée. Le texte est diffusé par voie d'affichage²⁹⁹. Le dimanche 27 novembre, les employés de bureaux consacrent leur journée à rédiger les ordres nominatifs de réquisition, signés par l'autorité militaire³⁰⁰. Remis à tous les agents³⁰¹ dans la soirée du 29 et la matinée du 30 novembre³⁰², il ordonne à chacun « de se présenter immédiatement et sans délai à son lieu de travail habituel »³⁰³. Les autorités, intransigeantes et qui ne souhaitent « admettre aucun manquement, aucune défaillance à l'heure où le sort du régime et de la nation pourrait se trouver mis en cause »³⁰⁴, justifient cette décision par une mise en péril de la Défense nationale. Dès lors, sauf cas de force majeure³⁰⁵, les congés accordés pour la journée du 30 novembre sont annulés pour pouvoir répondre à la réquisition³⁰⁶.

Parallèlement à cette préparation active de la grève, l'état-major de la SNCF entreprend une opération de communication à l'attention des agents.

Dès le 25 novembre, Robert Le Besnerais s'adresse au personnel et tente de le raisonner en jouant sur le double tableau de la conscience professionnelle et des risques encourus :

« [Il appelle] l'attention de tout le personnel sur la nécessité nationale de maintenir sans trouble ni aucune interruption le fonctionnement parfait du chemin de fer, moyen de transport indispensable à la vie économique et à la sécurité du pays. Les agents de tous grades de la Société nationale des chemins de fer français auront certainement à cœur de poursuivre sans défaillance leur entière collaboration au service public qu'ils ont

²⁹⁷ CNAH, 388 LM 37 : « Une déclaration de la Fédération des cheminots », *Le Temps*, 30 novembre 1938.

²⁹⁸ CNAH, 388 LM 37 : « La légalité du décret de réquisition générale », *Le Temps*, 30 novembre 1938.

²⁹⁹ CNAH, 25 LM 203 : affiche du décret portant réquisition des agents et ouvriers des services publics et des personnels des services concédés, 28 novembre 1938.

³⁰⁰ Communication de Christian Chevandier, « La répression des syndicats en France. Avant, pendant et après les "années noires" », p. 6, prononcée à l'occasion de la session « La mémoire des conflits » lors du cinquième congrès d'histoire ferroviaire, organisé par la Fondation des chemins de fer espagnols (14-16 octobre 2009, Palma de Majorque) ; accessible en ligne <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/030108_Chevandier.pdf> [consultée le 22 août 2018].

³⁰¹ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, aux directeurs de l'Exploitation des régions de la SNCF, 26 novembre 1938.

³⁰² CNAH, 388 LM 37 : « La réquisition des chemins de fer », *Le Temps*, 30 novembre 1938.

³⁰³ CNAH, 25 LM 203 : note de service de René Barth, directeur du service central du personnel de la SNCF, s.d. (sans doute 26 novembre 1938).

³⁰⁴ CNAH, 388 LM 37 : rapport au président de la République française du décret portant réquisition des agents et ouvriers des services publics et des personnels des services concédés, 28 novembre 1938.

³⁰⁵ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à René Barth, directeur du service central du personnel de la SNCF, 28 novembre 1938.

³⁰⁶ CNAH, 25 LM 203 : lettre de René Barth, directeur du service central du personnel de la SNCF, aux directeurs de l'Exploitation des régions, des services centraux de la SNCF et aux secrétaires généraux des compagnies, 28 novembre 1938.

l'honneur d'assurer : les agents qui abandonneraient leur service sont prévenus que cet abandon constituerait la rupture du contrat de travail »³⁰⁷.

Deux jours plus tard, après avoir pris connaissance de l'ordre de grève, il informe les cheminots du processus de réquisition en cours et des conséquences qui pourraient survenir en fonction de l'attitude qu'ils choisiront d'adopter le 30 novembre :

« En ne se rendant pas à l'ordre de réquisition, [les agents des chemins de fer] contreviennent à des dispositions légales formelles. En se prêtant ou en s'associant aux mesures destinées à entraver la marche des convois ou le fonctionnement de la voie ferrée, ils commettent une infraction aux articles [16 et 18 de la loi du 15 juillet 1845] »³⁰⁸.

Selon la SNCF, le refus d'exécuter son service le 30 novembre entraîne pour les grévistes la rupture de leur contrat de travail, ce que conteste la Fédération nationale des cheminots qui assure user d'un droit. Le 28 novembre, Pierre Guinand communique à son tour auprès du personnel sur la nécessité d'assurer leur service³⁰⁹.

Les dirigeants de l'entreprise sont relayés dans leur communication par le Gouvernement. Le 26, le ministre des Finances Paul Reynaud s'exprime à la radio. Le lendemain, c'est au tour de son homologue des Travaux publics, Anatole de Monzie, peu familier de cet exercice³¹⁰, de mettre en garde les agents :

« Pas de mesures d'exception ni de mesures préventives contre les personnes ! Que ceux qui veulent cesser le travail cessent le travail en sachant qu'il s'agit de la rupture d'un contrat de travail solennisé par des accords collectifs. [...] La loi dit : Il y a crime commis par quiconque emploie un moyen quelconque pour entraver la marche du convoi »³¹¹.

Dans l'après-midi du 29 novembre, Anatole de Monzie reçoit le bureau de la Fédération nationale des cheminots, dont Pierre Semard et Jean Jarrigion. Il les informe de la plainte déposée par Pierre Guinand et ajoute que leur responsabilité sera engagée en cas d'éventuels accidents³¹².

L'ordre de grève de la Fédération nationale des cheminots ne reçoit pas une grande

³⁰⁷ CNAH, 25 LM 203 : ordre du jour n°10 de la SNCF, 25 novembre 1938.

³⁰⁸ CNAH, 25 LM 203 : ordre du jour n°11 de la SNCF, 27 novembre 1938.

³⁰⁹ CNAH, 25 LM 203 : déclaration de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 28 novembre 1938.

³¹⁰ Anatole de Monzie, *Ci-devant, op. cit.*, p. 64.

³¹¹ Cité par Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, *op. cit.*, p. 62.

³¹² Anatole de Monzie, *Ci-devant, op. cit.*, p. 62.

audience auprès des cheminots³¹³. La SNCF peut annoncer dans un communiqué que « le service des chemins de fer est normalement assuré. Les trains respectent les horaires. Aucune absence n'est signalée. Le personnel effectue son travail avec zèle et dévouement »³¹⁴.

Des renseignements pris par le ministre des Travaux publics, il semblerait que dès la soirée du 29 novembre, les agents se soient découragés. En réalité, la veille déjà, des dissensions apparaissent chez les cheminots³¹⁵. Alors que René Belin entre discrètement en contact avec des membres du Gouvernement, parmi lesquels le ministre des Travaux publics, dans une dernière tentative de conciliation afin d'éviter la grève, Paul Reynaud laisse le mouvement se poursuivre³¹⁶. La tendance se confirme tôt le 30, Anatole de Monzie annonce moins de 2 000 cheminots grévistes³¹⁷ ; *La Tribune des cheminots* s'abstient, quant à elle, de publier toute estimation chiffrée du nombre de participants. D'autres études avancent les chiffres de quelques centaines³¹⁸ à 3 500 grévistes, soit moins de 1 % des 500 000 agents³¹⁹.

Pour Pierre Semard, c'est le déploiement de la force policière, consécutive de la réquisition, qui n'a pas permis à la mobilisation de prendre l'ampleur espérée :

« Les chemins de fer étaient véritablement sous le régime de l'état de siège. Dans leur enceinte des forces massives de policiers, de gardes mobiles et d'hommes de troupe, occupaient les postes, les dépôts, les ateliers, les gares. Les soldats étaient armés et munis de cartouches. Dans certains centres, les troupes noires étaient utilisées. Les cheminots qui pénétraient sur le territoire du chemin de fer étaient questionnés, filtrés, menacés ; ceux qui résistaient, chargés à coups de mousqueton ou même refoulés à la pointe des baïonnettes. C'est miracle qu'il n'y ait pas eu d'incidents graves. Ceux de nos camarades, en service, qui malgré tout voulaient agir, étaient pris à partie par des chefs, accompagnés de policiers ou gardes mobiles, menacés de révocation et d'arrestation. Des mécaniciens et chauffeurs furent accompagnés à leurs machines entre deux soldats baïonnette au canon »³²⁰.

³¹³ CNAH, 25 LM 203 : note sur les actions de Jean Jarrigion et Pierre Semard dans la grève du 30 novembre 1938, s.d.

³¹⁴ Guy Bourdè, *La défaite...*, op. cit., p. 194.

³¹⁵ Des agents de Roubaix et de la gare de l'Est ne souhaitent pas prendre part à la grève. Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, op. cit., p. 64.

³¹⁶ Thibault Tellier, *Paul Reynaud...*, op. cit., p. 461-462. D'après le témoignage d'Anatole de Monzie, rapporté par René Belin, Paul Reynaud déclare qu'il a « l'affaire en main » : « Laissez [...] Je veux en finir avec une CGT désormais dominée par les communistes. Ceux-ci veulent la bataille. Ils l'auront. L'occasion est trop belle pour que je la laisse passer » (« Intervention de René Belin », dans Janine Bourdin, René Rémond (dir.), *Édouard Daladier...*, op. cit., p. 200).

³¹⁷ Anatole de Monzie, *Ci-devant*, op. cit., p. 63. Il raconte également comment il a été sollicité par des femmes d'agents pour être indulgent envers leur mari gréviste : « Avant midi, une femme m'appelle au fil avec une voix de prière ; son mari, mécanicien dans la banlieue parisienne, a refusé de monter en machine à l'heure prescrite : elle supplie qu'on lui pardonne et qu'il soit admis à conduire un autre train. Ainsi fait. Une seconde supplique de même nature me vient du Nord : je minimise ».

³¹⁸ François Guérin, *La grève...*, op. cit., p. 42.

³¹⁹ Morgan Poggioli, « Le syndicalisme cheminot... », art. cit., p. 18.

³²⁰ Pierre Semard, « 30 novembre 1938 », art. cit.

Là encore, cette décision marque une rupture avec la pratique du Gouvernement du Front populaire, qui avait refusé de faire intervenir les forces de l'ordre face aux occupations d'usines³²¹. Il ne faut pas non plus négliger le ressort psychologique d'une corporation toujours fortement marquée par les grèves de 1920 et la répression qui s'en est suivie³²².

Toujours est-il que le conseil d'administration de la SNCF se félicite de la faible participation des cheminots à ce mouvement³²³. Le 30 novembre, Pierre Guinand comme Robert Le Besnerais remercient les cheminots d'avoir assuré leur service³²⁴.

Dans une lettre adressée à tous les parlementaires, la Fédération nationale des cheminots dénonce la « répression patronale et gouvernementale »³²⁵ qui fait suite au mouvement³²⁶.

Tous les grévistes ne sont pas exposés aux mêmes sanctions. Elles sont fonction de l'attitude adoptée pendant la journée de grève, mais également d'autres facteurs, parfois extérieurs à la dimension professionnelle :

« Dans l'étude des sanctions, il a été tenu compte, non seulement de la nature de la faute commise par chaque agent et des circonstances dans lesquelles elle l'a été, mais également de la manière habituelle de servir de l'agent, de ses antécédents, de ses charges de famille, de la durée de ses services, etc... »³²⁷.

Le ministre des Travaux publics, Anatole de Monzie, semble toutefois partisan d'une relative clémence. Il appelle, le 20 décembre, devant la Chambre des députés, à une « nécessaire indulgence »³²⁸.

Il tente d'imposer le principe que des faits identiques doivent être suivis des mêmes sanctions, afin de limiter l'arbitraire dans la détermination des punitions. En effet, les grèves ont souvent été saisies, dans le passé, par les compagnies, comme une opportunité de se débarrasser des

³²¹ Morgan Poggioli, « Le syndicalisme cheminot... », *art. cit.*, p. 19.

³²² Guy Bourdé, « La grève du 30 novembre 1938 », *Le Mouvement social*, n°55, avril-juin 1966, p. 89.

³²³ CNAH, 505 LM 108 : procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 7 décembre 1938.

³²⁴ Déjà en 1920, le directeur de l'administration des chemins de fer de l'État, Georges Fouan, avait, par plusieurs « avis au personnel du réseau de l'État », communiqué par voie d'affichage avec les agents pour les inviter à la reprise du travail et adresser ses remerciements et ses encouragements à ceux qui ont continué d'assurer leur service. CNAH, 25 LM 203 : déclaration de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 30 novembre 1938 ; ordre du jour n°12 de la SNCF, 30 novembre 1938.

³²⁵ « Une lettre de notre Fédération à tous les parlementaires », *La Tribune des cheminots*, 12 décembre 1938, p. 2.

³²⁶ Communication de Georges Ribeill, « Répressions... », *art. cit.*

³²⁷ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 23 janvier 1939.

³²⁸ « La discussion budgétaire au Palais-Bourbon », *Le Matin*, 21 décembre 1938, p. 2.

éléments « indésirables » parmi leurs cadres³²⁹ et il souhaite une certaine équité dans les sanctions³³⁰. Robert Le Besnerais semble toutefois réticent à suivre cette ligne de conduite³³¹.

Les syndicats ne restent pas sans agir face aux mesures disciplinaires.

Ainsi, la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots adresse à plusieurs reprises des appels à la clémence en faveur des agents punis à la suite de la grève du 30 novembre 1938, aussi bien au président du conseil d'administration de la SNCF qu'au ministre des Travaux publics³³². Elle continue à signifier son opposition aux décrets-lois en organisant une manifestation à Paris le 9 décembre, qui trouve son écho dans 14 autres démonstrations les jours suivants³³³.

Cet appel à la modération des sanctions n'empêche pas le ministre des Travaux publics de souhaiter prendre une part active dans le processus disciplinaire. Ainsi rappelle-t-il assez fermement le 7 décembre 1938 à Pierre Guinand que « la Société nationale, avant de prendre des sanctions disciplinaires, doit m'avertir de ses projets. C'est, en effet, à moi qu'il appartiendra de répondre devant les Chambres quand il sera parlé de politique des sanctions »³³⁴. C'est chose faite le 20 décembre³³⁵.

Les mesures disciplinaires ne sont pas prises à la légère. Leur cohérence par rapport à celles infligées dans d'autres industries semble être étudiée. On retrouve dans les archives de la SNCF des instructions secrètes en vue de l'application de sanctions au personnel des établissements de la Défense nationale qui ont participé à la grève du 30 novembre 1938³³⁶. Par ailleurs, une commission interministérielle est instituée pour harmoniser les punitions à prendre par les différentes administrations ; y siège le sous-directeur chargé du personnel au

³²⁹ Ce fut toutefois le cas. Des circulaires rédigées en préparation de la journée de grève du 30 novembre 1938 préconisent le licenciement des grévistes les plus actifs pour ensuite sélectionner les candidatures au moment de la réembauche. Xavier Vigna, « La menace de la grève », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.

³³⁰ CNAH, 25 LM 203 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 20 janvier 1939.

³³¹ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 23 janvier 1939.

³³² CNAH, 25 LM 203 : lettre du secrétaire général de la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, des colonies et pays de protectorat, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 23 mars 1939.

³³³ Michel Gorand, *L'histoire...*, op. cit., p. 26-27.

³³⁴ CNAH, 25 LM 203 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 7 décembre 1938.

³³⁵ « Quelques extraits du discours prononcé à la Chambre des députés le 20 décembre 1938 par M. de Monzie ministre des Travaux publics », *La Tribune des cheminots*, 26 décembre 1938, p. 2.

³³⁶ CNAH, 25 LM 203 : instructions secrètes en vue de l'application de sanctions au personnel des établissements de la Défense nationale qui ont participé à la grève du 30 novembre 1938, 5 décembre 1938.

ministère des Travaux publics³³⁷.

Dès décembre 1938, les grévistes sont réintégrés dans les cadres de l'entreprise dans la situation dans laquelle ils se trouvaient le 29 novembre, après une interruption d'un minimum de huit à 15 jours, fixée par le directeur de l'Exploitation de chaque région³³⁸. Ils demeurent toutefois exposés à une sanction disciplinaire³³⁹, voire judiciaire pour certains.

En octobre 1939, des « mesures de clémence » sont adoptées et seuls les agents punis d'un dernier avertissement, d'un déplacement par mesure disciplinaire et d'un blâme du directeur assorti d'un retard d'avancement d'un à quatre mois, ne touchent pas l'intégralité de leur gratification pour 1938-1939³⁴⁰.

Le 10 décembre, Pierre Guinand dresse un bilan des sanctions infligées.

1 038 agents ne se sont pas présentés à leur poste malgré l'ordre de réquisition. Une soixantaine d'entre eux ont volontairement rompu leur contrat de travail ; mais ils ont été repris par l'entreprise. Les autres ont reçu un blâme du directeur, accompagné d'une réduction de la gratification.

1 150 cheminots se sont rendus à leur poste, mais n'ont pas travaillé le 30 novembre³⁴¹. Comme dans le cas précédent, cette décision entraîne une rupture du contrat de travail ; mais la cessation de service n'a pas lieu sur le champ : les agents sont conservés en service jusqu'à la fin de leur réquisition. Ce manquement à la discipline est sanctionné d'un blâme du directeur et d'une baisse de leur gratification.

Le personnel ayant rompu son contrat de travail est également signalé à l'autorité militaire et risque une amende de 80 à 800 francs pour manquement à la loi du 3 juillet 1877. Pour René Barth, cette sanction est capitale afin que la réquisition puisse demeurer un moyen de pression efficace sur les agents : « Il est essentiel [...] que notre personnel soit convaincu qu'il ne peut impunément contrevenir aux ordres de réquisition ».

1 090 agents, dont une large majorité de la région du Sud-Est³⁴², cessent partiellement le

³³⁷ CNAH, 25 LM 203 : procès-verbal de la commission interministérielle chargée d'harmoniser les sanctions à prendre par les différentes administrations, 3 décembre 1938.

³³⁸ CNAH, 25 LM 203 : lettre de René Barth, directeur du service central du personnel de la SNCF, aux directeurs de l'Exploitation des régions de la SNCF, 23 décembre 1938.

³³⁹ CNAH, 25 LM 203 : lettre-type adressée aux grévistes du 30 novembre 1938 réintégrés dans les cadres de la SNCF, s.d. (sans doute décembre 1938).

³⁴⁰ CNAH, 266 LM 3 : lettre du chef de la division du service général de l'Exploitation de la région Sud-Est de la SNCF, M. Bes, aux chefs de division et d'arrondissement, 31 octobre 1939.

³⁴¹ Sur ce nombre, la très grosse majorité des cheminots grévistes se trouvent dans la région du Sud-Est. Seuls un cas dans la région de l'Est, 13 maximum dans celle du Nord, 36 dans celle de l'Ouest et deux à celle du Sud-Ouest sont à signaler.

³⁴² 620, contre neuf dans la région de l'Est, 212 dans le Nord, 229 dans celle de l'Ouest et 20 dans celle du Sud-Ouest.

travail le 30 novembre. Ils s'exposent à « une punition relativement bénigne ».

221 cheminots sont reconnus coupables d'infractions graves contre la discipline. Cette catégorie recouvre les tentatives de débauchage sur le lieu de travail, d'occupation de celui-ci ou encore d'arrêt de la circulation des trains. Tous ont dû fournir des explications écrites pour justifier leur attitude³⁴³. Parmi eux, 75 risquent la révocation. Le directeur général et le président du conseil d'administration de la SNCF examinent chaque cas. Les sanctions sont prises en accord avec le ministre des Travaux publics³⁴⁴. La Fédération nationale des cheminots annonce finalement quatre révocations dans le cadre permanent et autant d'agents à l'essai (alors que 46 avaient été proposées par la SNCF)³⁴⁵, plus de 70 déplacements et « des centaines, plusieurs milliers peut-être de camarades [...] frappés du blâme du directeur et pour la grosse majorité, avec suppression totale des gratifications »³⁴⁶.

Parmi les sanctionnés, Pierre Semard et Jean Jarrigion constituent des cas particuliers. On comprend pourquoi le 26 janvier 1939, alors que Pierre Guinand annonce à Anatole de Monzie qu'il n'a rien à redire sur les propositions de sanctions émanant du directeur général, il précise toutefois qu'il souhaiterait s'entretenir de celles de Pierre Semard et Jean Jarrigion³⁴⁷.

Cette exceptionnalité s'explique par leur audience au sein de la corporation, leurs postes occupés au sein de la Fédération nationale des cheminots – qui en font des militants de premier plan –, ce qui n'est pas sans influence dans le rôle qu'ils ont pu jouer dans la grève, mais surtout les sièges qu'ils occupent au sein du conseil d'administration de l'entreprise. L'état-major de la SNCF cherche en effet à punir les agents grévistes les plus actifs : « Des mesures rigoureuses ne seront cependant prises qu'à l'égard de ceux qui ont participé activement aux incidents du 30 novembre ; les autres bénéficieront [...] de mesures de clémence et ne seront frappés que de sanctions administratives relativement modérées »³⁴⁸.

³⁴³ CNAH, 25 LM 203 : lettre de René Barth, directeur du service central du personnel de la SNCF, à Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, 9 décembre 1938.

³⁴⁴ CNAH, 44 LM 47 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 10 décembre 1938.

³⁴⁵ Jean Berthelot attribue ce chiffre peu élevé à la clémence d'Anatole de Monzie (*Sur les rails du pouvoir. De Munich à Vichy*, Paris : Robert Laffont, 1968, p. 25).

³⁴⁶ Jules Crapier, « Le bilan des sanctions pour la journée du 30 novembre 1938 », *La Tribune des cheminots*, 20 mars 1939, p. 1-2.

³⁴⁷ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 26 janvier 1939.

³⁴⁸ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, au président du syndicat chrétien des cheminots de Miramas, 21 décembre 1938.

Le 2 décembre, les deux hommes sont suspendus temporairement de leurs fonctions³⁴⁹ pour faute grave³⁵⁰. Le conseil de discipline est réuni. L'attitude des deux hommes semble alors avoir différé : si Pierre Semard assume ses gestes et n'émet que des protestations de forme contre la compétence de l'instance disciplinaire³⁵¹, Jean Jarrigion souligne que seul son nom (et non sa signature) figure sur le tract, à la diffusion duquel il nie avoir participé³⁵². Dès lors, pour l'entreprise, « ceci [...] a donné à penser qu'il avait peut-être été mésusé de la signature de Jarrigion et que sa responsabilité était moins grande que celle de son cosignataire », d'où une différence de sanction entre les deux hommes. Si la rétrogradation est proposée pour Jean Jarrigion, c'est à la révocation que doit faire face Pierre Semard, sur qui toute la responsabilité du conflit semble peser : « Nous ne saurions le punir moins que ceux qui n'ont fait que suivre ses directives et pour lesquels, comme pour lui, il n'existe aucun doute ni aucun motif particulier d'atténuation de la sanction ». Cette différenciation ne semble toutefois pas du goût d'Anatole de Monzie, pour qui « les mêmes faits [appellent] les mêmes sanctions »³⁵³.

Robert Le Besnerais s'affirme le 30 décembre favorable au dernier avertissement avec suppression de la gratification pour Jean Jarrigion³⁵⁴. Le directeur de l'Exploitation de la région Sud-Ouest de la SNCF propose quant à lui, après avis du conseil de discipline réuni le 29 décembre, la révocation. Le directeur général abaisse la punition, en vertu des prérogatives qui lui sont accordées par l'article 54 du chapitre X du livre II de la convention collective, « dans l'esprit qui a guidé les propositions faites par le Gouvernement, en ce qui concerne la grâce amnistiante, et afin de tenir compte du magnifique exemple de discipline donné par l'ensemble des cheminots en septembre 1938 et par la quasi-totalité d'entre eux le 30 novembre 1938 »³⁵⁵ : Jean Jarrigion est finalement rétrogradé du poste de chef de train à celui de conducteur, avec effet au 1^{er} janvier 1939, ce qui lui permet de bénéficier de la retraite à laquelle il est admis le 15 janvier³⁵⁶.

Le directeur général adjoint Frédéric Surleau requiert quant à lui la révocation à l'encontre de

³⁴⁹ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, aux directeurs des services financiers et de l'Exploitation de la région du Sud-Ouest de la SNCF, 2 décembre 1938.

³⁵⁰ Robert Le Besnerais demande dès lors la cessation de leur réquisition. CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, au général gouverneur militaire de Paris, 2 décembre 1938.

³⁵¹ CNAH, 25 LM 203 : déclaration remise par Pierre Semard, s.d.

³⁵² CNAH, 25 LM 203 : affaire Jarrigion présentée lors du conseil de discipline, 29 décembre 1938.

³⁵³ CNAH, 25 LM 203 : note sur les actions de Jean Jarrigion et Pierre Semard dans la grève du 30 novembre 1938, s.d.

³⁵⁴ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 30 décembre 1938.

³⁵⁵ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, au directeur de l'Exploitation de la région Sud-Ouest de la SNCF, 21 février 1939.

³⁵⁶ CNAH, 25 LM 203 : liste des cas individuels soumis au ministre des Travaux publics, s.d. (sans doute janvier 1939).

Pierre Semard³⁵⁷. Dans le même état d'esprit que pour Jean Jarrigion, le directeur général abaisse la punition et le rétrograde, à partir du 1^{er} janvier 1939, du poste d'expéditionnaire à celui de facteur aux écritures, avec mutation d'office à Loches (Indre-et-Loire)³⁵⁸. La symbolique de la révocation des meneurs est forte. Pour Anatole de Monzie, elle peut être un moyen de calmer les ardeurs et de modérer les futures demandes de sanctions³⁵⁹.

Ces sanctions interviennent alors que l'opposition entre les représentants du personnel et ceux de l'entreprise était de plus en plus vivement ressentie au conseil d'administration. Le 17 octobre 1938, *La Tribune des cheminots* publie un article de Pierre Semard. Il fait suite au rapport de Charles Crescent, ancien ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du service des forces hydrauliques dans la région du Sud-Ouest et désormais administrateur de la SNCF. Le secrétaire de la Fédération nationale des cheminots dresse le bilan des installations de production et de transport d'énergie électrique, de leur utilisation technique ainsi que de leur rendement financier et commercial et y voit « une condamnation de la politique des anciens réseaux »³⁶⁰. Cette critique ne passe pas auprès de Louis Marlio, qui se sent ciblé par l'article. L'incident se clôt, mais non sans conséquence : Pierre Semard ne prend plus part aux travaux du conseil d'administration. Pour Lucien Lecanu, la grève du 30 novembre 1938 n'est dès lors qu'un prétexte pour éloigner Jean Jarrigion et Pierre Semard de l'administration de l'entreprise³⁶¹. Les deux hommes sont en outre démis et révoqués de leurs sièges d'administrateurs de la SNCF à partir du 1^{er} décembre 1938 par décret,

« en raison de l'incompatibilité existant entre l'exercice des fonctions d'administrateur de la Société nationale des chemins de fer français et la signature d'un tract incitant les agents, non seulement à cesser le travail, mais encore à entraver la marche des convois et à occuper les postes d'aiguillage qui sont des éléments essentiels des dispositifs de sécurité »³⁶².

Le conseil national de la Fédération nationale des cheminots décide de remplacer, après leur révocation, Pierre Semard et Jean Jarrigion. Le temps du processus, Albert Jacquet et Roger

³⁵⁷ Pierre Semard avait déjà été révoqué le 8 mai 1920 à l'issue de la grève. Il avait été réintégré en 1934.

³⁵⁸ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à Frédéric Surleau, directeur général adjoint de la SNCF, 15 février 1939.

³⁵⁹ Anatole de Monzie, *Ci-devant, op. cit.*, p. 68.

³⁶⁰ « La SNCF est aussi la plus grande entreprise française de production et de transport d'énergie électrique », *La Tribune des cheminots*, 17 octobre 1938, p. 3.

³⁶¹ Lucien Lecanu, « Pierre Semard... », *art. cit.*, p. 152.

³⁶² CNAH, 505 LM 668 : décret relatif à la révocation de Jean Jarrigion et Pierre Semard de leur titre de membres du conseil d'administration de la SNCF, 10 décembre 1938.

Liaud siègent seuls au conseil d'administration de la SNCF³⁶³. En mars 1939, Louis Winberg et Gérard Ouradou viennent occuper les sièges vacants³⁶⁴.

Toujours est-il que cette « répression », relativement modérée dans les chemins de fer en comparaison avec d'autres secteurs, passe mal auprès des agents.

Pour Raymond Tournemaine,

« il n'a jamais été utile, pour qu'un service public fonctionne bien, que celui-ci ait l'honneur d'appliquer des méthodes de répression. C'est le contraire qui existe. Quand le personnel est mécontent, quand il sait qu'on frappe injustement les meilleurs des siens, il ne peut d'une part respecter les dirigeants de la SNCF et encore bien moins celui qui est considéré comme le plus responsable : le ministre des Travaux publics »³⁶⁵.

À l'extrême inverse des sanctions, des lettres de félicitations sont adressées par la SNCF pour complimenter l'attitude de certains acteurs de ce conflit.

Pierre Guinand demande ainsi le 31 décembre 1938 au ministre des Travaux publics de féliciter Peronnet, ingénieur des Travaux publics de l'État chargé du contrôle de l'exploitation technique pour la subdivision de Clermont-Ferrand, pour son comportement³⁶⁶. Dans cette gare, des manifestations violentes semblent avoir eu lieu le 30 novembre, accompagnées de vandalisme et de dégâts matériels. L'ingénieur n'a toutefois pas hésité à soutenir, par sa présence à leurs côtés, les cheminots durant ces heurts³⁶⁷. D'autres, chef de gare³⁶⁸, surveillant principal de la Voie³⁶⁹, brigadier³⁷⁰ ou encore receveur de deuxième classe³⁷¹, reçoivent les félicitations et les remerciements du directeur général, louant au nom de la SNCF « le concours que vous [...] avez prêté en la circonstance »³⁷², « [le] zèle et [le] dévouement [...]

³⁶³ CNAH, 44 LM 47 : lettre de Pierre Semard, secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 26 décembre 1938.

³⁶⁴ CNAH, 25 LM 203 : note sur les actions de Jean Jarrigion et Pierre Semard dans la grève du 30 novembre 1938, s.d.

³⁶⁵ IHS-CGT des cheminots, 2 F 506 : note de Raymond Tournemaine sur les propositions scandaleuses de révocations par la SNCF, s.d. (après le 30 novembre 1938).

³⁶⁶ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 31 décembre 1938.

³⁶⁷ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 31 décembre 1938.

³⁶⁸ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, au chef de gare de Clermont-Ferrand, 10 décembre 1938.

³⁶⁹ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à Gilbert Clermont, surveillant principal de la Voie à Clermont-Ferrand, 10 décembre 1938.

³⁷⁰ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à M. Birony, brigadier à la gare de Clermont-Ferrand, 10 décembre 1938.

³⁷¹ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à M. Tavernier, receveur de 2^e classe à la gare de Clermont-Ferrand, 10 décembre 1938.

³⁷² CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, au chef de gare de Clermont-Ferrand, 10 décembre 1938.

déployés »³⁷³, « l'énergie dont [il a] fait preuve en la circonstance »³⁷⁴, « l'initiative et [...] l'esprit de résolution »³⁷⁵ lors de cette journée à Clermont-Ferrand.

La réquisition des chemins de fer est finalement levée par un décret du 14 décembre 1938³⁷⁶.

Le bilan d'échec patent du conflit du 30 novembre doit être nuancé.

En effet, celui-ci varie selon les régions et les corporations. L'insuccès pour la CGT est donc relatif, même si elle voit son nombre d'adhérents chuter d'un quart pour atteindre 2,5 millions³⁷⁷.

À l'instar du secteur public (industries d'armement mises à part)³⁷⁸, le bilan prend toutefois la forme d'une sévère déconvenue dans les chemins de fer, alors qu'on dénombre un quart de grévistes dans l'industrie privée³⁷⁹. La diminution des adhésions s'observe également à la Fédération nationale des cheminots, la désaffection étant toutefois plus ou moins prononcée selon le degré d'implication des agents de la région dans le mouvement³⁸⁰. Surtout, il marque le signe d'une inversion du rapport de forces bien amorcée entre l'État, la SNCF et son personnel.

Mais la procédure pour l'adoption des décrets-lois n'est pas encore achevée et le combat de la Fédération nationale des cheminots continue donc sur le plan législatif.

En effet, la veille de l'échéance prévue, le 31 décembre 1938, le Gouvernement dépose à la Chambre des députés un projet de loi portant ratification de quatre décrets-lois du 12 novembre. L'un d'eux porte réglementation du travail dans les chemins de fer. Il doit être étudié par la commission du travail de la Chambre des députés³⁸¹. La Fédération nationale des cheminots s'adresse début février 1939 à Albert Paulin, président de cette commission, pour le prier de s'opposer à cette ratification³⁸². La commission suit cet avis et Jean Lebas, rapporteur, propose un projet de loi abrogeant ces décrets³⁸³. La conclusion de son rapport fait écho à une

³⁷³ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à Gilbert Clermont, surveillant principal de la Voie à Clermont-Ferrand, 10 décembre 1938.

³⁷⁴ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à M. Birony, brigadier à la gare de Clermont-Ferrand, 10 décembre 1938.

³⁷⁵ CNAH, 25 LM 203 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à M. Tavernier, receveur de 2^e classe à la gare de Clermont-Ferrand, 10 décembre 1938.

³⁷⁶ CNAH, 25 LM 203 : décret levant les réquisitions effectuées depuis le 24 novembre 1938, 14 décembre 1938.

³⁷⁷ *Ibid.*, p. 209.

³⁷⁸ Morgan Poggioli, « Le syndicalisme cheminot... », *art. cit.*, p. 18-19.

³⁷⁹ Morgan Poggioli, *La CGT du Front populaire à Vichy...*, *op. cit.*, p. 204-205.

³⁸⁰ Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, *op. cit.*, p. 105.

³⁸¹ *J.O. Lois et décrets*, 31 décembre 1938, p. 2304.

³⁸² « Pour la non-ratification... », *art. cit.*

³⁸³ CNAH, 505 LM 139 : rapport fait par Jean Lebas au nom de la commission du travail de la Chambre des députés chargée d'examiner le projet de loi portant ratification : 1^o du décret du 12 novembre 1938 relatif à la durée du travail ; 2^o du

proposition de loi déposée à la Chambre le 3 décembre 1938 par Albert Bedouce et 154 députés, tendant à rétablir l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer, prévue par le décret du 18 janvier 1937. Très brève, considérant que le décret-loi du 12 novembre 1938 résulte d'« abus des pouvoirs accordés par le Parlement le 5 octobre 1938 par la violation flagrante de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de quarante heures », cette conclusion demande successivement l'abrogation du décret-loi et le rétablissement du décret de janvier 1937³⁸⁴. En mars 1939, la commission des travaux publics n'a toujours pas statué³⁸⁵.

Quelques mois plus tard, une autre proposition de loi voit le jour. Elle est portée à la Chambre des députés par Henri Meck et plusieurs de ses collègues le 3 février 1939. Si elle ne se prononce pas véritablement contre le décret-loi, elle propose tout du moins d'en modifier l'article 2, afin de réintroduire le rôle des organisations syndicales (patronales comme ouvrières) dans la détermination des conditions de travail. Elle conteste la « législation d'exception » en place avec un décret-loi qui ne peut être modifié (ni même assoupli) sans recours au Parlement, alors que le décret-loi relatif à la durée du travail dans les entreprises françaises est valable pour une durée limitée de trois ans. Par ailleurs, ces députés considèrent que ce n'est pas un juste retour de la mobilisation cheminote de septembre 1938³⁸⁶.

L'augmentation de la durée du travail sans accroissement de salaire : les décrets-lois des 21 avril et 19 mai 1939

Quelques mois plus tard, le contexte international pèse encore lourd dans l'évolution des conditions de travail des agents de chemins de fer.

Malgré la signature d'un pacte de non-agression le 6 décembre 1938 et d'accords commerciaux avec l'Allemagne en février et mars 1939, l'invasion de la Bohême et la Moravie par l'armée allemande le 15 mars représente une violation des accords de Munich.

décret du 12 novembre 1938 relatif aux infractions à la réglementation sur la durée du travail ; 3° du décret du 12 novembre 1938 relatif aux sanctions pour refus d'exécution des heures supplémentaires autorisées dans l'intérêt de la défense nationale ; 4° du décret du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer, 9 mars 1939.

³⁸⁴ CNAH, 505 LM 139 : proposition de loi déposée par Albert Bedouce et 154 de ses collègues à la Chambre des députés tendant à rétablir l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer prévue par le décret du 18 janvier 1937, 3 décembre 1938.

³⁸⁵ Jean Jarrigion, « Les 40 heures », *La Tribune des cheminots*, 6 mars 1939, p. 2.

³⁸⁶ CNAH, 505 LM 139 : proposition de loi déposée par Henri Meck et plusieurs de ses collègues à la Chambre des députés tendant à modifier le décret-loi du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer, 3 février 1939.

L'escalade des tensions internationales franchit un cran supplémentaire³⁸⁷.

Le 18 mars, face à la crainte de l'imminence d'un conflit international, les députés examinent l'opportunité d'accorder les pouvoirs spéciaux que réclame le Gouvernement³⁸⁸.

La loi du 19 mars 1939 autorise la prise de décrets-lois jusqu'au 30 novembre afin que puissent être mises en place « les mesures nécessaires à la défense du pays »³⁸⁹. Ces textes doivent être ratifiés avant le 31 décembre par le Parlement. Les matières auxquelles ils s'appliquent ne sont que très vaguement déterminées³⁹⁰. Par ailleurs, la durée des pleins pouvoirs est, cette fois, plus longue que lors des précédentes initiatives et plus uniquement justifiée par des motifs strictement économiques et financiers³⁹¹. Pour Maxime Mignon, on assiste à « une extension du pouvoir réglementaire [...], dépassant en ampleur toutes les précédentes »³⁹².

Lors des débats à la Chambre des députés, Félix Gouin cherche à mettre en garde ses collègues sur les incidences d'un tel vote sur les conditions de travail des ouvriers : « [Le Gouvernement] pourra surtout, et c'est ce qu'on nous annonce, et c'est ce que nous pouvons prédire à coup sûr, établir une nouvelle législation du travail à sens unique, rejetant toutes les charges sur les masses laborieuses [...] »³⁹³. Édouard Daladier ne s'en cache pas :

« Je vais vous dire en toute simplicité que j'ai, en effet, l'intention de demander un supplément de travail à tous les Français [...] Je le dis sans aucune menace ni pour les organisations ouvrières, ni pour les représentants d'un parti politique quel qu'il soit. J'espère, au contraire, que mon appel sera entendu par eux »³⁹⁴.

La nouvelle vague de décrets-lois devrait permettre de réaliser une économie de 15 milliards

³⁸⁷ Nicolas Beaupré, *Les grandes guerres...*, op. cit., p. 770.

³⁸⁸ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 18 mars 1939, p. 1050-1081. D'après Jean Berthelot, cette requête inspirée par le ministre des Finances Paul Reynaud serait un « coup de bluff » pour montrer le dynamisme d'apparat d'un Gouvernement pourtant « malade » après l'annexion de la Tchécoslovaquie. À la suite de l'octroi des pleins pouvoirs, il constate : « Aujourd'hui, nous ne ressentons aucun besoin de liberté législative. Nous avons fait notre plein de décrets-lois [en novembre 1938]. Cependant, à peine de se discréditer, le Gouvernement doit user des pouvoirs étendus qu'il a réclamés et obtenus. Tous les ministères sont relancés par la rue de Rivoli. Il faut "sortir" des décrets-lois, beaucoup de décrets-lois. Il n'importe pas essentiellement que le Gouvernement fasse œuvre utile. Par la masse des textes qui paraîtront le jour J au *Journal officiel*, le peuple français doit être frappé de stupeur. Le bluff doit se poursuivre. Plus on est faible et plus il faut faire croire qu'on est fort. Dans tous les cabinets, on légifère. Faute d'idées neuves, on rajeunit les vieux projets » (*Sur les rails du pouvoir...*, op. cit., p. 28-29).

³⁸⁹ *J.O. Lois et décrets*, 20 mars 1939, p. 3646.

³⁹⁰ Gilles Le Béguec, « L'évolution de la politique gouvernementale et les problèmes institutionnels » dans René Rémond et Janine Bourdin (dir.), *Édouard Daladier...*, op. cit., p. 60-62.

³⁹¹ Nicolas Roussellier, *La force de gouverner...*, op. cit., p. 484.

³⁹² Maxime Mignon, « Une création continue du droit public français : le pouvoir réglementaire de l'exécutif », *La Revue administrative*, n°14, mars-avril 1950, p. 149.

³⁹³ *J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 18 mars 1939, p. 1062.

³⁹⁴ *Ibid.*, p. 1074-1075.

de francs³⁹⁵.

Deux jours à peine après la promulgation de la loi accordant au Gouvernement les pouvoirs spéciaux, est publié au *Journal Officiel* un décret-loi du 20 mars relatif aux conditions de travail dans les entreprises travaillant pour la Défense nationale. Il fixe à 60 heures la durée de la semaine de travail, qui peut être dépassée avec autorisation. Le 24, Paul Reynaud envisage d'étendre cette mesure à d'autres établissements que ceux œuvrant pour la Défense nationale³⁹⁶.

Il n'est donc pas surprenant que *La Tribune des cheminots* fasse état le 3 avril 1939 de « certaines rumeurs mises en circulation au sujet d'une nouvelle modification au règlement sur les conditions de travail », bien que Roger Liaud assure que rien ne soit confirmé³⁹⁷.

En vertu de la loi du 19 mars, un décret-loi du 21 avril 1939 relatif au régime du travail paraît³⁹⁸.

S'il conserve en théorie et « à titre provisoire » la durée de travail hebdomadaire moyenne de 40 heures, son article 6 prévoit un régime dérogatoire qui concerne les chemins de fer. Il prescrit, en effet, que la durée du travail hebdomadaire passe de 40 à 45 heures dans les services publics, administratifs et industriels, en régie ou concédés de l'État, des départements, des communes et des établissements publics. Cette augmentation de la durée du travail ne peut occasionner aucun accroissement de salaire : le décret-loi s'accompagne donc d'une baisse du taux horaire des agents.

Il est précisé en outre qu'« un décret, contresigné par les ministres des Travaux publics et du Travail, déterminera les conditions d'application [...] [de cette mesure] aux chemins de fer, par modification au règlement annexé au décret du 12 novembre 1938 »³⁹⁹.

Les dispositions du décret du 12 novembre 1938 relatif à la durée du travail n'étant pas en conformité avec le décret-loi du 21 avril 1939 relatif au régime du travail, l'élaboration d'un nouveau texte est envisagée.

Un comité administratif, composé du directeur du cabinet du président du Conseil, des secrétaires généraux des ministères de la Défense nationale et des Finances et des

³⁹⁵ « Ce que fut notre conseil fédéral », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} mai 1939, p. 2.

³⁹⁶ Elisabeth du Réau, « L'aménagement... », *art. cit.*, p. 146-147.

³⁹⁷ Roger Liaud, « L'activité revendicative », *La Tribune des cheminots*, 3 avril 1939, p. 2.

³⁹⁸ *J.O. Lois et décrets*, 22 avril 1939, p. 5233-5234.

³⁹⁹ Un autre décret-loi du 21 avril 1939 fixe le nombre d'auxiliaires à 10-15 % de l'effectif des agents du cadre permanent de la SNCF lorsque le trafic est stable.

représentants desdits ministères intéressés par le sujet du projet étudié⁴⁰⁰, est institué par un décret du 25 mars 1939, afin d'examiner au préalable les textes des décrets-lois⁴⁰¹. Il s'agit d'empêcher que ne se renouvellent des déconvenues rencontrées en novembre 1938⁴⁰².

Ce comité s'attelle au texte sur la durée du travail des agents de chemins de fer. Initialement, l'article 2 du projet de décret-loi était ainsi établi :

« La prolongation de la durée du travail durant la période du service d'été (15 mai-15 octobre) de la Société nationale des chemins de fer français et les modifications, destinées à améliorer l'utilisation du personnel, apportées par le règlement annexé au présent décret à certaines dispositions du décret du 18 janvier 1937 et du règlement du 12 novembre 1938 sont considérées comme tenant compte forfaitairement de l'application de l'article 9 du décret du 12 novembre 1938 relatif à la durée du travail »⁴⁰³.

Dans la crainte que ces dispositions ne soient source de conflit avec les représentants de la Fédération nationale des cheminots, il est jugé préférable de les supprimer :

« L'insertion de ces dispositions dans le décret-loi est susceptible d'être, à l'avenir, une source de difficultés, notamment dans le cas où des modifications réglementaires d'ordre général interviendraient dans la récupération des congés des agents des services publics soumis au régime des 45 heures. De telles modifications pourraient en effet [...] provoquer de la part du personnel des demandes de révision de certaines dispositions destinées à améliorer son utilisation (augmentation de la durée de certaines journées de travail considérées isolément, augmentation des amplitudes, réduction de certains repos journaliers, etc.). Or ces dispositions sont indispensables pour obtenir une bonne utilisation du personnel sous quelque régime de travail que ce soit. Pour éviter ces difficultés, j'estime qu'il convient de supprimer l'article 2 ; cette suppression ne présente en effet aucun inconvénient et cela d'autant moins que les articles 8 et 9 du décret du 12 novembre 1938 relatif à la durée du travail ainsi que les articles 6 et 8 du décret du 21 avril 1939 relatif au régime du travail ont été explicitement cités dans les visas précédant le texte du nouveau décret »⁴⁰⁴.

Si le ministère des Travaux publics prépare la rédaction du nouveau texte, les représentants de la SNCF et de la Fédération nationale des cheminots sont toutefois

⁴⁰⁰ Thibault Tellier, *Paul Reynaud...*, *op. cit.*, p. 489.

⁴⁰¹ AN, 19800434/22 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, au directeur de cabinet du président du Conseil, membre du comité administratif chargé de l'examen préalable du texte des décrets-lois, 27 avril 1939.

⁴⁰² Certains décrets-lois n'ont, par exemple, pas été paraphés par les ministres dont la signature est exigée, faute de temps. Thibault Tellier, *Paul Reynaud...*, *op. cit.*, p. 450.

⁴⁰³ AN, 19800434/22 : projet de décret-loi, s.d., accompagné d'une lettre de l'inspecteur général du contrôle adjoint au directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, à Jean Berthelot, directeur du cabinet du ministre des Travaux publics Anatole de Monzie, 13 mai 1939.

⁴⁰⁴ AN, 19800434/22 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, au directeur de cabinet du président du Conseil, Édouard Daladier, membre du comité administratif chargé de l'examen préalable du texte des décrets-lois, mai 1939.

« consultés à titre de renseignement » dès le 25 avril⁴⁰⁵.

Le décret-loi du 19 mai 1939 porte cette fois spécifiquement réglementation du travail dans les chemins de fer et les entreprises de transport par terre, ces dernières étant régies jusqu'alors par un décret du 27 avril 1937⁴⁰⁶. Il tente de concilier l'impératif de rendement, la nouvelle durée hebdomadaire du travail et l'octroi d'avantages aux agents.

Les articles 1^{er} et 4 abrogent le décret du 12 novembre 1938 et le règlement annexé, qui sont remplacés par un nouveau texte figurant en annexe. Le décret-loi institue la moyenne de 45 heures de travail effectif par semaine pour le personnel sédentaire et de 42 heures pour les roulants, en raison de la pénibilité de leur service⁴⁰⁷, ce dont se félicitent sans toutefois s'illusionner les cheminots⁴⁰⁸. Une note de la SNCF résume ainsi cette modification de la législation :

« Ce nouveau règlement constitue une application de la semaine de 45 heures avec des modalités relativement peu avantageuses : il réduit les possibilités de récupération des congés prévues par le droit commun, il soumet la plus grande partie du personnel roulant à un régime de 42 heures, il replace les agents de bureau dans le régime normal des agents sédentaires, il ne relève pas les *maxima* de la durée de présence des agents à périodes d'inaction et notamment des garde-barrières, il restreint la notion des périodes d'inaction »⁴⁰⁹.

Le personnel des grands ateliers et des magasins d'approvisionnement intègre en outre le régime général des sédentaires, ce qui représente pour lui une nouveauté⁴¹⁰. La récupération des congés, si elle est maintenue, prend une forme différente : les agents travaillent désormais 46 ou 43 heures pendant cinq mois (au lieu de respectivement 45 et 42 heures)⁴¹¹. Quant aux comités de travail, ils se réunissent dorénavant une fois par semestre.

Par ailleurs, la procédure de modification, par voie législative, de la durée du travail, de la détermination du travail effectif, de la durée de présence des agents dont le service est parfois inactif, de l'amplitude et de la durée des repos sont conservées ; les autres dispositions

⁴⁰⁵ CNAH, 505 LM 139 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 25 avril 1939.

⁴⁰⁶ *J.O. Lois et décrets*, 24 mai 1939, p. 6542-6546.

⁴⁰⁷ IHS-CGT des cheminots, 1 F 99 : note de l'inspecteur général du contrôle adjoint au directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, Henri Dauvergne, sur les mesures essentielles prévues par la nouvelle réglementation du travail des agents de la SNCF (application du régime des 45 heures), 28 avril 1939.

⁴⁰⁸ Pierre Semard, « Face à l'injustice et à l'arbitraire. Notre attitude devant le décret du 19 mai 1939 », *La Tribune des cheminots*, 12 juin 1939, p. 1.

⁴⁰⁹ CNAH, 25 LM 621 : note annexe III sur l'évolution de la législation du travail en France, 27 mai 1939.

⁴¹⁰ CNAH, 25 LM 621 : observations sur la nouvelle réglementation de travail des agents de chemins de fer : décret-loi du 19 mai 1939, 26 mai 1939.

⁴¹¹ En théorie du 15 mai au 15 octobre.

peuvent toutefois être révisées par un décret du Conseil des ministres, après avis du CNE, de la SNCF et des organisations syndicales.

Ces mesures, portées à la connaissance des agents par un ordre général du 25 juillet 1939, sont en théorie mises en œuvre à partir du 8 octobre. Toutefois, les agents auxquels elles seront appliquées avant cette date, devraient bénéficier de compensations⁴¹².

La SNCF espère ainsi diminuer ses effectifs de 25 000 agents grâce au décret-loi du 19 mai 1939⁴¹³.

Mais la grande majorité des agents s'oppose fermement à ces nouvelles mesures.

Lors de son congrès fédéral des 22-23 avril, la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots émet une « vigoureuse protestation » à l'encontre du décret-loi paru la veille de l'ouverture, le 21 avril 1939, et « [dénonce] le caractère arbitraire des décisions prises qui s'apparentent aux méthodes de dictature »⁴¹⁴.

Le bureau fédéral de la Fédération nationale des cheminots du 5 juin 1939 présente, quant à lui, une longue résolution de protestation contre le décret du 19 mai⁴¹⁵.

La marge de manœuvre des agents semble toutefois réduite. Les interventions auprès du ministre des Travaux publics, du président du Conseil⁴¹⁶, du groupe parlementaire de défense des cheminots ou de la commission du travail de la Chambre des députés⁴¹⁷ ne semblent pas aboutir.

Des réunions-rassemblements ont lieu dans différents centres le 11 juin 1939. Elles mobilisent, d'après la Fédération nationale des cheminots, des dizaines de milliers d'agents des chemins de fer⁴¹⁸.

Les cheminots protestent notamment contre la modification de la fréquence des séances des comités du travail, prévue par l'article 49 du règlement annexé. Le nouveau décret-loi du 19 mai 1939 prévoit que cette périodicité devienne semestrielle. Pour les agents, il s'agit là

⁴¹² CNAH, 806 LM 591 : ordre général n°24 (et son annexe n°1) de la SNCF sur le décret-loi du 19 mai 1939 portant réglementation du travail dans les chemins de fer, 25 juillet 1939.

⁴¹³ CNAH, 505 LM 139 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 25 avril 1939.

⁴¹⁴ Michel Gorand, *L'histoire...*, op. cit., p. 28.

⁴¹⁵ IHS-CGT des cheminots, 1 F 96 : résolution de protestation contre le décret du 19 mai 1939 présentée par le bureau fédéral de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 8 juin 1939.

⁴¹⁶ Pierre Semard, « Mesures de régression sociale », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} mai 1939, p. 1 ; Michel Gorand, *L'histoire...*, op. cit., p. 29.

⁴¹⁷ Jean Jarrigion, « Des mesures d'exception frappent les cheminots », *La Tribune des cheminots*, 15 mai 1939, p. 1.

⁴¹⁸ « Les réunions-rassemblements du 11 juin 1939 », *La Tribune des cheminots*, 29 mai 1939, p. 1 ; « Nos rassemblements du 11 juin 1939. Des dizaines de milliers de cheminots ont répondu à l'appel de la Fédération », *La Tribune des cheminots*, 26 juin 1939, p. 1.

d'« une tentative de suppression de ces comités »⁴¹⁹.

Mais le directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, Charles Ruffi de Pontèves, oppose à leur réclamation une fin de non-recevoir⁴²⁰.

Le décret-loi du 19 mai 1939 doit être appliqué pour le service d'hiver, c'est-à-dire à partir d'octobre⁴²¹.

Mais en raison du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, il n'a pas été mis en œuvre⁴²².

Cette modification de la législation du travail, dans le sens d'une dégradation, qui survient dans un contexte international de plus en plus tendu a toutefois pu être perçue comme une sorte de mobilisation avant l'heure⁴²³.

Réaliser des économies de personnel : le décret du 25 août 1939

Un décret du 25 août 1939 prescrit des mesures facultatives pour encourager le départ des agents du cadre permanent⁴²⁴.

En effet, la jeune SNCF cherche à atteindre l'équilibre de son budget dès la première année de son existence. Pour cela, elle met en place des mesures d'économies, qui passe notamment par la réduction du personnel. Par ailleurs, la coordination rail-route, actée dès février 1938, entraîne la fermeture de lignes voyageurs et nécessite des compressions d'effectifs⁴²⁵.

Fin 1938, l'excédent d'agents de la SNCF est évalué à 46 000 personnes⁴²⁶. Il persiste malgré les intentions de certains membres du Gouvernement. Cet appel à la réduction des effectifs par les politiques n'est pas propre aux cheminots. Un comité de réforme administrative, le « comité de la Hache », créé le 12 novembre 1938 pour trois ans, s'est attaché à la

⁴¹⁹ AN, 19800434/22 : lettre du secrétaire du syndicat des cheminots de Firminy et régions à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 24 juin 1939.

⁴²⁰ AN, 19800434/22 : rapport de Charles Ruffi de Pontèves, directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, 1^{er} août 1939.

⁴²¹ Roger Liaud, « Notre programme revendicatif contient tous les éléments de la lutte nécessaire contre les décrets-lois iniques », *La Tribune des cheminots*, 29 mai 1939, p. 1.

⁴²² CNAH, 325 LM 1216 : SNCF, *Assemblée générale des actionnaires du jeudi 5 septembre 1940. Exercice 1939*, Paris : Impr. P. Dupont, 1940, p. 30.

⁴²³ Les auteurs parlent de « prémobilisation de l'ensemble de la force de travail ». André-Clément Decouflé, Nicholas Svendsen, « Contribution à une histoire... », *op. cit.*, p. 70.

⁴²⁴ CNAH, 325 LM 857 : SNCF, *Rapport du directeur général au conseil d'administration sur le fonctionnement des services au cours de l'exercice 1939*, Paris : Impr. P. Dupont, s.d., p. 111.

⁴²⁵ Georges Ribeill, *Le personnel de la SNCF...*, *op. cit.*, p. 13.

⁴²⁶ CNAH, 325 LM 857 : SNCF, *Rapport du directeur général au conseil d'administration sur le fonctionnement des services au cours de l'exercice 1939*, Paris : Impr. Paul Dupont, s.d., p. 110.

réorganisation des services publics, au sein desquels il cherche à supprimer des postes⁴²⁷. Alors qu'il avait déjà annoncé la suppression de 40 000 auxiliaires le 12 novembre, le ministre des Finances Paul Reynaud enjoint le 25 à Anatole de Monzie de licencier 100 000 cheminots, auxiliaires ou commissionnés. Le ministre des Travaux publics narre la scène dans son journal politique :

« Je refuse. Il insiste. Je lui explique sur quelles bases repose notre organisation du travail dans les chemins de fer, le statut spécial des cheminots et des mineurs, la nécessité de maintenir ce statut. Il me menace des pires catastrophes monétaires si je m'obstine à vouloir respecter les engagements de l'État. Mais je ne redoute que les catastrophes sociales et nationales »⁴²⁸.

Le statut du personnel et la convention collective semblent toujours, dans cette période fortement troublée, synonyme de sécurité de l'emploi pour les agents.

Pour autant, cette garantie n'empêche pas la mise en place de mesures facultatives pour réduire le personnel.

Pour encourager la cessation de fonctions au sein du chemin de fer, le décret du 25 août 1939 prévoit l'octroi d'une somme d'argent lorsqu'un cheminot démissionne, la disponibilité partiellement rémunérée ou encore la retraite anticipée.

Mais la Seconde Guerre mondiale, déclenchée à peine une semaine après la signature de ce décret, ne permet pas qu'il soit mis en œuvre⁴²⁹.

Les mesures instituées pour réaliser des économies de personnel aboutissent malgré tout partiellement : de mai 1938 à août 1939, l'effectif de la SNCF diminue de 57 723 personnes, soit 11 %⁴³⁰.

Cette baisse est toutefois moindre que celle initialement escomptée, du fait du conflit mondial⁴³¹.

Durant tout le temps où les conditions d'emploi, de travail et de retraite sont modifiées par voie réglementaire dans le sens d'une dégradation sociale, la discussion de la convention collective demeure inachevée. On cherche à y mettre un point final.

⁴²⁷ Jean-Pierre Azéma, *Nouvelle histoire de la France contemporaine 14. De Munich à la Libération (1938-1944)*, Paris : Seuil, 1979, 2002 (Chapitre 1 « Drôle de paix, drôle de guerre »).

⁴²⁸ Anatole de Monzie, *Ci-devant, op. cit.*, p. 59.

⁴²⁹ CNAH, 325 LM 857 : SNCF, *Rapport du directeur général au conseil d'administration sur le fonctionnement des services au cours de l'exercice 1939*, Paris : Impr. P. Dupont, s.d., p. 111.

⁴³⁰ CNAH, 325 LM 1216 : SNCF, *Assemblée générale des actionnaires du jeudi 5 septembre 1940. Exercice 1939*, Paris : Impr. P. Dupont, 1940, p. 30.

⁴³¹ CNAH, 325 LM 857 : SNCF, *Rapport du directeur général au conseil d'administration sur le fonctionnement des services au cours de l'exercice 1939*, Paris : Impr. P. Dupont, s.d., p. 145.

3. Finaliser la convention collective (décembre 1938-septembre 1939)

La négociation du chapitre V et des annexes (décembre 1938-août 1939)

En juillet 1938, à la suite de l'arbitrage du ministre des Travaux publics, les travaux de la commission mixte tripartite réunie pour l'élaboration de la convention collective se sont interrompus.

Toutefois, la convention collective demeure en chantier : le chapitre V relatif aux maladies, aux blessures et à la maternité, les annexes et les instructions générales restent à élaborer.

La reprise des travaux de la commission paritaire (décembre 1938-juillet 1939)

Fin décembre 1938, la Fédération nationale des cheminots sollicite Ludovic-Oscar Frossard afin de réunir de nouveau la commission Claudon. Le ministre des Travaux publics accède à cette requête, tout en précisant le mode d'élaboration afin que les débats gagnent en vitesse :

« Afin d'alléger la discussion, il me paraît indispensable, préalablement à toute réunion de la commission, que la Société nationale se rapproche de la Fédération [nationale des travailleurs des chemins de fer] et qu'après confrontation des textes les représentants des deux parties arrêtent de façon définitive les dispositions sur lesquelles ils se seront mis d'accord. Seuls les points de divergence seraient soumis à la commission tripartite »⁴³².

On capitalise ici l'expérience de discussion de la convention collective : sur le modèle des travaux qui avaient pu être menés en sous-commissions et de la méthode mise en place par René Claudon en mai 1938, des discussions doivent avoir lieu préalablement aux séances de la commission tripartite, afin de débayer les points à aborder et ainsi réduire le nombre de désaccords. La commission devient donc moins un espace d'échange et de dialogue que de résolution des dissensions. Il est décidé que la SNCF communique ses propositions aux représentants de la Fédération nationale des cheminots, qui peuvent lui répondre par des amendements ou contre-projets. Les points sur lesquels la commission composée des représentants des deux parties échoue à trouver un consensus sont examinés par la commission tripartite instituée par arrêté ministériel du 28 juin 1937, à laquelle prend part le

⁴³² CNAH, 44 LM 47 : lettre de Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 27 décembre 1938.

ministère des Travaux publics⁴³³. Mi-février, la Fédération nationale des cheminots communique l'identité de ses représentants au ministre⁴³⁴.

La commission mixte où siègent les représentants de SNCF et de la Fédération nationale des cheminots se réunit au moins à huit reprises entre le 23 février et le 4 juillet 1939.

Sa lettre de mission semble simple en apparence : la discussion des textes restant à établir, c'est-à-dire le chapitre V et les annexes relatives aux congés, aux maladies, aux blessures et à la maternité, au fonctionnement des délégations du personnel, à l'organisation de l'apprentissage et aux conditions de rémunération⁴³⁵.

Malgré toutes ces précautions, le débat traîne en longueur du point de vue des agents. Le 9 mai, ils interpellent le ministre des Travaux publics, le pressant d'intervenir auprès de l'entreprise : « Vous conviendrez, certainement, que si la procédure instituée continue, il se passera encore des mois avant d'aboutir »⁴³⁶. Ce geste n'est pas sans effet : la SNCF semble plus encline aux travaux et René Claudon demande à ce que lui soit communiqué un état de l'avancée des discussions, en vue d'une éventuelle réunion de la commission mixte⁴³⁷.

L'élaboration du chapitre sur les blessures, les maladies et la maternité montre que les représentants de la Fédération nationale des cheminots ne cherchent pas à simplement transcrire les mesures auparavant contenues dans le statut commun du personnel.

Les propositions de la SNCF en la matière reprennent en effet largement les dispositions de 1920⁴³⁸. Mais pour Roger Liaud et Mentor Pasquier, « la Fédération [nationale des cheminots] ne peut accepter de confirmer, dans la nouvelle convention, la réglementation du statut du personnel vieille de vingt ans. Cela équivaudrait, en fait, à un renoncement »⁴³⁹ : l'organisation syndicale tient à prendre en compte les évolutions récentes, c'est-à-dire la réorganisation du service médical de la SNCF, la création de la caisse de prévoyance dont bénéficient la femme et les enfants des agents actifs et du personnel retraité⁴⁴⁰ :

⁴³³ CNAH, 505 LM 161 : rapport au comité de direction de la SNCF, 22 juillet 1939.

⁴³⁴ CNAH, 44 LM 48 : lettre de René Claudon, président de la commission de la convention collective, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 8 mars 1939.

⁴³⁵ IHS-CGT des cheminots, 2 F 496 : memento sommaire de la séance de la commission de la convention collective du 23 février 1939, 21 mars 1939.

⁴³⁶ « Pour l'aboutissement rapide de la convention collective », *La Tribune des cheminots*, 15 mai 1939, p. 2.

⁴³⁷ Roger Liaud, « La convention collective doit aboutir », *La Tribune des cheminots*, 29 mai 1939, p. 2.

⁴³⁸ Roger Liaud, « L'action revendicative de notre Fédération », *La Tribune des cheminots*, 20 février 1939, p. 2.

⁴³⁹ IHS-CGT des cheminots, 2 F 496 : memento sommaire de la séance de la commission de la convention collective du 23 février 1939, 21 mars 1939.

⁴⁴⁰ Roger Liaud, « L'action revendicative de notre Fédération », *art. cit.*

« Notre contre-projet [...] pose l'amélioration du service médical, le choix du médecin sur une liste de praticiens agréés par la SNCF, l'extension des soins médicaux et des interventions chirurgicales, la délivrance gratuite des médicaments et spécialités pharmaceutiques, la suppression de la retenue des quatre premiers jours de maladie et le paiement du salaire et des indemnités pendant une plus longue durée, des garanties pour les agents rétrogradés à la suite de visites médicales, ainsi qu'en matière de réforme »⁴⁴¹.

L'entreprise se résout à entériner dans la convention collective l'existence « d'une caisse nationale de prévoyance englobant l'agent, sa femme et ses enfants, qui apporterait des avantages supérieurs au statut du personnel [de 1920] et à la caisse de prévoyance (soins aux familles) »⁴⁴².

Alors que la SNCF propose la reprise des garanties du statut du personnel de 1920 et de la législation en vigueur⁴⁴³, la Fédération nationale des cheminots souhaite que le chapitre V soit réservé en attendant que la caisse de prévoyance instituée par le décret du 6 août 1938 soit opérationnelle⁴⁴⁴. Dès lors, les discussions sur ce chapitre n'ont pu reprendre que le 23 février 1939. Le 19 avril, la Fédération nationale des cheminots remet ses contre-propositions⁴⁴⁵.

Les négociations portent principalement sur les agents victimes d'accidents du travail⁴⁴⁶. Le 30 mai, le directeur général de la SNCF rencontre une délégation du syndicat. Ce dernier demande l'accélération des travaux. Des réunions sont ainsi programmées en juin pour examiner le chapitre V et les annexes sur le fonctionnement des délégations ainsi que les conditions de rémunération⁴⁴⁷.

Mi-juin, le désaccord est total sur le libre choix du médecin. En théorie, si les agents blessés en service consultent un médecin étranger au réseau, ils tombent sous le régime de droit commun et la législation sur les accidents du travail s'applique à eux ; pour bénéficier de leur solde entière pendant toute la durée de leur arrêt maladie, ils doivent consulter un médecin de la SNCF. Mais dans les faits, l'agent qui était soigné par le praticien de son choix pouvait très bien bénéficier du régime avantageux des chemins de fer. Dès lors, le comité de direction de

⁴⁴¹ Roger Liaud, « Nos revendications. Bref examen de quinzaine », *La Tribune des cheminots*, 17 avril 1939, p. 1.

⁴⁴² Roger Liaud, « L'entrevue du 30 mai avec M. Le Besnerais, directeur général de la SNCF. L'élaboration de la convention collective est accélérée », *La Tribune des cheminots*, 12 juin 1939, p. 1.

⁴⁴³ CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, présenté au comité de direction de la SNCF, sur les travaux d'élaboration de la convention collective, 10 juin 1939.

⁴⁴⁴ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 13 juin 1939.

⁴⁴⁵ « Pour l'aboutissement rapide de la convention collective », *La Tribune des cheminots*, 15 mai 1939, p. 2.

⁴⁴⁶ CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, présenté au comité de direction de la SNCF, sur les travaux d'élaboration de la convention collective, 10 juin 1939.

⁴⁴⁷ IHS-CGT des cheminots, 2 F 491 : memento de l'audience donnée le 30 mai 1939 par le directeur général à une délégation de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 8 juin 1939.

la SNCF propose le *statu quo* et appelle à la conciliation, tout en continuant les contrôles⁴⁴⁸.

Un autre point litigieux concerne le maintien des primes de travail lors de l'arrêt de travail d'un agent blessé en service. Il conserve son traitement fixe, les indemnités de cherté de vie et de résidence et les allocations familiales ; la Fédération nationale des cheminots demande donc à ce que lui soient également maintenues ses primes de travail, qui font partie du salaire. Pour les mécaniciens et chauffeurs, la perte des primes de traction représente un manque à gagner de près d'un tiers de leur salaire global. Le comité de direction de la SNCF est prêt à concéder ce droit, qui lui coûterait près de 4 millions de francs par an.

Le maintien de la solde entière aux agents célibataires hospitalisés aux frais de l'entreprise est également problématique. Le statut du personnel de 1920 prévoit qu'ils ne touchent qu'une demi-solde. La Fédération nationale des cheminots plaide en faveur du versement de l'intégralité de leur rémunération, en vain. La SNCF ne cède pas davantage sur le maintien en service systématique des agents victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle dont l'incapacité permanente est inférieure à 66 %, estimant suffisantes les garanties apportées par le fonctionnement de la commission de réforme. De la même façon, le cumul de la rente d'invalidité et du salaire entraînerait une dépense trop conséquente, de l'ordre de 1 million de francs par an⁴⁴⁹.

En parallèle, une étude est menée pour étendre à tout le personnel statutaire les prestations de la caisse de prévoyance obligatoire, ainsi qu'à la famille des agents, contre une élévation raisonnable de la cotisation⁴⁵⁰.

L'annexe relative au fonctionnement des délégations du personnel est divisée en deux parties.

La première entérine l'accord initialement trouvé entre la SNCF et la Fédération nationale des cheminots concernant la répartition des agents dans les différentes catégories du personnel⁴⁵¹.

Mais le 8 mai 1939, le ministre des Travaux publics invite les parties à modifier ces dispositions et l'article 30 de la convention collective, jugés non-conformes à l'article 3 du décret-loi du 12 novembre 1938 sur les délégués du personnel. Les discussions doivent en effet tenir compte de l'évolution législative et réglementaire. Le décret-loi prescrit que les

⁴⁴⁸ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 13 juin 1939.

⁴⁴⁹ CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, présenté au comité de direction de la SNCF, sur les travaux d'élaboration de la convention collective, 10 juin 1939.

⁴⁵⁰ Roger Liaud, « L'activité revendicative de la Fédération. Nouvelle entrevue avec M. Le Besnerais, directeur général de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 26 juin 1939, p. 1.

⁴⁵¹ Elle fait l'objet de l'ordre général n°13 de la SNCF du 31 août 1938.

délégués d'une spécialité professionnelle doivent être élus par les agents de cette spécialité. L'élection des agents des échelles 15 à 18 auprès du directeur général de la SNCF et leur réception distincte par les directeurs régionaux et le directeur général sont donc actées⁴⁵². Si la Fédération nationale des cheminots et celle des cadres acceptent la délégation d'agents des cadres, la première refuse toutefois que leurs délégués du personnel soient reçus séparément de ceux des autres organisations syndicales par les directeurs de l'Exploitation des régions et le directeur général de l'entreprise (alors que c'est le cas pour les représentants accrédités de la Fédération nationale des cheminots et du SPID)⁴⁵³.

La seconde partie de l'annexe est consacrée au fonctionnement à proprement parler de ces délégations⁴⁵⁴. L'augmentation des indemnités pour frais de correspondance et l'amélioration de la classe de voiture pour leur transport sont accordées aux délégués du personnel sur demandes de la Fédération nationale des cheminots. La SNCF s'oppose toutefois à ce que, à l'instar des élus des 2^e, 3^e et 4^e degrés, ceux du 1^{er} degré bénéficient d'un jour de congé avec solde supplémentaire par mois. Ces délégués étant plusieurs milliers dans l'ensemble du réseau, cela représenterait une dépense supplémentaire trop conséquente pour l'entreprise, de l'ordre de 2,3 millions de francs⁴⁵⁵.

L'apprentissage figure parmi les dispositions à insérer impérativement dans la convention collective, listées par la loi du 24 juin 1936. L'article 5 du livre I^{er} de la convention collective des agents du cadre permanent de la SNCF prévoit que son organisation soit consignée au sein d'une annexe.

L'étude des dispositions concernant l'apprentissage s'avère rapidement problématique. Alors qu'elle reçoit le projet de la SNCF le 20 mars⁴⁵⁶, la Fédération nationale des cheminots juge d'emblée qu'il « n'apporte rien de nouveau. Il se contente de reproduire et de condenser les instructions des réseaux actuellement en vigueur, alors que, pour cette importante question, il y a certainement mieux à faire »⁴⁵⁷. Dès lors quand sont examinées le 9 juin en commission paritaire les contre-propositions de la Fédération nationale des cheminots concernant

⁴⁵² CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, présenté au comité de direction de la SNCF, sur les travaux d'élaboration de la convention collective, 10 juin 1939.

⁴⁵³ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 13 juin 1939.

⁴⁵⁴ CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, présenté au comité de direction de la SNCF, sur les travaux d'élaboration de la convention collective, 10 juin 1939.

⁴⁵⁵ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 13 juin 1939.

⁴⁵⁶ « Pour l'aboutissement rapide de la convention collective », *La Tribune des cheminots*, 15 mai 1939, p. 2.

⁴⁵⁷ Roger Liaud, « L'activité revendicative de notre Fédération », *La Tribune des cheminots*, 3 avril 1939, p. 2.

l'organisation de l'apprentissage transmises le 27 avril⁴⁵⁸, d'importantes divergences se font jour. L'organisation syndicale souhaite l'établissement d'un comité national d'apprentissage et de comités généraux et régionaux, au sein desquels des représentants du personnel siègeraient avec de larges prérogatives⁴⁵⁹. La SNCF s'y oppose fermement⁴⁶⁰, arguant notamment que les délégués du personnel ne participent à l'administration de l'apprentissage dans aucune industrie et que de telles dispositions n'ont pas leur place au sein d'une convention collective⁴⁶¹. Elle approuve les majorations de points pour les parents d'agents qui concourent à l'admission⁴⁶², mais pas dans les coefficients proposés par la Fédération nationale des cheminots et ne consent pas davantage à l'admission systématique des apprentis en fin d'apprentissage comme mineurs dans le cadre permanent. Bien que l'entreprise se refuse à soumettre les apprentis blessés ou les malades au régime spécial d'assurances sociales des cheminots, la gratuité des soins dentaires réclamée par la Fédération nationale des cheminots leur est accordée, comme elle l'était auparavant dans l'administration des chemins de fer de l'État⁴⁶³. Roger Liaud annonce « qu'ils [...] saisiront, si besoin est, la commission tripartite » des points litigieux en suspens⁴⁶⁴.

Par ailleurs, la SNCF n'a pas encore communiqué, le 10 juin, à la Fédération nationale des cheminots ses propositions concernant les annexes relatives aux congés, aux conditions de rémunération ainsi qu'aux agents malades, blessés et à la maternité.

En effet, il lui a fallu attendre la parution du décret du 19 mai 1939 portant réglementation du travail dans les chemins de fer⁴⁶⁵, qui influe sur les conditions de récupération des congés pris en plus des 12 jours, ainsi que l'élaboration du chapitre V.

Quant à l'annexe relative aux conditions de rémunération, « le service central du personnel

⁴⁵⁸ « Pour l'aboutissement rapide de la convention collective », *art. cit.*

⁴⁵⁹ IHS-CGT des cheminots, 2 F 488 : propositions de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer pour l'annexe concernant l'organisation de l'apprentissage dans le cadre de la Société nationale des chemins de fer, 26 avril 1939.

⁴⁶⁰ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 13 juin 1939.

⁴⁶¹ CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, présenté au comité de direction de la SNCF, sur les travaux d'élaboration de la convention collective, 10 juin 1939.

⁴⁶² L'hérédité professionnelle demeure forte. Ainsi, lors du comité de direction du 14 mars 1939, le président de la SNCF déclare : « Si vous voulez vous rendre compte de la manière dont se manifeste l'esprit héréditaire dans une famille de cheminots, je vous recommande de vous rendre à la gare Saint-Lazare, à l'exposition de peinture des agents de chemins de fer, dans laquelle vous verrez une série de dessins faits par des enfants d'agents et qui montrent bien comment les aptitudes du père peuvent se transmettre à l'enfant. C'est pour cette raison qu'à mon avis on doit favoriser l'entrée au chemin de fer des fils d'agents ».

⁴⁶³ CNAH, 797 LM 19 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 13 juin 1939.

⁴⁶⁴ IHS-CGT des cheminots, 2 F 496 : mémento définitif sommaire de la séance de la commission de la convention collective du 9 juin 1939, 19 juin 1939.

⁴⁶⁵ Cf. *supra*.

[doit achever] l'établissement d'un projet unifiant les errements des différentes régions »⁴⁶⁶.

Cette dernière est composée de deux livres.

Le 27 juin 1939, Robert Le Besnerais soumet au comité de direction de la SNCF le projet de livre I^{er}, afin qu'il puisse être transmis à la Fédération nationale des cheminots et servir de base aux discussions. Il est consacré aux éléments de rémunération sur lesquels des retenues peuvent être opérées pour la retraite des agents affiliés. Il propose notamment la transformation des éléments de rémunération journaliers en éléments mensuels ou annuels, accompagnant ainsi le passage à la semaine de 40 heures⁴⁶⁷. Le livre II traite des éléments de rémunération non passibles de retenues⁴⁶⁸. Ce texte ne contient aucune innovation majeure.

Entre le 27 juin et le 10 juillet 1939, la Fédération nationale des cheminots rencontre l'état-major de la SNCF afin d'étudier les ultimes désaccords, qui devraient être soumis à la commission tripartite. Restent en suspens : « le cumul de la rente accident et du salaire dans le cas où un accidenté, maintenu en service, est réformé six mois après la consolidation de sa blessure, [...] les délais de route et le temps nécessaire pour l'accomplissement du mandat [syndical], [...] l'organisation de [l'apprentissage] »⁴⁶⁹.

Une convention collective inachevée (juillet-août 1939)

Le 24 juillet, Roger Liaud annonce la tenue prochaine d'une séance de la commission tripartite instituée par arrêté ministériel du 28 juin 1937 et présidée par René Claudon⁴⁷⁰. On entre dès lors dans une seconde phase de l'achèvement de la convention collective.

Le lendemain, une version de l'annexe relative à l'organisation de l'apprentissage est soumise au comité de direction de la SNCF⁴⁷¹. Le 9 août 1939, le président du conseil d'administration de la SNCF informe le ministre des Travaux publics de l'avancée des pourparlers entre l'entreprise et la Fédération nationale des cheminots. Si des différends demeurent à propos du chapitre V et des annexes relatives à l'apprentissage, celles sur les conditions de rémunération,

⁴⁶⁶ CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, présenté au comité de direction de la SNCF, sur les travaux d'élaboration de la convention collective, 10 juin 1939.

⁴⁶⁷ CNAH, 797 LM 19 : rapport présenté au comité de direction de la SNCF par le directeur général Robert Le Besnerais, 27 juin 1939.

⁴⁶⁸ CNAH, 797 LM 19 : idem, 11 juillet 1939.

⁴⁶⁹ Roger Liaud, « Entrevues avec le ministre des Travaux publics et M. Le Besnerais, directeur général de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 10 juillet 1939, p. 2.

⁴⁷⁰ Roger Liaud, « L'activité revendicative de la Fédération », *La Tribune des cheminots*, 24 juillet 1939, p. 1.

⁴⁷¹ AN, 19800434/21 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, présenté au conseil d'administration de la SNCF, sur l'annexe à la convention collective concernant l'organisation de l'apprentissage, 7 octobre 1941.

les congés et les agents malades, blessés et les femmes enceintes demeurent encore à discuter⁴⁷².

Mais les congés d'août entraînent un ralentissement dans la négociation⁴⁷³ et lorsque la guerre survient en septembre, seuls le chapitre V, la première partie de l'annexe sur le fonctionnement des délégations du personnel et celle sur les congés sont adoptés⁴⁷⁴.

Modifier la convention collective

Parallèlement aux discussions censées mener à l'achèvement de la convention collective, c'est son processus de révision qui est étudié.

En effet, l'article 31^{vc} de la loi du 24 juin 1936 prescrit un certain nombre de dispositions que doit obligatoirement contenir toute convention collective, parmi lesquelles figure « la procédure suivant laquelle elle peut être révisée ou modifiée ». La procédure de modification peut prendre plusieurs formes :

« Un certain nombre de conventions collectives chargent une commission paritaire de procéder aux modifications jugées nécessaires. D'autres (convention collective des journalistes) stipulent dans ce cas le recours à la procédure de l'art. 31^{va}, cad. à la constitution de la commission mixte prévue par la législation du 24 juin 1936 ».

Jusqu'alors, c'était le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer qui jouissait, depuis 1921, du droit unilatéral de réviser les conditions d'emploi et de travail des cheminots inscrites dans leur statut du personnel.

Les propositions initiales, en matière de convention collective, de la Fédération nationale des cheminots, qui ne contiennent aucune disposition de cet ordre, ne semblent pas avoir tenu compte de cet impératif.

Ce n'est pas le cas de toutes les organisations syndicales. Ainsi, le projet de convention collective pour les agents du cadre permanent porté par la Fédération des syndicats professionnels des cheminots en décembre 1936 prévoit un article sur la durée de la convention. Il prescrit que

« toute demande de modification émanant de l'une des parties devra être notifiée à chacune des organisations signataires et donner lieu à un examen en commun dans le

⁴⁷² CNAH, 44 LM 63 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Ludovic-Oscar Frossard, ministre des Travaux publics, 9 août 1939.

⁴⁷³ Roger Liaud, « L'activité revendicative tenace de notre Fédération », *La Tribune des cheminots*, 7 août 1939, p. 1.

⁴⁷⁴ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*, p. 81.

délai d'un mois. Aucune modification ne peut être apportée à la convention qu'après l'accord des organisations signataires »⁴⁷⁵.

L'organisation syndicale la plus représentative du personnel se préoccupe assez tardivement de la question, trois ans après le début des négociations.

En juin 1939, la question de la révision et de la modification de la convention collective semble pour la première fois abordée à l'initiative des représentants de la Fédération nationale des cheminots. Elle profite d'avoir concédé la modification de la convention collective en faveur de l'élection distincte des délégués auprès du directeur général de l'entreprise pour les agents des échelles inférieures à 14 et ceux des échelles 15 à 18, espérant obtenir en contrepartie le respect de l'article 31^{vc} de la loi du 24 juin 1936⁴⁷⁶. La Fédération nationale des cheminots semble avoir proposé un projet, dont « l'art[icle] 43 admet la possibilité de formuler les demandes de révision et de modification, mais ne dit rien pour le cas de désaccord »⁴⁷⁷. Ce dernier cas est prévu par l'article 2 du livre I^{er} de la convention collective : il est recouru à l'arbitrage en cas de différend persistant quant à la révision de la convention.

Le 13 juin, la Fédération nationale des cheminots propose un délai de deux mois avant de saisir le tribunal arbitral⁴⁷⁸. Si Robert Le Besnerais est d'accord sur le principe, les modalités font débat : la SNCF préférerait que la durée du sursis soit étendue de deux à cinq ou six mois maximum⁴⁷⁹.

Le lendemain, René Barth propose aux représentants des agents d'insérer dans le livre I^{er} sur le droit syndical la disposition suivante :

« Chaque partie de la convention pourra, à tous moments, en demander la révision ou la modification. Au cas où un accord n'interviendrait pas à ce sujet dans le délai de six mois à compter de la demande, le différend serait réglé conformément à l'article 2 du livre I de la convention. Les modifications intervenues sont, conformément à la loi du 24 juin 1936, déposées dans les mêmes conditions que la convention collective elle-même »⁴⁸⁰.

Les deux parties s'accordent sur cette formule, qui n'a jamais été adoptée de manière

⁴⁷⁵ CNAH, 388 LM 60 : « Projet de convention collective pour les agents du cadre permanent », *Le Cheminot de France*, janvier 1937.

⁴⁷⁶ CNAH, 505 LM 137 : rapport présenté au comité de direction de la SNCF, 10 juin 1939.

⁴⁷⁷ CNAH, 388 LM 60 : note à René Barth, directeur du service central du personnel de la SNCF, 3 juin 1939.

⁴⁷⁸ CNAH, 505 LM 138 : procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 13 juin 1939.

⁴⁷⁹ IHS-CGT des cheminots, 2 F 491 : memento définitif de l'audience donnée par le directeur général aux représentants de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer accrédités auprès de lui en vertu des dispositions du §2 de l'article 2 de la convention collective, 14 juin 1939.

⁴⁸⁰ IHS-CGT des cheminots, 2 F 491 : memento sommaire de la séance de la commission de la convention collective du 15 juin 1939, 27 juin 1939.

officielle⁴⁸¹.

Le déclenchement de la guerre le 1^{er} septembre 1939 interrompt brutalement la négociation de la convention collective.

Celle-ci n'a jamais été déposée au conseil des prud'hommes. La convention collective des agents du cadre permanent de la SNCF n'a donc joui d'aucune existence légale. Mais conclue grâce à l'arbitrage du ministre des Travaux publics et appliquée à l'entreprise la plus importante de France en nombre d'employés, cela ne l'a pas empêché de déterminer les conditions d'emploi et de travail des cheminots pendant quelques années⁴⁸².

La convention collective de 1938-1939 : la grande absente de la mémoire cheminote ?

La mémoire cheminote a assez largement éclipsé la convention collective de 1938.

Cela peut paraître d'autant plus étonnant qu'il s'agit du texte qui détermine le premier régime juridique des agents de la SNCF et que sa discussion est abordée dans une des sources capitales pour l'histoire de la Fédération nationale des cheminots à cette époque : les écrits de Pierre Semard. Les premiers travaux historiques consacrés à l'histoire des organisations syndicales cheminotes en font également état, à l'instar de Guy Chaumel qui, en 1948, y consacre une partie de son chapitre sur les nouvelles conditions de travail⁴⁸³.

Pourtant, les ouvrages publiés par la Fédération CGT des cheminots en 1967 et 1986 ne font que l'effleurer. Joseph Jacquet évoque rapidement la convention collective comme revendication des cheminots lors de la négociation de leurs garanties avec le gouvernement Blum en juin 1936, la convention collective des auxiliaires ratifiée en février 1937, très brièvement les discussions puis la conclusion de l'accord des agents du cadre permanent, sans toutefois en détailler les principales dispositions, reléguées en note de bas de page⁴⁸⁴... Quant à Jean Gacon, il souligne le fait que sa négociation est entreprise avant même les accords Matignon (et l'adoption de la loi du 24 juin 1936), la caducité du statut du personnel alors que la convention collective vient à être appliquée et les garanties procurées par les conseils de discipline paritaires : nulle mention ni détail du contenu de l'accord collectif⁴⁸⁵... Christian

⁴⁸¹ Paulette Le Gall, *Évolution...*, op. cit., p. 88.

⁴⁸² *Ibid.*, p. 81.

⁴⁸³ Guy Chaumel, *Histoire des cheminots...*, op. cit., p. 177-178.

⁴⁸⁴ Joseph Jacquet (dir.), *Les cheminots dans l'histoire sociale...*, op. cit., p. 132-141.

⁴⁸⁵ Jean Gacon, *Batailles du rail...*, op. cit., p. 81-84.

Chevandier, Atsushi Fukasawa et Georges Ribeill ont par ailleurs montré que les militants dont les conditions de travail étaient régis par cette convention collective avaient oublié cet épisode :

« Lorsque l'on interroge des cheminots, même s'ils étaient des militants lorsque la convention était en vigueur, on constate qu'ils sont convaincus que le statut a une histoire linéaire et qu'il s'est enrichi depuis son élaboration en 1920. Si, au détour d'une phrase, le terme de "convention collective" est évoqué, c'est pour affirmer qu'il n'y a jamais eu de convention collective à la SNCF et que ce type de relation est réservé aux entreprises privées ! Peut-être le terme-même, qui implique que des syndicats ont participé à son élaboration, est-il quelque peu tabou... »⁴⁸⁶.

Comment expliquer cette amnésie ? Plusieurs hypothèses nous paraissent envisageables, sans être toutefois exclusives les unes des autres.

La conclusion de cette convention collective par « voie de fractionnement », étalée sur une période relativement longue (discutée pendant plus de trois ans), a pu jouer. Sans doute cette procédure bénéficie-t-elle d'une force symbolique moindre que l'adoption d'un texte d'un seul tenant, dont aucune partie n'avait été réservée, comme en 1920.

Par ailleurs, la convention collective s'inscrit en plein dans le droit commun, alors que le statut du personnel est une dérogation à celui-ci, une sorte de régime d'« exceptionnalité », qui peut paraître plus intéressant à mettre en avant. Cela peut renforcer l'idée, courante depuis le milieu du XX^e siècle, d'un statut du personnel dont les dispositions sont généralement plus favorables que celles accordées par un accord collectif⁴⁸⁷.

En outre, la dimension de lutte est complètement absente de l'histoire de la convention collective à la SNCF, qui n'a été précédée d'aucun conflit social ni obtenue à l'issue d'un mouvement, à l'opposé du statut du personnel de 1920. La grève du 30 novembre 1938, à laquelle les cheminots ont pris part, ne semble pas avoir d'incidence sur sa discussion, interrompue depuis juillet. Au contraire, ce sont plutôt les pratiques de la négociation et de la collaboration qui sont très présentes. Cette dimension participative est-elle moins « glorieuse » à valoriser ?

Enfin, il faut surtout tenir compte du contexte d'écriture des œuvres précitées. Quand Pierre Semard ou près d'une décennie plus tard Guy Chaumel s'attellent à la question dans leurs récit et étude respectifs, les agents sont en pleine négociation des dispositions de leur convention

⁴⁸⁶ Christian Chevandier, Atsushi Fukasawa, Georges Ribeill, « Les cheminots... », *art. cit.*, p. 57-58.

⁴⁸⁷ Marnix Dressen, Christian Mahieux, « Chapitre 4. La démocratie sociale... », *art. cit.*, p. 89.

collective⁴⁸⁸. Il s'agit donc d'un sujet d'actualité, qui sans doute mobilise. Nous avons vu que jusque dans les années 1980-1990, la quasi-totalité des ouvrages historiques traitant des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots sont le fait de militants syndicaux. Le statut du personnel cheminot ayant été largement remis en cause durant la seconde moitié du XX^e siècle, il n'est donc pas étonnant que les projecteurs soient braqués sur lui, au détriment de la convention collective.

Si elle a longtemps fait figure de grande absente dans l'historiographie syndicale cheminote, la convention collective semble aujourd'hui être réhabilitée.

Ainsi, l'Institut d'Histoire Sociale de la Fédération CGT des cheminots a consacré un de ses cahiers au « processus historique relatif à la représentation du personnel et au droit syndical dans les chemins de fer » au troisième trimestre 2015. Son auteur, Jany Moineau, consacre une part raisonnable de son propos aux discussions qui ont mené à la conclusion de l'accord collectif, à son contenu, et aux conventions suivantes⁴⁸⁹.

Cette parution n'est toutefois pas sans lien avec l'actualité de la réforme ferroviaire et un contexte social tendu au sein de l'entreprise, comme le rappelle l'éditorial de Patrick Chamaret, président de l'IHS-CGT des cheminots :

« Vous comprendrez ainsi sans doute mieux pourquoi [ce numéro des *Cahiers de l'Institut*] 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... [...] 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 [...] La recherche historique réalisée et présentée [...] 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 »⁴⁹⁰.

L'examen du site internet de l'IHS-CGT des cheminots refondu en juin 2018, dont la rubrique « Chronologie cheminote »⁴⁹¹ ne fait aucune mention d'une convention collective, ni du statut

⁴⁸⁸ Régies toutefois par deux lois différentes, de 1936 pour le premier, de 1946 pour le second. Cf. *infra*.

⁴⁸⁹ Jany Moineau, « Processus historique relatif à la représentation du personnel et au droit syndical dans les chemins de fer », dans IHS-CGT des cheminots, *Les Cahiers de l'Institut*, n°54, 3^e trimestre 2015, p. 4-55.

⁴⁹⁰ Patrick Chamaret, « Édito », *Cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°54, 3^e trimestre 2015, p. 3.

⁴⁹¹ <<https://www.ihs.cheminotcgt.fr/histoires-et-reperes/chronologie-cheminote/>> [consulté le 22 novembre 2018].

du personnel des chemins de fer de l'État appliqué dès 1912, mais bel et bien de celui commun de 1920, semble aller en ce sens.

En l'espace de trois ans, de 1936 à 1939, les agents des chemins de fer d'intérêt général ont connu un véritable bouleversement de leurs conditions d'emploi, de travail et de retraite.

Alors qu'à la faveur des difficultés économiques des compagnies qui mènent à la nationalisation du rail, ils accèdent à la discussion d'une convention collective qui, si elle n'est pas encore achevée au moment où éclate la Seconde Guerre mondiale, leur accorde des garanties d'un niveau supérieur au reste des travailleurs, cette convention est rapidement remise en cause dans un contexte international exceptionnel, qui pèse de plus en plus lourdement sur la vie politique et économique française.

Dès lors, le dirigisme s'impose en matière de relations professionnelles.

Il conduit à l'opposition frontale et au recours à un moyen d'action jugé extrême : la grève.

Si la distinction avec le droit commun se creuse, elle ne se fait cette fois pas à l'avantage des cheminots.

ÉPILOGUE. SECONDE GUERRE MONDIALE ET APRÈS-GUERRE

Les tensions européennes croissantes donnent lieu à plusieurs mobilisations partielles à la fin des années 1930 en France.

Le 24 août 1939, le personnel et le matériel de la SNCF sont réquisitionnés. Le 2 septembre, la mobilisation générale est proclamée. Le lendemain, la France déclare la guerre à l'Allemagne. L'entrée dans le conflit amène de nombreux bouleversements.

Le contexte belliqueux n'empêche pas dans un premier temps l'application de la convention collective des agents du cadre permanent de la SNCF. Une circulaire du ministre du Travail maintient les conventions collectives.

Cette décision semble toutefois trouver ses limites. À l'occasion d'une rencontre le 24 octobre avec Robert Le Besnerais et René Barth, la Fédération nationale proteste en bonne et due forme contre les « modifications apportées unilatéralement par la SNCF à la convention collective ». L'entreprise les justifie par l'application d'instructions ministérielles indispensables dans le contexte belliqueux. Elle reconnaît toutefois « le principe du maintien de la convention et se déclare d'accord pour que, dans l'avenir, les modifications éventuelles n'interviennent qu'après consultation et accord, si possible, de l'organisation syndicale, partie au contrat »¹.

Malgré cette promesse, la délégation de la Fédération nationale s'échine à rappeler, lors d'une entrevue auprès de la SNCF un mois plus tard, qu'elle doit être impliquée dans la discussion des avenants à la convention collective².

Mais les impératifs de la guerre et l'effort que doit fournir la SNCF ne permettent pas le maintien du *statu quo* dans les conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots. Avec la mobilisation de 5 millions de Français en une semaine, le transport de matériel et l'attention portée dans un premier temps à la mobilisation économique, les agents redoublent d'activité.

Deux décrets-lois datés du 6 octobre 1939 touchent de près le personnel des chemins de fer

¹ Roger Liaud, « Délégations syndicales auprès de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} novembre 1939, p. 2.

² Roger Liaud, « Délégation fédérale du 24 novembre 1939 auprès de la SNCF », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} décembre 1939, p. 2.

d'intérêt général³. Un premier texte modifie le décret-loi du 19 mai portant réglementation du travail dans les chemins de fer. Un régime de travail spécifique est mis en place pour la durée des hostilités : les cheminots ne bénéficient plus que d'un repos périodique tous les sept jours calendaires en moyenne. L'amplitude de leur journée de travail peut atteindre 15 heures et la durée maximale de travail effectif 10 à 12 heures. La durée du travail est donc portée à 60 heures par semaine, avec une amplitude pouvant atteindre 72 heures⁴.

Un second décret autorise en outre la SNCF à suspendre certaines dispositions de la convention collective, après accord du ministre des Travaux publics, « dans le but d'éviter la procédure toujours longue et complexe de la révision de la convention ».

Des mesures dérogatoires concernant la représentation du personnel et le droit syndical, l'avancement, les mesures disciplinaires et les congés sont mises en place. Elles convergent vers un durcissement des conditions d'emploi et de travail ainsi que de la discipline. En octobre 1939, les réunions des délégations du personnel sont reportées à la fin de l'année ou annulées⁵. La fréquence des entrevues entre les chefs de service et les délégations du personnel est modifiée⁶. Les élections de délégués du personnel sont en outre suspendues⁷. Il est décidé ensuite de mettre fin aux mandats des représentants en fonction afin de désigner à partir du 1^{er} janvier 1940 des délégués pour la durée des hostilités, qui reçoivent l'approbation du ministre des Travaux publics⁸. Les congés sans solde pour accomplir les fonctions syndicales, les disponibilités et le congé annuel sont également suspendus. Les avancements en grade et en échelon⁹ sont un temps mis en pause¹⁰, tout comme, en décembre 1939, l'admission au cadre permanent¹¹. Le ministre des Travaux publics, Anatole de Monzie, souhaite suspendre à compter du 1^{er} novembre 1939, le fonctionnement de la délégation à la sécurité, qui devrait se contenter de compétences réduites¹². Le 8 décembre, Pierre Guinand

³ CNAH, 420 LM 1 : ordre général n°27 de la SNCF, 10 octobre 1939.

⁴ CNAH, 325 LM 1216 : SNCF, *Assemblée générale des actionnaires du jeudi 5 septembre 1940. Exercice 1939*, Paris : P. Dupont, 1940, p. 30.

⁵ CNAH, 44 LM 49 : lettre de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 20 octobre 1939.

⁶ CNAH, 44 LM 49 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 9 novembre 1939.

⁷ Cette mesure s'inspire d'une disposition du décret du 4 octobre 1939 relatif aux délégués mineurs.

⁸ CNAH, 44 LM 49 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 18 décembre 1939.

⁹ CNAH, 505 LM 185 : lettre du président du conseil d'administration de la SNCF à Édouard Daladier, président du Conseil, s.d.

¹⁰ CNAH, 44 LM 49 : lettre de Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, à Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, 27 octobre 1939.

¹¹ ANMT, 202 AQ 221 : ordre général n°28 de la SNCF, 28 décembre 1939.

¹² CNAH : 505 LM 186 : lettre d'Anatole de Monzie, ministre des Travaux publics, à Pierre Guinand, président du conseil d'administration de la SNCF, 30 septembre 1939.

propose à Anatole de Monzie de modifier l'article 55 de la convention collective, afin d'autoriser les révocations et les licenciements, et ainsi permettre une première purge des éléments politiques, principalement communistes¹³. Les mises à la retraite anticipée ne sont plus accordées à compter du 1^{er} janvier 1940¹⁴.

En mai 1940, l'Allemagne attaque directement la France. La campagne de France débute le 18. Philippe Pétain, le vainqueur de 1918, est appelé à la vice-présidence du Conseil. Mais face à l'avancée ennemie, le Gouvernement est contraint de s'installer à Bordeaux le 10 juin. Les Allemands entrent dans Paris le 14. Le surlendemain, Paul Reynaud démissionne de la tête du Gouvernement et Philippe Pétain, favorable à l'armistice, lui succède. Dans son discours de prise de fonction, radiodiffusé le 17 juin, il annonce aux Français sa décision de demander l'armistice. Signée le 22 juin 1940 à Rethondes, la convention d'armistice stipule que « le Gouvernement français veillera à ce que, sur le territoire occupé, soient disponibles le personnel spécialisé nécessaire et la quantité de matériel roulant de chemins de fer et autres moyens de communications correspondant aux conditions normales du temps de paix »¹⁵.

La République cède le pas à un nouveau régime politique. Plutôt qu'une interruption momentanée des travaux parlementaires ou une suspension du régime, une révision constitutionnelle donne le 10 juillet les pleins pouvoirs, notamment législatifs, au maréchal Pétain. Les actes constitutionnels pris le lendemain instituent l'État français, un nouveau régime politique au sein duquel tous les pouvoirs sont concentrés entre les mains du Maréchal. Les chambres sont ajournées, c'est la fin du régime parlementaire.

Le projet de société du nouveau régime – la Révolution nationale – est marqué par un rejet de la III^e République. L'application de ses politiques publiques passe cependant par les fonctionnaires. Si le nombre de ces derniers augmente, les agents de la Fonction publique sont également menacés ou victimes d'épuration. Une loi du 17 juillet 1940 permet de relever ou de révoquer sans justification tout fonctionnaire et agent de l'État. En août 1940, la SNCF envisage de prendre exemple sur ces dispositions¹⁶. C'est chose faite avec la loi du 18 septembre 1940, qui étend au personnel des chemins de fer les dispositions du 17 juillet : désormais et ce jusqu'au 31 octobre 1940, « les fonctionnaires et agents du cadre permanent

¹³ Charlotte Pouly, « Les agents et dirigeants de la SNCF, épurés sous Vichy, épurés après Vichy. Regard croisé autour de la réintégration », *Histoire & Mesure*, n°2, 2014, p. 135-154.

¹⁴ CNAH, 505 LM 186 : avis général n°9 du personnel de la SNCF, 1^{er} février 1940.

¹⁵ Cité dans Cécile Hochard, *Les cheminots...*, *op. cit.*, p. 18.

¹⁶ CNAH, 505 LM 186 : extrait du procès-verbal de la séance du comité de direction de la SNCF, 20 août 1940.

de la Société nationale des chemins de fer français pourront être licenciés, nonobstant toutes dispositions législatives ou contractuelles contraires »¹⁷. Ces dispositions sont prolongées à plusieurs reprises, pour durer jusqu'à la fin du conflit¹⁸. Un décret du 31 octobre 1940 prévoit les conditions d'indemnisation des agents relevés de leurs fonctions mis à la retraite ou en disponibilité¹⁹. La convention collective, toujours à l'œuvre, ne protège dorénavant plus les agents en leur garantissant la sécurité de l'emploi.

En outre, les conditions de travail se dégradent. Le 1^{er} août 1940, le temps de travail hebdomadaire est abaissé à 48 heures²⁰. Mais une loi du 3 octobre donne pouvoir au secrétaire d'État aux Communications de fixer la durée maximale du travail des agents de la SNCF²¹. Elle est portée à 2 408 heures annuelles l'année suivante par arrêté ministériel²², puis à 2 558,30 heures en décembre 1942²³.

L'organisation et l'administration de la SNCF sont par ailleurs modifiées.

En application de la loi du 18 septembre 1940 visant les sociétés anonymes, une loi du 10 octobre réorganise le conseil d'administration de la SNCF. Le conseil est désormais composé de 12 membres (contre 33 auparavant) : y siègent six représentants de l'État, cinq représentants de l'entreprise et un seul du personnel. Il s'apparente dans sa composition au comité de direction, qui est quant à lui définitivement supprimé. Les pouvoirs du conseil d'administration, et surtout de son président, sont renforcés : il demeure désormais la véritable instance dirigeante de la SNCF.

Mais le régime de Vichy demeure dirigiste en matière de travail.

Le 16 août 1940, les confédérations syndicales sont dissoutes. Les travaux d'élaboration de la Charte du travail débutent en octobre, pour s'achever un an plus tard²⁴. Caractérisée par son corporatisme, elle réorganise les relations entre un employeur et son personnel et institue des

¹⁷ CNAH, 505 LM 186 : extrait du *J.O.* : loi du 18 septembre 1940 étendant au personnel des chemins de fer les dispositions de la loi du 17 juillet 1940, 19 septembre 1940.

¹⁸ Une loi du 23 octobre 1940 proroge ces mesures jusqu'au 31 mars 1941 et modifie les dispositions de la loi du 17 juillet 1940. Désormais, les « dirigeants et employés des réseaux de chemins de fer d'intérêt général » figurent aux côtés des fonctionnaires dans l'article 1^{er} de la loi. La nullité de la loi du 18 septembre 1940 sera constatée par une ordonnance du 8 décembre 1944, additionnelle à l'ordonnance du 9 août 1944 relative à la légalité républicaine sur le territoire continental.

¹⁹ CNAH, 505 LM 186 : extrait du *J.O.* : décret du 31 octobre 1940 pris en exécution de la loi du 18 septembre 1940 concernant les fonctionnaires et agents de la Société nationale des chemins de fer français relevés de leurs fonctions, 27 novembre 1940.

²⁰ CNAH, 505 LM 185 : lettre de Cyrille Grimpert, pour le président du conseil d'administration de la SNCF, à François Piétri, ministre secrétaire d'État aux Communications, 30 août 1940.

²¹ CNAH, 505 LM 185 : extrait du *J.O.*, 4 octobre 1940.

²² CNAH, 505 LM 185 : arrêté portant réglementation de la durée du travail du personnel de la SNCF, 16 juin 1941.

²³ CNAH, 505 LM 183 : extrait du procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 6 janvier 1943.

²⁴ Il s'agit de la loi du 4 octobre 1941, relative à l'organisation sociale des professions. Sur ce sujet, voir : Jean-Pierre Le Crom, *Syndicats, nous voilà ..., op. cit.*

syndicats uniques. Son application aux chemins de fer donne lieu au statut social des cheminots, fixé par la loi du 24 février 1943. Elle n'est toutefois jamais appliquée²⁵.

Entretemps, en février 1941, le sous-secrétaire d'État aux Communications demande à la SNCF d'étudier le recul de l'âge de départ à la retraite ; mais cette initiative ne connaît pas de suite²⁶.

Les agents n'abandonnent pas l'attention qu'ils portent à leurs conditions de travail et leurs réclamations en vue d'une amélioration.

Ainsi le 1^{er} mai 1941 figure parmi les revendications des cheminots « le respect de la convention collective et du droit syndical dans la dignité ouvrière, la liberté et l'indépendance »²⁷. Ils prétendent notamment à

l'« application de la convention collective telle qu'elle avait été élaborée et appliquée avant la guerre, notamment en ce qui concerne les congés payés, l'élection, le fonctionnement et les prérogatives des délégations du personnel et à la sécurité à tous les degrés ; reconnaissance du droit syndical et de son libre exercice ; droit à l'avancement avec rétablissement normal des échelons et garantie statutaire d'emploi à tous les agents masculins et féminins »²⁸.

Ils obtiennent pour partie gain de cause : parmi les premiers résultats annoncés est mentionnée

l'« application de la convention collective dans quelques-unes de ses parties concernant les congés, les délégations du personnel, le maintien des facilités de circulation et des allocations familiales jusqu'au 31 mars 1941 ; l'amélioration des prestations servies par la caisse de prévoyance »²⁹.

Par ailleurs, l'élaboration de l'accord collectif se poursuit.

Le texte du chapitre V, relatif aux blessures, aux maladies et à la maternité, de la convention collective est arrêté suite à l'accord intervenu entre la SNCF et la Fédération nationale et approuvé par l'entreprise le 24 juillet 1940. Il est applicable à partir du 1^{er} août et porté à la connaissance du personnel dès le 20³⁰.

Une première version de l'annexe concernant l'organisation de l'apprentissage est soumise à la

²⁵ Georges Ribeill, « Les chantiers de la collaboration sociale des Fédérations légales des cheminots (1939-1944) », *Le Mouvement social*, n°158, janvier-mars 1992, p. 87-116 et « L'accommodation sociale de la SNCF avec ses tutelles vichyssoise et allemande : résistances et/ou compromissions ? » dans Marie-Noëlle Polino (éd.), *Une entreprise publique dans la guerre : la SNCF, 1939-1945. Actes du VIII^e colloque de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France. Paris, Assemblée nationale, 21-22 juin 2000*, Paris : PUF, 2001, p. 83-103.

²⁶ François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome troisième, 1937-1997*, [Paris] : Fayard, 2017, p. 78-79.

²⁷ « Les cheminots exigent leur droit à la vie », *La Tribune des cheminots*, mai 1941, p. 1.

²⁸ « Nos revendications immédiates », *La Tribune des cheminots*, mai 1941, p. 1.

²⁹ « Premiers résultats obtenus », *La Tribune des cheminots*, mai 1941, p. 1.

³⁰ CNAH, 420 LM 1 : ordre général n°35 de la SNCF, 20 août 1940.

SNCF le 25 juillet 1939³¹, mais elle est laissée en jachère suite à l'annonce de la volonté du Gouvernement de réorganiser l'apprentissage. Elle n'est finalement approuvée par le comité d'organisation syndicale, institué le 23 septembre 1940, et le conseil d'administration de la SNCF que le 22 octobre 1941, après avoir subi quelques modifications³².

Le 12 février avait été approuvée par la SNCF l'annexe relative aux conditions d'application des congés, après accord des représentants de la Fédération nationale. Elle est portée à la connaissance des agents le 15 mars³³. Seule la question des congés syndicaux est réservée pour un examen ultérieur³⁴.

Le 15 octobre 1941, le conseil d'administration de l'entreprise ferroviaire valide l'annexe relative aux maladies, aux blessures et à la maternité, après accord du comité d'organisation syndicale³⁵.

Deux mois et demi plus tard, ce sont les articles 36 § 3 et 4 sur les bonifications d'ancienneté et 42 sur les chevrons, dont la rédaction avait été jusqu'alors ajournée, qui sont adoptés par le conseil d'administration, après accord des représentants de la Fédération nationale³⁶. Les chevrons et bonifications d'ancienneté sont conservés dans leur ensemble³⁷. Ces mesures sont portées à la connaissance du personnel début 1942³⁸.

Après le débarquement du 6 juin 1944 et le repli allemand qui s'ensuit, les opérations guerre prennent un tournant plus favorable.

L'autorité de fait du Gouvernement provisoire de la République française (GPRF), créé le 3 juin et orchestré par le général de Gaulle, est reconnue par les Alliés. Le 9 août, le GPRF rétablit la légalité républicaine. Deux semaines après la libération de Paris du 19 au 25 août, les trois quarts du pays sont libres. En septembre, le GPRF est installé à Paris et sa composition remaniée à la faveur de l'unité nationale. L'autorité du GPRF est reconnue *de jure*, cette fois, par les Alliés. Alors que la Haute Cour de justice est instituée en novembre pour juger les responsables politiques du régime de Vichy, la reconstruction de la France, qui

³¹ CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, sur l'annexe à la convention collective concernant l'organisation de l'apprentissage, présenté au conseil d'administration de la SNCF, 7 octobre 1941.

³² CNAH, 505 LM 138 : extrait du procès-verbal de la séance du conseil d'administration de la SNCF, 22 octobre 1941.

³³ CNAH, 420 LM 1 : ordre général n°37 de la SNCF, 15 mars 1941.

³⁴ CNAH, 797 LM 19 : rapport de Robert Le Besnerais, directeur général de la SNCF, sur l'annexe concernant les congés à la convention collective du personnel du cadre permanent, présenté au conseil d'administration de la SNCF, 7 février 1941.

³⁵ CNAH, 505 LM 161 : lettre de Pierre-Eugène Fournier, président du conseil d'administration de la SNCF, à Jean Berthelot, secrétaire d'État aux Communications, 23 novembre 1941.

³⁶ CNAH, 420 LM 1 : ordre général n°40 de la SNCF, 30 janvier 1942.

³⁷ Seule la bonification d'ancienneté de quatre mois est supprimée.

³⁸ CNAH, 726 LM 703 : ordre général n°40 de la SNCF, 30 janvier 1942.

passé notamment par l'application du programme du Conseil national de la résistance (CNR) et de l'Assemblée consultative provisoire, est lancée.

Une ordonnance du 19 octobre 1944 réorganise le conseil d'administration de la SNCF³⁹ et réintroduit cinq représentants du personnel, nommés par décret signé du ministre des Travaux publics et des Transports sur proposition des organisations syndicales. La Fédération nationale propose le 25 octobre 1944 la nomination de trois représentants de la CGT, un de la Fédération autonome des Cadres et un de celle des syndicats chrétiens des cheminots⁴⁰. Le temps de l'« organisation la plus représentative » est révolu.

Le 1^{er} novembre, les cheminots révoqués pendant la durée de l'État français sont réintégrés. Le temps de travail du personnel est à nouveau fixé à 48 heures par semaine. Le mandat de nouveaux délégués du personnel débute 1^{er} janvier 1945⁴¹.

Le 8 mai 1945, l'Allemagne capitule.

Le premier congrès de la Fédération CGT des cheminots depuis 1938 se réunit du 5 au 7 août 1945. Il évoque les règlements d'application de la convention collective, qui doivent être modifiés après avoir été unilatéralement pris par la SNCF durant la guerre :

« La Fédération [nationale des travailleurs des chemins de fer] 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 »⁴².

La reprise de la discussion de la convention collective ne semble s'amorcer qu'à partir de mai 1946 :

« La convention collective va être remise en discussion afin de combler les lacunes ou les imperfections que son application a décelées. Il est indispensable, en particulier, que non seulement la convention collective, mais aussi le règlement du personnel qui en découle, revêtent l'un et l'autre un caractère contractuel. Nous ne saurions plus admettre désormais (nous ne l'avons d'ailleurs jamais admis, mais nous l'avons subi) que puissent se renouveler les opérations dont nous avons été victimes durant la période vichyssoise et qui ont abouti à l'amputation successive, par des décisions unilatérales, d'un très grand nombre d'avantages que chacun considérait comme définitivement acquis. Le caractère contractuel de ce règlement du personnel admis, celui-ci devra faire l'objet d'une révision particulièrement attentive afin que son interprétation ne donne lieu à aucune ambiguïté. Si nous rappelons, par exemple, qu'on découvre à la lecture que subsiste encore dans ce

³⁹ AN, 19810689/13 : ordonnance réorganisant le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, 19 novembre 1944.

⁴⁰ AN, 19810689/13 : note confidentielle adressée au ministre des Transports, 14 août 1970.

⁴¹ CNAH, 25 LM 302 : ordre général n°36 de la SNCF, 20 décembre 1944.

⁴² Cité par Jany Moineau, *Processus historique...*, op. cit., p. 38.

règlement l'interdiction pour les agents du port de décorations autres que la francisque, on conviendra qu'il n'est pas excessif de prétendre le réviser »⁴³.

À la mi-juillet, le début des discussions est imminent. Elles font suite aux travaux de reclassement du personnel et des traitements⁴⁴. La Fédération nationale définit un programme de travail :

« À propos de la convention collective, il faudra discuter : 1° du droit syndical ; 2° du contrôle de l'embauchage et du départ des agents ; 3° des congés-maladies, des facilités de circulation et, bien entendu, notre représentation en ce qui concerne les organisations syndicales et aussi la délégation du personnel, – là, il est possible que nous fassions une petite révision – 4° des droits des comités mixtes qui sont déjà arrêtés par un nouveau décret ; puis d'autres questions [...] qui sont contenues soit dans la convention collective, soit dans le règlement du personnel ».

Mais surtout, le poids de la guerre demeure. La Fédération nationale insiste sur le caractère contractuel de cette convention, qui ne permettrait à aucune partie de la modifier de manière unilatérale, sans le consentement du cocontractant :

« Il faudra faire en sorte d'édifier une convention collective qui contienne le maximum des principes développés et, pour ne pas trop l'alourdir, faire quelques annexes. Mais il faut que le tout soit contractuel et qu'on n'assiste plus, comme c'est le cas maintenant, à la possibilité de révision du règlement du personnel par une simple circulaire du directeur du service central du personnel. Quand on voudra réviser une situation qui intéresse tout ou partie des agents, il faudra qu'on soit obligé de discuter avec l'organisation syndicale, parce que "contractuel" signifie deux parties prenantes. Ainsi donc, convention collective et annexes à la convention collective, le tout contractuel »⁴⁵.

En fait, la discussion de la convention collective débutée en 1936 n'est jamais reprise après-guerre.

L'édition du 15 décembre 1946 de *La Tribune des cheminots* annonce le retour des conventions collectives pour le 1^{er} janvier suivant, répondant ainsi aux *desiderata* exprimés par le Gouvernement après la promulgation de la nouvelle loi du 23 décembre 1946. Ce nouvel accord doit intégrer deux grands bouleversements survenus respectivement pendant la guerre et à la Libération : l'élaboration d'un *Règlement du personnel*, qui réunit l'ensemble des instructions relatives à l'administration du personnel mais surtout mécontente les principaux intéressés par sa complexité, et l'institution de comités mixtes⁴⁶, équivalents des comités d'entreprise à la SNCF. Les chapitres de la convention sont discutés au sein d'une commission

⁴³ Gérard Ouradou, « Notre action se poursuit », *La Tribune des cheminots*, 1^{er} mai 1946, p. 1.

⁴⁴ Menés par une commission de revalorisation et de reclassement.

⁴⁵ « Les travaux du conseil fédéral des 8 et 9 juillet 1946 », *La Tribune des cheminots*, 15 juillet 1946, p. 2.

⁴⁶ René Clerc, « Il faut mettre debout notre convention collective », *La Tribune des cheminots*, 15 décembre 1946, p. 1.

où sont représentés le ministère des Travaux publics, la SNCF et la Fédération nationale. On procède désormais par protocoles pour l'adoption de la convention, validés les uns après les autres et entrés en vigueur au fil de l'eau sans attendre l'achèvement global. Si les négociations sont ralenties par les grèves de 1947 et les tensions au sein de la CGT, six protocoles sont entérinés fin 1948⁴⁷. Pour le reste, la convention de 1938 s'applique toujours⁴⁸.

La discussion de la convention collective n'est pas encore terminée qu'une nouvelle loi paraît le 11 février 1950⁴⁹.

Elle est accompagnée de deux décrets datés du 1^{er} juin. Le premier prescrit dans son article 1^{er} la liste des entreprises publiques dont le personnel est soumis à un statut législatif ou réglementaire. Parmi celles-ci figure la SNCF⁵⁰. Le second texte prévoit que ce statut du personnel soit discuté au sein d'une instance mixte : la commission mixte du statut (CMS)⁵¹, présidée par un fonctionnaire de l'administration des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et composée d'émissaires de la SNCF et des organisations syndicales les plus représentatives⁵². Cette réglementation unilatérale est mal reçue par les principaux intéressés, rompus à la négociation collective et qui se voient ôter toute possibilité de discuter librement leurs salaires, dont le niveau est désormais fixé par le conseil d'administration. Elle s'inscrit néanmoins dans la continuité : le président de la CMS est le même que celui qui dirigeait les travaux de la précédente commission mixte de la convention collective⁵³. Ce nouveau statut porte le nom de « statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel », significatif de son hybridité entre un statut du personnel et une convention collective. Toujours en vigueur, il est aujourd'hui plus connu dans l'entreprise sous l'appellation de RH00001⁵⁴. L'organisation du travail est consacrée au sein d'un décret⁵⁵, tout comme le régime spécial de retraite, qui fait l'objet de plusieurs décrets et de dispositions du Code de la sécurité sociale.

⁴⁷ Les protocoles sur la commission de réforme le 21 avril 1948, le conseil de discipline le 27, le droit syndical le 3 juin, la représentation du personnel le 1^{er} juillet, l'économat le 7 et les congés le 23 décembre.

⁴⁸ Christian Garbar, *Le droit...*, op. cit., p. 80.

⁴⁹ *J.O. Lois et décrets*, 12 février 1950, p. 1688.

⁵⁰ *J.O. Lois et décrets*, 7 juin 1950, p. 6095.

⁵¹ Isabelle Franc, *La commission mixte du statut de la SNCF*, mémoire de DEA de droit public, université Paris-II Panthéon Assas, 1987, 37 p. ; Alexandre Renaud, *La dialectique inachevée. Mise en place de la commission mixte du statut de la SNCF*, mémoire de DEA de politiques sociales, université Paris-I Panthéon Sorbonne, 1999, 277 p.

⁵² Le décret n°50.637 prévoit en outre que le conseil d'administration de la SNCF fixe la rémunération du personnel avec l'agrément du ministre des Transports et de celui des Finances. *J.O. Lois et décrets*, 7 juin 1950, p. 6103.

⁵³ Alexandre Renaud, *La dialectique inachevée...*, op. cit., p. 76.

⁵⁴ Le RH00001 ne concerne que les agents au statut. Les dispositions applicables aux contractuels sont réunies au sein d'un autre référentiel.

⁵⁵ Depuis la loi du 3 octobre 1940, un décret fixe la réglementation du temps de travail à la SNCF. Il est repris en interne par le RH00077.

Les facilités de circulation demeurent quant à elles régies par des textes réglementaires.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Objet ancien, dont on peut deviner un premier avatar dans les choix réalisés par les compagnies en matière de gestion de leur personnel dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le statut des agents des chemins de fer n'a que peu intéressé les historiens. À la faveur d'un mouvement général de remise en cause de ce statut, initié dans les années 1980, des rares spécialistes d'histoire sociale ferroviaire se sont penchés sur la question. C'est toujours dans cette perspective que ce travail de recherche s'inscrit, en espérant combler les lacunes de cette histoire qu'il restait à écrire.

Le statut des cheminots, un objet mouvant

Le statut des cheminots est un objet mouvant.

Par son aspect, d'abord. L'acception large de la définition du statut, celle d'un corps de règles, impose une nouvelle réflexion sur sa forme juridique. Il est successivement une réglementation diffuse, qui varie d'un réseau à l'autre, même si elle adopte de nombreux traits communs, un statut du personnel formalisé ou une convention conclue dans les règles de l'art, combinés à des règles de droit commun. Il peut être simultanément codifié sur un réseau, et ne pas l'être sur les autres. Le statut du personnel cheminot est donc par essence caractérisé par la variété de ses formes.

Pour autant, si en effet, le « contenant » des conditions d'emploi, de travail et de retraite change du milieu du XIX^e siècle à la veille de la Seconde Guerre mondiale, le « contenu », c'est-à-dire les thèmes abordés par le statut (recrutement, promotion, mutation, etc.), est marqué par la continuité et reste essentiellement le même. Ses dispositions demeurent, en outre, toujours très détaillées.

Il est également le fruit des images qui lui sont apposées. Les perceptions du statut varient, selon les points de vue adoptés.

Pour les pouvoirs publics, émerge d'abord en 1894 une idée du statut du personnel comme instrument coercitif, qui prévaut jusqu'au début des années 1910. Il s'agit alors d'encadrer, par un « statut-carcen », le syndicalisme cheminot. Cette réglementation restrictive passe par des tentatives de suppression du droit de grève. En ce sens, cette conception se rapproche de celle du statut que les pouvoirs publics cherchent à mettre en place pour les fonctionnaires. Lui succède ensuite, au tout début des années 1910, la conception d'un statut du personnel dont les dispositions permettraient de prévenir toute tentative de grève. Celle-ci est fortement marquée par le conflit d'octobre 1910. Parallèlement, de 1910 à la décennie 1930, se dégage la conception d'un statut facteur de paix sociale dans les réseaux.

Du point de vue cheminot, à mesure que croissent dès 1898 les tensions entre les franges « réformiste » et « révolutionnaire » de la principale organisation cheminote, s'opposent deux conceptions du statut du personnel. Globalement, tous s'accordent à le voir comme synonyme de garanties : on propose de codifier, dès 1918, le statut des agents des compagnies, sur la base d'une version améliorée des garanties accordées par le réseau de l'État à son personnel. Si la forme paraît convenir, c'est sur la façon dont elles sont discutées que s'écharpent les militants. Entre collaboration et lutte de classes, l'image attachée au statut diffère sensiblement, oscillant de la démarche constructive à la trahison. Elle invite à nuancer l'opposition traditionnellement présentée entre la direction des compagnies et les organisations syndicales.

Une histoire de la négociation collective et de la construction de relations sociales

Cette mouvance du statut s'explique par son évolution. Elle se situe à la croisée de logiques processuelles et contextuelles.

La genèse et l'histoire du statut du personnel cheminot sont le fruit d'un long processus, dont nous n'avons étudié qu'une période, jusqu'en 1939. L'analyse de cette succession dynamique et continue de faits fait ressortir des acteurs, des stratégies et des temporalités.

L'histoire du statut des cheminots implique différents acteurs, à des degrés variables. Un premier groupe se distingue nettement : le triptyque réseaux-personnel-pouvoirs publics. Dès l'origine, les administrations disposent d'une quasi totale autonomie en matière de gestion de leur personnel. Toutefois, celle-ci doit tenir compte de la contrainte principale à laquelle elles sont soumises : assurer la continuité du service public. Ce facteur oriente les règles de recrutement, les conditions de travail et l'octroi d'avantages sociaux : pour stabiliser un personnel difficile à remplacer, les compagnies accordent le commissionnement, qui garantit une certaine sécurité d'emploi, et mettent en place un certain nombre d'œuvres sociales, qui encadrent le personnel durant toute sa vie. Le temps de travail, le déroulement de la carrière, la rémunération sont aussi façonnés afin de répondre à la continuité de l'activité ferroviaire.

Pour autant, le mécontentement demeure, en raison de l'arbitraire et du clientélisme ambiant, ainsi que de la pénibilité du travail de certaines catégories de cheminots. Alors, à la faveur des premières évolutions législatives en matière mutualiste, puis syndicale, des revendications éclosent de manière durable dès 1870 du côté du personnel en faveur d'une réglementation.

S'engage alors un rapport de forces, à l'œuvre de manière constante durant toute notre période. Dans une logique d'affrontement, les parties mobilisent les moyens à leur portée pour orienter ce bras de fer en leur faveur. Le syndicalisme jaune représente toutefois une limite à l'opposition aux compagnies.

L'irruption de l'État dans ce duel change la donne. Le ministre des Travaux publics bénéficie initialement d'un droit de regard très limité sur la gestion, par les compagnies, de leur personnel, rarement mis en œuvre depuis 1852. Le temps de travail est le seul domaine de la réglementation du personnel dans lequel l'intervention du ministre est consacrée légalement, au nom de la sécurité de l'exploitation. Si les compagnies, qui refusent de négocier avec le personnel, voient d'un mauvais œil l'immixtion étatique dans leurs affaires privées au risque de remettre en cause leur principe d'autorité, elles l'accueillent toutefois volontiers afin de contrôler les cheminots qui envisagent ou se mettent en grève. Malgré des sollicitations, le ministre se cantonne à ce rôle dans un premier temps. S'il encourage parfois la conciliation, il ne met pas tout en œuvre pour qu'elle aboutisse. Il demeure néanmoins l'interlocuteur des parties. Mais l'évolution législative lui donne un rôle plus important : il exerce à partir de décembre 1890, mais dans les faits bien difficilement, un contrôle direct sur les statuts des caisses de retraite, pourtant fondées à l'initiative patronale. De 1901 à 1907, son rôle est déterminant dans l'adoption, dans le réseau de l'État, d'une représentation du personnel aboutie et dans la mise en place d'un dialogue social décentralisé, œuvrant ainsi en faveur de la limitation de l'arbitraire et du clientélisme dans la carrière de l'agent. À partir de la fin de la décennie, son intervention devient de plus en plus directe et pro-active. En 1909, il est l'artisan de l'amorce de l'unification des retraites des cheminots. Il obtient des compagnies une expérimentation en 1910, dont le bilan est mitigé. Adoptant le rôle supplétif d'arbitre médiateur du conflit de 1910, le ministre des Travaux publics prend directement à bras le corps la question du statut du personnel. Force de proposition, il multiplie les projets de loi, alors qu'un texte en ce sens supprimant le droit de grève avait déjà échoué en 1895. Il octroie aux cheminots de l'État en 1912 un statut du personnel, à l'élaboration et aux discussions duquel il a pris part. À travers la personnalité d'Albert Claveille, son intervention s'affirme encore davantage après-guerre. Il encourage, initie et chapeaute la négociation collective par la mise en place de commissions paritaires, cadres institutionnalisés de la discussion du futur statut commun qu'il impose aux compagnies. Il multiplie les arbitrages, pas toujours heureux, lorsque les parties échouent au consensus. Mais son rôle trouve vite ses limites : face aux insatisfactions, il ne bénéficie d'aucune marge de manœuvre pour modifier le statut. La discussion de la convention collective à partir de 1936 lui fait retrouver le devant de la scène,

toujours en tant qu'arbitre.

En matière de pouvoirs publics, il ne faut pas oublier le Parlement. Il est le relais des revendications du personnel et des compagnies, grâce auquel ils peuvent faire pression. Les groupes parlementaires figurent à ce titre comme des lieux de la réforme sociale, où les propositions et projets de loi sont épluchés, débattus, parfois démembrés et recomposés.

Enfin, un troisième acteur public se distingue, dont le rôle paraît de prime abord moins évident : le ministre des Finances. Il occupe progressivement une place de plus en plus importante, témoin des préoccupations grandissantes de l'État dans un contexte financier délicat et d'une attention de plus en plus portée aux coûts des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots depuis le débat sur les projets de retraite à la fin du XIX^e siècle. Il prend part à l'élaboration de la loi Barthou en 1909. Il est légèrement impliqué dans la discussion du statut de 1912. À la fin des années 1920 et au long des années 1930, il n'hésite pas à exiger la modification ou mettre son veto à des projets. Alors que le contexte est défavorable aux cheminots en des temps de « pénitence ferroviaire », il exige la réduction des effectifs, mais se heurte à la résistance de son homologue des Travaux publics.

D'autres acteurs prennent part au débat, à moindre échelle : des acteurs économiques (chambres de commerce, syndicalisme patronal à l'instar du CGPF ou de l'UIMM), des instances internationales (OIT) ou encore l'opinion publique.

Des stratégies se dégagent. Globalement, les réseaux, comme le personnel, font preuve de pragmatisme. Toutefois, celui-ci se caractérise différemment, en fonction de l'orientation du rapport de forces qui se joue.

Pour les compagnies, qui n'ont aucun intérêt à ce que l'ordre social établi au milieu du XIX^e siècle soit bouleversé, ce pragmatisme est caractérisé par une certaine forme de passivité. Leur premier argument consiste, à juste titre, à mettre en avant le rôle joué dans la mise en place d'institutions sociales. Quand elles sont acculées, elles adoptent la stratégie de la concession minimale. Si une mesure qui leur est défavorable est adoptée, elles essaient d'en limiter les effets, voire de revenir dessus. Plutôt force d'opposition et de contestation, elles n'adoptent pas de très bonne grâce l'essai de représentation du personnel en 1910. Dix ans plus tard, elles se rendent à l'évidence d'une évolution à laquelle elles ne peuvent échapper, du fait du jeu de ricochets entre les garanties accordées au personnel d'un réseau à l'autre. Elles demeurent lucides : si leur coopération est de prime abord forcée, elles s'adaptent toutefois et s'investissent dans la négociation afin de discuter paritairement les termes du futur statut imposé par la puissance publique et de céder le moins de terrain possible. Elles ne satisfont généralement pas gratuitement les revendications ouvrières et essaient d'obtenir en

échange des concessions de la part du personnel. Leur action en faveur de l'application du repos hebdomadaire dans les chemins de fer, réalisée suivant leurs conditions à partir de 1908, révèle un esprit d'initiative. Bien que limité, ce dernier leur permet de s'imposer dans un domaine qui ne relève initialement pas d'elle (le temps de travail). Néanmoins, à mesure que les compagnies s'engagent dans le processus de négociation collective, le rapport de force bascule en leur défaveur. La seule carte qui demeure entre leurs mains est la modification des dispositions du statut du personnel, prévue par la convention de 1921.

De son côté, le personnel, surtout organisé, multiplie les revendications et demeure force de proposition. Il joue également un rôle de contrôle de l'application de la loi, en dénonçant une éventuelle mauvaise application. Son action est marquée par un pragmatisme pro-actif, qui relève davantage de la résignation après un combat mené : on se contente des premiers résultats avec l'idée d'obtenir par la suite une amélioration. Cela explique l'insatisfaction et les remises en cause de la loi de 1909 et des statuts de 1912 et 1920, quasi-immédiatement après leur obtention. Cette stratégie témoigne d'un certain réalisme, de la part des organisations syndicales, face au rapport de force qui se joue. Elles demeurent toutefois moins clairvoyantes quant à leur réelle capacité à obtenir une nouvelle discussion des textes qui ne les satisfont pas. Il est également saisissant de voir que les organisations syndicales n'hésitent pas, en 1938-1939, lorsque le rapport de forces se renverse à leur défaveur, à reprendre l'argumentaire éprouvé par les compagnies à propos de l'intervention illégitime de l'État.

Les premiers statuts envisagés en 1894, en échange de la suppression du droit de grève, devaient être octroyés unilatéralement par les pouvoirs publics, sans négociation des parties. Pourtant, les agents organisés réclament une discussion paritaire dès 1848. Cette revendication ponctuelle devient par la suite récurrente. Elle est mise en œuvre dès 1901 dans les comités du travail du réseau de l'État. La réflexion à propos de l'institution d'un statut du personnel évolue : d'un statut accordé par les pouvoirs publics (proposition Lemire), à l'octroi de règlements par les compagnies mais soumis à homologation ministérielle (projet Briand de 1910), on préfère une consultation des principaux intéressés (statut du personnel ouvrier de l'administration des chemins de fer de l'État de 1910), puis une discussion par les parties même si son élaboration est réalisée sous l'égide de l'administration des Travaux publics (statut du personnel de 1912). Ce dialogue social limité au début des années 1910 laisse place à une réelle discussion après la Première Guerre mondiale. Une fois fixée, la procédure de négociation, au sein de commissions paritaires, demeure constante dans sa forme, au moins jusqu'au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Les pratiques de la négociation

évoluent toutefois : de plus en plus, les commissions mixtes se révèlent les lieux de résolution des désaccords entre les parties, plutôt que ceux d'un véritable échange de points de vue, afin de limiter la longueur des débats et travaux de ces instances. L'institution du paritarisme ne semble pas, par ailleurs, signifier le dépassement du rapport de forces : celui-ci s'exerce toujours, mais dans un cadre plus institutionnalisé.

Ce dialogue social présente toutefois des limites. Son recours n'est pas systématique : quand ce modèle s'essouffle, comme à l'occasion de l'enlisement de la discussion de la modification du décret du 14 septembre 1922, les parties ne sont plus consultées, afin de permettre l'aboutissement des mesures discutées, avec le décret du 16 janvier 1925.

Toujours est-il qu'à partir du moment où la négociation s'institue, l'action de l'une comme de l'autre des parties, qualifiées à siéger pour leur expertise, est caractérisée par la politique de présence. Alors que les compagnies ont longtemps refusé le dialogue avec les organisations corporatives, il est hors de question, pour elles, de ne pas siéger. Il en est de même pour la Fédération nationale des cheminots, même si ce choix a pu être remis en cause en interne. La négociation implique le compromis entre des intérêts divergents. À l'issue de cette discussion, la remise en cause du statut devrait donc en théorie être limitée.

Faire l'histoire de la genèse et du processus de consolidation du statut du personnel cheminot, c'est faire l'histoire de ses avancées, de ses échecs et de ses remises en cause. Tous les acteurs ne concourent pas de façon égale à son élaboration ou à son évolution. Alors que l'instabilité ministérielle a pu ralentir quelque peu les débats, le Sénat les a freinés. À l'inverse, le calendrier législatif a pu entraîner une accélération de la discussion d'une question, à l'approche des vacances parlementaires. À cet égard, le processus de la construction des relations sociales adopte donc un rythme inconstant, dont certains moments-clés se dégagent.

Les années 1890-1912 représentent une période d'accélération de la mise en œuvre de politiques sociales, à la faveur de la République radicale. L'émergence du syndicalisme cheminot, qui s'organise, formalise ses revendications et trouve des appuis stratégiques, permet d'aboutir à des premiers résultats positifs, en matière de louage (1890), de maintien du droit de grève (1894-1896), de temps de travail, de prud'hommes (1905, 1907), de repos hebdomadaire (1908), de retraite (1909, 1911). C'est le temps de l'échec des premières tentatives de statut, que refusent les agents. L'expérimentation de mesures sociales innovantes, qui font la part belle au dialogue dans les chemins de fer (comités du travail en 1901, commission de classement et de discipline en 1907), par les agents du réseau de l'État représente un processus parallèle, dont l'acmé est l'octroi d'un premier statut du personnel

codifié en septembre 1912. Cette première période comporte toutefois son lot d'échecs : l'insuccès des grèves de 1891, 1898 et 1910 ; la décevante extension de la représentation du personnel aux compagnies.

Ces deux processus, dans les réseaux privés d'une part, dans celui de l'État d'autre part, se rejoignent, à la faveur des revendications unificatrices, dans l'immédiat après-guerre. Jusqu'en 1921 s'ouvre une nouvelle période d'effervescence. L'application des 8 heures dans les chemins de fer (à partir de 1919) et de conditions d'emploi, de travail et de retraite désormais unifiées (1920) sont contrebalancées par un important mouvement de grève qui échoue. La négociation et le conflit ne sont, en effet, pas toujours antagonistes et la première n'empêche pas toujours le second, d'autant que la Fédération nationale des cheminots oscille entre une orientation « révolutionnaire » et une autre « réformiste ». La convention de 1921, adoptée consécutivement aux difficultés financières des compagnies, leur laisse tout pouvoir de modification des termes d'un statut qui a tous les airs d'un accord collectif.

Une dernière période d'accélération s'étend de 1936 à 1939, avec l'octroi de 21 jours de congés (1936), l'application des 40 heures (1937), la discussion et la première consécration légale de la convention collective (1936-1939), qui ne sera appliquée que partiellement parce que jamais aboutie. Si la Fédération nationale des cheminots n'est pas ravie par la forme adoptée par la nouvelle SNCF, elle accepte toutefois de siéger à son conseil d'administration, forte d'une tradition de négociation instituée depuis plus de 15 ans.

L'étude du contexte, qu'il soit social, politique, économique, financier, national ou international, demeure toutefois primordiale pour expliquer le rythme sinueux du processus de genèse et de construction du statut des agents des chemins de fer.

L'élan dynamique insufflé par l'octroi du statut de 1912 retombe net avec la Première Guerre mondiale. Alors que des initiatives avaient été lancées auprès des compagnies en mai 1914, cette période « extra-ordinaire » de perturbation internationale signe un temps mort. L'idée est laissée de côté, au profit de l'Union sacrée. À l'inverse, le contexte belliqueux est essentiel dans la reprise de l'idée d'un statut commun du personnel qui serait unifié.

Plus tard, les difficultés économiques et financières, héritées pour partie de l'après-guerre, marquent les premières régressions sociales d'ampleur, avec les décrets-lois de 1934-1935.

Alors que le contexte politique et social favorable du Front populaire a permis de nouvelles avancées sociales en 1936-1937, c'est à nouveau un plan d'austérité économique, conjugué à un contexte international tendu, qui occasionne la régression durement éprouvée par les cheminots avec les décrets-lois de 1938-1939.

L'évolution des dispositions du statut des cheminots est donc loin d'être linéaire. Les mesures

du ressort législatif, à l'instar du temps de travail, des retraites ou de certaines institutions sociales, sont plus sensibles au contexte que les dispositions statutaires. Leur perméabilité à ce contexte n'est pas sans entraîner une certaine instabilité des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots.

La construction des relations sociales ne se fait pas en vase clos. Elle est également le fruit d'influences intérieures et extérieures à la corporation, tôt présentes.

Au temps de la diversité des compagnies, le jeu de comparaison entre les différents réseaux de chemins de fer permet au personnel d'obtenir des avancées. Le modèle de l'administration des chemins de fer de l'État et ses expérimentations sont également prégnants dans le chemin vers l'unification des conditions d'emploi et de travail des agents. L'institution d'un statut du personnel n'est par ailleurs pas dénuée d'ambiguïté : les garanties qu'il porte, généralement vues comme gages de progrès social, peuvent parfois également signifier une dégradation de la situation des cheminots qui bénéficiaient de dispositions plus avantageuses avant son application.

La perméabilité aux autres corporations à statut est indéniable, certaines avec plus d'empreinte que d'autres. Les conseils de discipline existent aux PTT avant d'être institués dans le réseau de l'État. Des mineurs, les agents copient le délégué à la sécurité en 1931. La communication, par l'UIMM, de documentation sur l'application des 40 heures dans l'industrie des métaux en octobre 1936 procède également de cette logique. Mais ce sont surtout avec les fonctionnaires que des liens étroits se tissent. Il est vrai que la présence des agents du réseau de l'État entretient une certaine ambiguïté. Dès mai 1894, Charles Jonnart pose, à ses dépens, la question de leur assimilation aux fonctionnaires, dans le but de remettre en cause leur droit syndical. Elle est finalement tranchée définitivement en 1911, en faveur d'une dissociation, même si la confusion demeure parfois. Le nombre de congés payés des fonctionnaires est similaire à celui du réseau de l'État à partir de 1912. Leurs déroulés de carrière présentent d'importants points communs avec celui des travailleurs du rail. Le rapprochement est encore plus franc dans les décennies 1920 et 1930 : en 1924, l'évolution des pensions de retraite des cheminots est alignée sur celles des agents de l'État, en 1938, ce sont leurs salaires. Ils ne tardent pas à faire les frais de cette assimilation, dès avril 1934.

L'influence du droit commun se vérifie également, mais sans doute dans une moindre mesure. Certaines dispositions ont pu faire l'objet d'adaptations pour se soumettre aux spécificités du rail. Mais généralement, l'application d'une loi concernant le monde ouvrier en général s'avère compliquée pour cette corporation, qui présente une multitude de métiers, aux rythmes et conditions de travail très variés, comme le montrent les lois de 8 heures et

40 heures.

L'inverse est également vrai, toutefois peut-être dans une moindre mesure. Grâce à la loi du 27 décembre 1890, les cheminots améliorent la situation de tous les travailleurs régis par le contrat de louage.

Quant à l'influence étrangère, la question reste posée. Il est certain que, dans le domaine des savoir-faire et des techniques, les compétences étrangères, anglaises notamment, sont mises à profit. Mais les sources disponibles ne permettent pas de penser que l'étude des statuts du personnel cheminot d'autres pays a été systématique et décisive dans la construction des relations sociales des agents des chemins de fer. Cependant, l'évolution des conditions de travail des travailleurs du rail n'est pas exempte de toute dimension étrangère. On sait par exemple que les directeurs des compagnies participent aux congrès internationaux des chemins de fer et qu'ils s'intéressent, par exemple, à l'application des huit heures ou aux institutions sociales en place dans certains pays voisins. De la même façon, les œuvres sociales instituées par les compagnies sont le sujet de notices qui sont diffusées à l'occasion des expositions universelles. La prise en compte de l'échelle mondiale nous paraît surtout valable après-guerre. Les publications du BIT en sont autant d'indices. Sa notice explicative du statut commun de 1920 ou son étude comparatiste sur le temps de travail dans les entreprises de chemins de fer, publiées dans les années 1930, témoignent d'une réelle réflexion transnationale sur la législation du travail. Si l'histoire des relations sociales ferroviaires semble donc francocentrée, une étude plus systématique d'éventuelles influences étrangères, que je n'ai pu réaliser faute de temps, permettrait de confirmer cette première impression.

La construction des relations collectives tripartites est donc le fruit des rapports de forces à l'œuvre entre ces différents acteurs, de temporalités inconstantes parfois perturbées par leur contexte, et d'influences diverses et réciproques.

Elle donne à voir une image d'un statut du personnel cheminot, loin de la vision qui lui est communément attachée : celle d'un agrégat multiforme, un millefeuille composite, hybride, et par-là, sans doute, complexe à saisir. On est loin de la récompense d'après-guerre, de l'acquis de haute lutte sociale ou de l'octroi par un État qui craindrait la force de frappe sociale de la corporation.

Une contribution à l'histoire de l'identité et des représentations cheminotes

Si aucun témoignage direct en ce sens n'a été trouvé, on peut émettre l'hypothèse que

le statut du personnel détermine les conditions de vie des cheminots.

La réglementation de ses dispositions garantit la transformation de faveurs patronales en droits sociaux, à l'instar des retraites à partir de 1909. La stabilité de l'emploi semble conférer un confort et une sécurité très appréciables, d'autant que les cheminots bénéficiant des dispositions statutaires côtoient de près les auxiliaires qui n'en jouissent pas, ainsi que les ouvriers de l'industrie privée, qui font parfois les frais d'une conjoncture économique défavorable, comme dans les années 1930.

Ce qui peut être perçu comme des avantages participe de l'identification des cheminots, au moins vu de l'extérieur.

D'une corporation protégée des aléas du contexte économique, l'idée plus péjorative d'une population présumée nantie émerge tôt. Le champ lexical du privilège attaché à la condition cheminote voit le jour dans le discours politique au début des années 1880 à l'occasion des débats sur la réalité, ou non, de la pénibilité de la condition cheminote et la nécessité d'une législation spécifique. La corporation ne semble pas s'être départie de cette image de travailleurs favorisés.

Au regard de cette représentation de l'extérieur, le statut paraît également facteur d'unité de la corporation cheminote, distinguée du reste de la société.

Alors qu'elle est marquée par une diversité exacerbée, cette représentation dépasse la variété des conditions, des lieux de travail et de la hiérarchie. Cela est d'autant plus vrai que l'unification des conditions d'emploi, de travail et de retraite précède celle des réseaux.

Perspectives

Ce panorama historique du statut du personnel cheminot du milieu du XIX^e siècle à la veille de la Seconde Guerre mondiale ouvre des perspectives concernant la connaissance de celui-ci.

En effet, si j'espère que cette étude a pu combler un « creux historiographique », ce travail gagnerait également à être complété par une analyse similaire des conditions d'emploi, de travail et de retraite des « petits cheminots » exclus de ce statut.

En outre, l'histoire du statut du personnel cheminot de la Seconde Guerre mondiale à une période récente fait reste une terre en friche. La plupart des rares travaux qui existent ne couvrent que les premières années de vie de la commission mixte du statut, instituée en 1951.

La thèse de droit, certes datée, de Paulette Le Gall s'arrête en 1957¹. Le mémoire de DEA de droit d'Isabelle Franc, rédigé peu après les déclarations de Jacques Douffiagues et la grève de l'hiver 1986-1987, ne s'embarrasse pas d'une chronologie détaillée de la commission mixte du statut et s'attarde davantage sur sa composition et son rôle². Un peu plus d'une décennie plus tard, Alexandre Renaud, dans son mémoire de DEA de politiques sociales, n'étudie que la mise en place de la commission jusque, lui aussi, en 1957³. Seul Pierre Joubert, le premier président de la commission mixte du statut de novembre 1951 à mai 1963, propose un essai de périodisation sur le long terme, mais dans une perspective comparatiste avec la RATP⁴. La poursuite de l'étude historique pourrait, en sus des typologies de sources identifiées dans ce travail, mobiliser des témoignages d'acteurs de cette institution. Elle permettrait de mesurer l'évolution de ce qui a été mis en lumière ici et de poursuivre l'interrogation sur les mémoires du statut, à la lumière des nombreuses remises en cause depuis les années 1980.

¹ Paulette Le Gall, *Évolution...*, *op. cit.*

² Isabelle Franc, *La commission mixte...*, *op. cit.*

³ Alexandre Renaud, *La dialectique inachevée...*, *op. cit.*

⁴ Pierre Joubert, « La commission mixte du statut de la SNCF (1951-1968) et la commission mixte du statut de la RATP », *RHCF*, n°19, automne 1998, p. 59-74.

INDEX DES NOMS CITÉS

A

ABALLÉA (François), 16
 ABOUT (Gaston), 583, 615, 623, 631, 689
 ABOUT (Ilsen), 54
 ADAM (Gérard), 27, 403, 710
 AGNÈS (Benoît), 204, 205
 AGUET (Jean-Pierre), 84
 AILLOT (Laurent), 497, 499, 500
 AIMOND (Émile), 351, 450, 452
 ALBERTELLI (Sébastien), 215, 344
 ALEXANDRE (Paul), 536
 ALLAIN-TARGÉ (François), 183, 190, 356
 ALLIX (Georges), 504
 AMALRIC (Jean-Pierre), 92, 111, 117, 134, 182, 186, 204, 243, 245, 265
 AMÉ DE SAINT-DIDIER (Armand André), 231
 ANCEAU (Éric), 223, 224
 ANDOLFATTO (Dominique), 16, 27, 568, 639
 ANDRÉ (Marius), 137, 138
 ANDREUX (M.), 53
 ANDRIEU (Claire), 724, 725, 727, 730, 735
 ANDRIEUX (Louis), 230, 484
 D'ANGIO-BARROS (Agnès), 15
 ANTONELLI (Étienne), 232, 312, 657
 APRILE (Sylvie), 154
 ARGELIÈS (Jean), 270, 299, 388
 ARMANASKY (Lucien), 134
 ARMAND (Eugène), 90, 96
 ARMAND (Louis), 38
 ARON, 751
 ASSELAÏN (Jean-Charles), 23, 24, 659, 660, 662, 664, 684, 809
 AUBERT (Georges), 38, 428, 485, 533, 615
 AUDIBERT (Edmond), 180
 AUFRAY (Charles), 616
 AUGAGNEUR (Victor), 420, 422, 425, 426, 428, 430, 431, 453
 AURIOL (Vincent), 596, 597, 690, 706, 731
 AYLIES (F.), 84, 91, 122, 126, 129, 163, 171, 172, 173, 180, 192
 AZÉMA (Jean-Pierre), 853

B

BACHELIER (Christian), 808
 BACHY, 126
 BADINOT (Georges), 803
 BAFFOS (Robert), 250
 BANCE (Pierre), 461
 BARBERET (Jean), 181
 BARBET (Denis), 183
 BARBIN (H.), 389
 BARBIN (Henri), 615
 BARDEAU, 194
 BARDI DE FOURTOU (Oscar), 70, 226, 227
 BARJOT (Dominique), 22, 23, 24, 97, 724
 BAROLI (Marc), 119, 129

BAROUX (Clotaire), 591
 BARRAU (Patrick), 300
 BARTH (René), 659, 758, 797, 835, 840, 841, 862, 867
 BARTHE (Marcel), 261
 BARTHÉLEMY (E.), 236
 BARTHÉLEMY (Joseph), 336
 BARTHOLONY (François), 38, 158, 226
 BARTHOUL (Louis), 258, 262, 272, 286, 287, 288, 299, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 328, 329, 332, 345, 360, 377, 378, 385, 428, 445, 448, 460, 527
 BASLY (Émile), 170, 223
 BASTID (Raymond), 246
 BAUDIN (Pierre), 83, 103, 185, 238, 276, 277, 278, 279, 280, 284, 286, 287, 293, 301, 303, 304, 306, 321, 367, 368, 370, 372, 373, 376, 380, 392, 404, 408, 458, 508, 509
 BAUDMONT, 103
 BAUDOUÏ (Rémi), 153, 833
 BAUME, 87
 BAVEREZ (Nicolas), 662
 BAZARD (Saint-Amand), 84
 BEAU (Anne-Sophie), 22
 BEAUGÉY (Reymond), 363, 378, 380, 385, 387, 388, 440, 441, 445, 446, 459
 BEAUPRÉ (Nicolas), 486, 510, 553, 731, 847
 BEAUREGARD (Paul), 250, 350
 BECK (Robert), 294, 298, 495
 BEDOUCÉ (Albert), 597, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 676, 678, 684, 685, 686, 690, 706, 709, 716, 718, 846
 BÉHIC (Armand), 58
 BELIN (René), 837
 BELLON (Christophe), 416
 BENOIST D'AZY (Denis), 190
 BERAUD (Edmond), 607
 BÉRENGER (Henry), 440
 BERNARD (Mathias), 441, 648
 BERNERON (Marie-Françoise), 23
 BÉROUD (Sophie), 703
 BERRY (Georges), 170
 BERSTEIN (Serge), 219, 232, 419, 440, 649
 BERTAUT (Jules), 378
 BERTEAUX (Maurice), 220, 275, 292, 318, 322, 325, 334, 339, 373, 418
 BERTHÉLEMY (Henry), 415
 BERTHELOT, 210, 389, 475, 642, 827, 847
 BERTHELOT (Jean), 38, 808, 841, 849, 872
 BERTHON (Simon), 148
 BERTIN (G.), 395, 400, 401
 BERTIN (Geneviève), 202
 BESNARD (René), 388
 BETOULLE (Léon), 337
 BETTE (Peggy), 68
 BEUGGERT (Frédéric), 61, 203
 BEUGGERT (Jean), 61
 BEVORT (Antoine), 23, 391
 BEZANÇON (Xavier), 43
 BEZES (Philippe), 609
 BIANCHI (Serge), 117
 BIDAMANT (Yves), 240

BIDEGARAY (Marcel), 414, 475, 476, 495, 502, 506, 512, 516, 517, 548, 549, 581, 583, 588, 599, 726
BIENVENU (Léon), 82
BIGNON (Paul), 425
BILLARD (Yves), 223
BION (Edmond), 198
BIRONY (M.), 844, 845
BISSON (docteur), 172
BISSON (G.), 203, 228
BISSONNET (Henri), 506, 686, 729
BLAGÉ (Ernest), 214, 393
BLANCHETON (Bertrand), 745
BLENNER-MICHEL (Séverine), 295
BLEYS (Étienne), 37, 83, 139, 237, 571, 572
BLOCH (Marc), 22
BLOCH (Marcel), 504
BLOUNT (sir Edward Charles), 52
BLUM (Léon), 39, 569, 603, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 661, 664, 665, 681, 684, 687, 689, 690, 694, 700, 706, 718, 727, 731, 732, 733, 734, 751, 806, 834
BODIGUEL (Jean-Luc), 263, 308, 495, 496, 501, 657, 662, 663
BOIRAULT (Louis), 434
BOISNIER (Robert), 436, 473, 513, 514, 515, 516, 530, 531, 544, 547
BOISSEAU (Maurice), 150, 152, 171
BONDUE (Didier), 23
BONÉT-MAURY (Géo), 220, 223
BONHOMME (Jacques), 211, 212, 216
BONNEFF (Léon et Maurice), 45, 46
BONNET (E.), 589
BONNET (Georges), 38, 594, 732
BONNET (Jean-Pierre), 706
BONNET (Joseph-Louis), 467
BONY, 589
BOREL (Émile), 621
BORNE (Élisabeth), 17
BOSCUS (Alain), 263
BOSSI (Georges), 345
BOULANGER (général), 234
BOULOUQUE (Sylvain), 576
BOUNEAU (Christophe), 43, 44, 142, 492
BOUNEL, 103
BOURCQUET (Gustave), 38, 59, 80, 236, 246, 453, 517, 518, 541, 542, 566, 575, 576, 577, 578
BOURDÉ (Guy), 833, 837, 838
BOURDIN (Janine), 753, 810, 814, 837, 847
BOURGEOIS (Léon), 261
BOURGUET (André), 417
BOURLIER (G.), 265, 269, 277
BOURQUELOT (Arsène), 640
BOURRAT (Jean), 360, 526
BOURREAU (Hélène et René), 379
BOURRILLON (Henri), *Voir* HAMP (Pierre)
BOUTILLIER (Armand), 484
BOUVIER (Jean), 649, 659, 661
BOUVIER (Yves), 444
BOUYSSOU (Léo), 625, 626, 627
BOVIER-LAPIERRE (Amédée-Pierre), 248
BOYER (Antide), 223
BRACHARD (Émile), 688, 689, 825
BRÉCOT (Jean), *Voir* MONMOUSSEAU (Gaston)

BRETON, 615
BRETON (Jules-Louis), 421
BRIAND (Aristide), 262, 342, 347, 348, 349, 350, 403, 405, 406, 408, 410, 415, 416, 420, 443, 463, 500, 588, 751
BRICE (Hubert), 128, 138, 142, 145, 147, 168, 171
BRICE (René), 100
BRICHE (Nicolas), 699
BRICKA (Charles), 518
BRIDE (Alfred Gustave), 521, 536
BROGLIE (duc de), 81
BRUGE (Adonis), 583
BRUGÈRE (Paul), 85, 160, 161, 164
BRUGUIÈRE (Michel), 42, 268
BRUNEAU (E.), 588
BRUNEAU (Laurence), 798
BRÜNING (Heinrich), 689
BRUSTIS (Paul), 38, 101, 306
BUFFIN (Frédéric), 793
BUISSON (Ferdinand), 404
BURDY (Jean-Paul), 598, 599
BURILLON (Jean-Louis), 590, 591, 592, 593, 595, 596, 597
BUSSIÈRE (Éric), 492
BUYER (M.), 598

C

CAILLARD (Marc), 180
CAILLAUX (Eugène), 78, 229, 419
CAILLAUX (Joseph), 323, 328, 418, 419, 424, 427, 430, 448
CAILLEZ (Edmond), 520, 523
CAIRE (Guy), 27, 696
CALAFAT (Guillaume), 22
CALVIGNAC (Jean-Baptiste), 404
CAMPANAUD (Jean-Baptiste), 552
CANCOUËT (Lucien), 714, 746, 800
CAPITANT (Henri), 415, 661, 696, 789
CARNOT (Sadi), 102, 116, 231
CARON (François), 24, 25, 32, 39, 40, 42, 43, 44, 46, 49, 55, 60, 62, 87, 89, 96, 97, 101, 104, 106, 112, 113, 114, 115, 121, 123, 125, 128, 130, 132, 133, 134, 137, 143, 144, 172, 184, 186, 193, 194, 195, 207, 212, 218, 257, 264, 289, 306, 342, 344, 347, 348, 353, 355, 356, 438, 439, 444, 481, 483, 484, 517, 531, 532, 545, 563, 565, 566, 597, 598, 606, 607, 613, 632, 729, 731, 732, 734, 737, 871
CARON (Jean-Claude), 241
CARPENTIER (Adrien), 37, 235
CARRIÈRE (Bruno), 134, 148
CARTIER (Marie), 25, 26, 28
CASABIANCA, 589
CASIMIR-PÉRIER (Jean), 194
CASSE (Germain), 229, 230, 231, 246, 247, 311, 312, 313, 316
CASTANER (Christophe), 16
CASTEL (Émile), 57
CASTEL (Étienne du), 505, 506, 533, 538, 539, 542, 588, 614
CASTELIN (André), 220, 237

CAUX (Louis Victor), 77
 CAZOT (Jules), 229, 231, 246, 258, 311
 CECCALDI (Pascal), 476, 477, 480
 CELS (Jules), 571
 CEPLAIR (Larry S.), 211, 213
 CHAIGNE (Gabriel), 388, 389
 CHALINE (Jean-Pierre), 223, 226
 CHAMARET (Patrick), 865
 CHAMBELLAND-LIÉBAULT (Nathalie), 298
 CHAMPLLOUIS (M. de), 71
 CHANCEREL (Pierre), 444, 446
 CHANDLER (Alfred D.), 22
 CHARDON (Henri), 446, 454, 518
 CHARGUERAUD (André), 505, 506, 508, 521, 546
 CHARLE (Christophe), 20, 23, 202, 440
 CHARLES (M.), 180
 CHARLOT (Étienne), 569, 592, 593, 625, 626, 627, 629, 630, 631
 CHARNAY (Maurice), 126, 228, 323, 336
 CHARRIER (Philippe), 27
 CHATRIOT (Alain), 359, 461, 462, 655, 657, 663, 674, 685, 696, 729, 737, 745, 809
 CHAUFFARD (H.), 362, 394
 CHAUMEL (Guy), 24, 355, 414, 467, 516, 554, 575, 576, 630, 631, 636, 637, 704, 743, 747, 833, 863, 864
 CHAUTEPS (Camille), 649, 688, 732, 733, 753, 764
 CHAUVAUD (Frédéric), 241
 CHENOT (Bernard), 735, 742
 CHÉRON (Henry), 350, 363, 471
 CHEVALLIER (Jacques), 44, 46
 CHEVANDIER (Christian), 16, 18, 22, 25, 26, 38, 39, 158, 168, 211, 215, 218, 257, 344, 348, 438, 439, 551, 554, 555, 557, 567, 580, 598, 706, 783, 835, 864
 CHIOUSSE (Casimir), 147
 CHODRON DE COURCEL (Alphonse), 302, 425, 431
 CHORIN (Jacky), 25, 714, 738, 790
 CHOTEAU (Céline), 345, 346, 347
 CLARETIE (Jules), 38, 114
 CLARKE (Jean-Georges-Luc), 134
 CLAUDON (René), 678, 695, 718, 719, 720, 758, 759, 760, 762, 765, 769, 770, 771, 772, 775, 794, 796, 817, 818, 854, 855, 860
 CLAVEILLE (Albert), 36, 424, 433, 444, 445, 446, 447, 448, 453, 454, 457, 459, 471, 488, 491, 503, 507, 508, 513, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 528, 535, 536, 537, 538, 539, 542, 544, 546, 556, 569, 570, 726, 728, 879
 CLEMENCEAU (Georges), 217, 220, 262, 355, 359, 360, 448, 452, 495, 517, 725
 CLÉMENT (Léon), 91
 CLERMONT (Gilbert), 844, 845
 CLOSETS (François de), 168
 CLOSSET (P.), 799
 CLOZEL (Jules), 229
 COCHERY (Georges), 449
 COCHIN (Augustin), 119, 137, 180, 294
 COGNASSON (Patrick), 347
 COHEN (Yves), 833
 COINTEPAS (Michel), 376, 494, 495, 497
 COLLIARD (Pierre), 409, 417, 419, 495, 497, 500, 608
 COLLY (Jean), 223, 640, 641, 642
 COLOMBIER (Roger), 474
 COLSON (Clément), 413, 518

COMBES (Émile), 467
 COMPAGNON (Jules), 108
 COMPERTZ (Maurice), 228, 313
 COMPTE-CABEDOCE (Béatrice), 154
 CONCHON (Anne), 24
 CONGY (Albert), 252
 CONSTANTIN (Louis), 536
 COPPÉE (François), 38, 113, 116
 COQUELIN, 348
 COQUET (Étienne), 386, 449
 CORBIN (Alain), 223, 226, 656
 CORDELET (Louis), 258
 CORNAND (Léon), 308
 CORNIL (Georges), 77, 84, 122, 174, 229, 265
 CORNU (Gérard), 28
 CORTEEL (Fanny), 66, 98
 CORVISIER (André), 69
 COSTE (Joseph), 392
 COTELLE (Émile), 518, 519, 569
 COTELLE (Louis Barnabé), 37, 80, 266
 COTTEREAU (Alain), 244, 245
 COTY (René), 700
 COUDUN (Léon Eugène), 541
 COUPPEL DU LUDE (J.), 271, 289
 COURTOT DE CISSEY (général), 71
 COUSY DE FAGEOLLES (A. de), 289, 290
 COUTANT (Jules), 170
 CRAPIER (Jules), 776, 804, 841
 CRÉHANGE (André), 482
 CRÉMIEUX, 719
 CRÉPIN (Annie), 69
 CRESCENT (Charles), 843
 CROZIER (Michel), 27
 CUCHE (Paul), 661
 CUVILLIER (Frédéric), 15
 CUVINOT (Paul), 233, 234, 257, 290, 291, 313, 319, 332

D

DALADIER (Édouard), 39, 603, 643, 649, 672, 728, 753, 792, 806, 807, 808, 810, 814, 837, 847, 849, 868
 DALE (David), 136
 DALLOZ (Édouard), 173
 DANIEL (J.), 826
 DÄNZER-KANTOF (Boris), 341, 655, 663, 826
 DARD (Olivier), 191, 654
 DARLAC (Adrien), 496
 DARNET (Henri), 747, 748
 DAUMAS (Jean-Claude), 23, 135, 136, 166, 190, 191, 225, 839
 DAUTRY (Raoul), 39, 153
 DAUVERGNE (Henri), 636, 669, 670, 719, 817, 850
 DAVID (Fernand), 477, 479, 480
 DAVID (Marcel), 245
 DAVID (Robert), 153
 DEBOUT (A.), 664, 665
 DEBOUZY (Marianne), 135, 136
 DEBRABANT (François-Xavier), 536, 639, 640
 DEBRÉ (Michel), 810, 814
 DECOUFLÉ (André-Clément), 494, 852
 DÉJARDIN-VERKINDER (Ernest), 168

DEJEAN (André), 445, 446, 471, 588
 DELATTRE (Eugène), 98, 172, 184, 200, 220, 225, 230, 232, 247, 248, 267, 268, 269, 312, 313
 DELCASSÉ (Théophile), 430
 DELEBECQUE (Germain), 52, 133
 DELECAMBRE, 105
 DELESALLE (Pierre-Marie), 25
 DELIVET (Pierre), 733
 DELUNS-MONTAUD (Pierre), 71, 72, 248, 314
 DELZANGLES (René), 701
 DÉMIER (Francis), 164
 DEMÔLE (Charles), 258, 260, 261, 262
 DEMUSOIS (Antoine), 596, 690, 707
 DENIS (Vincent), 54
 DENOIX (Arnaud), 227
 DEPONCEL (T.), 52
 DEPRÉ (François), 486
 DÉPRET (Paul), 123, 128
 DERACHE, 585
 DERVILLÉ (Stéphane), 425, 607, 611, 613
 DESCAMPS (Florence), 609
 DESCOMBES (Jean), 745
 DESCOSTES (Marc), 762
 DESCUBES (Amédée), 272, 274, 275, 292, 316, 317, 319, 325
 DESFORGES (Émile), 75, 162, 232, 237
 DESHAYES DE MARCÈRE (Émile), 98
 DÉSIR (Antoine), 38, 119
 DESMARETS (Édouard), 177
 DESOBLIN (Augustin), 631
 DÉSVEAUX (Ludovic), 76, 198, 210, 213
 DEVINAT (Paul), 719
 DEWERPE (Alain), 135
 DIDION (Charles), 164
 DIDRY (Claude), 143, 524, 528, 694, 695, 696, 699
 DILOY (Georges), 18
 DIOR (Lucien), 584
 DISMIER (André), 38, 62
 DOMERGUE, 217
 DOMINGUEZ (C.), 38, 56, 66, 75, 76, 77, 87, 88, 105, 139, 144, 146, 148, 156, 256, 361, 362
 DOMMANGE (René), 827, 828
 DOMMANGET (Maurice), 492
 DORNEL (Laurent), 54
 DOS SANTOS (Jessica), 135, 167
 DOUBLET (Victor), 98
 DOUFFIAGUES (Jacques), 17, 887
 DOUMERGUE (Gaston), 527, 632, 637, 649, 651
 DRAPERI (Jean-François), 153
 DRESSEN (Marnix), 16, 746, 864
 DREYFUS (Michel), 177, 178, 340, 653, 793
 DRUMONT (Édouard), 226
 DUBILLOT (Sophie), 301
 DUBOIS, 223, 373
 DUBOIS (André), 223
 DU BOUSQUET (M.), 305, 306
 DU CAMP (Maxime), 114
 DUCELLIER, 400
 DUCHÊNE (Georges), 78
 DUCHESNE (Docteur Édouard-Adolphe), 115, 171, 172, 266, 311, 317
 DUCLERT (Vincent), 194, 200, 673

DUCOULOMBIER (Romain), 576
 DUFAURE (Jules), 81
 DUFOUR (Émile), 90, 96
 DUGIT-CHESAL, 395, 583
 DUHAMEL (Éric), 70
 DU LUART (Jacques), 663
 DUMONS (Bruno), 340
 DUMONT (Charles), 418, 419
 DUMONT (Fabienne), 209
 DUPANLOUP (Monseigneur), 294
 DUPONT (Frédéric), 827
 DUPRÉ (Michèle), 709
 DUPRÉ DE POMARÈDE (P.), 359
 DUPUY (Jean), 39, 288, 308, 430, 452, 454, 455, 456, 460, 469, 471, 472
 DUPUY (Marc), 679, 819
 DUPUY (Roger), 117
 DUPUY-DUTEMPS (Ludovic), 194
 DUQUESNAY (Monseigneur), 119
 DURAFOUR (Antoine), 655
 DU RÉAU (Élisabeth), 810, 848
 DUROSELLE (Jean-Baptiste), 294
 DURRE (Henri), 308
 DURUP (Charles), 727
 DURUP (Ulysse), 805
 DUSSOL (François), 793
 DUTREIX (Charles), 250
 DUVERGIER (Jean-Baptiste), 234, 244

E

EDDY (W.), 61, 88, 95, 96, 127, 128
 ELLENBERGER (Marc), 481, 482, 483, 484
 ELOI (Jean-Serge), 551
 ÉPINAY (Edmond), 711, 715
 ÉPINAY (Jules), 521, 536
 ESCUYER, 341
 ESSERS (Mathieu), 52
 EUGÉNIE (Impératrice), 141
 EVAIN (Emmanuel), 828
 EWALD (François), 232
 EYNAC (Laurent), 595, 596, 635, 638, 719

F

FABRY (René), 739
 FAGNOT (François), 440
 FALLIÈRES (André), 621
 FAURE (Alain), 193
 FAURE (Émile), 223, 468
 FAURE (Félix), 259
 FAURE (Paul), 733
 FEBVRE (Lucien), 22
 FELLER (Élise), 340
 FERNANDEZ (Alexandre), 43, 44
 FERRAND (Jocelyn), 75, 76
 FERROUL (Ernest), 107
 FERRY (Jules), 268
 FÉVRIER (André), 796
 FILIPPI (Jean), 733, 739, 799

FLANDIN (Pierre-Étienne), 595, 635, 636, 637, 651
 FLOQUET (Charles), 340
 FLORAC (Jules), 85, 412, 413, 415
 FOMBONNE (Jean), 59, 60, 85, 107
 FONTAINE (Arthur), 446, 495
 FONTAINE (Marion), 359, 462, 488, 656
 FONTANEILLES (Marcel), 401, 477, 588, 617, 641
 FORCADE (Olivier), 70
 FORCADE LA ROQUETTE (Jean de), 69, 70
 FOREST, 110
 FORGEOT (Pierre), 574, 575, 583, 593, 629
 FOUAN (Georges), 838
 FOUGÈRE (Henry), 538
 FOULD (Charles), 229
 FOURNIER (M.), 68, 741
 FOURNIER (Pierre), 524, 632, 657, 696, 740, 741
 FOURNIER (Pierre-Eugène), 827, 872
 FOURNIER (Pierre-Léon), 178
 FOURNIÈRE (Eugène), 376, 377
 FRABOULET (Danièle), 189, 191, 225, 367, 654, 661, 694, 810
 FRACHON (Benoît), 652
 FRANC (Isabelle), 875, 887
 FRANÇOIS-FOURNIER, 223
 FRANK (Louis), 65, 66
 FREY (Jean-Pierre), 144, 153
 FREYCINET (Charles de), 72, 234, 257, 258, 356
 FREYSSINET (Jacques), 263, 264, 661
 FRIDENSON (Patrick), 264, 270, 294, 497, 498, 501, 510, 657, 685, 809, 810, 833
 FRIEDBERG (Erhard), 27
 FRIN (O.), 214
 FROSSARD (Ludovic-Oscar), 656, 772, 775, 797, 801, 802, 803, 804, 805, 811, 854, 861
 FROUARD (Hélène), 150, 174
 FRUIT (Élie), 24, 74, 140, 194, 196, 202, 211, 220, 224, 272, 525, 548
 FUKASAWA (Atsushi), 25, 26, 193, 213, 262, 364, 402, 407, 423, 438, 484, 557, 598, 725, 864
 FUREIX (Emmanuel), 241

G

GABORIAU (Arnaud), 150, 152
 GACON (Jean), 24, 344, 555, 863
 GADIN (André), 665, 688, 691
 GAILLEMIN (Louis), 663
 GAMARD (Georges), 327
 GAMBETTA (Léon), 81, 220, 229, 441, 725
 GANS (Charles), 235, 237
 GARBAR (Christian), 25, 26, 28, 738, 750, 875
 GARDEY (Abel), 732
 GARNIER (Jean-Claude), 150
 GARNIER (Maurice), 666, 747, 748, 793, 795, 816, 822, 825, 829, 833
 GARREL (Gilbert), 13
 GARRIGUES (Jean), 202, 225, 226, 227, 617, 731
 GARRY (G.), 332
 GAUTHIER (Armand), 327, 375, 449
 GAUTIER (Jean-Élie), 226
 GAUTIER (Jules), 518, 588, 618, 619

GAUVARD (Claude), 20, 24
 GÉLAIN (Mathilde), 141
 GÉRARDIN (André), 537, 538, 543, 545, 610, 623, 640
 GERBAUT, 615
 GERMAIN-MARTIN (Louis), 39, 637, 728
 GILLE (Bertrand), 32
 GIRARD (J.), 159, 336
 GIRARD (Joseph), 482, 586
 GIRARD (M.), 53, 54, 56, 482
 GIRAUD (Didier), 30
 GIRAUD (Olivier), 709
 GOBLET (René), 234
 GODART (Justin), 497, 510, 592, 609, 616, 617, 620
 GODELIER (Éric), 24
 GODET (Adrien), 37, 293
 GODIN (Jean-Baptiste), 135, 153
 GODIN (Jules), 279, 281, 283, 284, 285, 293, 297, 300, 321, 323, 325, 328
 GODINET (Louis), 365
 GOMEL (Charles), 425
 GONDOUIN (Geneviève), 29
 GORAND (Michel), 24, 517, 536, 613, 614, 649, 651, 658, 747, 839, 851
 GOUIN (Docteur), 157
 GOUIN (Félix), 847
 GOUJON (Julien), 276
 GOUSSU (Paul), 829
 GOUT (Étienne), 661, 695
 GOY (Georges), 483
 GRANDET (Jean), 38, 79, 95, 233, 312, 407, 409, 424
 GRANDJOUAN (Jules), 209
 GRANDVALLET (Jean-Pierre), 187, 342
 GRANGÉ (Alain), 793
 GRANGE (Cyril), 190
 GRELAT (Gaston), 608, 659, 660, 676
 GRÉVY (Jules), 234
 GRIGNON (M.), 61
 GRIMPRET (Cyrille), 589, 593, 666, 668, 669, 678, 679, 680, 870
 GRILOLET (Gaston), 72, 162, 226, 231, 287, 290, 291
 GRIPPON-LAMOTTE (L.), 190
 GRISET (Pascal), 5, 23, 492
 GROS (Pascal), 30
 GROUSSIER (Arthur), 251, 253, 308, 461
 GUEDJ (François), 263, 492, 501
 GUÉRARD (Eugène), 3, 118, 127, 129, 138, 188, 192, 194, 195, 196, 199, 207, 208, 211, 214, 215, 222, 236, 240, 241, 254, 258, 275, 300, 301, 318, 319, 320, 323, 324, 327, 328, 341, 378, 525, 527
 GUÉRIN (François), 346, 485, 837
 GUERNIER (Charles), 594
 GUESDE (Jules), 272, 417
 GUESLIN (André), 136
 GUIEYSSE (Paul), 324
 GUILLAUME (Pierre), 622, 636
 GUILLAUMOT (Georges), 362
 GUILLEMAIN (Hervé), 807
 GUILLEMET (Gaston), 270
 GUILLOT, 173, 474, 642
 GUIMARD (André), 365
 GUIMBERT (F.), 181, 184, 205, 215, 235, 270, 273, 274, 320

GUINAND (Pierre), 739, 742, 749, 754, 758, 759, 760,
762, 765, 775, 776, 795, 796, 797, 800, 802, 803, 804,
805, 807, 808, 809, 817, 818, 819, 820, 821, 824, 825,
826, 827, 828, 830, 834, 836, 838, 839, 840, 841, 842,
844, 854, 855, 861, 868
GUINET (Marin), 589
GURAL (Pierre), 219, 240
GUIST'HAU (Gabriel), 500
GUITARD (Françoise), 133, 137, 155, 157
GUYOT (Yves), 38, 53, 72, 90, 213, 256, 257, 269, 272,
282, 297, 343, 344, 427
GUYOT-DESSAIGNE (Edmond), 103, 458
GUYOT-DESSAIGNE (Jean), 165

H

HALPERN (Catherine), 25, 567
HAMELIN (David), 22
HAMELIN (Patrick), 26
HAMP (Pierre), 38, 60, 61, 77, 90, 105, 113, 118, 119,
126, 127, 130
HARDUIN, 172
HARDY-HÉMERY (Odette), 153
HATZFELD (Henri), 133, 135, 159, 166, 792
HAUPT (Heinz-Gerhard), 308
HAVRINCOURT (M. d'), 101
HÉBERT (Lauriane et Martial), 114
HECKER (Robert), 521, 536, 542
HÉNAUX (Emmanuel), 399
HENRY-GRÉARD (Octave), 681, 682, 711, 713, 714, 715,
716
HEREDIA (Severiano de), 72, 234, 314
HÉRISSON (Charles), 82
HÉROUVILLE (Maurice d') 38, 83, 139, 237
HERRIOT (Édouard), 595, 615, 728
HESSE (Philippe-Jean), 639
HEURTEAU (Émile), 185, 193
HILDESHEIMER (Françoise), 32
HINE (J.), 160, 173, 237, 238, 281, 321, 334
HITLER (Adolf), 648, 649, 806
HOCHARD (Cécile), 555, 743, 869
HOCHEDÉZ (Henri), 196
HOIN (Karl-Michael), 154
HOLTZ (Armand), 322
HORDERN (Francis), 75, 84, 183, 234, 263, 359, 404, 461,
465, 493, 501, 524, 527, 640, 641, 642, 649, 651, 653,
655, 657, 658, 694, 751, 753, 810, 826
HOUDAILLE (Paul), 38, 50, 55, 56, 57, 79, 86, 91, 106,
110, 111, 123, 127, 151, 157, 163, 165, 166, 259
HUART (Florence), 609
HUDEMANN (Rainer), 219
HULOT, 245
HUMBERT (Georges-Charles), 37

I

ICART (J.), 589
INSERGUET-BRISSET (Véronique), 29
ISAAC (Auguste), 45, 226

J

JACQMIN (Albert), 58, 63, 120, 137, 139, 141, 142, 143,
144, 145, 146, 147, 148, 149, 156, 157, 161, 163, 165,
168, 170, 179, 290, 295
JACQMIN (François), 55, 57, 58, 63, 71, 72, 86, 88, 92,
120, 125, 128, 133, 137, 162, 266, 290
JACQUET (Albert), 576, 577, 746, 802, 803, 808, 843
JACQUET (Joseph), 24, 35, 165, 211, 220, 289, 554, 555,
684, 744, 828, 863
JACQUIER (Charles), 492
JACQUIER (Paul), 661
JANZÉ (Charles de), 78, 98, 100, 184, 200, 204, 207, 220,
228, 230, 231, 232, 245, 246, 247, 248, 267, 268, 311,
312, 313, 356
JARDEL (Jean), 732
JARRIGE (François), 265
JARRIGION (Jean), 636, 658, 662, 666, 683, 688, 697, 715,
732, 745, 746, 750, 776, 812, 821, 831, 833, 836, 837,
841, 842, 843, 844, 846, 851
JAUFFRET (Jean-Charles), 70
JAURÈS (Jean), 220, 222, 239, 240, 252, 275, 292, 318,
334, 338, 339, 348, 418, 419, 420, 426, 427, 501, 639
JAVARY (Paul-Émile), 305, 429, 430, 483, 523, 532, 533,
541, 542, 543, 545, 546, 578, 584, 591, 597, 598, 660
JEAMMEAUD (Antoine), 391
JEANNENEY (Jules), 629
JOBERT (Annette), 23, 26, 391
JOFFRE (Généralissime), 480
JOLY (François), 663
JOLY (Hervé), 45, 226
JONAS, 434, 435, 436
JONNART (Charles), 189, 258, 271, 273, 277, 279
JOUBERT (Pierre), 887
JOUHAUX (Léon), 493, 642, 651, 652, 653, 658, 659, 702,
706, 751, 833
JOURDE (Antoine), 193
JOUZEAU (Marie-Hélène), 209
JOYANT (M.), 68, 126, 127
JULLIARD (Jacques), 217
JULLIEN (Aimable), 222
JUVIGNY (Pierre), 661, 695

K

KALIFA (Dominique), 200, 202
KALMBACHER (Jean), 730, 735
KAMOUN (Patrick), 151, 154
KERDELLEAU (Henri de), 779
KIEFFER (Monique), 244, 252
KLEMCZYNSKI (Ernest), 278, 279
KLOTZ (Louis-Lucien), 349, 350, 408, 455, 526
KOECHLIN (Noémie), 209
KOTT (Sébastien), 609
KOURCHID (Olivier), 26, 175, 223, 696
KRIEGEL (Annie), 40, 551, 552, 553, 563

L

LABBÉ (Dominique), 27

LABOISSIÈRE, 119
 LABORI (Fernand), 228, 313
 LABORIE (Léonard), 6, 444
 LABROSSE-LUUYT (Maurice), 506, 540
 LABROUSSE, 344, 550
 LABROUSTE, 515
 LACAN (Gustave), 141, 196
 LACON (Maurice), 658
 LACOUR (Auguste), 334, 338, 339, 343, 349, 350
 LACROIX (Général de), 482
 LAFFITE (Jacques), 786
 LAFON (Gabriel), 481
 LAFONT (Ernest), 346
 LAGAILSE, 185
 LAGRANGE (Victor), 270
 LAHAYE (Nicolas), 151, 152
 LAHBARI (Karim), 496, 501, 511, 614, 615, 619
 LALLEMENT (Michel), 23, 391, 709
 LAMARCK (Jean-Baptiste de), 63
 LAMARQUE (Alfred), 712, 713, 714
 LAMARTINE (Alphonse de), 42
 LAMAUD (Pierre), 448, 449, 450
 LAMBERT (Charles), 591, 592, 593
 LAMBERT-RIBOT (Alfred), 659, 670
 LAMÉ-FLEURY (Ernest Jules Frédéric), 37
 LAMMING (Clive), 18, 144
 LAMOUNARIAS (Jean de), 38, 89, 106, 113, 118, 129, 171, 183, 206, 214
 LAMOUREUX (David), 552
 LANCELIN (Jean Baptiste), 102
 LANCRY (Docteur G.), 154
 L'ANGLE-BEUMANOIR (Raoul de), 77, 98, 115, 129, 184
 LANNES DE MONTEBELLO (Adrien), 250
 LANOIR (Paul), 61, 62, 118, 121, 185, 260, 275, 298, 319
 LA PORTE (Amédée de), 81
 LARCADE, 414
 LARDEUX (Joseph), 550
 LARDIER (Émile), 663
 LAROQUE (Pierre), 525, 529, 693, 696, 697
 LARRÈRE (Mathilde), 117
 LASSALETTE (Jacques Fernand), 38, 576
 LATAPIE (Louis), 441
 LAUCHE (Joseph Jacques), 495
 LAUR (Francis), 270
 LAURENT DE VILLEDEUIL (Pierre-Charles), 211
 LAVAL (Pierre), 589, 605, 620, 621
 LAVERGNE (Alexandre de), 605
 LAZARD (Roger), 38, 538
 LEBAS (Jean), 653, 657, 666, 668, 669, 671, 701, 718, 845
 LE BÉGUEC (Gilles), 733, 847
 LE BESCOND (Marine), 153
 LE BESNERAIS (Robert), 665, 670, 674, 679, 688, 710, 733, 739, 742, 743, 751, 758, 785, 801, 826, 835, 838, 839, 841, 842, 843, 844, 845, 856, 857, 858, 859, 860, 862, 867, 868, 871, 872
 LE BIHAN (Jean), 91
 LEBON (André), 739
 LEBRUN (Albert), 334, 338, 343, 349, 350, 690
 LECANU (Lucien), 746, 843
 LECAT (Donatien), 29
 LECHÂTELIER, 111
 LECHEVALIER (Roger), 358, 359
 LECOMTE (Maxime), 53, 169, 170
 LE COUR GRANDMAISON (Jean), 685
 LE CROM (Jean-Pierre), 27, 298, 366, 498, 640, 643, 650, 656, 673, 694, 695, 696, 702, 703, 830, 870
 LEDIEU (André), 56
 LEDOIGT, 690
 LEDOUX, 117
 LEFEBVRE, 124, 305
 LEFEBVRE (Véronique), 341, 655
 LEFEBVRE DU PREY (Edmond), 589
 LEFORT (Marc), 113, 116
 LEGAL (René), 342, 344
 LE GALL (Paulette), 25, 122, 388, 411, 438, 464, 514, 529, 572, 709, 755, 770, 784, 785, 790, 827, 861, 863, 887
 LE GOASTER (M.), 401
 LE GOFF (Jacques), 27, 107, 154, 169, 235, 244, 256, 366, 368, 403, 404, 406, 409, 524, 527
 LE GORGEU (Victor), 689
 LEGRAND (Alexis), 42
 LE GRIX, 486, 487
 LE GUEN (Paul), 515, 533, 541, 542, 556, 557, 581, 582
 LE HIRE (Daniel), 255
 LELIÈVRE (Henri), 527
 LELUAU, 108
 LEMERCIER (Claire), 44
 LEMERCIER (Marcel), 64, 65, 67, 168, 169
 LEMIRE (Abbé), 154, 237, 258, 262, 417
 LEMONNIER, 117
 LE PLAY (Frédéric), 135, 136, 168
 LEQUIN (Yves), 23
 LERAY (Isabelle), 498, 511, 609
 LEROLLE (Jean), 527
 LE ROUX, 646
 LE ROUX (Alfred), 71
 LEROUX- HUGON (Véronique), 38, 97, 481
 LEROY (Julien), 142
 LÉRY (M.), 307
 LESPINET-MORET (Isabelle), 492, 639
 LESTEVEN (Louis), 207, 345, 480, 834
 LETEUX (Sylvain), 241
 LE TROCQUER (Yves), 445, 538, 539, 542, 543, 544, 545, 553, 556, 569, 571, 572, 573, 584, 585, 587, 588, 589, 607, 609, 610, 611, 612, 613, 615, 616, 620, 623, 625
 LE VAN (Lucette), 725, 727
 LEVY (Jean), 683
 LÉVY-LEBOYER (Maurice), 136
 LEYGUE (Honoré), 351
 LEYGUE (Raymond), 237
 LHOPITEAU (Gustave), 255, 372
 LIAUD (Roger), 739, 742, 746, 758, 761, 765, 782, 796, 808, 819, 822, 825, 826, 829, 844, 848, 852, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 867
 LICINIO (Pascale Rose), 246
 LINTILHAC (Eugène), 334
 LIOUVILLE (Félix), 588
 LOBET (Jules), 615, 616
 LOCKROY (Édouard), 183, 229, 249, 404
 LOUBERS (Henry), 297, 301, 302
 LOUBET (Émile), 314, 415
 LOUBET (Jean-Louis), 833

LOUVARD (Maurice), 159, 160, 161, 162, 312, 316
 LUC (Jean-Noël), 139, 241
 LUCIANI (Jean), 404
 LUNEL (Alexandre), 233
 LYON-CAEN (Charles), 411

M

MACHU (Laure), 525, 528, 529, 695, 697, 790
 MAC-MAHON, 81
 MACRON (Emmanuel), 16, 30
 MAGGI (Stefano), 223
 MAGGI-GERMAIN (Nicole), 25, 26, 28, 29, 431, 437, 536
 MAGINOT (André), 458
 MAHIEU (Albert), 573
 MAHIEUX (Christian), 16, 746, 864
 MAILLARD (Christophe), 185
 MAISON (F.), 279, 282, 283, 293
 MANESSE (Fernand), 37, 76, 160, 228, 254, 307, 367, 449, 461
 MANEUF (Henry), 793, 798, 800
 MANGE (Alfred), 504, 612
 MANGEON, 126
 MARCHAIS DE LA BERGE (Albert), 53
 MARCHAND (Daniel), 84
 MARCHANDEAU (Paul), 796, 797
 MARCHE, 204
 MARCOU (Théophile), 248
 MARESCAUX (Léon), 809
 MAREUILLES (Pierre), 52
 MARGAINE (Alfred), 80, 518, 621, 666
 MARGAIRAZ (Michel), 24, 158, 648, 661, 663, 687, 694, 734, 735, 739, 810
 MARGOT (Maurice), 573, 626
 MARGUE (Léon), 231, 247, 312
 MARIE (L.), 106
 MARIETTON (Joannès), 220, 338, 339
 MARLIO (Louis), 454, 773, 780, 843
 MARQUIS (Henri), 320
 MARSEILLE (Jacques), 24
 MARTIN (Gustave), 38, 110, 111, 115, 118, 119, 157
 MARTIN (Ivan), 697
 MARTIN (Marc), 202
 MARTINET (H.), 473
 MARTY (Louis), 61
 MARUÉJOULS (Émile), 285, 293, 324, 325, 373, 374, 526
 MASSABUAU (Joseph-Pierre), 526
 MASSIMI (Paul), 593, 594
 MATHIAS (Félix), 61
 MATHIEU (Lilian), 197
 MAURICE (A.), 276, 278, 292
 MAURIS (Léon), 504, 505, 536
 MAURY, 710
 MAURY (G.), 37, 235
 MAYER (Denise), 38, 732, 734
 MAYER (René), 38, 39, 729, 732, 733, 734, 750, 755
 MAYEUR (Jean-Marie), 154, 223, 226, 632
 MAZE (Hippolyte), 256, 257
 MECK (Henri), 657, 696, 700, 702, 846
 MÈGE (Henri), 637
 MÈGE (Jean), 269

MERCIER (Auguste), 429
 MERCIER (Général), 258
 MERGER (Michèle), 97
 MÉRIJOT (Docteur), 157
 MERLIN (Charles), 258, 261, 262
 MESMARD, 64, 68, 107, 109, 110, 118, 128, 130, 179, 180, 186, 213, 257
 MESSIER (Paul), 607
 MESSULAM (Pierre), 15
 METZGER (Charles), 255
 MEUNIER (Lucien), 37, 79, 461
 MIAS (Arnaud), 16, 23, 391
 MICHAUD, 475
 MICHAUX (Lucien), 518, 520, 521
 MICHEL (Georges), 202, 227
 MICHEL (Henri-Jean), 595
 MICHEL (Joël), 223
 MICHEL (Jules), 151
 MIDOL (Lucien), 38, 554, 643, 644, 645, 821
 MIELLET (Edmond), 828
 MIGNON (Maxime), 847
 MILHAUD (Edgard), 200, 202
 MILHET (François), 75, 84, 232, 313
 MILL (Stuart), 168
 MILLERAND (Alexandre), 39, 220, 222, 240, 288, 339, 340, 342, 345, 365, 366, 368, 376, 391, 392, 394, 396, 403, 404, 405, 406, 408, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 431, 440, 442, 443, 444, 449, 458, 461, 494, 528, 552, 572, 589, 611
 MILZA (Pierre), 219
 MOCH (Jules), 38, 39, 594, 728, 730, 753, 797
 MOFFRE (Henri), 394, 395, 396
 MOINE (Jean-Marie), 134, 203
 MOINEAU (Jany), 865, 873
 MOISAN (Michel), 367
 MOISSONNIER (Maurice), 183
 MOLLARD (Maurice), 638
 MONESTIER (Clément), 280, 285
 MONIS (Ernest), 415, 416, 417, 418, 447
 MONMOUSSEAU (Gaston), 223, 548, 549, 550, 553
 MONNET (Éric), 22
 MONTET (Joseph), 63, 65
 MONZIE (Anatole de), 38, 574, 621, 785, 800, 805, 807, 808, 809, 812, 814, 815, 817, 818, 820, 821, 824, 825, 830, 834, 836, 837, 838, 839, 841, 842, 843, 844, 849, 852, 853, 868
 MOREAU (A.), 201, 214, 224, 250, 256, 525
 MOREAU (Armand), 254
 MOREAU (François-Armand), 141, 152
 MORIN (Ferdinand), 588, 594, 595, 596, 597, 825
 MORIN (Gilles), 529, 648, 651, 654
 MORIS (Joël), 209
 MORISSON DE LA BASSETIÈRE, 570, 571
 MORITZ (Frédéric), 429, 430
 MORONI (Emmanuel), 795, 819
 MORONI (Paul), 719
 MOUSEL (Michel), 661, 695
 MOUTET (Aimée), 833
 MUEL, 101
 MULLER (Eugène), 524
 MUN (Albert de), 410, 461
 MURCIER (Jean-Paul), 524

MUSSAT (Ernest), 372, 612
MUSSOLINI (Benito), 689

N

NADAUD (Martin), 230, 340
NALLAUD (M.), 68
NAPOLÉON III, 141
NARRITSSENS (André), 343, 345, 383, 695, 702
NAULOT (Georges), 170
NEIERTZ (Nicolas), 360, 361, 667, 728, 734, 735
NEUVILLE (Jean), 366
NIEL (Louis), 434, 438
NOBLEMAIRE (Gustave), 38, 84, 108, 112, 137, 146, 175, 178, 179, 284, 296, 304, 320, 323, 325, 412, 413
NOFRI (Quirino), 223
NOGENT-SAINT-LAURENS (Henri), 37
NOIRIEL (Gérard), 20, 134, 136, 224, 501
NORDLING (Wilhelm de), 296, 297
NOUAILHAC-PIOCH (Fernand), 640

O

OBERTHUR (Charles), 607
OFFERLÉ (Michel), 27, 197
OLIVE (Jean), 777, 778
OLIVEIRA (Matthieu de), 154
OLSZAK (Norbert), 27, 84, 107, 702
OMNÈS (Catherine), 22, 65
OMNÈS (Cécile), 60, 65, 133, 166
OURADOU (Gérard), 844, 873
OURNAC (J.), 251, 364, 368, 369, 381, 383, 388, 389, 406
OWEN (Robert), 136

P

PACAUD (Frédéric), 403
PAGANON (Joseph), 594
PAINLEVÉ (Paul), 518
PALAA (Germain), 45, 49, 50, 55, 57, 69, 80, 81, 97, 104, 105, 151, 155, 156, 165, 267, 290, 296, 297
PARENTHOU D'ORMOY DIT DORMOY (Auguste), 642
PARIS (Auguste), 234
PARUTTO (Nicole), 24, 403, 440, 483
PASQUIER (Mentor), 708, 716, 717, 798, 799, 800, 855
PASSALACQUA (Arnaud), 480
PASTORELLO (Jacques), 622, 793, 799
PAUL- BONCOUR (Joseph), 409, 416, 418
PAULIN (Albert), 845
PAWLOWSKI (Auguste), 420
PAYELLE (Georges), 536, 588, 589
PECQUERON (Nathalie), 551
PEPY (Guillaume), 15
PERDONNET (Auguste), 37, 59, 116, 123, 133, 161, 264
PEREIRE (Henry), 60, 61
PERFETTI (Camille), 666
PÉRIER (Docteur), 88
PERIGNON (Albert), 805
PERNAUT (Jean-Pierre), 12, 13

PERNOT (Georges), 620, 631
PERONNET, 844
PÉROUSE (Denis), 324
PÉROZ (Francis), 811
PERPIGNANT (Henri), 521
PERRIER (Antoine), 319
PERRISSOUD (Raphaël), 456, 470, 471
PERROT (Michelle), 136, 201, 212, 217, 218, 267, 289
PESCHAUD (Marcel), 227, 481, 483, 564, 573, 578, 606, 612, 624, 626, 659
PÉTAINE (Philippe), 869
PETIET (Charles), 671
PETIT, 184
PEYRET (Henry), 355
PEYRONNET (Albert), 611
PEYTRAL (Victor), 589, 603, 617, 619, 620
PEZET (Éric), 685, 809
PHILIP (André), 663
PIA (Paul), 107
PIAT (Jean), 653
PIC (Paul), 244
PICARD (Alfred), 37, 69, 73, 79, 81, 102, 132, 133, 162, 225, 228, 229, 334, 358, 446, 448
PICHAT, 575
PICHON (Adolphe), 670
PICQUENARD (Charles), 654, 655, 659, 661, 663, 668
PIÉRON (Louis), 306, 320, 399, 400, 641
PIERSON (Philippe), 154
PIETRA SANTA (Prosper de), 266
PIÉTRI (François), 870
PIGELET (Robert), 38, 78, 80, 235, 570, 572, 575
PIGENET (Michel), 22, 23, 24, 54, 158, 178, 203, 211, 340, 493, 516, 554, 651, 695, 702
PINON (René), 833
PINOT (Maurice), 659, 663
PINOT (Robert), 191
PINSOLLE (Dominique), 345
PLANQUES (J.), 212, 342, 344, 348, 396
PLATET, 110
PLESSIS (Alain), 81
PLOTON (Martine), 153, 157, 266
POGGIOLI (Morgan), 698, 702, 706, 749, 837, 838, 845
POINCARÉ (Raymond), 235, 314, 333, 337, 430, 615, 621, 650
POINTU (Jérémie), 556, 615
POIRIER DU LAVOUËR (Ch.), 159, 321, 323, 325, 335, 339, 350, 352
POIRRIER (François), 299
POISSON (E.), 344
POLACK, 117
POLINO (Marie-Noëlle), 6, 871
POLLET (Gérard), 366
POLLET (Gilles), 340
POLONCEAU (Camille), 126
POMARET (Charles), 709, 710, 730
PONCELET (Paul), 481
PONTIER (Jean-Marie), 219
POTHIER, 74
POTIER (F.), 359
POTIER (Henry), 228
POTIQUET (Alfred), 356
POUGET (Émile), 215

POULY (Charlotte), 809, 869
 POURQUERY DE BOISSERIN (Joseph-Gaston), 269, 334, 338, 339, 343, 349, 350
 PRADES, 3, 184, 213, 217
 PREUVOT (Perrine), 203
 PRÉVET (Charles), 300
 PRÉVOST, 400
 PRÉVOT (Aurélien), 346, 480, 481, 482
 PROCHASSON (Christophe), 200
 PROD'HOMME (Laurence), 6, 145
 PROST (Antoine), 635, 649, 651, 655, 725, 727
 PROTAT (Pierre), 355
 PROUDHON, 98
 PROUST (Louis), 588
 PROUVOYEUR-SAVOIE (Anne), 473
 PUECH (Louis), 337, 349, 350, 403, 405, 406, 410, 446

Q

QUERTELET (Georges), 676, 677
 QUEUILLE (Henri), 634, 718, 719, 733, 739, 744, 747, 749, 754, 757, 758, 759, 760, 762, 793, 794, 795, 796, 797, 820, 826, 827, 828

R

RABIER (Fernand), 220, 275, 292, 318, 334, 593, 623, 628, 629
 RAGON (Michel), 45, 60, 113
 RAIBERTI (Flaminio), 220, 237
 RAINHORN (Judith), 154
 RAMADIER (Paul), 711, 796, 797, 810, 811
 RAME, 801
 RAMEL (François de), 594
 RASMUSSEN (Anne), 63
 RAYMOND (Justinien), 223, 224
 RAYNAL (David), 65, 68, 71, 72, 100, 102, 232, 247, 248, 312, 313
 RAYNAUD (Jean), 373, 376, 526
 REBÉRIOUX (Madeleine), 203, 345, 347, 367, 404, 405
 RECLUS (Maurice), 145, 146, 147, 168, 169, 170
 REDOR (Marie-Joëlle), 449
 REIMS (E. de), 117
 REINACH (Théodore), 350, 405
 RÉMOND (René), 200, 203, 223, 449, 661, 753, 810, 814, 837, 847
 RENARD (Didier), 366
 RENAUD (Alexandre), 875, 887
 RENAUEDEL (Gaston), 61, 90, 97, 99, 100, 112, 113, 125, 172, 173, 174, 277, 303, 308, 414
 RENAUEDEL (Pierre), 494, 495, 497, 499
 RENAULT (Alexandre), 184, 344, 382, 464
 RENOULT (René), 480
 RENOUVIN (Pierre), 661
 RENOUX, 117
 RETIÈRE (Jean-Noël), 25, 26, 28
 REVERDY (Eugène), 682
 REYNAUD (Bénédict), 265, 270, 657, 810
 REYNAUD (Jean-Daniel), 26, 27, 710

REYNAUD (Paul), 663, 800, 808, 814, 836, 837, 847, 848, 853, 869
 RIALS (Stéphane), 42, 43, 44, 46, 268
 RIBEILL (Georges), 20, 24, 25, 26, 38, 40, 44, 45, 51, 55, 56, 57, 59, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 74, 89, 95, 96, 97, 104, 105, 107, 109, 113, 122, 123, 126, 134, 137, 145, 146, 147, 152, 154, 164, 172, 179, 180, 185, 186, 187, 189, 190, 193, 195, 201, 215, 217, 307, 319, 322, 344, 345, 347, 348, 356, 362, 364, 437, 438, 439, 446, 458, 474, 482, 483, 484, 486, 497, 516, 519, 551, 553, 557, 570, 574, 598, 625, 632, 633, 684, 685, 686, 688, 704, 726, 727, 730, 737, 739, 748, 762, 808, 827, 836, 837, 838, 845, 852, 864, 870
 RIBOT (Alexandre), 261
 RIBOUD (Paul), 628, 659
 RICARD (Pierre), 226
 RICHARD (Gilles), 191, 225, 529, 648, 651, 654
 RICHEMOND (Pierre), 732, 739
 RICHEZ (Sébastien), 23, 435
 RIOUX (Jean-Pierre), 724, 753
 RISTON (Victor), 639
 RIVES (Marcel), 827, 829
 RIVET (Emmanuel), 397, 503, 505, 506, 536
 RIZZO (Jean-Louis), 409, 422
 ROBERT (Damien), 98
 ROBERT (Jean-Louis), 20, 264, 474, 516, 539, 553, 725, 730, 762
 ROCH (Gustave), 379
 ROCHE (Ernest), 226, 322
 ROCHE (Jules), 99
 RODE, 574
 RODRIGUEZ (Miguel), 492
 ROGNON (Étienne), 591, 592, 593, 594, 595, 596, 625, 626, 627
 ROLLAND (Blandine), 382
 ROLLIN (Louis), 663
 ROME (Edmond), 265, 288, 508
 ROSE (Théodore), 282, 283, 285, 293, 322
 ROT (Gwenaële), 27
 ROTH (François), 807
 ROTHSCHILD (Alphonse de), 140, 141, 225, 227, 484
 ROTHSCHILD (Betty de), 140, 152
 ROTHSCHILD (Édouard de), 425, 575, 611, 612, 620, 621, 626, 629, 631, 667, 670, 671, 672, 673, 678, 684, 685, 686, 732, 733, 739
 ROTHSCHILD (Guy de), 733
 ROTHSCHILD (James de), 140, 141, 152, 484
 ROUANET (Gustave), 375
 ROUCHY (A.-G.), 183, 196, 343
 ROULET (Christiane), 474, 706
 ROUSSEAU (Emmanuel), 518
 ROUSSEL (Félix), 189
 ROUSSELLIER (Nicolas), 404, 689, 808, 847
 ROUY (Henry), 298
 ROY (Henri), 451, 636, 646
 ROYER (Bernard), 155, 157
 RUANO-BORBALAN (Jean-Claude), 25, 567
 RUDISCHHAUSER (Sabine), 709
 RUEFF (Jacques), 732
 RUFFAT (Michèle), 793

RUFFI DE PONTÈVES (Charles), 482, 542, 574, 585, 586,
587, 588, 593, 617, 628, 666, 667, 668, 669, 719, 794,
795, 796, 797, 817, 852

S

SAGLIO (Jean), 26
SAINSAULIEU (Renaud), 27
SAINT-GERMAIN (Amédée), 224
SALOMON (L.), 124
SAMUEL (Nicole), 492
SAMUEL (René), 220, 223
SARRAUT (Louis Jules), 37
SARRUT (Louis), 296
SARTIAUX (Albert), 60, 77, 87, 88, 93, 103, 106, 108,
110, 121, 122, 124, 128, 152, 194, 195, 280, 281, 284,
285, 304, 305, 306, 320, 326, 394, 395, 397, 399, 400,
401, 427, 429, 430, 641
SAUBERT DE LARCY (Charles de), 181
SAUDUBRAY (François), 829
SAUVAGEOL (Albert), 151
SAUVY (Alfred), 687, 810, 811
SAUZE (Damien), 235, 783
SAUZET (Marc), 235, 236, 248, 314
SAY (Léon), 64, 202, 227, 298
SCELLE (Georges), 510
SCHAFFHAUSER (Émile), 228, 313
SCHILLINGS (Albert), 37, 50
SCHMITT (E.), 583
SCHWEITZER (Sylvie), 23, 135
SCHWOB (Raymond), 625
SEGRESTIN (Denis), 27
SEGUIN, 42, 142, 143
SÉGUR (Comtesse de), 18
SEILHAC (Léon de), 122, 124
SELLIER (François), 27, 76, 84
SELVES (Justin de), 430
SEMARY (Pierre), 547, 554, 576, 609, 651, 653, 664, 671,
673, 679, 681, 683, 697, 705, 706, 707, 708, 709, 711,
714, 717, 719, 722, 739, 742, 745, 746, 758, 776, 801,
806, 808, 812, 817, 831, 832, 833, 836, 837, 841, 842,
843, 844, 850, 851, 863, 864
SEMBAT (Marcel), 484, 487, 569, 651, 727
SÉNÉCHAL (Léon), 64, 128, 144, 146, 167, 169, 170
SERRESSÈQUE, 241
SHORTER (Edward L.), 211, 501
SIBILLE (Maurice), 318
SIBLOT (Yasmine), 25, 26, 28
SIEBECKER (Édouard), 198, 200
SIEGFRIED (Jules), 150
SIEUX, 240
SIMON (Jules), 81
SIRINELLI (Jean-François), 20, 24, 724
SIROT (Stéphane), 183, 186, 210, 216, 217, 404, 463,
493, 501, 553, 565, 651, 652
SIWEK-POUYDESSEAU (Jeanne), 26, 31, 200, 262, 434,
463, 536, 725, 727
SIXTE-QUENIN (Anatole), 631
SOHN (Anne-Marie), 226
SONNIER (Édouard de), 248
SOUAMAA (Najib), 494
SOULIER (Paul), 89, 158, 159, 164, 237, 352

SPINASSE (Charles), 690, 706, 707
SPINETTA (Jean-Cyril), 16
SPRONCK (Maurice), 641
STAVISKY (Alexandre), 635, 648, 649
STEEG (Jules), 233, 313
STEEG (Théodore), 579
STRAUSS (Paul), 225, 237, 251, 252, 300, 321, 326, 329,
331, 332, 333, 335, 349, 350, 351, 498, 527
SURLEAU (Frédéric), 758, 772, 805, 842, 843
SVENDSEN (Nicholas), 494, 852

T

TALABOT (Paulin), 230
TALLINEAU (Lucile), 609
TARDIEU (André), 574, 591, 593, 619, 621, 626, 627, 628
TARR (Francis de), 733, 739
TARTAKOWSKY (Danielle), 54, 203, 211, 492, 493, 516,
622, 648, 649, 651, 694
TAURAN (Thierry), 135, 158, 159, 793
TAVERNIER (M.), 844, 845
TEISSERENC DE BORT (Pierre Edmond), 69
TEISSIER (Georges), 425
TELLIER (Thibault), 814, 816, 837, 849
TESSIER (Gaston), 748
TÉTARD (Françoise), 622
THÉODORE-VIBERT (Paul), 97, 98
THÉVENEZ (René), 37, 76, 83, 85, 91, 139, 160, 228, 236,
237, 245, 249, 254, 269, 307, 367, 449, 461, 571, 572
THIBAUT (Marie-Noëlle), 356
THIÉRY (Ch.), 478, 485
THIERY (Charles), 515
THIÉRY (Charles), 548
THIVEAUD (Jean-Marie), 159, 315
THOMAS (Albert), 39, 341, 493, 494, 495, 500, 569, 727
THOREZ (Maurice), 649, 655, 731
THUDEROZ (Christian), 27
THULLIER (Guy), 180, 205, 206, 219, 240, 434
THUREAU (Joseph), 389
TILLAYE (Louis), 108, 262, 274, 297
TILLY (Charles), 197, 211, 501
TIRARD (Paul), 732, 739
TIRMAN (Louis), 108, 608
TISSIER (Théodore), 504, 505, 518, 536, 537, 538, 539,
541, 543, 544, 552, 556, 569, 582, 587, 599
TITZ-DUBINSKY (Monique), 266
TOFFIN (Émile), 346
TORRES (Félix), 341, 655
TOUCHARD, 606, 607
TOUCHELAY (Béatrice), 154
TOURNADE (Henri), 299
TOURNEMAINE (Raymond), 576, 676, 677, 679, 680, 682,
683, 811, 819, 844
TOURON (Eugène), 262, 351
TOUSSAINT (Edmond), 106, 107
TOUZARD (Hubert), 565
TRAMONT (M. de), 110
TRARIEUX (Ludovic), 231, 259, 262, 297
TRÉMINTIN (Pierre), 631
TREMPE (Rolande), 22, 186, 404, 696
TROMBERT (Albert), 162

TROUILLOT (Georges), 82, 83, 251
 TRUCHOT (Félix), 100
 TRUEL (Thierry), 227
 TUFFERY-ANDRIEU (Jean-Marie), 359, 461
 TURREL (Adolphe), 54, 99, 194, 220, 273, 274, 281, 292, 297, 317, 318

U

UHRY (Jules), 346
 UNGER (Gérard), 348, 405
 URBAIN (Léon), 735, 776, 781, 785, 791, 800, 821, 827

V

VACHER (Hélène), 444, 448, 522
 VAILLANT (Charles-Gérard), 155
 VAILLANT (Édouard), 272
 VALETTE (Maurice), 204
 VALLON (Henri Saint Omer Léonard), 89, 92
 VANÉCHOP (M^{me}), 67
 VAN LANG (Agathe), 29
 VARROY (Henry), 82, 230, 233, 248
 VAUCLARE (Claude), 26
 VÉRAN (Maxime), 236
 VERCAMPT, 118
 VERDEROSA (Ariane), 28
 VERDIER (Jean-Maurice), 27, 710
 VERGÉ (Charles), 173
 VERGEADE (Marie-Suzanne), 6, 294
 VERGNON (Gilles), 649
 VIAL (Philippe), 70
 VIENNOT (Charles Louis), 440, 441
 VIET (Vincent), 212, 365, 366, 367, 461, 702, 793
 VIETTE (Jules), 54, 58, 59, 270, 271, 273, 290, 291, 297
 VIGIER (Philippe), 193
 VIGNA (Xavier), 528, 648, 649, 839
 VIGREUX (Jean), 528, 648, 649, 650, 652, 654, 655, 656, 689, 706, 731, 732, 808, 810
 VILLAIN (Henri), 82
 VILLAIN (Joseph), 196
 VILLAIN (Raoul), 501
 VINCENOT (Henri), 38, 97, 100, 101, 146, 150, 151, 154, 198, 264, 265, 439
 VINCENT (Pierre), 343, 345, 383, 554
 VINDT (Gérard), 263, 492, 501

VIVIANI (René), 340, 345, 527, 650
 VOILIN (Lucien), 495
 VOLONTAT, 518
 VON KAUFMANN (Richard), 139, 148, 152, 164
 VUIBERT (Henri), 38, 267

W

WALDECK-ROUSSEAU (Pierre), 232, 247, 283, 284, 312, 324, 332, 365, 393, 639
 WALINE (Pierre), 660, 661
 WALLON, 274
 WALTISPURGER, 159
 WARTELLE (Jean-Claude), 256
 WARU (André de), 287
 WEILL (Georges), 603
 WICKERSHEIMER (Charles), 268
 WILLARD, 644
 WILLIOT (Jean-Pierre), 148, 149, 492
 WINBERG (Louis), 679, 844
 WINOCK (Michel), 360
 WITH (Émile), 59, 104, 116
 WOLIKOW (Serge), 528, 648, 649, 706, 746, 806
 WORMS (Docteur), 58

X

XIAO (Xiao-Hong), 211, 222, 240

Y

YON (Karel), 703
 YOUNG (Robert J.) , 378
 YRIARTE (Charles), 190

Z

ZALC (Claire), 52
 ZÉVAÈS (Alexandre), 299, 300, 308, 341, 411
 ZIWES (Wladimir), 60
 ZOLA (Émile), 38, 114
 ZUBER (Henri), 15, 33
 ZUCCHI, 109

INDEX CHRONOLOGIQUE DES TEXTES CITÉS

Codes

Code civil (de 1804), 74, 75, 84, 228, 229, 231, 234, 235
Code du commerce (de 1807), 230
Code du travail (de 1910), 75, 461, 462, 495, 498, 509, 657, 694, 699, 779, 789, 818, 829, 865
Code pénal (de 1810), 178, 183, 210, 259, 260, 261, 262

Oronnances

1845, 20 septembre – ordonnance portant autorisation de la société anonyme « compagnie des chemins de fer du Nord », 59
1846, 15 novembre – ordonnance portant réglementation d'administration publique sur la police, l'usage et l'exploitation des chemins de fer, 50, 79, 81, 101, 265

Lois et règlements

1791, 2-17 mars – loi portant suppression de tous les droits d'aides, de toutes les maîtrises et jurandes et établissement des droits de patente (dite décret d'Allarde), 49, 177
1791, 14-17 juin – loi proscrivant les organisations ouvrières, 177, 178, 210
1794, 22 janvier (3 pluviôse an II) – décret sur l'organisation de la justice militaire, 111
1803, 12 avril – loi relative aux manufactures, fabriques et ateliers, 143, 210
1806, 18 mars – loi portant établissement d'un conseil de prud'hommes à Lyon, 244
1806, 22 avril – loi relative à la banque de France, 81
1809, 11 juin – décret portant règlement sur les conseils de prud'hommes, 244, 245
1813, 3 janvier – décret contenant les dispositions de police relatives à l'exploitation des mines, 154
1814, 18 novembre – loi sur l'observation des fêtes et dimanches, 270, 294, 295
1816, 28 avril – loi sur les finances, 91
1831, 22 mars – loi sur la Garde nationale, 117
1841, 22 mars – loi relative au travail des enfants employés dans les manufactures, usines ou ateliers, 264
1842, 11 juin – loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, 43, 79, 265
1845, 15 juillet – loi sur la police des chemins de fer, 43, 79, 106, 210, 275, 346, 349, 403, 834, 836
1848, 2 mars – décret concernant la fixation de la durée du travail effectif dans Paris, 264
1848, 27 mai – décret relatif aux conseils de prud'hommes, 244
1848, 9 septembre – décret-loi relatif aux heures de travail dans les manufactures et usines, 265, 270, 271, 498
1849, 15 mars – loi électorale, 226
1849, 20 mars – circulaire du ministre des Travaux publics interdisant le travail le dimanche et les jours fériés sur les chantiers dépendant du ministère des Travaux publics, 295

1849, 19 juin – loi sur les clubs, 208
1849, 27 novembre – loi modifiant les articles 414, 415 et 416 du Code pénal, 212
1850, 18 juin – loi sur la caisse de retraites ou rentes viagères pour la vieillesse, 159
1851, 22 février – loi relative au contrat d'apprentissage, 143
1851, 10 novembre – circulaire du ministre des Travaux publics portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés, 295
1852, 2 février – décret organique pour l'élection des députés au Corps Législatif, 226
1852, 25 mars – décret qui abroge celui du 28 juillet 1848, sur les clubs, à l'exception de l'article 13, et déclare applicables aux réunions publiques les articles 291, 292 et 294 du Code pénal, et les articles 1, 2 et 3 de la loi du 10 avril 1834, 208
1852, 26 mars – décret sur les sociétés de secours mutuels, 178
1852, 27 mars – décret soumettant à la surveillance de l'administration publique le personnel actif employé par les compagnies de chemins de fer, 79, 80, 81, 83
1852, 6 novembre – décret portant autorisation de société anonyme formée à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne et approbation de ses statuts, 83
1853, 9 juin – loi sur les pensions civiles, 158, 161, 325, 329, 334, 353, 473
1853, 9 novembre – décret réglant l'exécution de la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles, 289
1855, 16 juin – décret portant autorisation de la société anonyme formée à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Ouest, 83
1856, 7 juillet – loi concernant la caisse des retraites pour la vieillesse, 159
1856, 3 octobre – circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics relative à la durée du travail journalier des agents, 265, 267
1857, 18 novembre – circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics portant interdiction, pour les agents, de demander des emplois aux compagnies de chemins de fer, 62
1858, 28 août – décret modifiant la classification des industries soumises à la juridiction des conseils de prud'hommes de Paris, 245
1859, 11 juin – loi qui approuve des conventions passées entre le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics et diverses compagnies de chemins de fer, 46
1864, 3 mai – circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics relative à la durée du travail des aiguilleurs, 267
1864, 25 mai – loi abrogeant les articles 414, 415 et 416 du Code pénal et supprimant le délit de coalition, 178, 182, 212, 256, 257
1865, 9 mai – circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics relative à la durée du travail des mécaniciens, 267
1865, 12 juillet – loi relative aux chemins de fer d'intérêt local, 356

- 1866, 12 juin – arrêté du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics réglant les délais d'expédition, de transport et de livraison des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sur les voies ferrées, 296
- 1868, 1^{er} février – loi sur le recrutement de l'armée et l'organisation de la garde nationale mobile, 69
- 1868, 6 juin – loi relative aux réunions publiques, 208
- 1871, 27 avril – arrêté de la Commission exécutive interdisant aux administrations publiques et privées d'imposer des amendes ou retenues aux employés et ouvriers, 107
- 1872, 27 juillet – loi sur le recrutement de l'armée, 70, 72
- 1873, 24 juillet – loi relative à l'organisation générale de l'armée, 346
- 1874, 19 mai – loi sur le travail des enfants et des filles mineures employés dans l'industrie, 264
- 1874, 14 novembre – circulaire du ministre des Travaux publics relative aux candidatures des ingénieurs et agents des Ponts et Chaussées et des Mines aux fonctions de conseiller municipal, 102
- 1875, 24 février – loi portant organisation du Sénat, 449
- 1875, 13 mars – loi relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale, 346, 480
- 1875, 16 juillet – loi sur les rapports des pouvoirs publics, 449
- 1877, 3 juillet – loi relative aux réquisitions militaires, 346, 480, 840
- 1877, 9 juillet – circulaire du ministre des Travaux publics relative à l'application éventuelle du décret du 27 mars 1852, 80, 81
- 1877, 30 décembre – circulaire du ministre des Travaux publics relative aux candidatures des ingénieurs et agents des Ponts et Chaussées et des Mines aux fonctions de conseiller municipal, 102
- 1878, 25 mai – décrets relatifs à l'organisation administrative des chemins de fer rachetés et provisoirement exploités par l'État et relatifs à l'organisation du service financier des chemins de fer rachetés et provisoirement exploités par l'État, 357, 358, 469, 474
- 1878, 27 mai – arrêté du ministre des Travaux publics relatif au chargement et au déchargement des wagons, 296
- 1880, 12 juillet – loi ayant pour objet l'abrogation de la loi du 18 novembre 1814, relative à l'interdiction du travail pendant les dimanches et jours de fêtes religieuses reconnues par la loi, 295
- 1881, 30 juin – loi sur la liberté de réunion, 208
- 1881, 29 juillet – loi sur la liberté de la presse, 200, 209
- 1882, 24 janvier – décret portant de neuf à seize le nombre des membres du conseil d'administration pour l'exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'État, 358
- 1882, 18 février – décret relatif à la composition du conseil d'administration des chemins de fer de l'État, 358
- 1882, 28 octobre – arrêté du ministre des Travaux publics instituant au ministère des Travaux publics un comité de contentieux et d'études juridiques, 572
- 1882, 29 décembre – loi portant fixation du budget, des dépenses et des recettes ordinaires de l'exercice 1883, 449
- 1883, 13 janvier – décret relatif à l'institution d'une caisse de retraites en faveur des agents et employés commissionnés des chemins de fer de l'État, 361, 362, 393
- 1883, 17 avril – circulaire du ministre des Travaux publics relative aux mesures de sécurité dans les chemins de fer, 269
- 1883, 28 avril – décret portant abrogation des articles 2, 3, 4 et 5 du décret du 18 février 1882 qui a fixé le nombre des membres du conseil d'administration des chemins de fer de l'État, 358
- 1883, 20 novembre – loi portant approbation de la convention provisoire passée, le 26 mai 1883, et d'une convention annexe passée, le 9 juillet 1883, entre le ministre des Travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 226
- 1884, 21 mars – loi relative à la création des syndicats professionnels, 182, 183, 193, 194, 197, 256, 257, 262, 524
- 1887, 30 novembre – circulaire relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer, 54
- 1888, 9 juillet – décret admettant au bénéfice de la caisse de retraites les poseurs de la voie et les hommes d'équipe de l'Exploitation [des chemins de fer de l'État], 362
- 1888, 28 décembre – loi remplaçant les articles 22 à 27 (service militaire des chemins de fer) de la loi du 13 mars 1875, 346, 380
- 1889, 18 mars – loi relative au rengagement des sous-officiers, 72
- 1889, 15 juillet – loi sur le recrutement de l'armée, 259
- 1889, 28 novembre – circulaire relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer, 54
- 1890, 25 janvier – circulaire relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer, 54
- 1890, 8 juillet – loi sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs, 639, 656
- 1890, 27 décembre – loi sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies, 75, 126, 201, 228, 229, 232, 235, 236, 237, 238, 246, 248, 255, 310, 314, 316, 321, 885
- 1891, 24 avril – circulaire du ministre des Travaux publics relative au travail journalier des mécaniciens et chauffeurs, 269
- 1891, 9 mai – arrêté du ministre des Travaux publics concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de petite vitesse, 297
- 1891, 11 juin – décret admettant au bénéfice de la caisse des retraites les poseurs de la voie, les hommes d'équipe de l'Exploitation et les ouvriers commissionnés des chemins de fer de l'État, 362
- 1892, 25 avril – circulaire du ministre des Travaux publics relative à la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs employés par les compagnies de chemins de fer, 270

- 1892, 3 mai – arrêté du ministre des Travaux publics réglementant l'admission aux emplois de chauffeur et de mécanicien des chemins de fer, 55, 58, 273
- 1892, 19 mai – circulaire relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer, 54
- 1892, 2 novembre – loi sur le travail des enfants, des filles et de femmes dans les établissements industriels, 299
- 1892, 27 décembre – loi sur la conciliation et l'arbitrage facultatifs en matière de différends collectifs entre patrons et ouvriers ou employés, 215, 404
- 1893, 8 août – loi relative au séjour des étrangers en France et à la protection du travail national, 54
- 1893, 18 septembre – décrets concernant la réorganisation du comité consultatif des chemins de fer, 237
- 1893, 14 octobre – circulaire relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer, 54
- 1894, 4 mai – circulaire du ministre des Travaux publics relative à la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs, 271
- 1894, 29 juin – loi sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs, 159, 353
- 1894, 6 novembre – circulaire du ministre des Travaux publics relative à la durée du travail des agents préposés aux manœuvres et aux signaux, 273
- 1895, 10 décembre – décrets 1° portant réorganisation de l'administration des chemins de fer de l'État ; 2° fixant la composition du conseil du réseau des chemins de fer de l'État ; 3° nommant le directeur des chemins de fer de l'État ; 4° nommant les membres du conseil du réseau des chemins de fer de l'État, 358, 359
- 1895, 27 décembre – loi concernant les caisses de retraite, de secours et de prévoyance fondées au profit des employés et ouvriers, 318, 321
- 1896, 18 janvier – décret relatif à la mise à la retraite des fonctionnaires et agents des chemins de fer de l'État, 161, 362
- 1898, 1^{er} avril – loi relative aux sociétés de secours mutuels, 181
- 1898, 9 avril – loi concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, 181, 322, 469, 474, 534, 708
- 1898, 28 mai – décret modifiant les articles 3, 8 et 13 du règlement relatif à l'institution d'une caisse de retraites en faveur des agents et employés commissionnés de tous les services du réseau des chemins de fer de l'État, 362
- 1898, 1^{er} août – arrêté du ministre des Travaux publics concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de petite vitesse, 297
- 1899, 10 août – décrets sur les conditions du travail dans les marchés passés au nom de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de bienfaisance, 528
- 1899, 4 novembre – arrêtés du ministre des Travaux publics concernant la réglementation de la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs et concernant la réglementation de la durée du travail des agents des trains, 276, 277, 278, 279, 280, 284, 286, 287, 293, 301, 303, 304, 306, 321, 404, 509
- 1899, 23 novembre – arrêté du ministre des Travaux publics concernant la réglementation de la durée du travail des agents des gares, stations et haltes dont le service peut intéresser la sécurité des trains ou des manœuvres, 276, 277, 278, 279, 280, 284, 286, 293, 301, 303, 304, 306, 321, 404
- 1900, 15 mars – circulaire du ministre des Travaux publics relative à la réglementation des conditions de travail des agents des compagnies de chemins de fer, 279
- 1900, 30 mars – loi portant modification de la loi du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les établissements industriels, 144, 277, 284, 500
- 1900, 17 septembre – décret portant création et organisation des conseils du travail, 365, 367
- 1900, 17 octobre – arrêté du ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes portant création de conseils du travail à Paris, Lille, Lens, Lyon et Marseille, 366
- 1901, 2 janvier – décret portant modifications au décret du 17 septembre 1900, qui a institué des conseils du travail, 367
- 1901, 2 février – arrêté du ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes modifiant divers articles de l'arrêté du 17 octobre 1900, créant cinq conseils du travail à Paris, 367
- 1901, 13 février – arrêté du ministre des Travaux publics créant des comités du travail sur le réseau des chemins de fer de l'État, 367, 368, 371, 508
- 1901, 1^{er} mars – décret modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, 79, 265
- 1901, 10 octobre – arrêté du ministre des Travaux publics réglementant la durée du travail effectif des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies sur les réseaux des chemins de fer de l'État, de l'Est, du Midi, du Nord, de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de Paris à Orléans et du syndicat des chemins de fer de la Ceinture de Paris, 280
- 1902, 28 mars – décret portant règlement d'administration publique sur la durée du travail effectif des ouvriers adultes, 509
- 1902, 10 avril – loi complétant l'article 2 de la loi du 27 décembre 1890 (contrat de louage), 238
- 1902, 20 mai – arrêté du ministre des Travaux publics modifiant l'arrêté du 4 novembre 1899, relatif à la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs de chemins de fer, 286
- 1902, 12 juillet – décret portant modification au règlement de la caisse des retraites des agents et ouvriers commissionnés des chemins de fer de l'État, 362
- 1904, 14 mars – loi relative au placement des employés et ouvriers des deux sexes et de toutes professions, 241
- 1905, 21 mars – loi attribuant aux tribunaux ordinaires l'appréciation des difficultés qui peuvent s'élever entre l'administration des chemins de fer de l'État et

- ses employés, à l'occasion du contrat de travail, 251, 256, 474
- 1905, 29 juin – loi relative à la durée du travail dans les mines, 495
- 1905, 15 juillet – loi relative à la composition des bureaux de jugement et à l'organisation de la juridiction d'appel des conseils de prud'hommes, 245, 252
- 1905, 20 septembre – décret modifiant les statuts de la caisse des retraites des agents et ouvriers commissionnés des chemins de fer de l'État, 362
- 1906, 9 mai – arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes modifiant les arrêtés du 4 novembre 1899 sur la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer et des agents des trains, 287
- 1906, 10 mai – circulaire du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes relative à l'affichage du nom et de l'adresse des fonctionnaires du contrôle du travail, 287
- 1906, 9 juin – décret portant organisation de conseils de discipline régionaux et d'un conseil central de discipline chargés de l'examen des affaires disciplinaires concernant le personnel des services extérieurs de l'administration des Postes et Télégraphes, 379
- 1906, 13 juillet – loi établissant le repos hebdomadaire en faveur des employés et ouvriers, 294, 298, 301, 306, 308, 498
- 1906, 6 novembre – décret relatif à l'institution d'une commission chargée de l'étude de l'organisation financière et administrative du réseau des chemins de fer de l'État dans le cas de reprise d'un ou de plusieurs réseaux actuellement concédés, et nommant les membres de cette commission, 448
- 1907, 2 février – décret modifiant le décret du 9 juin 1906, portant organisation de conseils de discipline régionaux et d'un conseil central de discipline, chargés de l'examen des affaires disciplinaires concernant le personnel des services extérieurs des Postes et Télégraphes, 379
- 1907, 27 mars – loi concernant les conseils de prud'hommes, 253, 254
- 1908, 17 avril – arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes relatif à la modification du régime des gares les dimanches et jours fériés, 307
- 1908, 18 décembre – loi réglant les conditions provisoires d'exploitation, après rachat, du réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, ainsi que les mesures financières nécessitées par ce rachat, 448
- 1909, 10 avril – circulaire du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes relative à l'organisation du travail des agents de chemins de fer, 288
- 1909, 21 juillet – loi relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 172, 206, 262, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 342, 343, 347, 349, 350, 351, 352, 353, 387, 405, 407, 445, 472, 474, 488, 514, 622, 623, 624, 625, 626, 690, 691, 880, 881
- 1909, 7 décembre – loi sur le paiement des salaires des ouvriers et employés, 123, 169
- 1910, 25 mars – loi supprimant les éconômats et interdisant aux employeurs de vendre directement ou indirectement à leurs ouvriers et employés des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit, 170, 827
- 1910, 5 avril – loi sur les retraites ouvrières et paysannes, 340, 341, 405
- 1910, 16 juillet – décret relatif à l'organisation des sections de chemins de fer de campagne, 346
- 1910, 1^{er} septembre – décret relatif à la nomination d'agents secondaires, 346
- 1910, 28 décembre – loi portant codification des lois ouvrières (livre I^{er} du Code du travail et de la prévoyance sociale), 461
- 1911, 18 février – décret nommant le directeur des chemins de fer de l'État, 446
- 1911, 13 juillet – loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1911, 407, 448, 451, 474, 600, 737
- 1911, 16 octobre – arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes relatif aux conférences d'usagers, 737
- 1911, 23 décembre – arrêté des ministres des Finances et des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes relatif à la date d'application du statut du personnel des chemins de fer de l'État, 448, 452
- 1911, 28 décembre – loi complétant les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 349, 351, 352, 424, 622, 623
- 1912, 30 mars – arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes relatif à la commission de réforme de l'administration des chemins de fer de l'État, 387
- 1912, 20 août – arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes relatif aux conférences d'usagers, 737
- 1912, 30 août – arrêtés des ministres des Finances et des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes portant approbation du statut du personnel non commissionné, commissionné et classé de l'administration des chemins de fer de l'État, 456
- 1912, 26 novembre – loi portant codification des lois ouvrières (livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale), 462
- 1913, 7 mars – arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes relatif aux conférences d'usagers, 737
- 1913, 8 décembre – décret portant règlement sur les transports stratégiques par chemin de fer, 481
- 1913, 31 décembre – loi modifiant les articles 9, 12, 160 et 164 du livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale relatifs au travail dans les mines, 495
- 1914, 13 mai – circulaire du ministre des Travaux publics relative à l'uniformité et à la codification du statut des employés et ouvriers des chemins de fer, 477, 480, 485, 521
- 1914, 28 mai – arrêtés du ministre des Travaux publics modifiant la réglementation de la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs et des agents des trains, 482

- 1914, 31 juillet – arrêté des ministres de la Guerre et des Travaux publics portant réquisition de tous les moyens de transport nécessaires pour assurer les mouvements de troupes, et suspension totale ou partielle des transports commerciaux selon les besoins militaires à satisfaire, 481
- 1914, 2 août – arrêté du ministre de la Guerre portant suspension des transports de voyageurs et de marchandises sur les chemins de fer, 481
- 1915, 10 juillet – loi portant modification des titres III et V du livre I^{er} du Code du travail et de la prévoyance sociale (salaire des ouvrières à domicile dans l'industrie du vêtement), 528
- 1917, 7 mai – loi ayant pour objet l'organisation du crédit aux sociétés coopératives de consommation, 829
- 1917, 11 juin – loi tendant à organiser pour les femmes le repos de l'après-midi du samedi dans les industries du vêtement, 497, 498
- 1917, 20 juillet – arrêté instituant la commission des traités internationaux du travail, 495
- 1917, 6 septembre – arrêté relatif à la commission des traités internationaux du travail, 495
- 1917, 27 octobre – arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports instituant une commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, 518, 569
- 1917, 14 novembre – arrêté relatif à la commission des traités internationaux du travail, 495
- 1918, 10 janvier – arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports modifiant la composition de la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général, 518, 569
- 1918, 19 février – arrêté relatif à la commission des traités internationaux du travail, 495
- 1918, 7 août – arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports instituant un comité d'études des questions intéressant les agents de chemins de fer, 521
- 1918, 1^{er} décembre – arrêté relatif à la commission des traités internationaux du travail, 495
- 1919, 2 février – décret rendant la direction des réseaux aux administrations qui en sont chargées en temps de paix, 485
- 1919, 1^{er} mars – arrêté relatif à la composition de la commission des traités internationaux du travail, 495
- 1919, 4 mars – arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports instituant une commission chargée de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, une tarification d'ensemble des salaires, reposant sur des bases communes à tous les réseaux, 536, 539
- 1919, 25 mars – loi relative aux conventions collectives de travail, 524, 527, 528, 529, 565, 693, 695, 696, 697, 698, 699
- 1919, 23 avril – loi sur la journée de huit heures, 492, 493, 498, 501, 506, 510, 511, 512, 542, 562, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 615, 616, 617, 618, 620, 621, 647, 657, 660, 661, 663, 664, 665, 687
- 1919, 24 avril – arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports instituant au ministère des Travaux publics, des Transports et de la Marine marchande une commission chargée d'étudier les mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de huit heures dans les chemins de fer, 505
- 1919, 27 mai – circulaire du ministre du Travail et de la Prévoyance sociale relative à l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures, 501
- 1919, 5 juin – arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports nommant les membres d'une commission chargée d'étudier les mesures à prendre, en vue de l'établissement de la journée de huit heures dans les chemins de fer, 505
- 1919, 24 juin – loi relative à la durée du travail dans les mines, 498
- 1919, 2 août – loi fixant à huit heures par jour la durée du travail sur un navire affecté à la navigation maritime, 498
- 1919, 15 octobre – décret instituant sur les grands réseaux de chemins de fer des priorités de transport pour les régions libérées, le ravitaillement et les combustibles, et créant des organismes de coordination pour l'exploitation des réseaux jusqu'au 31 décembre 1920, 485
- 1919, 8 novembre – arrêtés du ministre des Travaux publics et des Transports portant réglementation du travail des mécaniciens et chauffeurs et portant réglementation du travail des agents des trains, 508, 511, 608, 620
- 1920, 12 mars – loi sur l'extension de la capacité civile des syndicats professionnels, 524
- 1920, 25 mars – loi attribuant des majorations aux titulaires de pensions civiles ou de pensions militaires d'ancienneté liquidées ou à liquider, 622
- 1921, 31 janvier – décret modifiant la constitution du conseil supérieur du travail, 699
- 1921, 23 juillet – arrêté du ministre des Travaux publics instituant une commission pour l'examen des difficultés d'ordre général relatives au classement du personnel des grands réseaux de chemins de fer dans les nouvelles échelles de salaires, 581
- 1921, 29 octobre – loi relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général, 569, 570, 572, 575, 577, 578, 626, 740, 752, 753, 755, 800
- 1921, 31 décembre – loi sur le budget général de 1922, 623, 625
- 1922, 11 février – décret fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du conseil supérieur des chemins de fer et du comité technique et commercial des chemins de fer, 571
- 1922, 22 mars – arrêté du ministre des Travaux publics relatif aux conférences d'usagers, 737
- 1922, 14 septembre – décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 608, 613, 614, 615, 616, 617, 882
- 1923, 10 janvier – décret relatif à l'application aux grands ateliers régis par les administrations des réseaux d'intérêt général des dispositions du décret du 14 septembre 1922, 612
- 1923, 4 juin – décret déterminant les catégories de personnes pouvant bénéficier des facilités de

- circulation sur les grands réseaux de chemins de fer, 801
- 1923, 23 décembre – loi modifiant le livre II, chapitre IV du Code du travail et de la prévoyance sociale, 699
- 1924, 11 avril – loi comportant approbation et faculté de cession d'une convention en vue de la fabrication de l'ammoniaque synthétique, 735
- 1924, 14 avril – loi portant réforme du régime des pensions civiles et des pensions militaires, 336, 624, 625, 627
- 1924, 21 juin – loi portant codification des lois ouvrières (livre IV du Code du travail et de la prévoyance sociale), 462
- 1925, 16 janvier – décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 614, 618, 619, 620, 815, 882
- 1925, 16 mai – arrêté du ministre des Travaux publics fixant la composition de la commission tripartite prévue par les alinéas 2 et 3 de l'article 19 du décret du 16 janvier 1925, 619
- 1927, 25 février – loi portant codification des lois ouvrières (livre III du Code du travail et de la prévoyance sociale des groupements professionnels), 462
- 1927, 23 mai – loi autorisant la ratification de la convention tendant à limiter à huit heures par jour et à quarante-huit heures par semaine le nombre des heures de travail dans les établissements industriels, élaborée par la conférence internationale du travail à Washington et signée à Paris le 24 janvier 1921 par la France et la Belgique, 608
- 1928, 5 avril – loi sur les assurances sociales, 628, 708, 713, 793, 794
- 1928, 19 juillet – loi modifiant l'article 23 du livre I du Code du travail (contrat de travail), 228
- 1928, 28 juillet – loi ayant pour objet l'insertion des clauses relatives au statut du personnel dans les cahiers des charges des concessions de gaz et d'électricité, 711
- 1928, 30 décembre – loi portant fixation du budget général de l'exercice 1929, 226
- 1929, 6 juin – arrêté du ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et la Prévoyance sociales instituant la commission chargée de préparer le décret fixant le régime d'assurances des agents des grands réseaux d'intérêt général, 793
- 1930, 30 avril – loi modifiant et complétant la loi du 5 avril 1928 sur les assurances sociales, 158, 713, 793, 794
- 1930, 14 mai – décret modifiant le décret du 16 janvier 1925 portant règlement d'administration publique pour l'application de la journée de huit heures aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 620
- 1931, 18 avril – décret instituant dans les grands réseaux de chemins de fer des délégués à la sécurité des agents, 639, 643, 644, 645
- 1931, 22 juin – loi complétant l'article 62 de la loi du 13 juillet 1911 instituant les conférences trimestrielles d'arrondissement des chemins de fer, 737
- 1931, 30 juin – décret fixant, en exécution de l'article 49 de la loi du 30 avril 1930, le régime d'assurances des agents des grands réseaux d'intérêt général autres que le réseau d'Alsace et de Lorraine ainsi que les règles de coordination de ce régime avec le régime général des assurances sociales, 713, 714, 793, 794, 799
- 1931, 7 août – arrêté du ministre des Travaux publics relatif aux conférences d'usagers, 737
- 1932, 5 février – loi modifiant divers articles du livre I^{er} du Code du travail, 107
- 1932, 11 décembre – loi fixant le statut de l'aviation marchande, 735
- 1934, 28 février – loi portant fixation du budget général de l'exercice 1934, 632
- 1934, 4 avril – décret-loi portant réforme du régime des pensions civiles et militaires de la loi du 14 avril 1924, 632
- 1934, 19 avril – décret-loi portant modification du régime des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer, 598, 632, 633, 634, 635, 637, 647, 651, 687, 688, 689, 690, 729, 820, 883
- 1934, 3 juillet – décret désignant Henri-Jean Michel, ingénieur des Ponts et Chaussées, adjoint au directeur général des chemins de fer et des routes, comme commissaire du gouvernement pour assister le ministre des Travaux publics, devant la Chambre des députés et devant le Sénat, dans la discussion de la proposition de loi tendant à réaliser le respect des droits acquis à ceux des agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920, 595
- 1934, 24 décembre – loi portant approbation de la convention passée le 24-11-1934 entre l'État et l'Office des biens et intérêts privés, relative à la renonciation au profit de l'État des droits que l'Office détient sur l'Hôtel Matignon et au règlement des travaux nécessaires à l'installation des services de la présidence du Conseil, 653
- 1935, 21 janvier – loi portant modifications à la loi du 3 juillet 1877 relative aux réquisitions militaires, 834
- 1935, 9 avril – loi tendant à la création d'une commission chargée de procéder à la révision des décrets des 4 avril, 19 avril, 10 mai, 28 et 30 octobre 1934, portant réforme du régime des pensions d'ancienneté des fonctionnaires civils et militaires, des ouvriers des établissements industriels de l'État, des agents et ouvriers de l'Imprimerie nationale et des agents des compagnies de chemins de fer d'intérêt général, 637
- 1935, 6 mai – décret relatif à la composition de la commission chargée d'étudier les revendications et les suggestions formulées au sujet du régime de retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer, 637
- 1935, 22 mai – décret portant règlement d'administration publique et remplaçant le décret du 18 avril 1931 qui a institué des délégués à la sécurité des agents des chemins de fer, 644, 646
- 1935, 6 juillet – arrêté du ministre des Travaux publics déterminant les conditions d'application du décret du 22 mai 1935 instituant des délégués régionaux à la

- sécurité des agents dans les grands réseaux de chemins de fer, 646
- 1935, 28 octobre – décret-loi modifiant le régime des assurances sociales (régime applicable aux assurés du commerce et de l'industrie), 794, 798
- 1935, 30 octobre – décret-loi relatif au régime des retraites des cheminots, 638, 651, 689, 883
- 1936, 11 janvier – arrêté du ministre des Travaux publics relatif aux conférences d'usagers, 737
- 1936, 19 mars – loi portant institution, organisation et fonctionnement d'un conseil national économique, 673
- 1936, 30 mars – loi portant modification du régime des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général, 688
- 1936, 1^{er} avril – arrêté du ministre des Travaux publics relatif à la consultation sur la suppression des éconòmats dans les chemins de fer, 827
- 1936, 6 juin – décret relatif à l'exercice du droit de réquisition, 834
- 1936, 20 juin – loi instituant un congé annuel payé dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture, 464, 656, 657, 693, 707, 768
- 1936, 21 juin – loi instituant la semaine de quarante heures dans les établissements industriels et commerciaux et fixant la durée du travail dans les mines souterraines, 657, 661, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 679, 681, 687, 693, 729, 731, 811, 812, 846
- 1936, 24 juin – loi modifiant et complétant le chapitre IV bis du titre II du livre I^{er} du Code du travail « De la convention collective du travail », 604, 656, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 701, 702, 704, 708, 709, 711, 712, 716, 717, 761, 778, 789, 790, 858, 861, 862, 863, 865
- 1936, 24 juillet – loi tendant à modifier et à compléter les lois et statuts qui régissent la Banque de France, 745
- 1936, 11 août – loi sur la nationalisation de la fabrication des matériels de guerre, 730
- 1936, 17 août – circulaire du ministre du Travail et de la Prévoyance sociale relative à l'application de la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives de travail, 701
- 1936, 31 décembre – loi sur les procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs du travail, 696, 751, 752, 753
- 1936, 31 décembre – loi portant fixation du budget général de l'exercice 1937, 689
- 1936, 31 décembre – loi portant réforme fiscale, 730
- 1937, 16 janvier – décret relatif aux procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs du travail, 704, 752
- 1937, 18 janvier – décret relatif à l'application aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de quarante heures dans les établissements industriels et commerciaux, 673, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 832, 846, 849
- 1937, 20 janvier – circulaire du ministre des Travaux publics relative au recrutement du personnel nécessaire aux réseaux parmi les travailleurs en chômage et les agents licenciés des petites lignes, adressée par le Ministre des Travaux publics, 685
- 1937, 23 janvier – arrêté du ministre des Travaux publics instituant une commission mixte permanente au ministère des Travaux publics en vue d'examiner les difficultés d'ordre général que pourrait soulever l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer, 677
- 1937, 27 avril – décret déterminant les modalités d'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de quarante heures dans les entreprises de transport par terre, 850
- 1937, 28 juin – arrêté du ministre des Travaux publics instituant au ministère des Travaux publics une commission mixte chargée d'élaborer une convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 718, 719, 720, 758, 759, 760, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 787, 854, 860
- 1937, 30 juin – loi tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs en vue d'assurer le redressement financier jusqu'au 31 août 1937, 732
- 1937, 29 juillet – arrêté du ministre des Travaux publics autorisant des journées de travail supplémentaires dans les mines de fer, 810
- 1937, 25 août – décret-loi portant réalisation d'un ensemble de mesures tendant à assurer le redressement économique, 810
- 1937, 31 août – décret-loi portant réorganisation du régime des chemins de fer, 21, 724, 736, 746, 747, 749, 750, 752, 755, 773, 780, 795
- 1937, 19 octobre – arrêté du ministre des Travaux publics modifiant la composition de la commission mixte chargée d'élaborer la convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 758
- 1937, 9 décembre – arrêté du ministre des Travaux publics modifiant la composition de la commission mixte chargée d'élaborer la convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel, 760
- 1937, 21 décembre – décret portant modification des décrets du 25 septembre 1936 et 27 octobre 1936, relatifs à l'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de quarante heures, respectivement dans les mines souterraines de charbon et dans les services du jour des mines de charbon, 847
- 1937, 21 décembre – décret relatif à la récupération des heures perdues pour mortes-saisons dans les industries et commerces assujettis à la loi sur la semaine de quarante heures, 847
- 1937, 21 décembre – décret portant dérogation exceptionnelle dans les industries assujetties à la semaine de quarante heures, qui souffrent d'une insuffisance de main-d'œuvre qualifiée, 810
- 1937, 21 décembre – décret portant dérogation exceptionnelle dans les industries assujetties à la semaine de quarante heures dont l'activité conditionne celle d'une partie importante de la production nationale, 810

- 1937, 31 décembre – décret approuvant les statuts de la Société nationale des chemins de fer français, 761
- 1938, 4 mars 1938 – loi sur les procédures de conciliation et d'arbitrage, 753, 754, 755
- 1938, 13 avril – loi tendant au redressement financier, 806
- 1938, 20 avril – décret relatif à l'organisation des procédures de conciliation et d'arbitrage, 754, 755
- 1938, 24 mai – décret fixant les modalités de récupération des heures perdues et la procédure d'autorisation des heures supplémentaires pour surcroît de travail, 810
- 1938, 11 juillet – loi sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre, 834
- 1938, 29 juillet – décret fixant la date de mise en vigueur du régime fiscal prévu en faveur de la Société nationale des chemins de fer français par les articles 1^{er} et 2 du décret-loi du 17 juin 1938, 804
- 1938, 4 août – arrêté du ministre des Travaux publics instituant des conférences d'usagers auprès de la Société nationale des chemins de fer français, 737
- 1938, 6 août – décret fixant le régime d'assurances des agents de la Société nationale des chemins de fer français autres que ceux en service dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, 798, 799, 856
- 1938, 24 septembre – arrêté des ministres de la Guerre et des Travaux publics portant réquisition des ressources des compagnies de chemins de fer pour les besoins militaires, 807
- 1938, 5 octobre – loi tendant à accorder au Gouvernement les pouvoirs pour réaliser le redressement immédiat de la situation économique et financière du pays, 808
- 1938, 8 octobre – arrêté des ministres de la Guerre et des Travaux publics relatif à la levée de la réquisition des ressources des compagnies de chemins de fer, 807
- 1938, 12 novembre – décrets-lois relatif à la réorganisation du contrôle des transports et à diverses mesures intéressant la Société nationale des chemins de fer français, tendant à transformer les groupements de consommateurs en sociétés coopératives, relatif à la procédure de conciliation et d'arbitrage, portant réglementation du travail dans les chemins de fer, relatif aux congés payés, portant statut des délégués du personnel, modifiant le statut des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs et relatif aux groupements professionnels, 806, 809, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 821, 822, 823, 826, 828, 829, 830, 831, 832, 839, 845, 846, 848, 849, 850, 857, 883
- 1938, 25 novembre – décret autorisant la réquisition des voies ferrées exploitées par la Société nationale des chemins de fer français, 834, 835
- 1938, 10 décembre – décret portant révocation de membres du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, 843
- 1938, 14 décembre – décret relatif à la levée des réquisitions effectuées depuis le 24 novembre 1938, 845
- 1938, 31 décembre – décret relatif à la durée du travail dans les établissements industriels, les services concédés, les établissements hospitaliers publics, 819
- 1939, 10 janvier – décret relatif à la transformation des groupements de consommateurs en sociétés coopératives, 829
- 1939, 28 janvier – décrets relatif à la mise en disponibilité d'agents du cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français détachés dans les usines et ateliers travaillant pour la Défense nationale et relatif à la mise en disponibilité d'agents du cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français détachés dans les usines travaillant pour la Défense nationale et dépendant d'établissements d'État, 820
- 1939, 8 mars – arrêté du ministre des Travaux publics fixant la constitution de la commission tripartite prévue par l'article 55 du décret-loi du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer, 817
- 1939, 19 mars – loi tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs spéciaux, 847, 848
- 1939, 20 mars – décret-loi relatif aux conditions de travail dans les entreprises travaillant pour la Défense nationale, 848
- 1939, 25 mars – décret-loi fixant la procédure de centralisation et d'examen des décrets-lois, 849
- 1939, 21 avril – décret-loi relatif au personnel auxiliaire de la Société nationale des chemins de fer français, 848
- 1939, 21 avril – décret-loi relatif au régime du travail, 846, 848, 849, 851, 883
- 1939, 19 mai – décret-loi portant réglementation du travail dans les chemins de fer et entreprises de transport par terre, 846, 850, 851, 852, 859, 867, 883
- 1939, 25 août – décret-loi fixant les modalités de résorption des personnels en surnombre à la Société nationale des chemins de fer français, 852, 853
- 1939, 4 octobre – décret relatif aux délégués mineurs, 868
- 1939, 6 octobre – décret-loi modifiant le régime du travail du personnel de la SNCF pendant la durée des hostilités, 867, 868
- 1940, 17 juillet – loi relative à l'accès aux emplois publics, 869, 870
- 1940, 18 septembre – loi concernant les fonctionnaires et agents de la Société nationale des chemins de fer français relevés de leurs fonctions, 869, 870
- 1940, 3 octobre – loi relative au régime du travail des agents des chemins de fer de la société nationale des chemins de fer français, 870, 875
- 1940, 10 octobre – loi réorganisant le conseil d'administration de la SNCF, 870
- 1940, 23 octobre – loi relative aux fonctionnaires relevés de leurs fonctions, 870
- 1940, 31 octobre – décret concernant les fonctionnaires et agents de la Société nationale des chemins de fer français relevés de leurs fonctions, 870
- 1941, 16 juin – arrêté du secrétaire d'État aux Communications portant réglementation de la durée du travail du personnel de la SNCF, 870
- 1943, 24 février – loi fixant le statut social du personnel de la Société nationale des chemins de fer français, 870

1945, 2 décembre – loi relative à la nationalisation de la Banque de France et des grandes banques et à l'organisation du crédit, 745
 1946, 19 octobre – loi relative au statut général des fonctionnaires, 30
 1946, 23 décembre – loi relative aux conventions collectives de travail, 865, 874
 1950, 11 février – loi n° 50-205 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs de travail, 875
 1950, 1^{er} juin – décret n° 50-635 portant application de l'article 31 « o » de la loi n°50-205 du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs de travail, 875
 1950, 1^{er} juin – décret n° 50-637 modifiant les attributions du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français en matière de personnel, 875
 1982, 30 décembre – loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs, 734
 2014, 4 août – loi n°2014-872 portant réforme ferroviaire, 15, 16

Conventions

1848, 7 mars – convention conclue entre la compagnie d'Orléans et les délégués des ateliers, 265
 1859, juin – conventions conclues entre l'État et les compagnies de chemins de fer, 68, 82
 1876, 24 juillet – convention de rachat conclue entre la compagnie des Charentes et la compagnie du PO, 356
 1883, 26 mai et 9 juillet – conventions conclues entre l'État et la compagnie du PLM, 226, 569
 1899, 29 juillet – convention pour le règlement pacifique des conflits internationaux, conclue à La Haye, 408

1911, 11 novembre – convention conclue entre le Trésor et la Banque de France, 428
 1920, 17 mai – convention conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer, 571
 1920, 30 novembre – convention conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer, 571
 1921, 28 juin – convention relative au nouveau régime des chemins de fer, conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer, 34, 474, 479, 569, 570, 571, 577, 592, 594, 603, 623, 631, 633, 647, 706, 715, 718, 727, 728, 729, 740, 744, 747, 881, 883
 1933, 30 mai – convention relative à la naissance d'Air France, conclue entre l'État et la Société centrale pour l'exploitation de lignes aériennes, 735
 1936, 7 juin – accords Matignon, 681, 682, 683, 686,
 1936, 12 juin – convention collective de travail concernant les ouvriers métallurgistes de la région parisienne, 656
 1937, 26 février – convention collective de travail des auxiliaires conclue entre les grands réseaux de chemins de fer et la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 718, 783, 790
 1937, 31 août – convention relative à la naissance de la SNCF, conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer, 33, 730, 734, 735, 737, 738, 744, 746, 749, 752, 754, 755, 801, 802, 803, 804
 1938, avril-août – convention collective de travail des agents du cadre permanent de la SNCF, conclue entre la SNCF et la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 27, 698, 711, 757, 775, 776, 778, 779, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 818, 823, 824, 826, 830, 832, 853, 854, 856, 857, 858, 860, 861, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 870, 871, 873, 874

TABLE DES MATIÈRES DU TOME PREMIER

Remerciements	5
Abréviations	8
Sommaire	10
Introduction générale	11
Un travail de recherche au regard d'une actualité sociale brûlante	12
Cadre théorique de l'étude	18
Une étude historique à la croisée des sciences sociales	22
Démystifier le statut du personnel cheminot : perspectives de recherche, axes problématiques	28
Présentation des sources et de leurs limites	32
Constats et précautions méthodologiques	41
Prolégomènes. Les premiers temps du chemin de fer	43
Première partie. Construction du rapport de force (milieu du XIX^e s.-1918)	48
Sous-partie I. La mainmise des compagnies sur les conditions d'emploi, de travail et de retraite de leurs agents (milieu du XIX^e s.-années 1890).	49
Chapitre premier. Des cheminots soumis au « bon vouloir » des compagnies : une relation de travail dissymétrique	50
1. Un recrutement quasi-entièrement maîtrisé par les réseaux	50
<i>Le libre choix du personnel</i>	50
<i>Des conditions de recrutement de plus en plus restrictives</i>	51
Une condition de nationalité qui s'impose progressivement	53
Une attention scrupuleuse portée à la forme physique du futur agent	56
Une respectabilité contrôlée	58
Des prérequis techniques et intellectuels limités	58
<i>Un recrutement caractérisé : intervention de tiers, famille d'agents, emplois réservés</i>	60
Le poids des recommandations	61
La préférence familiale	63
Un emploi féminin économique mais relativement marginal	65
Un cas particulier : les emplois réservés aux anciens militaires	69
2. Une embauche de droit commun selon les conditions fixées par les compagnies	75
<i>Le contrat de louage de services à durée indéterminée, un contrat de droit privé</i>	75
<i>Une légère tutelle de l'État en matière de personnel</i>	79
<i>Une relation de travail d'égal à égal ?</i>	84
3. Une étape essentielle : le commissionnement	85
Chapitre II. Les conditions de travail exigeantes d'une corporation exposée et spécifique	96
1. Les spécificités de la corporation cheminote	96
2. La pénibilité des conditions de travail en question	99
<i>Des conditions de travail diverses et spécifiques selon les métiers</i>	101

<i>Une discipline militaire</i>	101
<i>Une réglementation à suivre à la lettre</i>	104
<i>Les risques du surmenage</i>	112
<i>Une corporation exposée</i>	113
3. Un arbitraire bien présent	116
<i>Le fait de « petits chefs »</i>	116
<i>Une progression de carrière inégale</i>	118
<i>Une question salariale maîtrisée par les compagnies</i>	123
<i>La carotte et le bâton : primes, gratifications et pénalités</i>	127
<i>Face à l'arbitraire, une marge d'action très réduite pour les cheminots</i>	130
Chapitre III. Fidéliser le personnel par les œuvres sociales	133
1. Une stratégie patronale commune pour s'attacher un personnel difficile à recruter	133
<i>Difficultés de recrutement et attachement du personnel</i>	133
<i>Véritable paternalisme ou simple politique de fixation du personnel ?</i>	136
2. L'extrême diversité des œuvres patronales	139
<i>La jeunesse et la famille</i>	140
<i>La consommation</i>	145
<i>Le logement</i>	151
<i>La santé et la protection sociale</i>	155
<i>La prise en charge de la vieillesse, une institution très attractive</i>	159
<i>Les facilités de circulation, une institution peu onéreuse</i>	165
3. Une politique sociale critiquée	169
Sous-partie II. Des faveurs aux droits : premières confrontations, premiers résultats (années 1890-années 1910)	177
Chapitre IV. Faire pression pour défendre ses intérêts	178
1. L'émergence de revendications cheminotes et d'une organisation ouvrière qui peine à s'imposer	178
<i>La mutualité, entre prévoyance et revendications</i>	178
<i>L'émergence et la structuration du syndicalisme cheminot</i>	183
<i>De la remise en cause du droit syndical à l'amorce d'un dialogue : un lent processus (1884-années 1900)</i>	193
2. La mobilisation d'un répertoire étendu d'actions collectives directes, légales et variées	198
<i>L'achat d'actions des compagnies de chemin de fer : une tentative avortée</i>	199
<i>Le pouvoir de l'écrit, au service de la sensibilisation</i>	201
<i>Les pétitions collectives, un moyen de pression limité et réprimé</i>	204
<i>Investir l'espace public : les réunions publiques et les affiches</i>	208
<i>Les grèves, un moyen de pression direct contesté</i>	211
3. Le relais parlementaire : une influence indirecte au cœur du processus décisionnel	220
<i>Les députés et sénateurs, intercesseurs auprès des pouvoirs publics</i>	220
<i>Les parlementaires en action : l'hésitation entre l'élaboration d'une législation d'exception et le droit commun</i>	228
<i>Une stratégie limitée et contestée</i>	240
Chapitre V. Le rapport de force à l'œuvre pour la construction d'un premier cadre légal et réglementaire : amélioration des conditions de travail et défense des droits de la corporation	244
1. Résoudre les litiges individuels entre les travailleurs du rail et les compagnies	

(seconde moitié du XIX ^e siècle-1907)	244
<i>L'échec de la création d'une juridiction spéciale pour régler les conflits (seconde moitié du XIX^e siècle-1890)</i>	244
<i>Une réforme des prud'hommes qui bénéficie à l'ensemble des cheminots (années 1890-1907)</i>	249
<i>La fin de l'exception des agents de l'administration des chemins de fer de l'État (années 1880-1905)</i>	255
2. Droit de grève contre statut du personnel ?	257
3. La réduction de la durée du travail, entre prérogative des pouvoirs publics et initiative des compagnies	264
<i>Le contrôle des pouvoirs publics sur le temps de travail</i>	264
<i>Les congés annuels payés : une tentative de réglementation inaboutie</i>	290
<i>Le repos hebdomadaire, la gracieuse initiative des compagnies</i>	295
 Chapitre VI. Le laborieux cheminement vers l'unification des régimes de retraite (années 1890-1911)	311
1. Une succession de textes et de discussions qui traînent en longueur	311
<i>Une première étape : la loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et les rapports entre les agents et les compagnies</i>	311
<i>Le lent examen des propositions et projets de loi face à une corporation mobilisée</i>	316
2. La loi Barthou : une imparfaite amélioration	338
<i>L'insatisfaction des principaux concernés</i>	338
<i>La confirmation de l'inapplication du droit commun en matière de retraites</i>	341
<i>La grève d'octobre 1910 : l'absence de rétroactivité en question</i>	342
3. La loi du 28 décembre 1911 : la rétroactivité accordée	350
 Sous-partie III. Le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État : vers une première codification (début du XX^e s.-1918)	355
 Chapitre VII. L'administration des chemins de fer de l'État, un laboratoire social des chemins de fer (années 1900)	356
1. Le réseau de l'État, une « compagnie-témoin »	356
<i>La constitution de l'administration des chemins de fer de l'État</i>	356
<i>Le rachat de la compagnie de l'Ouest par un réseau voulu exemplaire</i>	360
2. Les comités du travail : première expérimentation de la représentation du personnel et institutionnalisation du dialogue social dans le réseau de l'État (1900-1901)	365
3. Une représentation du personnel complète et hiérarchisée pour limiter l'arbitraire et le favoritisme : les commissions d'avancement et de discipline (1907)	378
<i>Les commissions d'avancement (chapitre I^{er} du règlement)</i>	381
Commissions régionales et conférence de la direction et des services centraux	382
Commission de classement	382
<i>Le conseil d'enquête</i>	383
<i>Délégation auprès de la direction des chemins de fer de l'État (chapitre III du règlement)</i>	384
 Chapitre VIII. L'échec de la réglementation du travail : les vaines tentatives gouvernementales d'uniformisation du statut des agents de chemins de fer d'intérêt général (1909-1911)	392
1. L'extension de la représentation du personnel aux compagnies (1909-1910)	392
<i>Un précédent en matière de représentation du personnel sur les réseaux concédés : la compagnie du Midi</i>	393

<i>Des compagnies disposées à suivre une initiative gouvernementale : l'adaptation du modèle de l'administration des chemins de fer de l'État</i>	395
<i>Une mise en œuvre insatisfaisante</i>	397
<i>Un bilan en demi-teinte</i>	401
2. Le statut des cheminots, un « instrument de pacification » ? (1910-1911)	404
<i>Le projet de loi Briand : une réponse curative à l'irruption des conflits sociaux dans les services publics</i>	404
<i>Limiter un recours abusif à la grève dans les chemins de fer</i>	406
<i>Détail du projet de loi du 22 décembre 1910</i>	407
<i>Un projet qui rencontre les hostilités des syndicats et des compagnies</i>	411
<i>L'amendement du projet de loi : le rapport Millerand (1911)</i>	416
3. L'éternel problème de l'immixtion des pouvoirs publics dans les rapports entre les réseaux et leur personnel (1911-1912)	423
<i>Le projet de loi Augagneur sur la désignation des agents supérieurs et l'homologation des règlements concernant le personnel</i>	423
<i>Des oppositions de poids</i>	425
<i>Un projet de loi resté lettre morte</i>	431

Chapitre IX. Du statut des agents du réseau de l'État à la revendication d'un statut commun (1910-1918)	434
1. Le statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912 : codification de règles établies ou acquisition de nouvelles avancées sociales ?	434
<i>L'élaboration du statut du personnel des chemins de fer de l'État (1910-1912)</i>	439
Une première initiative gouvernementale méconnue : le projet fixant le statut du personnel ouvrier des ateliers et des dépôts du réseau de l'État (mai 1910)	439
L'impulsion d'Albert Claveille à la direction de l'administration des chemins de fer de l'État (1911).....	445
Une question abordée dans le cadre des discussions sur la réorganisation du réseau Ouest-État : l'article 68 de la loi du 13 juillet et l'arrêté interministériel du 23 décembre 1911	449
Un personnel associé à la discussion de ses conditions d'emploi et de travail	453
« Une œuvre de codification et de coordination »	456
La réglementation du recrutement, de l'avancement et de la discipline de l'ensemble des catégories du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État	456
Un statut du personnel peu novateur ?.....	461
<i>Une réception mitigée du statut du personnel</i>	466
2. Des cheminots fonctionnaires ?	473
3. Un temps de pause dans la dynamique insufflée par le statut de 1912 (1912-1918).....	475
<i>Un élan brisé par la Première Guerre mondiale</i>	475
« Cette guerre est surtout une guerre de chemins de fer »	481
<i>Le contexte difficile de l'après-Première Guerre mondiale</i>	486
<i>Le statut de 1920, une « conquête d'après-guerre » ? Une représentation des années 1930</i>	487

Seconde partie. D'un conflit mondial à l'autre : l'unification achevée et expérimentée	491

Sous-partie I. Le statut commun du personnel de 1920 : la naissance des relations collectives entre les réseaux d'intérêt général et leur personnel (1919-première moitié de la décennie 1930)	492

Chapitre X. Les suites de la Première Guerre mondiale. L'application complexe d'une disposition de droit commun aux chemins de fer : la journée de 8 heures (1919-1921)	493
1. La réalisation d'une revendication internationale ancienne dans le contexte de l'après-Première Guerre mondiale : l'adoption de la loi du 23 avril 1919	493
2. La difficile application d'une loi générale à l'épreuve de la spécificité des chemins de fer : l'échec de la commission Chargueraud et l'arbitrage du ministre des Travaux publics ..	503
3. Une solution insatisfaisante et des textes mal ou peu appliqués	511
Chapitre XI. 1920, une année-clé	514
1. En 1920, quel rapport de forces ?	514
<i>Impulsion et revendications syndicales</i>	514
<i>Le rôle moteur d'Albert Claveille, ministre des Travaux publics, et du contrôle du travail des agents des chemins de fer</i>	518
<i>Des compagnies réticentes ?</i>	521
<i>L'absence de revendication d'une convention collective chez les cheminots</i>	525
2. Les longues élaboration et discussion d'un statut du personnel commun (1918-1920)... 530	
<i>Les projets respectifs de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer et des réseaux (1918-1919)</i>	530
<i>La discussion des projets de statut en commissions (1919-1920)</i>	536
<i>Le statut, objet de dissension chez les cheminots</i>	547
<i>Les grèves de 1920 décisives dans l'obtention du statut ? La mémoire tronquée</i>	552
3. Le statut de 1920 : l'instauration du dialogue et de relations sociales	558
<i>Un document structuré et complexe</i>	558
<i>Un mélange complexe entre continuité, innovation et régression</i>	562
Les apports du statut commun de 1920	562
Au regard des autres corporations à statut et du droit commun, un statut novateur ?	565
<i>Le statut commun de 1920, une convention collective qui s'ignore ?</i>	566
Chapitre XII. La remise en cause d'un statut du personnel décrié (années 1920-première moitié des années 1930)	569
1. L'interprétation et la modification du statut commun du personnel : des enjeux essentiels	569
<i>Repenser les chemins de fer à l'aune des difficultés de l'après-guerre</i>	569
<i>La reconnaissance légale du statut du personnel : la loi du 29 octobre 1921, portant approbation de la convention du 28 juin 1921</i>	571
Le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer : l'instance de modification du statut du personnel.....	571
Le conseil supérieur des chemins de fer	572
Le tribunal arbitral, lieu d'interprétation des dispositions du statut du personnel	572
<i>Le statut commun du personnel, une nature juridique qui fait débat</i>	578
2. La marge de manœuvre limitée des cheminots pour modifier un statut insatisfaisant....	580
<i>Une élaboration critiquée</i>	581
<i>Des garanties remises en cause</i>	583
<i>Une mise en œuvre faussée</i>	583
<i>Une application non sans incidence : les « victimes de 1920 »</i>	585
<i>Des initiatives syndicales vaines</i>	601
Sous-partie II. À l'épreuve du temps : d'un statut commun insatisfaisant à une convention collective (années 1920-1937)	606

Chapitre XIII. L'adaptation des conditions de travail des cheminots aux contextes social, économique et financier (années 1920-années 1930)	607
1. Les difficultés d'application de la loi des 8 heures (1921-1930)	607
<i>Une loi décriée de toutes parts</i>	607
<i>La complexe révision des arrêtés du 8 novembre 1919 : l'insatisfaisant décret Le Trocquer du 14 septembre 1922 sur la réglementation du travail des agents sédentaires</i>	611
<i>La longue révision du décret du 14 septembre 1922 : le décret du 16 janvier 1925</i>	616
<i>Le statu quo du personnel roulant</i>	622
2. Les retraites des cheminots (1924-1935) : l'unification achevée et expérimentée	624
<i>De l'influence d'une autre corporation : l'alignement sur les fonctionnaires (1924)</i>	624
<i>L'achèvement de l'unification : vers le statut des retraités (1926-1929)</i>	626
<i>À l'épreuve de la crise économique : réforme du mode de gestion des retraites et retour sur acquis (1934)</i>	633
Un alignement à la défaveur des cheminots : le décret-loi du 19 avril 1934	634
L'échec relatif de la mobilisation des cheminots	636
3. Surveiller les conditions de travail : les délégués à la sécurité (1931-1935).....	640
<i>La mise en œuvre d'une vieille revendication sur le modèle des mines : le décret du 18 avril 1931</i>	640
<i>L'application défailante d'une mesure insatisfaisante</i>	645
<i>L'institution de délégués régionaux à la sécurité : le décret du 22 mai 1935</i>	646
 Chapitre XIV. L'application des mesures sociales du Front populaire aux chemins de fer	650
1. La victoire du Front populaire (1934-juin 1936).....	650
<i>Origines et naissance du Front populaire (1934-1935)</i>	650
<i>« Le pain, la paix, la liberté » : victoire électorale et espoirs cheminots (avril-juin 1936)</i> ...	652
<i>Une corporation en retrait des grèves de mai-juin 1936</i>	653
<i>Les accords Matignon (7-8 juin 1936)</i>	654
2. Des mesures de droit commun appliquées au chemin de fer.....	656
<i>L'adoption hâtée des lois sociales du Front populaire</i>	656
<i>La mise en œuvre contestée de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer</i>	659
Une mesure générale loin de faire l'unanimité : la loi du 21 juin 1936 instituant les 40 heures.....	659
L'application progressive d'une mesure générale au chemin de fer : affres de la négociation collective, concessions, pragmatisme et recours à l'arbitrage ministériel (juin 1936-janvier 1937).....	666
Des difficultés d'application à résoudre.....	679
Les coûteuses conséquences de l'application de la semaine de 40 heures.....	686
3. Les retraites : retour sur les décrets-lois de 1934 (1936-1937)	689
 Chapitre XV. Saisir une opportunité : la substitution de la convention collective au statut du personnel (1936-1937)	695
1. Une nouvelle dynamique en matière de relations professionnelles : la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives	695
<i>Saisir l'opportunité de discuter pleinement ses conditions d'emploi et de travail : l'application de la loi du 24 juin 1936 au personnel des réseaux d'intérêt général</i>	695
<i>Une revendication pragmatique</i>	699
2. Le rôle central de la Fédération nationale des cheminots.....	700
<i>L'organisation ouvrière la plus représentative ?</i>	700

<i>L'esprit d'initiative de la Fédération nationale des cheminots</i>	707
3. Des discussions tendues, vites avortées (juillet 1936-juillet 1937).....	709
<i>La Fédération nationale des cheminots, force de proposition (juillet-décembre 1936)</i>	709
<i>L'échec des travaux de la première commission mixte paritaire (décembre 1936-avril 1937)</i>	712
<i>La mise en place de la commission paritaire tripartite (mai-juillet 1937)</i>	720

Sous-partie III. Création de la SNCF et lutte contre la régression sociale (1937-1939). 724

Chapitre XVI. Des compagnies à la SNCF : la persistante limitation de la place accordée au personnel dans la gestion de l'entreprise (1937-1938)	726
1. La nationalisation, une revendication ancienne.....	726
2. La naissance de la SNCF : une occasion manquée de redéfinir la place du personnel dans la gestion des chemins de fer ?.....	730
<i>La négociation de l'inévitable réorganisation des chemins de fer</i>	730
<i>Une nouvelle entreprise dirigée par l'État</i>	736
<i>Une réception mitigée par le personnel</i>	745
3. La consécration législative de la convention collective	751

Chapitre XVII. Une convention collective adoptée « par voie de fractionnement »	759
1. La reprise des discussions (septembre 1937-août 1938)	759
<i>Le retour des tensions et de l'impasse (septembre 1937-janvier 1938)</i>	759
<i>Des désaccords irrémédiables malgré les concessions (janvier-juin 1938)</i>	766
<i>L'arbitrage du ministre des Travaux publics (juillet-août 1938)</i>	774
2. « La charte qui permettra à chacun de défendre et faire respecter ses droits »	780
<i>Une convention aux larges garanties</i>	780
<i>Les adhésions à la convention collective</i>	791

Chapitre XVIII. Retours sur avantages sociaux à l'épreuve d'un contexte politique qui s'assombrit (avril 1938-été 1939)	794
1. Petites victoires.....	794
<i>La création de la « caisse des soins aux familles »</i>	794
<i>Les facilités de circulation des retraités : une épreuve de force des cheminots</i>	802
2. Un rapport de forces qui s'inverse : « pénitence ferroviaire » et « régression sociale » .	808
<i>L'aggravation des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots : les décrets-lois du 12 novembre 1938 et l'insuccès de la riposte cheminote</i>	808
Un contexte marqué par les tensions internationales.....	808
Dégradation des conditions de travail et violation de la convention collective	810
-La remise en cause des 40 heures.....	811
-La limitation du nombre de jours de congé.....	820
-Le détachement de cheminots dans les établissements et usines œuvrant pour la Défense nationale.....	821
-La mise à la retraite d'office	822
-Des facilités de circulation réduites	824
-Une nouvelle organisation de la représentation du personnel ?	828
-Le maintien du régime dérogatoire des éconômats de chemins de fer.....	829
-L'impératif de rendement de la convention collective	832
L'échec de la grève générale du 30 novembre 1938.....	833
<i>L'augmentation de la durée du travail sans accroissement de salaire : les décrets-lois des 21 avril et 19 mai 1939</i>	848
<i>Réaliser des économies de personnel : le décret du 25 août 1939</i>	854

3. Finaliser la convention collective (décembre 1938-septembre 1939).....	856
<i>La négociation du chapitre V et des annexes (décembre 1938-août 1939).....</i>	<i>856</i>
La reprise des travaux de la commission paritaire (décembre 1938-juillet 1939).....	856
Une convention collective inachevée (juillet-août 1939).....	862
<i>Modifier la convention collective</i>	<i>863</i>
<i>La convention collective de 1938-1939 : la grande absente de la mémoire cheminote ?</i>	<i>865</i>
Épilogue. Seconde Guerre mondiale et après-guerre	869
Conclusion générale.....	879
Le statut des cheminots, un objet mouvant.....	880
Une histoire de la négociation collective et de la construction de relations sociales	881
Une contribution à l'histoire de l'identité et des représentations cheminotes	888
Perspectives	889
Index des noms cités	891
Index chronologique des textes cités	903
Table des matières du tome premier	912

ÉCOLE DOCTORALE :
ED 188 – Histoire moderne
et contemporaine

DISCIPLINE : Histoire

LE CHARBON ET L'ESCARBILLE : GENÈSE ET HISTOIRE DU STATUT DU PERSONNEL CHEMINOT, DE LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^E SIÈCLE À LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Résumé

Le statut du personnel de la SNCF est régulièrement remis en cause depuis les années 1980. De nombreuses idées reçues, parfois très caricaturales, sont véhiculées à son sujet.

Cette thèse de doctorat propose de déconstruire la mythologie qui entoure le statut du personnel des cheminots français des grands réseaux, puis de la SNCF, à travers l'étude de sa genèse, de son histoire, de la seconde moitié du XIX^e siècle à la veille de la Seconde Guerre mondiale, ainsi que de sa mémoire.

Cette thèse entend saisir la réalité mouvante des règles déterminant les conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots, mettre en lumière les logiques processuelles et contextuelles qui caractérisent leur évolution sur le long terme, et interroger, au prisme de l'identité de la corporation, les discours et représentations qui leur sont attachés.

Ce travail de thèse a été réalisé à partir des archives des compagnies et de la SNCF, des archives des administrations publiques et policières, des archives syndicales et parlementaires, de la presse, de traités techniques et juridiques, d'œuvres littéraires et de témoignages personnels (mémoires, discours, journaux politiques).

Mots-clés : chemins de fer ; compagnies de chemins de fer ; SNCF ; cheminots ; statut du personnel ; convention collective ; conditions de travail.

GENESIS AND HISTORY OF THE RAILWAY WORKERS STAFF REGULATIONS, FROM THE SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY TO THE EVE OF THE WORLD WAR II

Summary

The SNCF Staff Regulations was questioned since the 1980's. Popular misconceptions, sometimes grotesques, are still widespread.

Through the study of its history, from the second half of the 19th century to the eve of the World War II, and its remembrance, this PhD thesis proposes to deconstruct the railway workers Staff Regulations mythology.

This study aims at understanding the moving reality of the rules concerning employment, working conditions and retirement, and highlighting the processual and contextual logics that define its long-term evolution. Discourses about and representations of these rules must be revisited through the prism of the railway workers' identity too.

This PhD thesis is based on historical records from railway companies and SNCF, public authorities, unions, legal and technical manuals, literature, press and personal testimonies.

Keywords : railway ; railway companies ; SNCF ; railway workers ; Staff Regulations ; working conditions ; collective labour agreement.

Thèse de doctorat présentée par
Julie Maurice

sous la co-direction de
M. Pascal Griset

professeur

et de

M^{me} Christine Nougaret

professeur

LE CHARBON ET L'ESCARBILLE : GENÈSE ET HISTOIRE DU STATUT DU PERSONNEL CHEMINOT, DE LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^E SIÈCLE À LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

TOME SECOND

Jury

Mme Agnès D'Angio-Barros, directrice des archives, SNCF

M. le Pr. Christophe Bouneau, professeur, Université
Bordeaux-Montaigne

M. le Pr. Christian Chevandier, professeur, Université
Le Havre Normandie

M. le Pr. Andrea Giuntini, professeur, Université de Modane

M. le Pr. Pascal Griset, professeur, Sorbonne Université

Mme le Pr. Christine Nougaret, professeur, École nationale
des chartes

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISÉS

Terme utilisé	Définition
Administration centrale	L'administration centrale d'un réseau de chemins de fer est composée de plusieurs bureaux, qui gèrent le secrétariat général, les titres, la comptabilité et les finances, le contentieux, le domaine, la caisse centrale, l'inspection des comptabilités et les retraites du personnel.
Agent de manœuvre	L'agent de manœuvre est chargé de dételer et d'atteler les voitures et les wagons, ainsi que d'accoupler les conduites de frein et de chauffage, le câble d'éclairage et les soufflets.
Aiguilleur (de gare/de pleine voie)	L'aiguilleur est chargé de manœuvrer, à l'aide de leviers, de manettes ou de commandes, les signaux et les appareils de voie pour assurer le trafic des trains.
Ajusteur	L'ajusteur est un ouvrier qui travaille dans un atelier de la Voie et façonne ou assemble les différentes pièces d'une machine.
Atelier	L'atelier est un établissement de révision et de matériel roulant, qu'il s'agisse des voitures, des wagons ou des locomotives.
Attelage (automatique)	L'attelage des véhicules d'un train est la procédure qui permet d'accrocher les wagons les uns aux autres. En théorie, il doit être réalisé à l'arrêt ; mais ce n'est pas toujours le cas et cela génère de nombreux accidents. Il ne permet pas en outre d'obtenir un rendement optimal. Louis Boirault, ingénieur adjoint à l'administration des chemins de fer de l'État, conçoit un système d'attelage automatique au début du XXe siècle, appelé « attelage Boirault ».
Ballastage	Le ballastage est l'action de placer du ballast sur une voie ferrée. Le ballast est un mélange de pierres et/ou de graviers sur lequel est posée la voie de chemin de fer.
Battement	Le battement est le temps d'arrêt entre deux trains.
Bloqueur	Le bloqueur est chargé de manœuvrer les appareils de block, afin de garantir l'espacement des trains.
Brigade / brigadier	Le brigadier est chargé de gérer plusieurs brigades au sein d'une grande gare. Le chef de brigade dirige une équipe d'ouvriers.
Camionnage	Le camionnage est le transport des marchandises à grande vitesse, en dehors de l'enceinte du chemin de fer.
Cantonnier / chef cantonnier	Le cantonnier est chargé de l'entretien d'une portion de la voie (un canton). Un chef cantonnier dirige une équipe de cantonniers.
Capitalisation	La capitalisation est un système de financement des retraites selon lequel les actuels actifs cotisent en vue de leur propre retraite.
Chauffeur	Le chauffeur est chargé de la surveillance du feu et de l'eau, de l'alimentation du foyer de la locomotive en charbon et l'approvisionnement en eau du tender.
Chef de gare	Le chef de gare est polyvalent : responsable de la gare, il commande le personnel, assure la circulation et la sécurité des trains, ainsi que l'exploitation commerciale, répond aux sollicitations des usagers, fait le lien avec sa hiérarchie et réalise la comptabilité quotidienne.
Chef de train	Dans les trains de voyageurs ou marchandises, le chef de train est responsable de la sécurité, observe les signaux et rédige un rapport de marche. Il participe au classement des bagages et des colis, ainsi qu'à

	leur manutention. Il répond aux sollicitations des usagers.
Chevron	Le chevron est un supplément exceptionnel de traitement accordé à l'agent spécialement méritant parvenu au traitement maximum de son échelle de traitements. Il équivaut au dernier échelon.
Coketier	Le coketier est chargé de la manutention du combustible.
Commis	Le commis est chargé des opérations commerciales.
Conducteur (de train)	Le conducteur est chargé de la sûreté, de la police et de la surveillance des convois, de la manœuvre des freins, du service des voyageurs, des bagages et des marchandises. Chaque train est placé sous la direction d'un conducteur, qui remplit les fonctions de chef de train.
Contrôleur	Le contrôleur est chargé de la vérification des billets et de la perception des amendes, du calcul de la taxe et de répondre aux sollicitations des usagers.
Coupure	La coupure est une interruption permettant au personnel roulant de se reposer.
Débardeur	Le débardeur est chargé de décharger les marchandises à quai.
Découcher	Le découcher est un repos pris par les agents en dehors de leur résidence.
Dépôt / chef ou sous-chef de dépôt	Le dépôt est un lieu dédié au garage et à l'entretien des locomotives. Le chef de dépôt dirige un dépôt de locomotives. Le sous-chef de dépôt est chargé d'assister le précédent, en dirigeant une activité du dépôt.
Emploi de début	Un emploi de début est un poste dans lequel est admis un agent débutant, généralement non-diplômé. Il lui permet d'accéder à une carrière dans les chemins de fer. Il s'agit d'un emploi à moindre responsabilité et parmi les grades les moins élevés de la hiérarchie. À partir de celui-ci, le nouvel agent pourra être promu en interne, à mesure que progresse son avancement ou de sa réussite à des concours. C'est le cas, par exemple, des hommes d'équipe au service de l'Exploitation.
Expéditionnaire	L'expéditionnaire est un employé administratif travaillant dans un bureau.
Exploitation	La division Exploitation d'une administration de chemins de fer est chargée du mouvement des trains, du trafic commercial et de la gestion du personnel des gares et roulants du réseau.
Factage	Le factage est le transport des marchandises à petite vitesse, en dehors de l'enceinte du chemin de fer.
Facteur	Le facteur est chargé du factage, c'est-à-dire du transport des bagages et des marchandises, de leur réception, leur pesage, leur enregistrement à leur remise aux destinataires.
Facteur aux écritures	Le facteur aux écritures est chargé de la comptabilité.
Garde-barrière	Le garde-barrière est chargé de la manœuvre des barrières et de la garde d'un passage à niveau.
Garde-frein	Le garde-frein est chargé du serrage des freins, des manœuvres, de l'accrochage et du décrochage des trains.
Garde-ligne	Le garde-ligne est chargé de la surveillance de la voie.
Garde-tunnel	Le garde-tunnel est chargé de gérer la signalisation pour interdire ou autoriser l'accès des trains à un souterrain.
Graisser	Le graisseur est chargé d'opérer le graissage des voitures et des wagons. Le graisseur peut également occuper la fonction de visiteur.
Homme d'équipe	L'homme d'équipe est le grade le moins élevé de la hiérarchie du

	personnel des gares. Il est chargé de la propreté de la gare, de la manutention des colis, de l'allumage et de l'extinction des signaux, et de la réalisation de manœuvres.
Lampiste	Le lampiste est chargé éventuellement de la fabrication, mais surtout de l'entretien et de la réparation des lampes de la gare et de la lampe de queue (qui signale l'arrière du train).
Laveur	Le laveur est chargé de nettoyer les machines.
Matériel et Traction	La division Matériel et Traction d'une administration de chemins de fer est chargée de la conduite des trains et de l'entretien du matériel roulant du réseau.
Mécanicien	Le mécanicien est chargé de la préparation de la machine et de sa conduite.
Mouvement	Le Mouvement est un service de la division de l'Exploitation d'une administration de chemins de fer. Il est généralement composé d'un bureau, de services techniques, d'un service de l'éclairage et du chauffage, ainsi que d'un service électrique.
Ouvrage d'art	Un ouvrage d'art est une construction de grande importance permettant de franchir un obstacle (rivière, vallée, montagne) sur une voie de communication. Dans le domaine ferroviaire, il peut s'agir par exemple d'un viaduc, d'un tunnel, d'un pont ou encore d'un talus.
Passage à niveau	Le passage à niveau est le lieu de croisement entre une ligne de chemin de fer et une voie (routière ou piétonne).
Péréquation	La péréquation consiste en l'ajustement d'une prestation en fonction de l'évolution d'une base de référence.
Personnel des trains	Le personnel des trains est composé des chefs de trains, des conducteurs, des contrôleurs et des surveillants de trains. Il relève du personnel roulant.
Piqueur	Le piqueur est chargé de la surveillance des équipes de poseurs et de gardiens de la voie et des passages à niveau, ainsi que de travaux d'entretien. Le piqueur dirige plusieurs équipes de cantonniers.
Pointeur	Le pointeur est chargé de la gestion et du contrôle des écritures portées sur les wagons au moment de leur départ et de leur arrivée.
Poseur de voie	Le poseur de voie est chargé de la pose et de la réparation des rails.
Receveur	Le receveur est chargé des opérations voyageurs en gare.
Répartition	La répartition est un système de financement des retraites selon lequel les cotisations des actuels actifs servent à payer les pensions des retraités.
Réserve	La réserve est le temps pendant lequel l'agent est inoccupé pendant son service, mais durant lequel il est susceptible de recevoir un nouvel ordre.
Roulement	Le roulement est la succession régulière de trains qu'un agent doit assurer pendant plusieurs jours.
Section / chef de section	Une section est un découpage territorial d'une administration de chemins de fer. Le chef de section dirige plusieurs chefs de districts.
Sémaphoriste / garde-sémaphore	Le sémaforiste est chargé d'actionner le sémaphore, système de signalisation ferroviaire indiquant que le canton suivant est occupé par un train.
Service alternant	Le service alternant est un système suivant lequel les agents alternent entre service de jour et période de travail de nuit.
Service de l'inspection	Le service de l'inspection d'une administration de chemins de fer d'un réseau contrôle et inspecte les différents services du réseau sur le terrain,

	c'est-à-dire dans les gares, les stations, les ateliers, les dépôts et les magasins.
Station / chef de station	La station est l'endroit où s'arrête un convoi de voyageurs. Le chef de station dirige ce point d'arrêt.
Surveillant de train	Le surveillant de train est chargé d'assister le contrôleur et de répondre aux sollicitations des usagers.
Travaux et Surveillance	Voir l'entrée <i>Voie et Bâtiments</i> .
Triage (ou gare de triage)	Le triage est une gare spécialisée où les wagons de marchandises isolés de leur rame initiale sont triés puis incorporés dans un nouveau train de marchandises.
Visiteur	Le visiteur est chargé de l'inspection, voire des menues réparations, des organes de roulement du matériel roulant.
Voie de débord des gares	La voie de débord des gares est une voie qui se situe à l'écart des voies principales et sert au chargement et au déchargement des wagons.
Voie et Bâtiments	La division Travaux et Surveillance ou Voie et Bâtiments d'une administration de chemins de fer est chargée de l'entretien des voies, des signaux et des bâtiments ainsi que de la surveillance de la voie et des passages à niveau d'un réseau.
Wattman / wattmen	Le wattman est un conducteur de tramway ou de trolleybus.

DICTIONNAIRE BIOGRAPHIQUE

Nous avons choisi de faire figurer au sein de ce dictionnaire les hommes d'affaires, hauts fonctionnaires, personnalités politiques et militants qui ont joué un rôle significatif dans l'évolution des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots.

N'ont été retenues dans les notices, organisées par ordre alphabétique, que les informations utiles dans le cadre de notre thèse. Ainsi les fonctions et mandats successifs des hommes politiques ne sont pas cités exhaustivement.

Les notices biographiques ci-dessous ont été réalisées à partir des instruments suivants :

- CARDONI Fabien, CARRÉ DE MALBERG Nathalie, MARGAIRAZ Michel, *Dictionnaire historique des inspecteurs des finances, 1801-2009. Dictionnaire thématique et biographique*, Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2012, 1131 p. ;
- DAUMAS Jean-Claude (dir.), *Dictionnaire historique des patrons français*, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p. ;
- GOERGEN Marie-Louise (dir.), *Cheminots et militants. Un siècle de syndicalisme ferroviaire*, Paris : Éd. de l'atelier/éd. ouvrières, 2003, 429 p. ;
- JOLLY Jean (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français. Notices biographiques sur les ministres, sénateurs et députés français de 1889 à 1940. Tomes 1 à 5*, Paris : PUF, 1960, 5 vol. ;
- MAITRON Jean (dir.), *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, Paris : Éd. ouvrières, 1964¹. Nous avons consulté la version accessible en ligne : <http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/> ;
- MONNIER François, DRAGO Roland, IMBERT Jean, TULARD Jean (éd.), *Dictionnaire biographique des membres du Conseil d'État 1799-2002*, Paris : Fayard, 2004, 987 p. ;
- ROBERT Adolphe, BOURLOTON Edgar, COUGNY Gaston (dir.), *Dictionnaire des parlementaires français, comprenant tous les membres des assemblées françaises et tous les ministres français, depuis le 1^{er} mai 1789 jusqu'au 1^{er} mai 1889, avec leurs noms, état civil, états de services, actes politiques, votes parlementaires, etc.*, Paris : Bourloton, 1889, 5 vol. ;
- YVERT Benoît (dir.), *Dictionnaire des ministres de 1789 à 1989*, Paris : Perrin, 1990, 1028 p. ;
- YVERT Benoît (dir.), *Premiers ministres et présidents du Conseil. Histoire et dictionnaire raisonné des chefs du gouvernement en France 1815-2007*, Paris : Perrin, 2007, 916 p. ;
- La base de données Léonore, qui permet d'accéder aux dossiers nominatifs des membres de la Légion d'honneur depuis 1802 morts avant 1977 ; accessible en ligne : <http://www2.culture.gouv.fr/documentation/leonore/pres.htm> ;
- La base de données Sycomore, qui permet d'accéder à la fiche nominative des députés français depuis 1789 ; accessible en ligne : <http://www2.assemblee-nationale.fr/sycomore/recherche> ;
- Les bases de données des sénateurs du Second Empire et de la III^e République, qui permettent d'accéder à leur fiche nominative ; respectivement accessibles en ligne : <https://www.senat.fr/senateurs-2nd-empire/index.html> et <https://www.senat.fr/senateurs-3eme-republique/index.html> ;

¹ Environ 12 000 biographies de cheminots sont proposées par le *Maitron* en février 2017. Il s'agit de la catégorie professionnelle la plus représentée au sein de cet outil très pratique.

- La série annuelle de l'*Annuaire du ministère des travaux publics*, publiée de 1870 à 1939 ;
- Les informations recueillies dans notre corpus de sources.

Lorsqu'elles ne sont pas précisées entre parenthèses, les années de naissance et de décès ne sont pas connues.

ABOUT Gaston (1890-1954), cheminot et député de Haute-Saône. Gaston About entre en tant qu'aide-monteur à la compagnie de l'Est le 17 novembre 1913. Député de l'Entente puis de l'Union républicaine démocratique de 1919 à 1932, il est membre des commissions des pensions militaires et civiles et des travaux publics. Président d'honneur de la Fédération des retraités des chemins de fer, il prend part aux discussions sur les propositions de lois relatives au régime des retraites des agents de chemins de fer d'intérêt général en 1920-1921.

AIMOND Émile (1850-1917), polytechnicien, ingénieur des Mines, sénateur de la Seine-et-Oise de 1909 à 1917, il est membre de la commission des finances. Il est nommé rapporteur des chemins de fer et des travaux publics, des conventions et des garanties d'intérêts.

ALLAIN-TARGÉ François (1832-1902), député de la Seine. Député de l'Union républicaine puis d'extrême-gauche de 1876 à 1889. Il fait adopter en mars 1877 un amendement relatif au rachat par l'État des lignes exploitées par les petites compagnies et de celle des Charentes.

AMÉ DE SAINT-DIDIER Armand André (1806-1887), administrateur et vice-président de compagnie. Il entre au comité de direction et au conseil d'administration de la compagnie du Nord en avril 1849. Il en devient vice-président en décembre 1875.

ANDRÉ Marius (1870-1915), cheminot, militant syndicaliste et socialiste. Il entre en tant que secrétaire administratif à la compagnie du PLM en 1894. Militant, il devient secrétaire de l'Union du PLM. Il est également pendant douze ans secrétaire général d'une société amicale de consommation des employés du PLM (« l'Union »), accusée de « jaunisse ». Saluant lors d'un banquet « le chef de la grande famille de l'Union PLM » en la personne de Gustave Noblemaire, il est exclu du groupe PLM. Il fait appel de la décision. Il est réintégré lors du congrès du Syndicat national le 17 mai 1908, mais écope d'un blâme. Il est révoqué du PLM lors de la grève d'octobre 1910.

ANDRIEUX Louis (1840-1931), député du Rhône, puis des Basses-Alpes. Député, successivement républicain opportuniste, proche du boulangisme, puis de l'Alliance démocratique de 1876 à 1889 et de 1910 à 1924, il est membre du groupe parlementaire des chemins de fer et des transports. Il intervient dans l'Hémicycle pour pointer du doigt les conditions de travail des agents pendant la Première Guerre mondiale.

ARGELIÈS Jean (1862-1914), député de la Seine-et-Oise. Député de l'Union républicaine 1889 à 1910, il dépose en novembre 1891 une proposition de loi relative au repos hebdomadaire, qui n'aboutit pas. Il rapporte le budget de l'administration des chemins de fer de l'État pour l'exercice 1910. Il souligne à cette occasion les bienfaits des commissions d'avancement et des conseils d'enquête en œuvre sur ce réseau et la nécessité de les étendre par voie législative aux compagnies privées.

AUFFRAY Charles (1887-1957), député de la Seine. Député communiste de 1924 à 1928, puis de l'Unité ouvrière de 1932 à 1936, il s'intéresse à la condition cheminote et dépose en juillet 1924 une proposition de résolution en faveur de l'abrogation du décret du 14 septembre 1922 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de 8 heures aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains.

AUGAGNEUR Victor (1855-1931), ministre des Travaux publics de juin 1911 à janvier 1912. Il œuvre pour la réorganisation du réseau de l'État. Il dépose le 7 novembre 1911 un projet de loi prévoyant l'intervention de l'État dans la désignation des agents supérieurs et l'homologation de règlements concernant le personnel ; mais ce texte n'aboutit pas.

AURIOL Vincent (1884-1966), ministre des Finances en 1936-1937. Il prend part aux négociations qui aboutissent aux Accords Matignon. Il fait partie des ministres du Front populaire qui reçoivent la délégation de la Fédération nationale des cheminots au domicile de Léon Blum, en juin 1936, pour négocier la non-participation des cheminots aux grèves, en échange de l'octroi de 21 jours de congés, d'une convention collective et de l'application des 40 heures au personnel des réseaux d'intérêt général.

BADINOT Georges (1892-1958), cheminot et militant syndicaliste. Il entre dans un emploi de début au service de la Voie à l'administration des chemins de fer de l'État. Militant, il est secrétaire général de l'Union des syndicats CGT des chemins de fer du réseau État en 1926, puis de l'Union Ouest. En 1930, il est élu CGT au conseil supérieur du travail, dans le groupe « transports voies ferrées ». À ce titre, il s'oppose en juillet 1938 aux nouvelles mesures envisagées pour les facilités de circulation. Il est également conseiller ouvrier prud'hommes de la Seine de 1933 à 1938, et membre du CNE en 1935-1936.

BARBIN Henri (1876-1926), cheminot, militant syndicaliste et socialiste. Il entre à la compagnie de l'Ouest en 1892 et devient, huit ans plus tard, ajusteur au dépôt de la gare du Mans. Militant, il est secrétaire du syndicat des cheminots du Mans. Lors de la grève d'octobre 1910, il s'oppose dans un premier temps au conflit puis finit par en prendre la tête. Révoqué à l'issue de celui-ci, il est finalement réintégré. À l'occasion des grèves du printemps 1920, il joue encore un rôle de premier plan. Il est sanctionné par une nouvelle révocation.

BARDEAU, cheminot et militant syndicaliste. Il est surveillant au chemin de fer de Ceinture. Militant modéré, il siège au conseil d'administration du Syndicat national au moment de la grève d'octobre 1898, à laquelle il s'oppose. Il remplace Eugène Guérard au secrétariat général du Syndicat national de janvier 1899 à 1906.

BARDI DE FOURTOU Oscar (1836-1897), ministre et vice-président de compagnie. Ministre des Travaux publics de décembre 1872 à mai 1873, il est remercié, pour le versement d'une indemnité compensant l'amputation du territoire français suite à la guerre de 1870, par un poste d'administrateur à la compagnie du PO en novembre 1875. Il en devient le vice-président en avril 1894, fonction qu'il occupe jusqu'à sa mort.

BARTH René (1890-1973), polytechnicien et ingénieur. Il devient ingénieur au service central du Matériel et de la Traction à la compagnie de l'Est en septembre 1920. Quatre ans plus tard, il est attaché à la direction du réseau, dont il devient le secrétaire général en 1937. À la création de la SNCF, il est nommé directeur du service central du personnel de l'entreprise.

BARTHE Marcel (1813-1900), sénateur des Basses-Pyrénées. Sénateur du centre gauche de 1882 à 1900, il est favorable à une réglementation stricte du droit d'association des personnels des services publics en 1895.

BARTHOLONY François (1796-1881), homme d'affaires, président de compagnie. Il préside le conseil d'administration de la compagnie du PO.

BARTHOUSSE Louis (1862-1934), ministre et président du Conseil. Ministre des Travaux publics de juillet 1894 à janvier 1895, il prend en novembre une circulaire limitant le temps de travail des chefs de station pourvue de signaux. Au même portefeuille de mars 1906 à juillet 1909, il modifie à nouveau la durée du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, par des arrêtés de mai 1906 et une circulaire d'avril 1909. Il est favorable au rachat de l'Ouest. Il est à l'initiative d'une représentation du personnel dans l'administration des chemins de fer de l'État avec la mise en place, en août 1907, de commissions d'avancement, de discipline et d'une conférence auprès du directeur. Il élabore, en partie avec son homologue des Finances Joseph Caillaux, les textes qui permettent d'aboutir à la loi du 21 juillet 1909 relative au régime de retraites des cheminots.

BASTID Raymond (1821-1880), député du Cantal. Député et représentant du centre gauche de 1869 à 1880, il rapporte la proposition Janzé de février 1872 sur la création d'une nouvelle section du conseil de prud'hommes de la Seine spécifique aux chemins de fer.

BAUDIN Pierre (1863-1917), ministre des Travaux publics de juin 1899 à juin 1902. Il est un ami d'enfance de F. Guimbert et sensible à la cause cheminote. Il entreprend de réglementer par des arrêtés la durée du travail des agents de chemins de fer en novembre 1899 et mai 1902. En mars 1900, il souhaite instituer l'homologation des administrateurs des compagnies ferroviaires par le ministre des Travaux publics ; mais ce projet n'aboutit pas. Il œuvre pour que les agents puissent jouir librement de leurs droits politiques. Il institue en février 1901 les comités de travail, expérimentés aux chemins de fer de l'État, puis étendus aux compagnies privées.

BEAUGÉY Raymond (1860-1929), polytechnicien, ingénieur des Mines et directeur des chemins de fer de l'État. Ingénieur dès 1883, il réalise l'essentiel de sa carrière au chemin de fer. En septembre 1893, il est détaché au réseau de l'État en tant qu'ingénieur au service de l'Exploitation à Paris. Il est promu en janvier 1895 chef du service actif, puis, à la fin d'année, chef de l'Exploitation des chemins de fer de l'État. Il devient directeur adjoint en 1900 et directeur des chemins de fer de l'État en août 1903. En cette qualité, il participe activement en août 1907 à l'institution des commissions d'avancement et de discipline sur le réseau dont il a la charge, conjointement avec Louis Barthou. Il gère le rachat de la compagnie de l'Ouest par l'État et l'uniformisation des mesures réglementant les personnels, et dirige le nouveau réseau Ouest-État à partir du 1^{er} janvier 1909. Il est chargé, avec son adjoint Charles Louis Viennet, de la rédaction du statut du personnel ouvrier des ateliers et dépôts de son réseau en avril 1910. La catastrophe ferroviaire de Courville (Eure-et-Loir) du 14 février 1911 lui coûte sa place ; il est remplacé une semaine plus tard à la direction du réseau de l'État par Albert Claveille.

BEAUREGARD Paul (1853-1919), député de la Seine. Député républicain progressiste de 1898 à 1919, il dépose conjointement avec Adrien Lannes de Montebello en 1898 une proposition de loi favorable à la réforme des conseils de prud'hommes. Il est opposé en

mars 1911 à la modification de la loi du 21 juillet 1909 relative au régime de retraites des cheminots et à sa rétroactivité.

BEDOUCÉ Albert (1869-1947), député de la Haute-Garonne et ministre. Député socialiste de 1906 à 1919 puis de 1924 à 1940, il est membre de la commission des travaux publics, des chemins de fer et des voies de communication, et rédige de nombreux rapports sur des sujets ferroviaires. Ministre des Travaux publics de juin 1936 à juin 1937, il œuvre à l'application des lois sociales du Front populaire au chemin de fer. Fin 1938, alors que l'application des 40 heures a été modifiée par un décret-loi du 12 novembre, dans le sens d'une aggravation des conditions de travail des cheminots, il propose le rétablissement du décret du 18 janvier 1937.

BÉHIC Armand (1809-1891), ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics de juin 1863 à janvier 1867.

BELIN René (1898-1977), militant syndicaliste. René Belin est un des principaux *leaders* de la CGT avant la Seconde Guerre mondiale. Élu au bureau confédéral en 1933, il est considéré comme le « secrétaire général adjoint ». Il tente une conciliation afin d'éviter la grève du 30 novembre 1938, mais sa proposition ne reçoit pas l'attention de Paul Reynaud et le mouvement s'avère un fiasco pour les cheminots.

BENOIST D'AZY Denis (1796-1880), homme d'affaires, administrateur de compagnies. Administrateur des compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon, il est le beau-père d'Augustin Cochin.

BERTEAUX Maurice (1852-1911), député de la Seine-et-Oise. Député radical-socialiste de 1893 à 1911, il préside le groupe parlementaire de défense des chemins de fer créé fin octobre 1894. Il est un porte-parole pour les travailleurs du rail, au point qu'ils le considèrent comme « l'ami des cheminots ». Il dépose le 30 novembre 1897 conjointement avec Jean Jaurès et Fernand Rabier une proposition de loi relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, qui joue un rôle déterminant dans l'aboutissement en 1909 de la première unification des conditions de retraite des cheminots.

BERTHELOT, militant syndicaliste. Il peut s'agir de Joseph Berthelot (né vers 1876, ouvrier des chemins de fer à Sotteville-lès-Rouen), de Louis Berthelot (ajusteur aux chemins de fer de l'État à Nantes) ou de Pierre Berthelot (1878-1971 ; entré comme manœuvre à la compagnie de l'Ouest en 1903, secrétaire du syndicat CGT de Sotteville-lès-Rouen).

BERTHELOT Jean (1897-1985), polytechnicien, ingénieur des Mines, haut fonctionnaire et directeur général adjoint de la SNCF. En 1931, il est ingénieur à la compagnie du PO, dont il devient le chef de l'Exploitation. En septembre 1938, il est nommé directeur de cabinet du ministre des Travaux publics, Anatole de Monzie. En cette qualité, il participe à la rédaction des décrets-lois de novembre 1938. Il devient directeur général adjoint de la SNCF en juillet 1939.

BESNARD René (1879-1952), député d'Indre-et-Loire. Député radical-socialiste de 1906 à 1919, il est membre de la commission du budget. Il rapporte le budget de l'administration des chemins de fer de l'État pour l'exercice 1911 et souligne à cette occasion les bienfaits des commissions d'avancement et des conseils d'enquête.

BETOULLE Léon (1871-1956), député de la Haute-Vienne de 1906 à 1924, socialiste.

BIDAMANT Yves (né en 1874), cheminot et militant syndicaliste « révolutionnaire ». Il est chef de bureau de gare à Achères (Yvelines) à la compagnie de l'Ouest. Militant, il intègre la commission permanente du réseau de l'Ouest créée en 1905, qui œuvre pour que les agents de son réseau bénéficient de la même réglementation du travail que ceux de l'administration des chemins de fer de l'État. Favorable à la grève générale et opposé au recours aux parlementaires ainsi qu'à la négociation avec les compagnies, il est une des figures de proue de la tendance « révolutionnaire » du Syndicat national. Après une brève exclusion du Syndicat national en 1909, il en devient administrateur en avril 1910. Il est arrêté et révoqué lors de la grève d'octobre, mais est réintégré en 1915 en tant que chef de bureau à la gare du Havre. À l'issue de l'échec du conflit social, il quitte le Syndicat national et fonde, avec d'autres militants de tendance « révolutionnaire », la Fédération des transports par voie ferrée en 1912, dont il devient le secrétaire. Mais elle est dissoute l'année suivante.

BIDEGARAY Marcel (1875-1944), cheminot et militant syndicaliste « réformiste ». Il entre en tant que chauffeur à la compagnie du Midi en 1898, mais il est révoqué pour insuffisance. En 1900, il est admis à la compagnie de l'Ouest comme ouvrier ajusteur au dépôt des Batignolles et devient mécanicien en 1907. Militant, il devient secrétaire général du Syndicat national des chemins de fer en juin 1909. Il est de nouveau révoqué à l'issue de la grève d'octobre 1910. Il est un des principaux acteurs de la fusion des organisations corporatives en une Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, dont il devient le premier secrétaire général, en janvier 1917. À ce titre, il siège à la commission Chargueraud relative à l'application des huit heures dans les chemins de fer. Acculé par les « révolutionnaires », il démissionne du secrétariat général au congrès d'avril 1920. Il réintègre toutefois ses fonctions au sein de la Fédération après l'échec de la grève de mai, qui lui vaut une nouvelle révocation. À la suite de la scission de 1921, il œuvre au sein de la Fédération confédérée. Il a également siégé au sein du comité confédéral de la CGT, du comité d'exploitation des chemins de fer et du CNE. Il prend sa retraite en 1928.

BIENVENU Léon (1835-1913), député de la Vendée. Député de gauche républicaine de 1876 à 1885, il propose en juillet 1883 d'introduire dans les conseils d'administration des compagnies de chemins de fer autant de membres représentant l'État et nommés par décret que de désignés par les actionnaires ; mais ce projet n'aboutit pas.

BION Edmond, ingénieur. Il dirige en 1850 l'Union des employés-travailleurs, dont le but est de construire et d'exploiter des chemins de fer de l'État.

BLAGÉ Ernest (1845-1906), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées et directeur de compagnie. Il intègre la compagnie du Midi en mai 1877. Il est attaché au service de l'Exploitation en 1877-1878, puis à la direction de la compagnie de 1878 à 1883. Il est nommé ingénieur en chef adjoint au directeur de la compagnie en juillet 1883. Il devient directeur de la compagnie du Midi en octobre 1884, poste qu'il quitte dix-huit ans plus tard pour raisons de santé.

BLOUNT Edward Charles sir (1809-1905), homme d'affaires anglais, administrateur et président de compagnie. Il investit dans le rail en France. Il siège dès sa création au conseil d'administration de la compagnie du PLM et en devient le vice-président en 1876. Il devient président du conseil d'administration du réseau de l'Ouest en 1880, mais quitte ses

fonctions quatorze ans plus tard à la suite d'un virulent débat sur la nationalité des administrateurs.

BLUM Léon (1872-1950), député de la Seine puis de l'Aude, vice-président et président du Conseil. Député socialiste de 1919 à 1940, il est membre de la commission des travaux publics et propose la nationalisation des chemins de fer dès 1920. Président du Conseil sous le Front populaire, il dirige les négociations qui ont conduit aux Accords Matignon. Les lois sur les conventions collectives, les 40 heures et les congés payés, prises sous son gouvernement, marquent une réelle avancée sociale. Vice-président du Conseil dans le gouvernement Camille Chautemps de juin 1937 à janvier 1938, il joue un rôle certain dans la création de la SNCF.

BOISNIER Robert (1884-1963), cheminot, militant syndicaliste, employé au BIT. Il entre en tant que rédacteur principal à l'administration des chemins de fer de l'État en 1911. Il milite à l'Union des Syndicats de l'État. Il est archiviste de la nouvelle Fédération des travailleurs des chemins de fer en 1917, puis secrétaire adjoint technique. Il rédige un rapport sur le statut du personnel, à l'occasion du I^{er} congrès national de juin 1918, et signe de nombreux articles sur le sujet dans *La Tribune de la voie ferrée*. Révoqué à la suite des conflits sociaux de 1920, pour la résolution desquels il avait pris part aux négociations, il est engagé par Albert Thomas au BIT. Robert Boissier y est chef de service de 1920 à 1940 et en devient le secrétaire. En cette qualité, il est sans doute l'auteur d'une étude sur le statut du personnel cheminot publiée par le BIT en 1920.

BONNEFF Léon (1882-1914) et Maurice (1884-1914), écrivains. Les frères Bonneff ont publié en 1910-1911 une série de monographies ouvrières, dont une est consacrée aux cheminots, sous le titre de *La classe ouvrière*.

BONNET Georges (1889-1973), ministre des Finances de janvier 1933 à janvier 1934. Il empêche en juillet 1933 la discussion de la proposition de loi déposée par Étienne Rognon en faveur de la conservation des droits acquis des agents des grands réseaux, victimes de l'application du statut du personnel de 1920. De nouveau nommé ministre des Finances en juin 1937, il s'attribue l'idée de la création d'une société nationale des chemins de fer pour régler la situation déficitaire des réseaux.

BOURGEOIS Léon (1851-1925), président du Conseil. Président du Conseil et ministre de l'Intérieur de novembre 1895 à avril 1896, il décide en janvier 1896 d'abandonner le projet de loi Trarieux visant à ôter le droit de grève aux personnels des services publics de l'État.

BOURRAT Jean (1859-1909), ingénieur des Arts et Métiers, conducteur des Ponts et chaussées et député des Pyrénées-Orientales. Député radical-socialiste de 1896 à 1909, il est membre de la commission des travaux publics et des chemins de fer. Sa proposition de loi limitant le rachat par l'État des seules compagnies de l'Ouest et du Midi est adoptée en 1902.

BOUYSSOU Léo (1872-1935), député des Landes. Député radical-socialiste de 1906 à 1935, il s'intéresse aux conditions de retraites des cheminots et dépose une proposition de loi en ce sens fin mars 1927.

BOYER Antide (1850-1918), cheminot, député et sénateur des Bouches-du-Rhône. Il exerce plusieurs métiers, parmi lesquels celui de cheminot. Il entre en tant que surnuméraire à la compagnie du PLM. Il devient ensuite homme d'équipe et lampiste à la gare de Saint-Martin de Crau (Bouches-du-Rhône). Il est député socialiste puis non inscrit de 1885 à 1909 et sénateur de 1909 à 1912.

BRACHARD Émile (1887-1944), député de l'Aube. Député radical-socialiste de 1932 à 1940, il est membre des commissions du travail et des pensions civiles et militaires. Il intervient à la Chambre en 1936-1937 en faveur de l'abrogation des décrets-lois de 1934 et du rétablissement des facilités de circulation pour les agents de chemins de fer retraités, en 1939.

BRIAND Aristide (1862-1932), député de la Loire puis de la Loire-inférieure, ministre et président du Conseil. La candidature à la Chambre des députés d'Aristide Briand, qui s'est engagé par écrit à soutenir la cause cheminote est soutenue dans les années 1890 par la Chambre syndicale. À la suite de tensions survenues en juin 1910 avec leur personnel, les compagnies refusent de se soumettre à son arbitrage, sollicité par le Syndicat national, alors qu'il occupe les fonctions de président du Conseil et ministre de l'Intérieur. Pourtant partisan de la grève générale dans les années 1890, il recourt à la réquisition pour mettre fin à la grève qui éclate finalement en octobre. À l'issue du conflit, il dépose en décembre un projet de loi, élaboré initialement par Alexandre Millerand, dans lequel il négocie un statut du personnel contre la suppression du droit de grève des cheminots ; mais cette tentative échoue.

BRIDE Alfred Gustave, haut fonctionnaire. Il effectue une partie de sa carrière à l'administration des Travaux publics. Sous-chef du bureau des questions générales relatives à la construction des chemins de fer à la division des concessions, du budget, du contrôle financier et de la statistique des chemins de fer au moins dès 1900, puis chef en 1906, il dirige le bureau chargé des concessions et de la préparation des budgets de chemins de fer d'intérêt général à la sous-direction des travaux en 1912. L'année suivante, il devient sous-directeur de l'Exploitation à la direction des chemins de fer et sous-directeur des chemins de fer avant 1921.

BRUGE Adonis (1882-1936), cheminot et militant syndicaliste. Il entre en tant que tourneur à Romilly-sur-Seine (Aube) à la compagnie de l'Est en 1906. Il travaille ensuite aux ateliers de Noisy-le-Sec. Militant, il devient secrétaire de l'Union des syndicats de cheminots de l'Est en 1919. Mis en disponibilité, il est réintégré en 1934. Il collabore à *La Tribune des cheminots*.

BURGER Georges (1835-1882), cheminot et militant mutualiste. Il est dessinateur de la compagnie de la Petite Ceinture. Il fonde en juin 1880 l'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français, dont il devient le premier président.

BURILLON Jean-Louis, cheminot et militant syndicaliste. Il est chef de gare de la compagnie du PLM. Il préside l'amicale des chefs de gare. Militant et délégué du personnel, il prend part aux commissions paritaires pour la réfection des carrières. Il est le principal artisan de la campagne en faveur du respect des droits acquis, menée de 1920 à 1937. Il est également vice-président de la Fédération des cheminots retraités.

CAILLARD Marc (1801-1881), fondateur et administrateur de compagnie. Membre fondateur de la compagnie du Nord, il siège au conseil d'administration et au comité de direction dès 1845. Il préside également l'Association des travailleurs des chemins de fer peu après sa fondation en mars 1848.

CAILLAUX Eugène (1822-1896), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, ministre et président de compagnie. Il est ingénieur en chef de la compagnie de l'Ouest de 1862 à

1871. Ministre des Travaux publics de mai 1874 à mars 1876, il soutient en mai 1875 la politique des compagnies qui consiste à ne pas embaucher un agent licencié d'un autre réseau. Il étudie dès juin 1874 l'extension des horaires de fermeture des gares de marchandises à petite vitesse, mais la question n'aboutit pas. Il préside le PLM de 1891 à 1896.

CAILLAUX Joseph (1863-1944), fils du précédent, ministre, vice-président et président du Conseil. Ministre des Finances de juin 1899 à juin 1902 et d'octobre 1906 à juillet 1909, il rédige avec son homologue des Travaux publics Louis Barthou le projet sur la retraite des agents des grands réseaux d'intérêt général, qui aboutit à la loi du 21 juillet 1909. Président du Conseil et ministre de l'Intérieur et des Cultes de juin 1911 à janvier 1912, il soutient un projet de statut du personnel des agents de chemins de fer plus modéré que celui porté par Charles Dumont et le gouvernement Monis.

CAILLET Edmond (1859-1926), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire. Il travaille de 1904 à 1911 dans les services ordinaire, hydraulique, de navigation, de construction et de contrôle de chemins de fer et de tramways de la Dordogne, puis au service du contrôle de la Voie et des Bâtiments et des Lignes Nouvelles de l'administration des chemins de fer de l'État de 1911 à 1917. Il assure l'intérim de la direction du contrôle du travail des agents de chemins de fer d'octobre 1917 à janvier 1919. Il devient adjoint au directeur du contrôle de la Voie et des Bâtiments des réseaux d'intérêt général en février.

CAMPANAUD Jean-Baptiste (1887-1951), cheminot et militant syndicaliste. Il entre, en 1913, en tant qu'ouvrier menuisier à l'atelier de wagons de Villeneuve-Saint-Georges à la compagnie du PLM. Militant, il est secrétaire du secteur de propagande de Paris-PLM en 1920. Malgré un refus de congé, il s'absente de son poste pour assister à la commission administrative de l'Union syndicale PLM des 14 et 15 février. Il est sanctionné de deux jours de mise à pied. Cette punition déclenche la grève de février 1920. Il semble avoir réintégré la compagnie du PLM vers 1936.

CARNOT Sadi (1837-1894), ministre des Travaux publics de septembre 1880 à novembre 1881 et en avril 1885.

CASSE Germain (1837-1900), député de Guadeloupe puis de la Seine. Député d'extrême-gauche, de la gauche radicale puis de l'Union républicaine de 1873 à 1889, il dépose en mars 1876 une proposition de loi favorable à la réglementation des relations entre les compagnies et leurs mécaniciens et chauffeurs, mais celle-ci n'aboutit pas. Il propose un nouveau texte en janvier 1878, cette fois étendu à l'ensemble du personnel commissionné, qui ne connaît pas un sort plus heureux.

CASTELIN André (1858-1912), conducteur de travaux des Ponts et chaussées et député de l'Aisne. Il est affecté au contrôle de la compagnie du Nord. Il quitte ensuite l'administration publique. Député de 1889 à 1902 et de 1910 à 1912, il dépose en décembre 1890 une proposition de loi favorable à une législation spéciale pour les agents de chemins de fer, mais celle-ci est abandonnée suite à la promulgation de la loi du 27 décembre 1890. Suite au mécontentement provoqué par ce texte, il dépose de nouvelles propositions en décembre 1893 et juillet 1895. Il est l'un des deux secrétaires du groupe parlementaire de défense des chemins de fer créé fin octobre 1894.

CAZOT Jules (1821-1912), député du Gard et sénateur inamovible. Député de l'Union républicaine de 1871 à 1876, il dépose en août 1874 une proposition de loi favorable à la réglementation des relations entre les compagnies et leurs mécaniciens et chauffeurs, mais celle-ci n'aboutit pas. Sénateur de 1875 à 1912, il dépose conjointement avec Charles Merlin, Charles Demôle et Louis Cordelet en décembre 1894 une proposition de loi visant à supprimer le droit de grève des personnels des exploitations de l'Etat et des compagnies de chemins de fer ; mais elle n'aboutit pas.

CECCALDI Pascal (1876-1918), député de l'Aisne. Député radical-socialiste de 1906 à 1918, il est membre de la commission des travaux publics et des chemins de fer à partir de 1910. Il est un membre actif du groupe parlementaire de défense des cheminots, qu'il préside à partir du 7 juillet 1914, et du groupe des chemins de fer et des transports de la Chambre des députés vers 1917. Il porte les revendications des cheminots dans l'Hémicycle, notamment celle d'un statut pour le personnel des réseaux en 1914.

CELS(-COUYBES) Jules (1865-1938), député du Lot-et-Garonne et sous-secrétaire d'Etat. Député radical de 1910 à 1924 et de 1928 à 1932, il préside la commission des travaux publics et des moyens de communication de la Chambre. Il est sous-secrétaire d'Etat aux Travaux publics et transports et à la marine marchande de novembre 1918 à janvier 1920.

CHAIGNE Gabriel (1859-1910), député de la Gironde. Député de l'Union démocratique de 1902 à 1910, il est membre de la commission du budget pour les exercices 1909 et 1910. Il rapporte à la Chambre des députés le budget de l'administration des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice 1909.

CHARDON Henri (1861-1939), conseiller d'Etat et haut fonctionnaire. Henri Chardon entre en tant qu'auditeur au Conseil d'Etat en 1885. Il dirige le cabinet du ministre des Travaux publics en 1891. Il devient maître des requêtes en 1896 et conseiller d'Etat en février 1912. En sa qualité de membre de la section des Travaux publics, il siège à la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des chemins de fer d'intérêt général, instituée par Albert Claveille en octobre 1917. Il est le vice-président, puis le président du conseil du réseau des chemins de fer de l'Etat de 1931 à 1937.

CHARGUERAUD André (1860-1923), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées et conseiller d'Etat. En 1898, il rejoint la direction des routes, de la navigation et des mines au ministère des Travaux publics. Il en devient l'adjoint en mai 1901, puis le directeur en avril 1905. Il est alors nommé conseiller d'Etat. Il est membre du Conseil supérieur des travaux publics à partir de 1917 et du conseil général des Ponts et chaussées en 1919. Il est un proche du ministre des Travaux publics Albert Claveille. Ce dernier le place à la tête du comité d'études des questions intéressant les agents de chemins de fer en août 1918. Il est chargé de présider, en avril 1919, la commission paritaire pour l'application des huit heures aux chemins de fer.

CHARLOT Étienne (1865-1946), député de la Côte-d'Or. Député républicain socialiste puis radical de 1919 à 1932, il est membre de la commission des travaux publics et des moyens de communication de la Chambre. Il rédige de nombreux rapports sur les transports en général et les réseaux de chemins de fer en particulier. Il dépose ou rapporte plusieurs textes relatifs au régime de retraite des cheminots dans la seconde moitié des années 1920.

CHAUTEMPS Camille (1885-1963), ministre et président du Conseil. Ministre des Travaux publics de janvier à juin 1936, il intervient à la Chambre des députés dans le cadre de la

modification du régime des retraites des cheminots des réseaux d'intérêt général. Après le refus des pleins pouvoirs à Léon Blum voté à deux reprises par le Sénat, il forme un nouveau gouvernement et devient président du Conseil de juin 1937 à mars 1938.

CHÉRON Henry (1867-1936), député du Calvados. Député de la gauche démocratique puis radicale de 1906 à 1913, il présente le rapport général sur les budgets des exercices 1911, 1912 et 1913. Membre de la commission du Budget, il rend un avis favorable sur le projet de loi Puech-Klotz qui aboutit à la loi du 28 décembre 1911 relative à la rétroactivité du régime de retraites des cheminots. Il œuvre avec Raphaël Perrissoud pour l'aplanissement des différends survenus entre l'administration et les agents du réseau de l'État depuis la parution de leur statut.

CHODRON DE COURCEL Alphonse (1835-1919), sénateur de la Seine-et-Oise et président de compagnie. Sénateur de la gauche républicaine de 1892 à 1919, il préside le conseil d'administration de la compagnie du PO de 1891 à 1918.

CLAUDON René (1892-1958), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, conseiller d'État et haut fonctionnaire. Il est directeur général des chemins de fer et des routes, puis des transports à partir de 1937. En cette qualité, il préside dès juin 1937 la commission mixte paritaire pour l'élaboration de la convention collective des cheminots prévue par la loi du 24 juin 1936, puis dès mars 1939 la commission mixte tripartite chargée de résoudre les difficultés générées par l'application du décret du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer.

CLAVEILLE Albert (1865-1921), ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire et ministre. Il entre comme ingénieur au service de la construction et du contrôle des chemins de fer sur des lignes des réseaux secondaires et à la compagnie du PO. En 1905, il est nommé adjoint du directeur du personnel, puis directeur l'année suivante, de l'administration des Travaux publics. Il s'illustre particulièrement en tant que directeur de l'administration des chemins de fer de l'État de février 1911 à 1914. À ce poste, il encourage la collaboration entre les agents et la direction du réseau, et concourt à l'élaboration et à la mise en place du statut du personnel de septembre 1912. De décembre 1916 à janvier 1920, il est sous-secrétaire d'État aux transports, puis ministre des Travaux publics et des transports. Il s'attèle à la résolution de la crise des transports et à l'unification des grands réseaux de chemins de fer, dont un des volets concerne les conditions d'emploi et de travail. Il donne l'impulsion motrice qui permet d'aboutir au statut commun du personnel de 1920.

CLEMENCEAU Georges (1841-1929), député de la Seine, ministre et président du Conseil. Député de l'Union républicaine de 1876 à 1893, il fait partie du comité de défense des employés de chemins de fer constitué en 1882. Président du Conseil et ministre de l'Intérieur d'octobre 1906 à juillet 1909, les premiers temps de son gouvernement sont marqués par l'application de la loi sur le repos hebdomadaire du 13 juillet 1906. Il attache à l'administration des chemins de fer de l'État une image d'exemplarité, en étant le premier à diffuser l'idée qu'il s'agit d'une « compagnie-témoin ». Il donne également une véritable impulsion au rachat de l'Ouest par l'État le 13 juillet 1908, qui figure à son programme de 1906. Il est favorable au maintien du droit de grève pour les agents de chemins de fer. C'est également sous son gouvernement que la discussion de la loi du 21 juillet 1909 unifiant les conditions de retraites cheminotes aboutit.

COCHIN Augustin (1823-1872), administrateur de compagnie. Il entre, grâce à son beau-père, Denis Benoist d'Azy, en janvier 1852 au conseil d'administration de la compagnie d'Orléans, dont il devient vice-président. Empreint de catholicisme social, il est plus spécifiquement chargé des questions sociales.

COLLIARD Pierre (1852-1925), député du Rhône et ministre. Député socialiste de 1898 à 1919, il est membre de la commission du travail de la Chambre, qu'il préside en 1905. À ce titre, il est chargé de l'examen du projet de loi du 22 décembre 1910 relatif au statut des employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif. Ministre du Travail de novembre 1917 à décembre 1919, il encourage l'adoption de la loi du 23 avril 1919 relative aux huit heures.

COLLY Jean (1858-1929), cheminot, militant syndicaliste et socialiste, député de la Seine. Il exerce de nombreuses professions, parmi lesquelles celle de mécanicien à la compagnie du PLM. Il en est révoqué suite à sa participation à la grève de 1891. Député de 1910 à 1914, il fait partie des commissions des travaux publics et des chemins de fer. Il intervient en 1910 sur l'utilisation des troupes armées et la menace de réquisition des cheminots en cas de grève. Il propose en 1913 la création de délégués ouvriers à la sécurité dans les chemins de fer.

COLSON Clément (1853-1939), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, conseiller d'État. Il entre en tant qu'auditeur au Conseil d'État en 1878. Il travaille au ministère des Travaux publics en tant que sous-chef, puis chef de cabinet de 1879 à 1882. En 1885, il est l'adjoint d'Alfred Picard à la direction des routes, des chemins de fer et de la navigation. Il devient directeur des chemins de fer en 1894-1895. Devenu conseiller d'État en 1897, il intègre la section des Travaux publics. En cette qualité, il siège à la commission Cotelle, chargée en octobre 1917 d'étudier les modifications à apporter au régime des chemins de fer d'intérêt général.

CONGY Albert (né en 1857), député de la Seine. Député républicain nationaliste de 1902 à 1906, il dépose en juillet 1905 une proposition de loi favorable à l'extension des prud'hommes pour le règlement des litiges relatifs au contrat de louage d'ouvrage dans le commerce et l'industrie.

CONSTANTIN Louis (1865-1932), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées et haut fonctionnaire. Il devient directeur des chemins de fer en décembre 1918. À ce titre, il siège à la commission Tissier, chargée en mars 1919 de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble des agents des réseaux d'intérêt général, une tarification unifiée des salaires.

COPPÉE François (1842-1908), écrivain. Poète social, il dépeint entre autres sujets les classes populaires, notamment dans le recueil *Les Humbles*.

COQUELIN, ingénieur. Il exerce en tant qu'ingénieur au Matériel et à la Traction de la compagnie du Nord, à Lille.

CORDELET Louis (1834-1923), sénateur de la Sarthe. Sénateur républicain de 1882 à 1923, il dépose conjointement avec Jules Cazot, Charles Demôle et Charles Merlin, en décembre 1894, une proposition de loi visant à supprimer le droit de grève aux personnels des exploitations de l'État et des compagnies de chemins de fer ; mais elle n'aboutit pas.

CORNAND Léon (1876-1929), député de l'Isère puis des Hautes-Alpes. Député socialiste de 1906 à 1910, il dépose en novembre 1906 une proposition de loi favorable à l'application au personnel des chemins de fer de la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire.

COTELLE Émile (1847-1924), conseiller d'État. Il devient maître des requêtes en mai 1879, puis conseiller d'État en juin 1887. Il préside la section des Travaux publics à partir de février 1912. Il est choisi par Albert Claveille pour présider la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général en octobre 1917, mais est remplacé à cette fonction par Théodore Tissier en janvier 1918.

COTY René (1882-1962), sénateur de la Seine-Inférieure. Sénateur de l'Union républicaine de la Haute-Assemblée de 1936 à 1940, il s'oppose à ce que l'organisation la plus représentative monopolise la négociation des conventions collectives en 1936.

COURTOT DE CISSEY Ernest (1810-1882), ministre de la Guerre de mai 1874 à mars 1875.

CRAPIER Jules (1895-1985), cheminot et militant syndicaliste et communiste. Il entre en tant que garde-frein au chemin de fer de grande ceinture en janvier 1919. Militant, il adhère au syndicat de Noisy-le-Sec. Il est élu secrétaire de l'organisation en juin 1920. Cinq ans plus tard, il devient secrétaire général de l'Union des syndicats unitaires des travailleurs de chemins de fer de Ceinture. Il demande sa mise en disponibilité et devient permanent de l'organisation. De juillet 1926 à la réunification en décembre 1935, il est secrétaire général de la Fédération unitaire des cheminots, après avoir été membre de sa commission exécutive pendant quatre ans. Il œuvre ensuite au secrétariat de la Fédération CGT des cheminots de 1936 à 1939.

CRÉMIEUX Fernand (1882-1939), haut fonctionnaire. Il est rédacteur au troisième bureau, chargé des rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents, des institutions de prévoyance, des conventions et congrès internationaux, de la sous-direction de l'Exploitation de la direction générale des chemins de fer à l'administration des Travaux publics, depuis 1911. Il devient sous-chef du bureau des chemins de fer d'intérêt général et voies ferrées d'intérêt local, des conditions du travail et de retraite des agents et des conventions internationales au moins de 1921 à 1927, puis chef jusqu'en 1937. Il est promu sous-directeur aux affaires techniques et questions sociales en 1938-1939. Dans le cadre de l'élaboration de la convention collective des cheminots, il dirige les travaux d'une sous-commission, instituée en juillet 1937, relatifs à la représentation du personnel, aux mesures disciplinaires et à la notation des agents.

CUVINOT Paul (1837-1920), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire et sénateur de l'Oise. Il devient en 1877 directeur du personnel et chef de cabinet du ministre des Travaux publics Charles de Freycinet. Sénateur de gauche de 1879 à 1920, il intervint principalement sur les questions relatives aux chemins de fer et aux retraites. Il rapporte en juin 1885 les propositions de loi relatives aux retraites des cheminots et présente, en son nom personnel, en novembre 1887 une contre-proposition de loi favorable au maintien des droits à la retraite de l'agent licencié.

DALADIER Édouard (1884-1970), ministre et président du Conseil. Ministre des Travaux publics entre 1930 et 1932, il encourage la constitution d'un unique réseau de chemins de fer. Président du Conseil en 1938, il forme un gouvernement de défense nationale qui sonne le glas du Front populaire. Le recours aux décrets-lois entraîne pour les cheminots une aggravation de leurs conditions d'emploi, de travail et de retraite.

DARNET Henri (né en 1899), cheminot et militant syndicaliste chrétien. Il entre en novembre 1919 en tant qu'expéditionnaire à l'essai au service de la Traction à Dunkerque à la compagnie du Nord. Il devient employé en février 1924 et est affecté aux ateliers de La Chapelle en septembre 1928. Militant, il est élu secrétaire général de l'Union du réseau Nord des syndicats de cheminots CFTC l'année suivante. Il devient en octobre 1931 le premier permanent syndical des cheminots CFTC, fonction qu'il occupe jusqu'en septembre 1939. Il participe activement à la réflexion sur la réorganisation des chemins de fer et la nouvelle organisation de la SNCF en 1937-1938. Il est élu secrétaire général adjoint de la Fédération CFTC des cheminots en octobre 1939.

DAUVERGNE Henri (1892-1975), polytechnicien, ingénieur des Mines et haut fonctionnaire. Il devient directeur adjoint au service du contrôle du travail des agents de chemins de fer en 1928. Il préside en octobre 1936 une sous-commission chargée d'élaborer un projet de décret pour l'application au personnel roulant de la loi du 21 juin 1936 sur les quarante heures. Dans le cadre de l'élaboration de la convention collective des cheminots, il dirige également l'année suivante les travaux d'une sous-commission, instituée en juillet 1937, relatifs au recrutement, aux congés, à la disponibilité, aux mutations et aux maladies et blessures. Il siège en mars 1939 à la commission mixte tripartite chargée de résoudre les difficultés générées par l'application du décret du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer.

Il devient directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer en septembre 1939.

DAVID Fernand (1869-1935), ministre des Travaux publics de décembre 1913 à juin 1914. Il adresse aux compagnies une circulaire secrète les priant d'examiner la revendication d'un statut pour leur personnel, à l'instar de celui qui régit depuis 1912 les agents de l'administration des chemins de fer de l'État.

DEBRÉ Michel (1912-1996), conseiller d'État et haut fonctionnaire. Il entre au cabinet du ministre des Finances Paul Reynaud en novembre 1938 en tant que chargé de mission. Il assiste Alfred Sauvy sur le projet d'assouplissement des quarante heures et participe ainsi à la rédaction du décret du 12 novembre 1938. Il s'oppose à Anatole de Monzie qui souhaite obtenir une dérogation pour les chemins de fer.

DEJEAN André (1872-1942), haut fonctionnaire. Il est chef de cabinet du ministre des Travaux publics de juin 1899 à juin 1902, puis de novembre 1908 à juillet 1909. Il devient le secrétaire général du réseau de l'État en 1910, puis le sous-directeur de cette administration lorsqu'Albert Claveille en est nommé directeur en février 1911. En août 1920, il succède à Georges Fouan à la direction de l'administration des chemins de fer de l'État, fonction qu'il occupe jusqu'en 1924.

DELATTRE Eugène (1830-1898), avocat, député de la Seine. Il est l'avocat-conseil de la Chambre syndicale. Il a défendu des agents révoqués avant la liquidation de leur retraite, comme le mécanicien Harduin en 1877-1878. Il est l'auteur d'une brochure sur la *Dure condition des employés de chemins de fer* parue en 1881. Député d'extrême-gauche de 1881 à 1889, il est secrétaire du comité de défense des employés de chemins de fer constitué en 1882, dépose et rapporte plusieurs propositions de loi relatives aux relations entre les compagnies et leur personnel et à la sécurité publique dans les chemins de fer. Il soutient les premières initiatives syndicales et de presse corporative cheminotes.

DELEBECQUE Germain (1795-1875), vice-président de compagnie. Il est le premier vice-président du conseil d'administration de la compagnie du Nord.

DELUNS-MONTAUD Pierre (1845-1907), ministre des Travaux publics d'avril 1888 à février 1889.

DELZANGLES René (1899-1979), député du Cantal de 1936 à 1940, gauche démocratique et radicale indépendante.

DEMÔLE Charles (1828-1908), sénateur de la Saône-et-Loire. Sénateur de l'Union républicaine de 1879 à 1908, il dépose conjointement avec Jules Cazot, Charles Merlin et Louis Cordelet en décembre 1894 une proposition de loi visant à supprimer le droit de grève aux personnels des exploitations de l'Etat et des compagnies de chemins de fer ; mais elle n'aboutit pas.

DEMUSOIS Antoine (1895-1968), cheminot, militant syndicaliste, socialiste puis communiste, député de la Seine-et-Oise. Il commence sa carrière au chemin de fer à la compagnie du PO. Militant, il adhère au syndicat à l'âge de 15 ans. Il entre en tant que facteur mixte à la compagnie des chemins de fer de Ceinture en août 1920. Au début des années 1920, il est membre de la commission exécutive du syndicat unitaire des cheminots de Paris-Ceinture. Il devient secrétaire-adjoint de la Fédération unitaire des cheminots en août 1923 et est mis en disponibilité en 1924 pour remplir ses fonctions syndicales. Il est secrétaire de la Fédération unitaire de 1926 à 1935, puis de la Fédération unifiée. Député communiste en 1936, il intervient à la Chambre sur les questions ferroviaires ou encore le respect des droits acquis des cheminots.

DENOIX Arnaud (1848-1917), sénateur de la Dordogne. Sénateur de l'Union républicaine de 1896 à 1917, il est le relais des compagnies ferroviaires au Sénat.

DERVILLÉ Stéphane (1848-1925), président de compagnie. Il préside le conseil d'administration de la compagnie du PLM de 1899 à 1925, le syndicat du chemin de fer de la Grande Ceinture et le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à partir de 1910.

DESCOMBES Jean (1895-1964), cheminot et militant syndicaliste. Il entre à l'Exploitation à la compagnie du PLM. Militant, il est secrétaire de l'Union locale des cheminots de Vaise en 1920, puis de Mâcon deux ans plus tard. Il est un des *leaders* du mouvement de grève au réseau du PLM, à Lyon en 1920, à l'issue duquel il est sanctionné d'un retard dans son avancement. En 1935, il devient secrétaire général de l'Union des syndicats de cheminots dans la nouvelle CGT. Il est secrétaire du syndicat CGT des cheminots de Lyon jusqu'en 1939. Alors qu'il assiste au congrès fédéral de juin 1938, il exprime sa déception sur la forme prise par la nouvelle SNCF. Il termine sa carrière en tant que chef de bureau.

DESCUBES-(DESGUERAINES) Amédée (1853-1936), haut fonctionnaire et député de la Corrèze. Il est chef adjoint de cabinet du ministre des Travaux publics Yves Guyot. Député républicain progressiste de 1893 à 1898 et membre d'une commission des chemins de fer, Amédée Descubes dépose en juillet 1894 une proposition de loi limitant notamment la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs et instituant un « droit à la retraite ». Il rédige un premier rapport sur ce texte en décembre 1895, ainsi qu'un rapport conjoint à la proposition Berteaux et au projet Turrel en décembre 1897.

DESHAYES DE MARCÈRE Émile de (1828-1918), député du Nord. Député du centre gauche puis opportuniste de 1871 à 1884, il prend part aux débats sur une prétendue situation privilégiée des cheminots en décembre 1882.

DEVINAT Paul (1890-1980), haut fonctionnaire. Il dirige les cabinets des ministres des Travaux publics Laurent Eynac de juin 1935 à janvier 1936 et Henri Queuille de juin 1937 à mars 1938. Il prend ainsi part aux négociations aboutissant à la création de la SNCF.

DIOR Lucien (1867-1932), député de la Manche. Député de la gauche démocratique, républicain progressiste, de l'Entente républicaine démocratique, des républicains de gauche puis de l'Action démocratique sociale de 1906 à 1932, il est membre des commissions des travaux publics, des chemins de fer et du travail. Il interpelle en 1920 le ministre des Travaux publics Yves Le Trocquer sur la promesse faite aux cheminots d'une échelle de traitements et d'un statut du personnel.

DOMMANGE René (1888-1977), député de la Seine. Député indépendant de 1932 à 1940, il propose en 1936 la transformation des groupements d'acheteurs fondés dans les administrations ou dans les établissements publics et privés en sociétés coopératives de consommation.

DORMOY Auguste, Auguste PARENTHOU D'ORMOY dit (1876-1970), député de la Seine. Député socialiste puis communiste de 1919 à 1924, il propose en 1921 la création de délégués à la sécurité dans les chemins de fer.

DOUMERGUE Gaston (1863-1937), président du Conseil. Président du Conseil de février à novembre 1934, il réforme le régime de retraites des agents des grands réseaux en déposant avec ses ministres des Finances Germain Martin et des Travaux publics Pierre-Étienne Flandin un projet de loi ratifiant le recours aux décrets-lois.

DUBOIS André (1849-1922), cheminot, militant syndicaliste et député de la Seine. Il entre en tant que dessinateur à la compagnie du PLM en 1876. Militant, il est l'un des fondateurs de la Chambre syndicale. Il est révoqué lors de la grève de 1891. Député du groupe des socialistes unifiés de 1906 à 1910, André Dubois prend part aux débats sur les questions économiques et sociales.

DU CASTEL Étienne (1883-1964), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire. Il est nommé directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer en août 1919. En cette qualité, il préside à partir de juin 1919 une sous-commission paritaire relative au statut lors de la négociation et l'élaboration du statut commun du personnel de 1920. Après un passage éclair à la direction de la Navigation à partir de janvier 1920, il est nommé directeur des chemins de fer le 22 février. À ce titre, il siège à la commission Payelle en 1921.

DUCHESNE Édouard-Adolphe (1804-1869), médecin. Ses travaux alimentent les débats médicaux sur la pénibilité des conditions de travail des mécaniciens et chauffeurs.

DUMONT Charles (1867-1939), ministre. Il accepte, sur les instances de son ami Maurice Berteaux, de devenir ministre des Travaux publics de mars à juin 1911. Il hérite dès lors du projet de loi du 22 décembre 1910 relatif au statut des employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif, élaboré par le gouvernement Briand. Il dépose le 20 juin 1911 un projet de statut des agents ainsi qu'un texte, inspiré par Jean Jaurès, sur l'institution d'un

conseil de discipline sur chaque réseau. Tous deux sont examinés en Conseil des ministres le 22 juin. Mais le gouvernement démissionne le 23 juin.

DUPUY Jean (1844-1919), ministre des Travaux publics de janvier 1912 à mars 1913, et en juin 1914. Succédant à Victor Augagneur, il ne reprend pas à son compte le projet du 7 novembre 1911 prévoyant l'intervention de l'État dans la désignation des agents supérieurs et l'homologation par l'État de règlements concernant le personnel. Il est l'un des artisans du statut des agents du réseau de l'État de 1912, pour l'élaboration duquel il consulte les organisations syndicales. Il cosigne, avec le ministre des Finances Louis-Lucien Klotz, les arrêtés interministériels portant approbation du statut du personnel non commissionné, commissionné et classé, des chemins de fer de l'État en 1912.

DUPUY Marc (1889-1979), cheminot, militant syndicaliste et communiste. Il entre en tant qu'ouvrier électricien à la compagnie du Midi en mai 1914. Il ne prend pas part aux grèves de 1920. Militant, il devient secrétaire du syndicat des cheminots de Tarbes en 1921. En 1924, il fonde la cellule communiste des cheminots de Tarbes. Quatre ans plus tard, il est élu au conseil supérieur des chemins de fer. Il est révoqué en 1930. Il devient néanmoins membre du bureau national de la Fédération unitaire des cheminots et secrétaire de l'Union des syndicats des cheminots du PO. Il est finalement réintégré comme conducteur électricien en 1936, mais demande une disponibilité pour assurer son mandat syndical au secrétariat de l'Union du sud-ouest de la Fédération CGT. Dès janvier 1937, il siège à la commission mixte permanente chargée de régler les problèmes d'application de la semaine de quarante heures dans les chemins de fer.

DUPUY-DUTEMPS Ludovic (1847-1928), ministre des Travaux publics de janvier à octobre 1895.

DURAFOUR Antoine (1876-1932), député de la Loire et ministre. Député radical-socialiste de 1910 à 1932, il épouse la cause de la défense des travailleurs à la Chambre où il est membre de la commission du Travail. Ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociales d'avril 1925 à juillet 1926, il tente d'instaurer un congé annuel pour l'ensemble des travailleurs dès 1925, en vain.

DURRE Henri (1867-1918), député du Nord de 1906 à 1910 et de 1914 à 1918, socialiste.

DURUP Charles² (1876-1932), cheminot et militant syndicaliste « réformiste ». Il entre à la compagnie de l'Est en novembre 1907. En 1926, il est employé principal au service de la Voie. Militant, il œuvre à la Fédération confédérée des cheminots, même s'il n'en partage pas toutes les positions. En janvier 1926, il devient secrétaire général de l'Union des syndicats confédérés de cheminots du réseau Est. Il fait partie de la commission exécutive de la Fédération nationale des cheminots.

DUTREIX Charles (1848-1899), député de l'Aube. Député radical-socialiste de 1893 à 1899, il dépose en 1898 une proposition de loi favorable à la réforme des conseils de prud'hommes.

ÉPINAY Edmond (1879-1948), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées. Il est président de la commission inter-réseaux du personnel. Il est ensuite nommé en 1927 chef adjoint de l'Exploitation de la compagnie du PO. En 1929, il devient ingénieur en chef du Matériel et de la Traction de la compagnie du PO-Midi. Il préside une des sous-

² Il signe également des articles d'un autre de ses prénoms : Ulysse.

commissions qui siègent dès décembre 1936, en vue de la réunion de la commission mixte chargée de l'élaboration de la convention collective.

ÉPINAY Jules (1873-1957), inspecteur des Finances. Il est contrôleur des dépenses de l'administration des chemins de fer de l'État de 1913 à 1918, puis au ministère des Travaux publics et des Transports en 1918 et au ministère du Travail de 1918 à 1920. À ce titre, il siège à la commission Tissier, initialement chargée en mars 1919 de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble des agents des réseaux d'intérêt général, une tarification unifiée des salaires.

ÉVAIN Emmanuel (1864-1944), député de la Seine. Député de l'entente républicaine démocratique, des républicains de gauche, de l'union républicaine démocratique, puis du centre républicain de 1919 à 1936, il propose la transformation des groupements d'acheteurs fondés dans les administrations ou dans les établissements publics et privés en sociétés coopératives de consommation.

EYNAC Laurent (1886-1970), ministre des Travaux publics de juin 1935 à janvier 1936.

FAGNOT François (1866-1939), militant syndicaliste, haut fonctionnaire. Il est chef de cabinet du ministre des Travaux publics Alexandre Millerand de juillet 1909 à novembre 1910. Ses qualités de médiateur dans le cadre de conflits sociaux étant reconnues, il a en charge les relations avec les mineurs, les postiers et les cheminots.

FAURE Émile (1873-1953), cheminot, militant syndicaliste et député. Il est employé à la compagnie du PLM. Lorsqu'il se présente pour la première fois aux élections législatives en 1910, il est administrateur du Syndicat national. Il participe à la gestion de *La Tribune de la voie ferrée* et à la fondation de l'Orphelinat des chemins de fer. Il finit par être révoqué à cause de son militantisme syndical.

FILIPPI Jean (1905-1993), inspecteur des Finances, secrétaire général de la SNCF. Il travaille dans de nombreux cabinets ministériels dans les années 1930. Il est chef adjoint et directeur des services techniques des cabinets respectifs des ministres des Travaux publics Laurent Eynac de juin 1935 à janvier 1936 et Henri Queuille de juin 1937 à mars 1938. Ce dernier le recrute particulièrement pour prendre part aux négociations aboutissant à la création de la SNCF. Il en devient le premier secrétaire général.

FIOLET, militant syndicaliste.

FLANDIN Pierre-Étienne (1889-1958), ministre et président du Conseil. En tant que ministre des Travaux publics de février à novembre 1934 puis président du Conseil de novembre à juin 1935, il réforme le régime de retraites des agents des grands réseaux en recourant aux décrets-lois.

FLOQUET Charles (1828-1896), député de la Seine et des Pyrénées-Orientales de 1871 à 1893, de l'Union républicaine puis radical-socialiste.

FONTAINE Arthur (1860-1931), polytechnicien, ingénieur des Mines. Il entre à l'Office du Travail en octobre 1891. Il en devient le sous-directeur en 1894, puis le directeur de 1899 à 1920. À ce titre, il joue un rôle dans l'adoption des huit heures en France en 1919, en proposant un avant-projet de loi en décembre 1918. Il est l'un des rédacteurs en 1919 de la partie XIII du traité de Versailles, qui marque la naissance de l'OIT. Il préside son conseil d'administration.

FONTANEILLES Marcel (né en 1861), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées et conseiller d'État. Il réalise l'essentiel de sa carrière comme ingénieur dans l'administration des Travaux publics. Il est directeur des chemins de fer de novembre 1910 à août 1917. Il devient conseiller d'État en 1911. Il siège à la commission Payelle en 1921. Trois ans plus tard, il préside une commission paritaire instituée au sein du conseil supérieur des chemins de fer pour examiner la révision du décret du 14 septembre 1922 qui applique les huit heures aux agents sédentaires.

FORGEOT Pierre (1888-1956), ministre des Travaux publics en 1928-1929. Il homologue le statut des retraités en février 1929.

FOURNIER Pierre (1892-1972), inspecteur des Finances. Il devient second sous-gouverneur de la Banque de France en février 1929. En cette qualité, il rédige en 1931 un rapport sur l'évolution financière des réseaux depuis l'après-guerre et la mise en œuvre de la convention de 1921. Nommé gouverneur de la Banque de France en juillet 1937, il siège au conseil d'administration de la nouvelle SNCF. Il devient en septembre 1940 le deuxième président de l'entreprise.

FRANÇOIS-FOURNIER (1866-1941), cheminot et député du Gard. Il exerce de nombreuses professions, parmi lesquelles ouvrier aux ateliers des chemins de fer de la Camargue. Il est député socialiste de 1901 à 1919.

FRÉDÉRIC-DUPONT Édouard (1902-1955), député de la Seine. Député républicain national de 1936 à 1940, il propose en 1936 la transformation des groupements d'acheteurs fondés dans les administrations ou dans les établissements publics et privés en sociétés coopératives de consommation.

FREYCINET Charles de (1889-1946), ministre des Travaux publics de décembre 1877 à décembre 1879. Il est connu pour la mise en œuvre du plan qui porte son nom, vaste programme de travaux publics dont le but est d'améliorer les liaisons navigables et ferroviaires. Il œuvre à la constitution de l'administration des chemins de fer de l'État, dont l'organisation administrative et financière est réglée en 1878. Président du Conseil et ministre de la Guerre de mars 1890 à février 1892, il sollicite son homologue des Travaux publics Yves Guyot sur la question du droit de grève des cheminots, dont il craint qu'il ne mette en péril la défense nationale.

FROSSARD Ludovic-Oscar (1889-1946), ministre des Travaux publics d'avril à août 1938. Il permet à la négociation de la convention collective des cheminots, en cours depuis décembre 1936, d'aboutir grâce à un arbitrage informel. Une première partie de l'accord peut ainsi être adoptée en août 1938. Mais en opposition avec l'assouplissement envisagé des quarante heures, il démissionne le 23 août.

GADIN André, cheminot et militant syndicaliste. Il est secrétaire général de la Corporation des transports, créée en 1920.

GAMARD Georges (né en 1877), cheminot et militant syndicaliste. Il entre à la compagnie du Nord en 1893 et devient outilleur à l'atelier des voitures d'Amiens. Militant, il anime la section d'Amiens du Syndicat national. Partisan de sa tendance « révolutionnaire », il s'oppose à Eugène Guérard. Il est membre du comité du Nord en décembre 1909 et siège au comité de grève en avril 1910. Il est arrêté à l'occasion de la grève d'octobre.

GARDEY Abel (1882-1957), sénateur du Gers de 1924 à 1940, radical-socialiste.

GARNIER Maurice (1893-1971), cheminot et militant syndicaliste chrétien. Après avoir été le trésorier et avoir siégé au conseil fédéral du syndicat Nord, il en devient en mars 1924 le secrétaire général. Cinq ans plus tard, il est nommé vice-président de l'organisation qui s'est transformée en l'Union Nord CFTC en 1927. Il siège au bureau fédéral dès 1933, puis devient secrétaire général de la Fédération CFTC des cheminots en mai 1936.

GAUTHIER Armand (1850-1926), sénateur de l'Aude et ministre. Député de la gauche démocratique de 1894 à 1926, il s'intéresse aux questions relatives aux travaux publics, dont l'équipement ferroviaire. Ministre des Travaux publics de janvier 1905 à mars 1906, il dépose en 1906 un projet de loi relatif aux retraites. Celui-ci sert de base à la première mouture du texte élaboré par Louis Barthou et Joseph Caillaux, qui aboutit à la loi du 21 juillet 1909 relative au régime de retraite des cheminots.

GAUTIER Jules (1856-1936), conseiller d'État. Il devient conseiller d'État en 1910 et entre à la section des Travaux publics. En cette qualité, il siège à la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des chemins de fer d'intérêt général, créée par Albert Claveille en octobre 1917. Il siège à la commission Payelle en 1921. Il est nommé en 1925 président de la commission paritaire tripartite chargée de régler les difficultés générées par l'application du décret du 16 janvier 1925 sur les huit heures pour les agents sédentaires.

GÉRARDIN André (1858-1942), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, directeur de compagnie. Il devient en 1886 chef-adjoint du cabinet du ministre des Travaux publics, puis chef de cabinet l'année suivante. Il est également secrétaire-adjoint du comité de l'exploitation technique des chemins de fer. Il entre en tant que sous-chef de l'Exploitation à l'administration des chemins de fer de l'État en novembre 1888. Il réalise une grande partie de sa carrière à la compagnie de l'Est, dont il gravit les échelons : chef adjoint de l'Exploitation en mars 1892, sous-directeur en juin 1909, puis directeur de 1913 à 1921. Il devient ensuite administrateur de la compagnie jusqu'en 1937. Il est en sus président du comité de Ceinture en 1920-1921.

GERMAIN-MARTIN Louis (1872-1948), ministre des Finances de décembre 1930 à janvier 1931, juin à décembre 1932 et février 1934 à juin 1935. Il réforme le régime de retraites des agents des grands réseaux en recourant aux décrets-lois.

GIRARD Joseph (1878-1955), polytechnicien. Il est secrétaire de la compagnie du Nord dès au moins 1918.

GODART Justin (1871-1956), député du Rhône et ministre. Député radical-socialiste de 1906 à 1940, il est membre de la commission du Travail, dont il devient le vice-président en 1912, puis le président en 1925. En cette qualité, il intervient en faveur de l'instauration des huit heures en France et du respect des droits acquis des cheminots. Ministre du Travail de juin 1924 à avril 1925, il veille à l'application des huit heures dans les chemins de fer, notamment lors de la révision du décret du 14 septembre 1922 qui aboutit au décret du 16 janvier 1925 pour les agents sédentaires.

GODIN Jules (1844-1925), sénateur des Établissements français de l'Inde. Sénateur républicain modéré de centre gauche de 1891 à 1909, il rapporte dans les années 1900 plusieurs propositions et projet de loi relatifs à la durée du travail des mécaniciens,

chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer. Il est à l'origine de la disjonction des dispositions touchant à la retraite de celles relatives à la durée du travail.

GOMEL Charles (1843-1922), conseiller d'État, président de compagnie. Il entre au Conseil d'État en 1866 et y fait carrière jusqu'en 1886, date à laquelle il est maître des requêtes et commissaire du Gouvernement. En février 1888, il devient administrateur de la compagnie de l'Est, vice-président en 1903, puis président du conseil d'administration de mai 1906 à sa mort en janvier 1922.

GOUIN Félix (1884-1977), député des Bouches-du-Rhône de 1924 à 1940, socialiste.

GOUJON Julien (1854-1912), député de la Seine-Inférieure de 1891 à 1906, républicain progressiste.

GOY Georges (1867-1958), administrateur de compagnie. Il dirige le service du contentieux des titres de la compagnie du PLM de 1903 à 1911, puis devient secrétaire général, administrateur en 1924 et enfin vice-président du conseil d'administration de ce réseau. Il siège ensuite au comité de direction de la SNCF.

GRANDJOUAN Jules (1875-1968), artiste. Dessinateur et affichiste politique, il réalise trois affiches pour le Syndicat national en 1910.

GRANDVALLET Jean-Pierre (1870-1948), cheminot et militant syndicaliste « réformiste ». Il est ouvrier aux ateliers d'Épernay de la compagnie de l'Est. Militant, il devient secrétaire du groupe d'Épernay du Syndicat national en 1905, participe activement au développement du syndicat sur le réseau de l'Est dès l'année suivante et s'oppose à la tendance « révolutionnaire ». Il est révoqué lors de la grève d'octobre 1910. Il est l'auteur d'une brochure sur ce conflit : *La vérité sur la grève des cheminots*, parue en 1911.

GRELAT Gaston (né en 1885), conseiller d'État. Il devient auditeur au conseil d'État en mai 1911. Il en démissionne en 1922 et termine comme maître des requêtes honoraire. Il est nommé secrétaire adjoint du comité de direction des grands réseaux de chemin de fer français à sa création en 1921. Il en devient le secrétaire général en décembre 1933.

GRIMPRET Cyrille (1876-1967), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire. Il est directeur général des chemins de fer de 1929 à 1934. Sous le Front populaire, il devient secrétaire général du ministère des Travaux publics. À cette fonction, il œuvre à l'application des quarante heures au rail. Il préside la commission chargée de l'élaboration du décret appliquant les quarante heures aux grands réseaux, ainsi que la sous-commission plus précisément chargée de l'élaboration du décret relatif aux roulants en 1936. L'année suivante, il dirige également les travaux de la commission mixte permanente chargée du règlement des difficultés d'application des quarante heures. Il est nommé en juin 1937 président du conseil du réseau de l'administration des chemins de fer de l'État, puis devient vice-président de la SNCF à sa création.

GRIOLET Gaston (1842-1934), conseiller d'État, administrateur et vice-président de compagnie. Nommé maître des requêtes au Conseil d'État en 1872, il démissionne en 1875. Il se consacre alors à sa fonction d'administrateur au comité de direction de la compagnie du Nord et devient vice-président de son conseil d'administration en 1896. Il est remplacé à ce poste par son fils Marcel en 1906.

GROUSSIÉ Arthur (1863-1957), député de la Seine. Député socialiste de 1893 à 1902 et de 1905 à 1924, il montre un intérêt particulier pour les questions ouvrières et sociales, notamment relatives à la législation du travail et syndicale. Il rapporte en mars 1907 le texte issu des différentes propositions relatives à la réforme des conseils de prud'hommes. Il est également membre du Conseil supérieur du travail.

GUÉRARD Eugène (1859-1931), cheminot et militant syndicaliste « réformiste ». Il est comptable au service du Matériel et de la Traction de la compagnie du Nord en 1881. La publication d'une brochure sur *Les compagnies devant l'opinion publique* à l'occasion de la grève de 1891 lui vaut la révocation. Il milite activement pendant dix-huit ans, d'abord à la fonction de secrétaire général du Syndicat national des chemins de fer jusqu'en janvier 1899, puis à celle d'employé principal. Il rencontre à plusieurs reprises les différents ministres successifs pour présenter les revendications du syndicat. Il se retire en décembre 1909, de plus en plus critiqué par les membres de la frange « révolutionnaire » du syndicat. Il fait partie du bureau du congrès international des travailleurs des voies ferrées à sa constitution en août 1893. Il est brièvement élu secrétaire général de la CGT en 1901. De 1900 à 1909, il représente les agents des chemins de fer au Conseil supérieur du travail au sein de la commission permanente. Il y propose plusieurs textes qui vont être mis en œuvre : la création de comités de travail sur les réseaux d'intérêt général, l'extension du champ d'application des conseils de prud'hommes à l'ensemble des travailleurs, etc.

GUESDE Jules, Jules BAZILE dit (1845-1922), journaliste, militant socialiste, député du Nord. D'abord proche de l'anarchisme, il s'attache ensuite à vulgariser le marxisme. Il fonde le parti ouvrier de France, qui fusionne avec le parti socialiste révolutionnaire blanquiste, l'alliance communiste révolutionnaire, puis le parti socialiste français pour former la SFIO en 1905. Député socialiste de 1893 à 1898 puis de 1906 à 1922, il dépose en 1894 une proposition de loi favorable à l'application de la journée de huit heures pour les adultes. Il critique la politique menée par Aristide Briand lors de la grève d'octobre 1910. Il épouse la cause des prolétaires et propose que les agents de chemins de fer soient entendus sur l'élaboration des statuts du personnel prévus par le projet de loi du 22 décembre 1910 relatif au statut des employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif. Il intervient en faveur de la journée de huit heures.

GUIEYSSE Paul (1841-1914), député du Morbihan. Député radical-socialiste de 1890 à 1910, il préside la commission extraparlamentaire chargée d'examiner l'impact financier du vote de la proposition Berteaux, instituée le 6 avril 1903.

GUILLEMET Gaston (1851-1914), député de la Vendée de 1890 à 1902 et de 1906 à 1910, de la gauche démocratique.

GUIMBERT F., cheminot, militant syndicaliste. Mécanicien à Paris, il est révoqué en 1871 pour suspicion de sympathie pour la Commune. Il devient employé de la Ville de Paris en 1876, tout en continuant à militer pour les cheminots : il préside en 1882 le « comité du personnel des trains ». En 1884, il adhère au Syndicat professionnel des employés de chemins de fer (« Syndicat Petit »), dont il devient le vice-président. Mais il en est exclu après avoir transformé en mars 1885 son comité en Syndicat général professionnel des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de machines de chemins de fer de France et d'Algérie. Cette organisation catégorielle de mécaniciens se distingue par son refus de participer aux grèves de 1891 et 1898, son action se situant principalement au niveau parlementaire. Le syndicat

Guimbert change de nom en 1894 pour devenir la Fédération générale française professionnelle des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer et de l'industrie. Elle est absorbée en 1905 par la Fédération des mécaniciens du PLM. Guimbert semble être un proche du ministre des Travaux publics Pierre Baudin.

GUINAND Pierre (1876-1944), polytechnicien, officier du Génie et haut fonctionnaire. Il fait ses premières armes dans le corps du contrôle de l'administration de l'armée. Il devient en 1936 premier président de la Cour des comptes, avant d'être nommé par décret du 31 août 1937 premier président de la SNCF.

GUYOT Yves (1843-1929), député et ministre des Travaux publics de février 1889 à février 1892. En avril 1891, il prend une circulaire limitant le temps de travail des aiguilleurs, mécaniciens et chauffeurs et, en mai de la même année, un arrêté favorable à la fermeture anticipée des gares de petite vitesse les dimanches et jours fériés. Opposé à la cessation concertée et collective du travail, il soutient les réseaux dans leur décision de révoquer de nombreux agents à la suite de l'échec du conflit social de juillet 1891. Il rédige un projet de loi supprimant le droit de grève de différentes catégories de personnel, parmi lesquelles les cheminots. Mais son gouvernement est renversé en février 1892 avant le dépôt du texte. Plus tard, Yves Guyot prend position contre le projet de loi Augagneur du 7 novembre 1911 relatif à la désignation des agents supérieurs et l'homologation des règlements concernant le personnel par l'État.

GUYOT-DESSAIGNE Edmond (1833-1907), ministre des Travaux publics de novembre 1895 à avril 1896. Il défend le libre exercice des droits politiques des cheminots.

HAMP Pierre, Henri BOURRILLON dit (1876-1962), cheminot, écrivain. Recommandé par Henry Pereire et Albert Sartiaux, ingénieur en chef de l'Exploitation, il entre en tant qu'employé aux écritures au service international de la gare de marchandises de La Chapelle à la compagnie du Nord en 1902. Après une mutation comme secrétaire de l'inspecteur de l'Exploitation à Orchies en 1903 puis à Lille, il devient en mars 1904 employé intérimaire et remplace les agents en congé. Il est promu en 1905 sous-chef de gare à Boulogne-sur-Mer, affecté successivement au triage et au service Marée-Voyageurs. Il exerce ensuite cette fonction à la gare de Calais-Maritime, puis à partir de décembre 1907 à Hirson (Aisne). Il est également adhérent au Syndicat national. Il remet sa lettre de démission, refusée par Albert Sartiaux, après sa réussite au concours d'inspecteur du travail. Son expérience professionnelle cheminote est source d'inspiration et donne naissance à l'ouvrage *Le rail* paru en 1912.

HECKER Robert (1883-1935), polytechnicien, ingénieur des Ponts-et-chaussées, conseiller d'État, haut fonctionnaire. Il est contacté pour intégrer la compagnie du Nord en juin 1913, mais cela n'aboutit pas. Directeur du cabinet militaire à l'administration des Travaux publics, il siège au comité d'études des questions intéressant les agents de chemins de fer, institué en août 1918. Promu adjoint au directeur des chemins de fer, il est membre de la commission Tissier, formée en mars 1919. Nommé conseiller d'État en octobre 1919, il devient à cette date directeur des chemins de fer. Mais il n'occupe pas longtemps ce poste et poursuit à partir de février 1920 une carrière dans l'industrie.

HENRY-GRÉARD Octave (1880-1959), polytechnicien, ingénieur des Mines, directeur de compagnie. Il entre à l'Exploitation de la compagnie du PO en 1911. Adjoint pendant trois ans, il devient ensuite chef de l'Exploitation en 1921. Il est nommé sous-directeur de

la compagnie en 1927 et directeur deux ans plus tard. Il prend la direction générale du réseau PO-Midi de 1934 à 1937. Il préside les premiers pourparlers entre le comité de direction des grands réseaux et la Fédération nationale des cheminots relatifs à la convention collective dès décembre 1936, et siège à la commission mixte permanente chargée du règlement des difficultés d'application des quarante heures en 1937.

HEREDIA Severiano de (1836-1901), ministre des Travaux publics de mai à décembre 1887.

HÉRISSON Charles (1831-1893), ministre des Travaux publics d'août 1882 à février 1883. Il propose la nomination du dirigeant des compagnies privées par le gouvernement, mais ce projet n'aboutit pas.

HEURTEAU Émile (1848-1927), polytechnicien, ingénieur des Mines, directeur de compagnie. Grâce à son beau-père Émile Solacroup, directeur de la compagnie du PO, il entre en tant qu'ingénieur attaché à l'Exploitation de ce réseau en juillet 1875. Il devient sous-chef en février 1879, puis chef de l'Exploitation en juillet 1885. Il dirige la compagnie de novembre 1886 à 1910. Il devient alors délégué général du conseil d'administration et est nommé en sus administrateur en 1921. Il siège au Conseil supérieur du travail dès sa création et préside l'instance de 1904 à 1923.

HOCHEDÉZ Henri (né en 1866), cheminot et militant syndicaliste « réformiste ». Il entre en tant qu'ouvrier-ajusteur aux ateliers d'Hellemmes à la compagnie du Nord. Militant, il participe activement au développement du Syndicat national autour de Lille et défend la tendance « réformiste ». Il préside le congrès Nord en 1905. Opposé à la grève d'octobre 1910, il y participe toutefois par esprit de discipline et est révoqué.

ISAAC Auguste (1849-1938), administrateur de compagnie, député du Rhône et ministre. Il siège au conseil d'administration de la compagnie du PLM d'avril 1911, jusqu'à sa démission en mai-juin 1937 pour raisons de santé. Il est député de l'Entente républicaine démocratique de 1919 à 1924 et devient ministre du Commerce et de l'Industrie de janvier 1920 à janvier 1921.

JACQMIN Albert (1847-1905), polytechnicien, ingénieur. Fils de François Jacqmin, il entre en tant que sous-ingénieur en résidence à Luxembourg à la compagnie de l'Est en décembre 1868. Il est envoyé à Bruxelles en mars 1870. Il est promu ingénieur en décembre 1872. Il devient inspecteur dans les années 1880 puis secrétaire général de l'Exploitation du réseau au tournant de la décennie, fonction qu'il occupe jusqu'à sa mort.

JACQMIN François (1820-1889), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, directeur de compagnie. Il entre en tant qu'ingénieur à la compagnie de Paris à Lyon en 1844. Il occupe à partir de 1855 la même fonction au réseau de Lyon à Genève, puis à celui de Lausanne à Fribourg et Berne. Nommé directeur de la compagnie de Lyon à Genève fin avril 1858, il est appelé à diriger l'Exploitation de la compagnie de l'Est en janvier 1859. Il commande notamment la mobilisation des troupes à partir de juillet 1870. Il succède à Clément Sauvage à la direction du réseau, de novembre 1872 à sa mort. Il enseigne plusieurs années à l'École des Ponts et chaussées et en tire notamment *De l'exploitation des chemins de fer*, publié en 1868.

JACQUET Albert, cheminot, militant syndicaliste, administrateur de la SNCF. Il est inspecteur à la compagnie du PO. Militant, il est l'un des membres fondateurs en 1920 de la Fédération des syndicats d'agents des cadres et techniciens des chemins de fer, dont il est le

secrétaire général jusqu'en décembre 1943. Lorsque la Fédération des cadres est rattachée à la CGT en décembre 1937, il devient l'un de ses représentants au bureau de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer. À la création de la SNCF, il est un des quatre représentants du personnel appelés à siéger au conseil d'administration de la nouvelle entreprise.

JANZÉ Charles de (1822-1892), député des Côtes-du-Nord. Député de la majorité dynastique puis du centre gauche de 1863 à 1869, 1871 à 1876 et 1878 à 1885, il s'oppose publiquement dès 1865 aux compagnies ferroviaires privées et prend une part active à la défense des cheminots dans l'Hémicycle. Il présente à la Chambre la pétition des mécaniciens et chauffeurs fin 1871. Il préside le comité de défense des employés de chemins de fer constitué en 1882 et participe au dépôt de plusieurs propositions de loi relatives à la création de prud'hommes spéciaux pour les cheminots, aux relations entre les compagnies et leur personnel, à la réglementation et à la sécurité publique dans les chemins de fer entre 1872 et 1882. Il publie des opuscules (*Les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés* en 1875, *Les serfs de la voie ferrée. La vérité et les compagnies* en 1881) et soutient les premières initiatives syndicales et de presse corporative cheminotes.

JARRIGION Jean (1879-1968), cheminot, militant syndicaliste « réformiste », administrateur de la SNCF. Il est employé comme chef de train à la gare de Bordeaux à la compagnie du Midi. Militant, il devient, après la Première Guerre mondiale, secrétaire de l'Union des syndicats de travailleurs des chemins de fer du réseau du Midi. Il prend part aux grèves de 1920 et, proche de Marcel Bidegaray, critique l'action des « révolutionnaires » durant le conflit de mai. À l'issue de celui-ci, il est révoqué. Membre de la commission exécutive de la Fédération confédérée, il en devient secrétaire adjoint en 1923, puis secrétaire en 1926. À partir de 1935, il occupe avec Pierre Semard la fonction de secrétaire général de la Fédération des cheminots réunifiée. Il s'implique dans le cartel confédéré des services publics et administratifs dès 1927 et devient membre du comité confédéral de la CGT en 1929. Il prend également part aux travaux du BIT. À la création de la SNCF, il est l'un des quatre représentants du personnel appelés à siéger au conseil d'administration de la nouvelle entreprise. Mais il doit quitter cette fonction en 1938 après avoir signé un tract appelant à la grève pour le 30 novembre, ce qui lui vaut en outre une rétrogradation.

JAURÈS Jean (1859-1914), député du Tarn. Député socialiste de 1885 à 1889, de 1893 à 1898, puis de 1902 à 1914, il est l'un des assesseurs, puis le vice-président du groupe parlementaire de défense des cheminots créé fin octobre 1894. Son action est essentiellement parlementaire. En février 1895, il propose un amendement en faveur de la création de prud'hommes spéciaux pour les cheminots. Il dépose le 30 novembre 1897 conjointement avec Maurice Berteaux et Fernand Rabier une proposition de loi relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, qui aboutit en juillet 1909 à la première unification des conditions de retraite des travailleurs du rail. Il s'oppose à la gestion du conflit social d'octobre 1910 par Aristide Briand et est hostile au projet de loi relatif au statut des employés des chemins de fer et aux conflits collectifs déposé par ce dernier le 22 décembre 1910. Il reprend le texte de Charles Dumont sur l'institution d'un conseil de discipline sur chaque réseau et le transforme en une proposition de loi, déposée en juillet 1911 ; mais elle n'aboutit pas. Il rédige également de nombreux articles sur la corporation cheminote.

JAVARY Paul-Émile (1866-1945), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées. Après quelques années à l'administration des chemins de fer de l'État, il entre en tant

qu'ingénieur en chef à la compagnie du Nord en 1897. Il collabore avec Albert Sartiaux à partir de 1906, en qualité d'attaché au service central de l'Exploitation, et devient son adjoint. Il le remplace à la direction de l'Exploitation en 1917. Il participe activement à la reconstruction du réseau après la Première Guerre mondiale.

JONNART Charles (1857-1927), ministre des Travaux publics de décembre 1893 à mai 1894. Il prend en mai 1894 une circulaire fixant la méthode de calcul du temps de travail des mécaniciens et chauffeurs non plus sur une période de 24 heures mais sur la décade, une moyenne maximale de travail et définissant le temps de travail effectif. Fin mai, ses déclarations remettant en cause le droit syndical des agents de l'administration des chemins de fer de l'État provoquent la démission du gouvernement.

JOUHAUX Léon (1879-1954), militant syndicaliste. Il est élu secrétaire général de la CGT comme candidat des « révolutionnaires » en juillet 1909. À l'issue de la Première Guerre mondiale, il est nommé conseiller technique à la Commission pour l'étude de la législation internationale du travail de la Conférence de paix, et participe, en sa qualité de suppléant du délégué français (Louis Loucheur), à la rédaction de la partie XIII du Traité de Versailles, qui marque la naissance de l'OIT. Il a également exercé la fonction de président du groupe ouvrier au BIT de 1919 à 1954 et celle de vice-président de la Fédération syndicale internationale de 1919 à 1945. S'il ne participe à aucun gouvernement, il exerce une influence de premier plan dans la vie politique française : il est, par exemple, consulté sur la nomination de tous les ministres du Travail de 1924 à 1936.

JOURDE Antoine (1848-1923), député de la Gironde. Député socialiste de 1889 à 1902 et de 1906 à 1910, il est à l'origine de la discussion le 22 mai 1894 à la Chambre des députés au cours de laquelle le ministre des Travaux publics Charles Jonnart remet en cause le droit syndical des agents de l'administration des chemins de fer de l'État et qui conduit à la chute du gouvernement Casimir-Périer.

JULLIEN Aimable (né en 1810), cheminot et député de l'Indre-et-Loire. Il est chauffeur à la compagnie d'Orléans. Il est élu député du centre-droit à l'Assemblée nationale constituante en avril 1848.

KERDELLEAU Henri de (1882-1958), cheminot et militant syndicaliste. Il est sous-chef de bureau au secrétariat de la compagnie du PLM. Militant, il est secrétaire à la rédaction de l'Union des syndicats confédérés du réseau PLM, membre du bureau de l'Union unifiée du PLM et de la commission exécutive de la Fédération nationale. En cette qualité, Henri de Kerdelleau intervient auprès du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer pour que soit insérée la reconnaissance du droit syndical, telle qu'elle figure dans les Accords Matignon, dans le contrat collectif en cours de négociation en juin 1936. En 1938, il représente la région Sud-Est au bureau exécutif de la Fédération.

KLEMCZYNSKI Ernest (1876-1930), cheminot et militant syndicaliste. Dessinateur à la compagnie du Nord, il est révoqué à l'occasion de la grève de 1898.

KLOTZ Louis-Lucien (1868-1930), ministre des Finances de novembre 1910 à mars 1911 et de juin 1911 à mars 1913. Il porte avec Aristide Briand le projet de loi du 22 décembre 1910, parfois appelé « projet Briand-Klotz », prévoyant un statut du personnel contre la suppression du droit de grève des cheminots, ainsi qu'un texte, avec Louis Puech, complétant la loi du 21 juillet 1909, qui aboutit à l'adoption de la loi du 28 décembre 1911 et à la rétroactivité des retraites. Il cosigne en 1912, avec le ministre des Travaux publics

Jean Dupuy, les arrêtés interministériels portant approbation du statut du personnel non commissionné, commissionné et classé des chemins de fer de l'État.

(LABROSSE-)LUUYT Maurice (1859-1942), polytechnicien, ingénieur des Mines. Il entre en 1888 à l'Exploitation de la compagnie du PLM. Il devient ingénieur en chef adjoint à la direction du réseau en 1906, directeur général adjoint de 1918 à 1932.

LACAN Gustave (1842-1925), secrétaire de compagnie. Après une carrière d'avocat et un passage dans l'administration publique, il entre en tant que sous-chef du secrétariat à la compagnie du Nord en février 1880. Il devient secrétaire-adjoint en décembre 1889, puis secrétaire de la compagnie en avril 1896.

LACARRÈRE, cheminot et militant syndicaliste. Il est chef de gare, délégué du Syndicat national des chemins de fer, secrétaire des comités du travail. Mais estimant ne pouvoir exercer son mandat dans des conditions optimales, il se retire en novembre 1904 des comités du travail et de la caisse des retraites.

LACOUR Auguste (1864-1945), député de la Vaucluse. Député de la gauche démocratique de 1910 à 1914, il dépose en juin 1910 et en février 1911 conjointement avec Joseph-Gaston Pourquery de Boisserin une proposition de loi tendant à modifier la loi relative au régime de retraites des cheminots du 21 juillet 1909.

LAGAILSE A., cheminot, militant syndicaliste et secrétaire général de la CGT. Il est employé de bureau à l'administration des chemins de fer de l'État. Militant, il est membre du Syndicat national. Peu après le congrès fondateur de Limoges, il est élu secrétaire de la CGT en décembre 1895. Alors qu'il demeure secrétaire-adjoint du Syndicat national, il affirme, aux policiers qui perquisitionnent son domicile dans le contexte de la grève d'octobre 1898, qu'il ne fait plus partie de l'organisation. La CGT lui retire sa fonction en juin 1899.

LAGRANGE Victor (1845-1894), député du Rhône de 1881 à 1893, de la gauche radicale.

LAMARQUE Alfred (1898-1976), polytechnicien, ingénieur. Il entre en tant qu'ingénieur au service central de l'Exploitation à la compagnie du Midi en 1925. Il est détaché au comité de direction des grands réseaux de chemins de fer quatre ans plus tard. Il devient ingénieur en chef adjoint du service central de l'Exploitation de la compagnie du Nord en 1934, puis ingénieur en chef l'année suivante. À ce titre, il dirige les travaux de deux sous-commissions, chargées respectivement des questions relatives à la représentation du personnel et à la rémunération, lors des premiers pourparlers entre le comité de direction des grands réseaux et la Fédération nationale des cheminots entrepris en décembre 1936. Il devient chef de la division du Mouvement au service de l'Exploitation de la région du Nord en 1939.

LAMARTINE Alphonse de (1790-1869), député du Nord, de la Saône-et-Loire, de la Seine puis du Loiret. Député légitimiste, de gauche puis du centre gauche de 1833 à 1851, il est hostile à la concession des chemins de fer à des compagnies privées en 1838.

LAMBERT Charles (1883-1972), député du Rhône. Député radical et radical-socialiste de 1924 à 1932, il intervient activement dans la campagne menée en faveur du respect des droits acquis des cheminots.

LAMBERT-RIBOT Alfred (1866-1967), conseiller d'État, membre d'une organisation patronale. Il entre en tant qu'auditeur au Conseil d'État en 1910. Il devient chef de cabinet adjoint du ministre du Travail Albert Métin en 1913, puis de celui des Travaux publics Albert Claveille en 1917. Il démissionne du Conseil d'État en janvier 1919. Il est nommé secrétaire général de l'UIMM en 1918, puis délégué général en 1926. De 1921 à 1939, il représente les patrons au BIT, où il marque son opposition à la réduction du travail à quarante heures par semaine. Il siège également au CNE. Il participe comme délégué de la CGPF aux négociations aboutissant aux Accords Matignon.

L'ANGLE-BEAUMANOIR Raoul de (1855-1899), ingénieur des Arts et manufactures. Mal noté pour avoir accueilli favorablement les revendications cheminotes, il démissionne de son poste de sous-inspecteur de Traction à la compagnie de l'Ouest. Il est connu pour sa brochure très critique envers les compagnies, publiée en 1883 : *La traite des blancs au XIX^e siècle. La situation des employés de chemins de fer en 1883*. Il préside la Protection mutuelle au moins dès 1884 et soutient les premières initiatives syndicales cheminotes.

LANNES DE MONTEBELLO Adrien (1851-1935), député de la Marne. Député républicain progressiste de 1893 à 1906 et de 1910 à 1914, il dépose conjointement avec Paul Beauregard en 1898 une proposition de loi favorable à la réforme des conseils de prud'hommes.

LANOIR Paul (pseudonyme : Pierre LEBLANC) (1863-1927), cheminot, militant syndicaliste jaune. Il est employé à la compagnie du PO à la fin des années 1880. D'abord adhérent à la Chambre syndicale fondée en 1890, il en est exclu deux ans plus tard pour avoir créé en mars l'Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français, dont il devient le secrétaire général. Cette organisation s'oppose d'emblée à la Chambre syndicale et refuse tout recours à la grève. Elle est favorable à la proposition Merlin de décembre 1894 et au projet Trarieux de mars 1895 en faveur de la suppression du droit de grève des cheminots. Il est l'un des pères et des porte-paroles du syndicalisme jaune.

LA PORTE Amédée de (1848-1900), député des Deux-Sèvres. Député de la gauche républicaine puis de l'Union républicaine de 1877 à 1889 et de la gauche démocratique 1893 à 1900, il dépose fin novembre 1877 une proposition de loi favorable à l'abrogation du décret du 27 mars 1852, qui autorise le ministre des Travaux publics à requérir des compagnies la révocation d'un agent. Mais ce texte n'aboutit pas.

LARCADE L., militant syndicaliste. Il siège, en tant que délégué de la commission d'entente syndicale représentant le personnel, à la commission chargée d'examiner l'impact financier du vote de la proposition Berteaux, instituée le 6 avril 1903, jusqu'à l'exclusion de l'Association amicale.

LARDEUX Joseph (1884-1971), cheminot et militant syndicaliste. Il est ouvrier à l'atelier du petit entretien de la gare d'Argenteuil-triage lorsqu'il devient secrétaire de l'Union des syndicats du réseau État, fin avril 1920. À partir du 6 mai, il assure l'intérim du secrétariat de la Fédération nationale des cheminots, alors que ses dirigeants, menacés d'inculpation pour complot contre la sûreté de l'État, se sont enfuis. Il est révoqué par l'administration des chemins de fer de l'État.

LAROQUE Pierre (1907-1997), conseiller d'État. Il est membre, puis chef de cabinet du ministre du Travail et de la Protection sociale Adolphe Landry, dès 1931. Il est l'auteur

d'un rapport adopté par le CNE fin novembre 1934 en faveur de l'institution de conventions collectives.

LAUCHE Jacques (1872-1920), militant socialiste et syndicaliste, député de la Seine. Député socialiste de 1910 à 1920, il est secrétaire de la commission du Travail à la Chambre. Sensible aux conditions de travail ouvrières, il milite en faveur de la réduction de la durée de la journée de travail et intervient dans le débat sur l'instauration de la journée de huit heures.

LAUR Francis (1844-1934), député de la Loire puis de la Seine de 1885 à 1893, républicain progressiste.

LAVAL Pierre (1883-1945), ministre des Travaux publics d'avril à octobre 1925 et président du Conseil. Il est président du Conseil en 1935 lorsqu'est pris le décret du 30 octobre relatif au régime des retraites des cheminots.

LEBAS Jean (1878-1944), député du Nord et ministre. Député socialiste de 1919 à 1928 puis de 1932 à 1940, il réclame dès 1920 la nationalisation des chemins de fer et propose en 1934 l'adoption de la semaine de quarante heures. Il est ministre du Travail de juin 1936 à juin 1937. À ce titre, il participe aux négociations qui aboutissent aux Accords Matignon et est particulièrement chargé de réaliser les mesures sociales du programme du Front populaire. Député, il propose en mars 1939 l'abrogation des décrets-lois du 12 novembre 1938.

LE BESNERAIS Robert (1893-1948), polytechnicien, ingénieur des Mines, directeur général de la SNCF. Après s'être engagé pour combattre lors de la Première Guerre mondiale, il entre en tant qu'ingénieur attaché au service central de l'Exploitation de la compagnie du Nord en 1924. Il devient sous-chef en 1926, ingénieur en chef adjoint en 1928, ingénieur en chef en 1932, puis le dernier directeur de l'Exploitation en 1934. Il préside la conférence des directeurs des grands réseaux français à partir de 1936. Il devient le premier directeur général de la SNCF le 1^{er} janvier 1938, après avoir pris part aux négociations relatives à la création de l'entreprise aux côtés de René Mayer.

LEBON André (1859-1938), député des Deux-Sèvres, homme d'affaires, président de compagnie. Député républicain progressiste de 1893 à 1898, il propose le rachat par l'État de la compagnie d'Orléans. Après deux défaites électorales, il se consacre à ses affaires. Il préside le conseil d'administration de la compagnie du PLM de 1934 à 1938.

LEBRUN Albert (1871-1950), député de la Meurthe-et-Moselle. Député républicain progressiste, de la gauche démocratique, puis républicain de gauche de 1900 à 1920 et membre de la commission des Travaux publics et des chemins de fer, il rapporte les proposition et projet de loi tendant à modifier la loi relative au régime de retraites des cheminots du 21 juillet 1909, dont le second aboutit à l'adoption de la loi du 28 décembre 1911 et à la rétroactivité des retraites.

LECOMTE Maxime (1846-1946), député et sénateur du Nord. Député de l'Union républicaine de 1884 à 1885 et de gauche de 1887 à 1891, il propose la réglementation de la nationalité du personnel des compagnies de chemins de fer en 1888-1889 et la suppression du *truck system* en 1890. Sénateur de 1891 à 1914, il souhaite que la promulgation du projet de loi Trarieux retirant aux cheminots le droit de grève soit conditionnée à la

réglementation par l'État des conditions de recrutement, de travail et de retraite de ces travailleurs, en février 1896 ; mais sa proposition n'est pas retenue.

LEGRAND Alexis (1791-1848), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, conseiller d'État, haut fonctionnaire. Il est nommé conseiller d'État en 1831. Il devient directeur général des Ponts et chaussées et des Mines trois ans plus tard. Après avoir refusé le nouveau ministère des Travaux publics, il accepte la fonction de sous-secrétaire d'État aux Travaux publics de mai 1839 à décembre 1847. Sous sa houlette, le tracé du réseau des grandes lignes de chemin de fer est fixé en 1842 (la fameuse « étoile Legrand »). Il devient ensuite président de la section des Travaux publics du Conseil d'État.

LE GUEN Paul (1877-1956), cheminot et militant syndicaliste. Il est chaudronnier. Militant, il est secrétaire de l'Union des syndicats de cheminots du réseau État de 1917 à avril 1920. Il est révoqué lors de la grève de mai 1920. Il est secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de 1923 à janvier 1926, et secrétaire du syndicat confédéré des cheminots de Paris-État (rive droite) en 1927.

LEMIRE Jules (1853-1928), ecclésiastique, député du Nord. Député non inscrit, indépendant, républicain de gauche, puis gauche radicale de 1893 à 1928, il est guidé, dans son parcours ecclésiastique comme politique, par l'amélioration des conditions de vie des travailleurs et des plus démunis. Il est le fondateur en 1896 de la Ligue du coin de terre et du foyer, inspirée du « terrianisme », qui encourage la culture d'un jardin par les familles ouvrières. Membre de la commission du travail à la Chambre, il dépose à l'été 1894, suite au mécontentement provoqué par la loi du 27 décembre 1890, une proposition de loi permettant le contrôle, par les pouvoirs publics, des règlements relatifs aux conditions de nomination, de travail, d'avancement, de révocation et de retraite du personnel permanent des réseaux, en échange de la suppression de son droit de grève ; mais ce texte n'aboutit pas. Il s'oppose plus tard au retrait du droit de grève des agents de chemins de fer prévu par le projet de loi du 22 décembre 1910 relatif au statut des employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif.

LE TROCQUER Yves (1877-1938), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire, ministre. Il devient à partir de 1910 directeur technique dans les cabinets des ministres des Travaux publics Louis Puech, Charles Dumont et Victor Augagneur. Nommé ministre des Travaux publics en janvier 1920, il occupe cette fonction pendant quatre ans et demi dans sept gouvernements successifs. Il conclut les négociations entre les compagnies ferroviaires et la Fédération nationale des cheminots ouvertes par son prédécesseur Albert Claveille, aboutissant ainsi à un statut du personnel commun à l'ensemble des cheminots en 1920. Il oriente les travaux de la nouvelle convention du 28 juin 1921. Il joue également un rôle central dans la révision des arrêtés du 8 novembre 1919 et l'adoption du décret du 14 septembre 1922 pour l'application des huit heures aux agents sédentaires.

LEYGUE Honoré (1856-1940), député de la Haute-Garonne. Frère de Raymond Leygue, il est député radical-socialiste de 1898 à 1907. Il est membre de la commission des travaux publics et des chemins de fer.

LEYGUE Raymond (1850-1929), député de la Haute-Garonne. Frère d'Honoré Leygue et député radical-socialiste de 1890 à 1906, il préside la commission chargée de reprendre les dispositions abandonnées par le Sénat lors de la discussion de la loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage. Mais les travaux de cette instance n'aboutissent pas. Suite au mécontentement provoqué par la loi du 27 décembre 1890, il dépose une nouvelle

proposition de loi favorable à une législation spéciale pour les agents de chemins de fer en juin 1893.

LHOPITEAU Gustave (1860-1941), député de l'Eure-et-Loir. Député républicain de gauche, de l'Union puis de la gauche démocratique de 1893 à 1912, il interpelle en mars 1902 le ministre des Travaux publics sur les difficultés de mise en œuvre des comités du travail. Il est à l'origine de la loi du 21 mars 1905 attribuant aux tribunaux ordinaires l'appréciation des difficultés qui peuvent s'élever entre l'administration des chemins de fer de l'État et ses employés à l'occasion du contrat de travail.

LIAUD Roger (1898-1972), cheminot, militant syndicaliste, administrateur de la SNCF. Il entre en tant qu'employé stagiaire au dépôt de Tours à la compagnie du PO en 1913. Après la guerre et sa mobilisation, il est affecté au service du Matériel à Paris. Militant, il devient en 1923 archiviste de la Fédération nationale des cheminots, fonction qu'il occupe jusqu'à la réunification en 1934. Il est également archiviste de l'Union des syndicats confédérés des cheminots du PO, dont il devient ensuite secrétaire en 1925. En 1930, il est membre du conseil fédéral de l'Union du PO. Membre du bureau syndical de l'Union des syndicats réunifiée du PO fin 1934, il devient l'année suivante secrétaire fédéral de la Fédération unifiée des cheminots. Siégeant à la commission mixte de conciliation dirigée par René Claudon, il prend une part active à l'élaboration de la convention collective des cheminots, dont il relate l'évolution des travaux dans *La Tribune des cheminots*. À la création de la SNCF, il est l'un des quatre représentants du personnel appelés à siéger au conseil d'administration de la nouvelle entreprise.

LINTILHAC Eugène (1854-1920), sénateur du Cantal de 1903 à 1920, radical-socialiste.

LOBET Jules (1871-1925), cheminot, militant syndicaliste et député de la Marne. Il entre en tant qu'ouvrier frappeur aux ateliers de la compagnie de l'Est après 1898. Il est arrêté lors de la grève de 1910. En 1912, il devient secrétaire général du syndicat des cheminots d'Épernay, puis de celui des réseaux de l'Est. Député socialiste de 1919 à 1925, il intervient essentiellement dans les débats relatifs aux chemins de fer. Il rapporte en juillet 1924 la proposition de résolution Auffray en faveur de l'abrogation du décret du 14 septembre 1922 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de 8 heures aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains.

LOCKROY Édouard (1838-1913), député des Bouches-du-Rhône et de la Seine. Député d'extrême-gauche, de l'Union républicaine, radical, puis radical-socialiste en 1871 et de 1873 à 1910, il dépose une proposition de loi en faveur des conseils de prud'hommes pour les employés de commerce en novembre 1889.

LOUBET Émile (1838-1929), ministre des Travaux publics de décembre 1887 à avril 1888.

LOUCHEUR Louis (1872-1931), polytechnicien, employé de compagnie, député. Il entre à la compagnie du Nord en tant que chef de district, puis chef de section et enfin inspecteur de la Voie. Il est notamment chargé de la surveillance des travaux d'élargissement de la gare du Nord à Paris. Peu avant sa titularisation comme ingénieur en 1899, il quitte le réseau Nord pour créer son entreprise. Député de 1919 à 1931, il propose l'établissement d'un nouveau régime pour les chemins de fer d'intérêt général dès mai 1920.

MANGE Alfred (1864-1940), polytechnicien, directeur de compagnie. Il entre en tant qu'agent à l'essai à la compagnie du PO en octobre 1884. Il en devient attaché en novembre 1888, secrétaire en mai 1894, ingénieur attaché à la direction en avril 1897, sous-chef de l'Exploitation en janvier 1901, chef adjoint en juin 1903, puis chef en janvier 1908. Il est nommé directeur de la compagnie dès novembre 1914. Il préside un temps le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

MARCHAIS DE LA BERGE Albert (1845-1894), député de la Loire. Député de la gauche républicaine en 1888-1889, il rapporte en février 1889 une proposition de loi favorable à la réglementation de la nationalité du personnel des compagnies de chemins de fer.

MARCHE, cheminot. Marche est ouvrier mécanicien à la compagnie du Nord. Suivi par 2 000 ouvriers mécaniciens, il présente le 25 février 1848 une pétition au Gouvernement provisoire. Cette démarche aboutit à l'adoption d'un décret garantissant le droit au travail.

MARGAINE Alfred (1870-1953), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, député de la Marne. Député radical et radical-socialiste de 1910 à 1940, il est membre des commissions des travaux des publics et des chemins de fer de la Chambre. Il consacre une partie de son énergie aux questions ferroviaires, notamment à la situation des cheminots. Fin 1919, il intervient en faveur de l'unification des réseaux.

MARGOT Maurice (1864-1954), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, directeur de compagnie. Il intègre le réseau du PLM en 1893. Beau-fils de Gustave Noblemaire, il devient à son tour directeur de la compagnie en 1919.

MARGUE Léon (1828-1888), député de la Saône-et-Loire. Député de l'Union républicaine de 1876 à 1885, il rapporte les propositions Casse et Janzé en 1880 et 1881.

MARIETTON Joannès (1860-1914), député du Rhône. Député socialiste de 1906 à 1914, il prend notamment part aux débats relatifs aux agents des chemins de fer et préside le groupe des ouvriers et employés de chemins de fer du PLM, créé en juin 1909. Il dépose en mars 1910 une proposition de loi tendant à modifier la loi relative au régime de retraites des cheminots du 21 juillet 1909.

MARLIO Louis (1878-1952), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire, président de compagnie. Il est chef du cabinet technique d'Alexandre Millerand, ministre des Travaux publics, des postes et des télégraphes de juillet 1909 à novembre 1910. En 1929, il devient vice-président, puis président en 1934 de la compagnie de l'Est. Il est aussi membre du comité de direction des grands réseaux. Il siège au comité de direction de la SNCF nouvellement créée.

MARQUIS Henri (1834-1906), sénateur de la Meurthe-et-Moselle. Il est sénateur de la gauche républicaine de 1883 à 1906.

MARUÉJOULS Émile (1837-1908), député de l'Aveyron, ministre. Député de la gauche radicale de 1889 à 1908, il préside la commission des chemins de fer de la Chambre. Il s'intéresse à la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs. Il est ministre des Travaux publics de juin 1902 à janvier 1905.

MASSIMI Paul (1885-1961), député du Rhône. Député radical et radical-socialiste de 1928 à 1936, il est membre de la commission des travaux publics de la Chambre et vice-président

du groupe parlementaire de défense des cheminots. En 1932, il intervient en faveur du respect des droits acquis des agents de chemins de fer.

MAURIS Léon (1850-1929), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, directeur et vice-président de compagnie. Il entre en tant qu'ingénieur de la Voie à la compagnie du PLM en 1884. Il devient successivement sous-chef, chef de l'Exploitation, puis sous-directeur du réseau en 1902. En 1907, il succède à Gustave Noblemaire comme directeur de la compagnie, poste qu'il occupe jusqu'en 1919. Après la Première Guerre mondiale, il devient administrateur du PLM puis vice-président du conseil d'administration en 1925. Il a également été le président du syndicat des chemins de fer de ceinture de Paris.

MAYER René (1895-1972), haut fonctionnaire, administrateur de compagnie. Il participe à plusieurs cabinets ministériels. Il est notamment chef adjoint du cabinet de Pierre Laval, ministre des Travaux publics d'avril à octobre 1925 et se spécialise dans la question des transports. Il est membre de la commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer en 1924, rapporteur de la commission chargée de l'étude de la réorganisation de l'administration des chemins de fer de l'État en 1925, et secrétaire général du conseil supérieur des chemins de fer l'année suivante. En 1928, il entre au conseil d'administration de la compagnie du Nord et en devient le vice-président quatre ans plus tard alors que son cousin Édouard de Rothschild en est le dirigeant. Il s'affiche ensuite comme un spécialiste des questions mêlant les intérêts privés et ceux de l'État : il assainit les finances de la compagnie internationale des Wagons-Lits en 1932, contribue à la réorganisation de l'aéronautique et à la création d'Air France en 1934. Surtout il participe, en tant que représentant des compagnies, aux négociations qui aboutissent à la constitution d'un réseau ferré national, ce qui lui vaut d'être considéré avec Henri Queuille comme un des pères de la SNCF. Il siège au comité de direction de l'entreprise nouvellement créée jusqu'en 1939.

MAZE Hippolyte (1839-1891), sénateur de la Seine-et-Oise. Il est sénateur de la gauche républicaine de 1886 à 1891.

MECK Henri (1897-1966), militant syndicaliste chrétien, député du Bas-Rhin. Député démocrate populaire puis indépendant d'action populaire de 1928 à 1940, il prend part aux débats sur les congés payés, la semaine de quarante heures, l'arbitrage et les conventions collectives. S'il est favorable à ces dernières, il s'oppose toutefois à la disposition sur l'« organisation syndicale la plus représentative », qui exclut assez largement la CFTC des négociations de conventions collectives. Il approuve les mesures du 12 novembre 1938 mais critique toutefois le recours aux décrets-lois. Il souhaite en février 1939 que les organisations syndicales (patronales comme ouvrières) jouent à nouveau un rôle dans la détermination des conditions de travail.

MÈGE Henri (1883-1956), député de la Dordogne. Député radical et radical-socialiste de 1932 à 1936, il est membre de la commission des Travaux publics de la Chambre. Il rapporte le projet de loi de ratification du décret du 19 avril 1934 modifiant le régime de retraite des cheminots.

MÈGE Jean (1847-1925), député du Puy-de-Dôme. Député de 1889 à 1893, il dépose conjointement avec Joseph-Gaston Pourquery de Boisserin en novembre 1890 une proposition de loi relative à la sécurité publique dans les chemins de fer ; mais elle n'est jamais discutée.

MERCIER général Auguste (1833-1921), ministre de la Guerre de décembre 1893 à janvier 1895. Il sollicite son homologue des Travaux publics Louis Barthou sur la question du droit de grève des cheminots, dont il craint qu'il mette en péril la défense nationale après la parution de la brochure de Mesmard en 1892.

MERLIN Charles (1825-1895), sénateur du Nord. Sénateur de la gauche républicaine de 1879 à 1895, il dépose conjointement avec Jules Cazot, Charles Demôle et Louis Cordelet en décembre 1894 une proposition de loi visant à supprimer le droit de grève aux personnels des exploitations de l'Etat et des compagnies de chemins de fer ; mais elle n'aboutit pas.

MESMARD (pseudonyme). Il défraie la chronique en 1892 avec la parution de sa brochure très critique envers les réseaux : *Les employés des chemins de fer. Critique des abus des grandes compagnies & projet de réformes dans tous les services*. L'opinion publique s'alarme de ce qu'il encourage les cheminots à ne pas répondre à une éventuelle mobilisation militaire destinée à mettre fin à une grève générale, dans un contexte marqué par la guerre de 1870. Elle remet en doute le patriotisme des militants de la Chambre syndicale, dont l'organe de presse a un temps promu la publication avant de finir par s'en désolidariser. Malgré des suspicions, Eugène Guérard s'est toujours défendu d'être l'auteur de la brochure. Selon les auteurs, Mesmard serait soit un cheminot révoqué de la compagnie du PLM aux sensibilités anarchistes, soit un agent du réseau de l'État.

MESUREUR Gustave (1847-1925), député de la Seine de 1887 à 1902, de la gauche radicale puis radical-socialiste.

METZGER Charles (1846-1903), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, directeur des chemins de fer de l'Etat. Charles Metzger est détaché en janvier 1880 en tant que sous-chef de l'Exploitation à l'administration des chemins de fer de l'État. Il est nommé quatre ans plus tard ingénieur adjoint à la direction des chemins de fer, puis directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics en 1892-1893. Charles Metzger devient directeur des chemins de fer de l'État en décembre 1895.

MICHAUX Lucien (1868-1935), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, conseiller d'État, haut fonctionnaire. Il assure l'intérim de la direction des chemins de fer à l'administration des Travaux publics, en remplacement de Marcel Fontaneilles, du 21 août 1917 au 1^{er} décembre 1918. Il est nommé conseiller d'État en septembre 1917. Il participe à la commission instituée en octobre 1917 pour étudier les modifications à apporter au régime des chemins de fer d'intérêt général, et au comité d'études des questions intéressant les agents, créé en août 1918.

MICHEL Henri-Jean (1895-1936), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire. Henri-Jean Michel travaille au contrôle des chemins de fer. À partir de 1934, il est adjoint au directeur général des chemins de fer et des routes à l'administration des Travaux publics.

MIELLET Edmond (1880-1953), député du Territoire-de-Belfort de 1919 à 1940, radical et radical-socialiste.

MILLERAND Alexandre (1859-1943), avocat, député de la Seine, ministre, président du Conseil, président de la République. Il est l'avocat-conseil de la Chambre syndicale en 1891. Député socialiste de 1885 à 1920, il fait partie du comité de défense des employés de chemins de fer constitué en 1882. Il dénonce à l'Hémicycle l'obstruction de la pratique

syndicale cheminote en mars 1893. Il est un membre actif du groupe parlementaire de défense des cheminots, créé fin octobre 1894. En tant que ministre du Commerce de juin 1899 à juin 1902, il œuvre en faveur de la réduction du temps de travail (loi du 30 mars 1900, réduction à huit heures de la durée du travail dans des établissements industriels de l'État en 1901, etc.), de la collaboration entre les ouvriers et les patrons qui passe par la représentation du personnel (institution des conseils du travail en septembre 1900) et du règlement amiable des conflits collectifs du travail (projet de loi du 15 novembre 1900, repris sous la forme d'une proposition de loi en 1906, etc.). S'il combat la proposition Berteaux lors de sa discussion au sein du groupe parlementaire en 1897, il vote en sa faveur à la Chambre le 29 décembre de la même année, puis se ravise et la rejette une fois ministre le 14 novembre 1901. Ministre des Travaux publics de juillet 1909 à novembre 1910, il invite en septembre 1909 les compagnies à étendre les comités du travail à leurs réseaux respectifs. Il est à l'origine de l'octroi d'un statut au personnel ouvrier des dépôts et ateliers de l'administration des chemins de fer de l'État. Il condamne la grève des cheminots d'octobre 1910. Au lendemain de celle-ci, le président du Conseil Aristide Briand le sollicite pour rédiger un projet de loi afin de limiter les conflits sociaux dans les services publics. Mais en désaccord sur ce texte, Millerand quitte le gouvernement. Redevenu député, il rapporte en mars 1911 le texte du 22 décembre 1910, qui octroie un statut du personnel aux cheminots contre l'interdiction de faire grève. Il se prononce contre la suppression du droit de grève et est favorable à la consultation des cheminots sur l'élaboration des statuts du personnel. La contre-proposition de loi qu'il élabore est déposée à la Chambre en novembre. Transformée en projet de loi par le gouvernement, elle n'a jamais été discutée dans l'Hémicycle. Président du Conseil de janvier à septembre 1920, il impose aux compagnies de lever les sanctions à l'encontre des agents grévistes en janvier.

MOCH Jules (1893-1985), polytechnicien, député de la Drôme puis de l'Hérault, ministre. Député socialiste de 1928 à 1940, il est vice-président de la commission des travaux publics et rapporteur du budget des chemins de fer. Il porte un intérêt particulier à la nationalisation des chemins de fer et à la condition des agents. Il propose en novembre 1931 un texte favorable à la déchéance des compagnies ferroviaires et à l'instauration d'un réseau national de chemin de fer. Il est brièvement sous-secrétaire d'État à la présidence du Conseil en mai-juin 1937 et ministre des Travaux publics en mars-avril 1938.

MOFFRE Henri (1856-1916), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, administrateur et directeur de compagnie. Il entre en tant qu'ingénieur au service des Canaux à la compagnie du Midi en juillet 1884. Il est attaché au service commercial de l'Exploitation en mars 1888, puis à la direction à partir de décembre. Il devient ingénieur en chef adjoint en mai 1896, puis ingénieur en chef au service du Matériel et de la Traction en janvier 1897. Il est nommé sous-directeur de la compagnie en septembre 1907, puis directeur de janvier 1908 à janvier 1913, date à laquelle il devient administrateur.

MONESTIER Clément (1855-1925), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, sénateur de la Lozère et ministre. Ingénieur, il participe à la construction de lignes de chemin de fer. Il devient contrôleur de l'Exploitation et de la Traction de la compagnie d'Orléans. Sénateur radical-socialiste de 1896 à 1906, il dépose en novembre 1900 un avant-projet de loi relatif à la sécurité publique des chemins de fer, qui n'est jamais examiné. Il est ministre des Travaux publics en mai-juin 1899.

MONIS Ernest (1848-1929), sénateur de la Gironde, ministre, président du Conseil. Sénateur de la gauche démocratique de 1891 à 1920, il propose en mai 1905 de fixer le jour de repos

hebdomadaire au dimanche, en vain. Président du Conseil, en charge du portefeuille de l'Intérieur et des Cultes, de mars à juin 1911, il hérite du projet de loi du 22 décembre 1910 relatif au statut des employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif, élaboré par le gouvernement Briand. Toutefois, il démissionne avant l'examen de ces textes par le Parlement.

MONMOUSSEAU Gaston (pseudonyme : Jean BRÉCOT) (1883-1960), cheminot, militant syndicaliste « révolutionnaire », député de la Seine. Il entre en tant que nettoyeur de dépôt et charron à l'administration des chemins de fer de l'État en 1910. Il ne prend pas part à la grève d'octobre. En 1920, il devient menuisier aux ateliers de Clichy. Il est nommé secrétaire de la section du matériel de son syndicat en 1921. Il s'impose comme un des meneurs de la minorité « révolutionnaire » dès 1918. Il est suspendu par la direction du réseau à l'occasion du conflit de février 1920. Lors du congrès fédéral d'avril 1920, il propose une motion d'orientation contre la collaboration, mais en faveur d'une grève générale, qui est adoptée. Celle-ci débute le 1^{er} mai. Rapidement révoqué, puis réintégré, il demande une disponibilité. Inculpé pour complot contre la sûreté de l'État et emprisonné, il est acquitté en mars 1921. Il rédige une brochure sous le pseudonyme de Jean Brécot sur *La grande grève de mai 1920*, dans laquelle il dénonce l'action des « réformistes » dans le conflit social. Député communiste de 1936 à 1940, il est membre de la commission spéciale chargée d'examiner les projets de loi sociaux et devient vice-président de la commission du travail. Il défend à la Chambre la condition des travailleurs. Il a notamment déposé, en 1938, une proposition de loi en faveur de l'amnistie des délits pour faits de grève et pour la réintégration des fonctionnaires, employés et ouvriers des services publics et concédés des entreprises nationalisées et industries privées. Il proteste dans l'Hémicycle contre la répression qui fait suite à la grève générale du 30 novembre 1938.

MONZIE Anatole de (1876-1947), ministre des Travaux publics d'août 1938 à juin 1940. Il entend mener, selon ses propres termes, une politique de « pénitence ferroviaire ». Il semble toutefois concerné par la condition des cheminots : il cherche à éviter qu'ils soient concernés par l'assouplissement des quarante heures, à atténuer les sanctions prises à l'issue de la grève du 30 novembre 1938 et à dissuader le ministre des Finances Paul Reynaud de licencier 100 000 d'entre eux.

MOREAU Armand, militant syndicaliste. Il est secrétaire du Syndicat des omnibus de Paris.

MORIN Ferdinand (1876-1957), député de l'Indre-et-Loire. Député socialiste de 1914 à 1940, il est membre des commissions des travaux publics et des moyens de communication ainsi que du travail. Il préside le groupe parlementaire de défense des intérêts des cheminots. Il épouse la cause des agents de chemins de fer révoqués pendant la grève de 1920, en requérant leur réintégration et l'amnistie. Il œuvre en faveur du respect des droits acquis des cheminots à la suite de l'application du statut de 1920. Il propose, en 1939, le rétablissement des facilités de circulation pour les agents de chemins de fer retraités.

MORONI Paul (1905-1992), haut fonctionnaire. Il est nommé directeur adjoint des chemins de fer au ministère des Travaux publics et des Transports en 1937. Dans le cadre de l'élaboration de la convention collective des cheminots, il dirige les travaux d'une sous-commission, relatifs à la reconnaissance et l'application du droit syndical.

MUN Albert de (1841-1914), député du Morbihan puis du Finistère. Député de l'Union des droites de 1876 à 1878 puis de l'Action libérale 1881 à 1914, il est un farouche défenseur de la liberté syndicale. Alors que le projet de loi du 22 décembre 1910 relatif au statut des

employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif doit être examiné, il propose à la commission du travail une motion invitant les représentants des compagnies et des organisations syndicales à échanger sur les conditions de règlement de leurs différends.

MUSSAT Ernest (1858-1938), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire. Il œuvre de 1895 à 1898 au contrôle de la compagnie de l'Est. Il devient ingénieur en chef de l'Inspection du réseau de l'État en février 1901 et préside les comités du travail de cette administration de chemins de fer à partir d'avril. En juillet 1901, il est adjoint au directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics et devient, en mars 1902, chef du nouveau service du contrôle du travail des agents de chemins de fer. En 1905, il assure l'intérim de la direction des chemins de fer. Il rédige en juin 1922 un rapport au nom du conseil supérieur des chemins de fer sur la remise en cause des arrêtés du 8 novembre 1919 sur les huit heures.

NADAUD Martin (1815-1898), député de la Creuse de 1849 à 1851 et de 1876 à 1889, d'extrême-gauche puis de l'Union républicaine.

NIEL Louis (1872-1952), militant syndicaliste. Il est brièvement secrétaire de la CGT de février à mai 1909. Son amitié avec Eugène Guérard lui vaut de devenir en juillet 1909 secrétaire administratif du comité de l'Est au Syndicat national des chemins de fer. Il quitte l'organisation après l'échec de la grève d'octobre 1910. Son expérience du milieu cheminot lui fait prendre position contre le projet Briand du 22 décembre 1910 relatif au statut des employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif, bien qu'il demeure convaincu de la nécessité de leur octroyer un statut du personnel.

NOAILLES Charles Philippe Henri de, duc de Mouchy (1808-1854), administrateur et président de compagnie. Il est l'un des fondateurs et le président de la compagnie d'Orléans à Bordeaux. Il siège également au conseil d'administration de la compagnie du Nord, qu'il préside un temps. Il démissionne en mai 1849 de ces fonctions après avoir été élu à l'Assemblée constituante.

NOBLEMAIRE Gustave (1832-1924), polytechnicien, ingénieur des Mines, directeur de compagnie. Il est attaché au contrôle de l'Exploitation du réseau du Midi en 1858. Deux ans plus tard, il est appelé à exercer la même fonction à la compagnie du PLM. En 1862, il dirige le réseau des chemins de fer du nord de l'Espagne. Sept ans plus tard, il gère les travaux de construction du chemin de fer en Algérie. En 1873, il devient ingénieur adjoint à la direction de l'Exploitation de la compagnie du PLM. Cinq ans plus tard, il seconde Paulin Talabot en tant que directeur de l'Exploitation. Il est nommé directeur en 1881, fonction qu'il occupe jusqu'en 1907. Son œuvre dans la conclusion de la convention de 1883 est incontestable. Il développe dans son réseau une politique familialiste vis-à-vis des agents.

NOFRI Quirino (1861-1937), cheminot et député italien. Il entre en tant que comptable à la compagnie *Ferrovie Alta Italia*. Il est le premier cheminot italien à être élu député en 1897.

NUBLAT, directeur d'organe de presse. Il dirige le *Moniteur des employés des chemins de fer*, organe de presse dédié aux chemins de fer qui paraît jusqu'en 1891. Membre honoraire de la société anglaise de protection mutuelle des *railwaymen*, il est à l'origine de la création de la société générale de protection mutuelle des employés de chemins de fer français, qui naît également en avril 1883.

OURADOU Gérard (1896-1952), cheminot, militant syndicaliste. Il intègre le chemin de fer en 1919. Militant dès 1920, il devient secrétaire du syndicat CGT des cheminots de Conflans-Jarny, puis de l'Union Est des syndicats confédérés des cheminots à partir de 1924. Il a pris part à la réunification de la Fédération. Après la révocation de Pierre Semard et Jean Jarrigion de leurs fonctions d'administrateurs représentant le personnel de la SNCF, il occupe l'un des sièges vacants à partir de mars 1939.

PAGANON Joseph (1880-1937), ministre des Travaux publics de janvier 1933 à février 1934, puis en juin 1935.

PARIS Auguste (1826-1896), sénateur du Pas-de-Calais de 1885 à 1891, monarchiste et conservateur.

PASQUIER Mentor (1890-1969), cheminot, militant syndicaliste. Il entre en tant qu'homme d'équipe à la compagnie du Midi en octobre 1920. Militant, il devient secrétaire général de l'Union unitaire du Midi en 1924, mais n'en est plus qu'adjoint l'année suivante. En 1929, il est secrétaire général du syndicat de Toulouse et devient neuf ans plus tard membre du bureau exécutif de la Fédération nationale des cheminots, chargé du secrétariat de la Section technique nationale du Matériel. Il s'intéresse aux questions de statut du personnel et de contrat collectif et semble prendre part, au moins un temps, à la négociation de la convention collective des agents de chemins de fer, dont il relate l'évolution dans *La Tribune des cheminots*. Il participe à la négociation du régime de prévoyance des cheminots et de leurs proches et est nommé vice-président du conseil d'administration de la Caisse de soins aux familles des agents de la SNCF lors de sa création en 1938.

PAUL-BONCOUR Joseph (1873-1972), député du Loir-et-Cher, de la Seine puis du Tarn, ministre, haut fonctionnaire. Directeur de cabinet de René Viviani, puis directeur du personnel du premier ministère du Travail, il œuvre pour l'adoption de la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire. Député socialiste de 1909 à 1914, il est membre de la commission du travail de la Chambre. À ce titre, il est désigné en janvier 1911 rapporteur provisoire du projet de loi du 22 décembre 1910 relatif au statut des employés des chemins de fer et aux différends d'ordre collectif. Il est particulièrement chargé de réaliser une enquête auprès des représentants des compagnies et des organisations syndicales. Mais nommé ministre du Travail et de la Prévoyance sociale en mars 1911, il cède la place à Alexandre Millerand.

PAULIN Albert (1881-1955), député du Puy-de-Dôme de 1924 à 1940, socialiste. Il préside la commission du travail de la Chambre des députés pour la législature 1936-1940.

PAYELLE Georges (1859-1941), conseiller d'État, président de la Cour des comptes, haut fonctionnaire. Il est membre de cabinet de divers ministres dans les années 1880 à 1900. Il devient conseiller d'État en 1901. Il est procureur général près la Cour des comptes en 1908 et premier président de 1912 à 1933. Il est aussi membre du comité consultatif des chemins de fer. Il siège à la commission Tissier, initialement chargée en mars 1919 de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble des agents des réseaux d'intérêt général, une tarification unifiée des salaires. Deux ans plus tard, il préside une instance qui prend la suite de la commission Tissier afin de résoudre les difficultés suite à l'élaboration des nouvelles échelles salariales.

PERDONNET Auguste (1801-1867), polytechnicien, ingénieur des Mines, administrateur de compagnie. Il entre en 1836 au service du Matériel fixe et roulant de la compagnie du

Paris-Saint-Germain. Il est directeur du Matériel de la rive gauche de Versailles en 1842. Il devient en 1845 administrateur, puis en juillet 1846 membre du comité de direction de la compagnie du Paris-Strasbourg, sièges qu'il occupe jusqu'à son décès.

PEREIRE Henry (1841-1952), ingénieur des Arts et manufactures, administrateur et vice-président de compagnie. Il est membre du conseil d'administration du réseau du Midi dès 1875, suite au décès de son père Émile, fondateur de la compagnie. Il devient vice-président de celle-ci en 1911.

PÉRFETTI Camille (1875-1956), député de la Haute-Marne de 1928 à 1940, radical et radical-socialiste.

PÉRIER Jean-Casimir (1847-1907), président du Conseil. Président du Conseil depuis décembre 1893, il démissionne le 22 mai 1894 suite à la remise en cause du droit syndical des agents de l'administration des chemins de fer de l'État par le ministre des Travaux publics Charles Jonnart, qui provoque un tollé.

PÉRIGNON Albert, cheminot, militant syndicaliste et communiste. Militant, il est membre de la commission administration de la Fédération nationale des cheminots, dont il devient le secrétaire en décembre 1935. Il est réélu à cette fonction lors du congrès fédéral de juin 1938. En cette qualité, il se penche notamment sur la question des facilités de circulation des cheminots.

PERNOT Georges (1879-1962), ministre des Travaux publics de novembre 1929 à février 1930 et de mars à décembre 1930.

PÉROUSE Denis (1846-1925), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, directeur des chemins de fer. Ingénieur, il participe à l'étude de projets de chemins de fer dès février 1873. Il est attaché à la direction de la construction des chemins de fer en septembre 1878. Il intègre le service du contrôle d'exploitation de la compagnie du Nord en octobre 1883. Il œuvre à partir de mars 1886 au cabinet du directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics et, dès juillet, au service du contrôle de l'exploitation de la compagnie du PLM. Il devient en juin 1893 ingénieur en chef du contrôle central de ce réseau et intègre le conseil des chemins de fer de l'État en décembre 1895. Deux mois plus tard, il devient adjoint à la direction des chemins de fer au ministère des Travaux publics. Il assure l'intérim à partir de juin 1896 à la direction du contrôle du PLM et devient ensuite directeur des chemins de fer.

PERRISSOUD Raphaël (1879-1956), député de la Seine-et-Marne. Député radical-socialiste de 1909 à 1914, il est membre de la commission du budget de la Chambre ; en cette qualité, il rapporte le budget des chemins de fer de l'État pour les exercices 1912 et 1913. Il critique particulièrement l'interdiction de cumul d'emploi pour le cheminot ou son entourage, prévue par le statut du personnel du réseau de l'État, et œuvre avec Henry Chéron pour l'aplanissement des différends survenus entre l'administration et les agents depuis la parution du statut de 1912.

PESCHAUD Marcel (1871-1942), haut fonctionnaire, secrétaire de compagnie. Il est chef adjoint du cabinet du ministre des Travaux publics en juin 1897, puis de celui du président du Conseil Waldeck-Rousseau en juin 1899. Il est successivement secrétaire de direction, secrétaire général adjoint, puis secrétaire général de la compagnie du PO à partir du 1^{er} janvier 1901. Il est également secrétaire général du comité de direction des chemins de

fer d'intérêt général. Il a rédigé de nombreux ouvrages et articles sur diverses questions ferroviaires.

PETIET Charles (1879-1958), homme d'affaires, représentant du syndicalisme patronal. Homme d'affaires dans le secteur de l'automobile, il diversifie ensuite ses activités et s'oriente vers la sidérurgie. Président de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles de 1918 à 1953, membre de l'UIMM de 1918 à 1943, membre titulaire du CNE de 1925 à 1940, il est une figure de proue du syndicalisme patronal. Membre de la CGPF dès sa fondation en 1919, et président de celle-ci vingt ans plus tard, il dirige sa section sociale à partir de 1936.

PEYRONNET Albert (1862-1958), haut fonctionnaire, sénateur de l'Allier, ministre. Il est directeur de cabinet de René Viviani, premier ministre du Travail d'octobre 1906 à juillet 1909, de Louis Puech, ministre des Travaux publics, des postes et télégraphes de novembre 1910 à mars 1911, puis d'Ernest Monis, président du Conseil de mars à juin 1911. Sénateur de la gauche démocratique de 1912 à 1940, il montre un intérêt particulier pour les questions sociales. Il est ministre du Travail de janvier 1922 à mars 1924.

PEYTRAL Victor (1874-1964), ministre des Travaux publics de juin 1924 à avril 1925.

PHILIP André (1902-1970), député du Rhône. Lors de sa campagne pour les élections de mai 1936, il se déclare partisan de la semaine de quarante heures et favorable à la nationalisation de nombreux secteurs, dont les chemins de fer. Député socialiste de 1936 à 1940, il est membre de la commission spéciale chargée d'examiner les projets de lois sociales et rapporteur du projet de loi instituant la semaine de quarante heures.

PICARD Alfred (1844-1913), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, conseiller d'État, haut fonctionnaire. De 1872 à 1879, il travaille notamment au contrôle de l'Exploitation de la compagnie de l'Est. En 1880, il est chef de cabinet du ministre des Travaux publics Henri Varroy et directeur du personnel du ministère. Cinq ans plus tard, il devient directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer. Alfred Picard entre au Conseil d'État en 1882 et devient président de la section des travaux publics quatre ans plus tard. Dès novembre 1906, il préside une commission d'études chargée d'examiner l'organisation financière et administrative du réseau de l'État dans le cas de reprise d'un ou plusieurs réseaux concédés. Il est promu vice-président du Conseil d'État en 1912. Il est un spécialiste des questions ferroviaires, auxquelles il a consacré plusieurs ouvrages.

PICQUENARD Charles (1873-1940), conseiller d'État, haut fonctionnaire. Après un bref passage comme rédacteur stagiaire au ministère du Commerce en 1899, il devient sous-chef en 1906, puis chef de bureau en 1910 au ministère du Travail. En 1914, il est promu chef adjoint du cabinet du ministre, puis chef l'année suivante. Il succède à Arthur Fontaine à la direction du travail le 1^{er} mars 1920, fonction qu'il occupe jusqu'en 1937. En cette qualité, il est chargé par Léon Blum de rédiger trois projets de loi relatifs aux congés payés, aux conventions collectives et à la semaine de quarante heures. Il siège en tant que représentant du ministre du Travail à la commission mixte chargée de l'élaboration du décret appliquant aux réseaux d'intérêt général les quarante heures, instituée en octobre 1936.

PIÉRON Louis (1846-1920), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées. Il entre comme ingénieur ordinaire des Travaux neufs à la compagnie du Nord en avril 1876. Il devient cinq ans plus tard ingénieur de la Voie. En juillet 1889, il est promu ingénieur en chef adjoint du Service actif de l'Exploitation, puis des Services actifs en novembre 1890. Il devient ingénieur en chef de ce même service en octobre 1894.

PIETRA SANTA Prosper de (1820-1898), médecin. Ses travaux alimentent les débats médicaux sur la pénibilité des conditions de travail des mécaniciens et chauffeurs.

PINOT Robert (1862-1926), membre d'une organisation patronale. Il est secrétaire général de la Chambre syndicale des constructeurs de matériel de chemin de fer et tramways dès 1899, de celle des constructeurs des navires et machines l'année suivante et de celle des fabricants et constructeurs de matériel de guerre en 1903. Il participe à la formation en novembre 1900 du Comité d'union, qui devient l'UIMM en mars 1901, dont il est le secrétaire général. Il est également secrétaire général du Comité des forges de France à partir de 1904.

POINCARÉ Raymond (1860-1934), député de la Meuse. Député progressiste de 1887 à 1903, il prend part aux débats sur le contrat de louage. Membre de la commission des Finances, il rend un avis réservé sur le projet de loi Barthou qui aboutit à la loi du 21 juillet 1909 relative au régime de retraites des cheminots.

POLONCEAU Camille (1813-1859), ingénieur des Arts et manufactures. Il travaille avec Auguste Perdonnet pour la construction de la ligne de Paris à Versailles-rive-gauche. Il dirige la Traction de la compagnie de Strasbourg à Bâle de 1842 à 1847, où il introduit des primes de traction. En 1848, il devient ingénieur en chef de la Traction au réseau du PO. Il développe un véritable arsenal social à destination des agents à Ivry, avec des économats et une cantine.

POMARET Charles (1897-1984), député de la Lozère. Député socialiste de 1928 à 1940, il est membre de la commission des travaux publics et moyens de communication et rapporteur du budget des chemins de fer pour les exercices 1937 et 1938. À cette occasion, il estime que les auxiliaires des compagnies ferroviaires devraient bénéficier en priorité d'une convention collective, les agents du cadre permanent étant déjà couverts par un statut du personnel.

POUGET Émile (1860-1931), militant syndicaliste et anarchiste. Il est favorable au sabotage. Il est membre de la commission du boycottage et du sabotage de la CGT, créée en 1897. Il a publié une brochure sur le sujet vers 1910.

POURQUERY DE BOISSERIN Joseph-Gaston (1852-1920), député du Vaucluse. Député radical-socialiste de 1889 à 1902 et de 1910 à 1914, il dépose conjointement avec Jean Mège en novembre 1890 une proposition de loi relative à la sécurité publique dans les chemins de fer ; mais elle n'est jamais discutée. Il propose conjointement avec Auguste Lacour en juin 1910 et en février 1911 un texte de loi tendant à modifier la loi relative au régime de retraites des cheminots du 21 juillet 1909.

PRADES (1858-1900), cheminot, militant syndicaliste. Il est ouvrier-sellier des ateliers des Batignolles à la compagnie de l'Ouest. En 1889, il est à l'origine d'une grève de six jours qui se termine en faveur du personnel. Membre fondateur de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer, il en est élu secrétaire général en 1890. Il est

membre du Conseil supérieur du travail en 1891. La même année, il joue un rôle actif dans la tentative de grève générale de juillet ; il est révoqué et exclu de la Chambre syndicale. Prades part en Espagne où il devient contremaître dans un atelier des bâches des chemins de fer du Nord.

PRÉVET Charles (1852-1914), sénateur de la Seine-et-Marne de 1894 à 1909, de la gauche républicaine.

PUECH Louis (1851-1947), député de la Seine, ministre. Député radical et radical-socialiste puis des républicains de gauche de 1898 à 1932, il montre un intérêt particulier pour les questions sociales, notamment celle des droits syndicaux des ouvriers et employés de l'État. Ministre des Travaux publics de novembre 1910 à février 1911, il dépose conjointement avec Aristide Briand le 22 décembre 1910 un projet de loi octroyant un statut du personnel contre la suppression du droit de grève des cheminots ; mais cette tentative échoue. Le même jour, il signe avec Louis-Lucien Klotz un texte complétant la loi du 21 juillet 1909, qui aboutit à l'adoption d'une loi du 28 décembre 1911 et à la rétroactivité des retraites.

QUERTELET Georges (1890-1953), cheminot, militant syndicaliste. Il entre à la compagnie du Nord avant la Première Guerre mondiale ; il est employé au service du mouvement à la gare du Nord à Paris. Militant, il est secrétaire général de l'Union des syndicats confédérés des cheminots du réseau Nord, archiviste dès 1924, puis trésorier en 1926 de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer. Lors du congrès d'unité de décembre 1935, il est à nouveau élu trésorier de la Fédération.

QUEUILLE Henri (1884-1970), ministre des Travaux publics de juin 1937 à mars 1938. Il prend part aux ultimes négociations qui aboutissent en août 1937 à la création de la SNCF. Il est généralement considéré, avec René Mayer, comme le père de la SNCF.

RABIER Fernand (1855-1933), député et sénateur du Loiret. Député radical-socialiste de 1888 à 1919, puis sénateur de 1920 à 1933, il est le secrétaire du groupe parlementaire de défense des chemins de fer créé fin octobre 1894. Il s'intéresse aux questions sociales et ferroviaires, comme la réduction de la durée du travail, en tant que membre et président de la commission des travaux publics de la Chambre. Il dépose le 30 novembre 1897 conjointement avec Maurice Berteaux et Jean Jaurès une proposition de loi relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, qui joue un rôle déterminant dans l'aboutissement en 1909 de la première unification des conditions de retraite des cheminots. Fernand Rabier rapporte sur la modification du régime des retraites et le respect des droits acquis des agents des chemins de fer en 1928 et 1929.

RAIBERTI Flaminio (1862-1929), député des Alpes-Maritimes. Député républicain progressiste, de la gauche démocratique puis de l'Entente républicaine démocratique, de 1890 à 1922, il est l'un des deux assesseurs du groupe parlementaire de défense des chemins de fer créé fin octobre 1894. Face aux désaccords entre les compagnies et le ministre des Travaux publics à propos de l'homologation des statuts des caisses de retraite, il dépose en mars une proposition de loi favorable à l'arbitrage du Conseil d'État, qui devient la loi du 10 avril 1902.

RAMADIER Paul (1888-1961), ministre. Il est sous-secrétaire d'État aux Travaux publics et aux Mines de juin 1936 à janvier 1938, et ministre du Travail de janvier à mars, puis

d'avril à août 1938. En désaccord avec l'assouplissement envisagé des quarante heures, il démissionne de sa fonction en août.

RAMEL François de (1883-1951), député du Gard. Député indépendant de 1919 à 1936, il est membre de la commission du travail de la Chambre. Il œuvre en faveur de l'amélioration des retraites des agents des réseaux d'intérêt général et du respect de leurs droits acquis.

RAYNAL David (1840-1903), député de la Gironde, sous-secrétaire d'État, ministre. Député de la gauche républicaine de 1879 à 1897, il dépose le 6 février 1882 avec Pierre Waldeck-Rousseau une proposition de loi ayant pour objet de régler les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés. Sous-secrétaire d'État de septembre 1880 à novembre 1881 puis ministre des Travaux publics de novembre 1881 à janvier 1882, et de février 1883 à avril 1885, il est célèbre pour la signature des conventions entre l'État et les compagnies de 1883, largement critiquée. En avril de la même année, il insiste sur la limitation de la durée du travail des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, garde-freins et stationnaires des postes de *block system*. En octobre 1884, dans le cadre du débat sur le libre exercice des droits politiques des cheminots, il insiste sur l'absence de marge de manœuvre laissée au ministre des Travaux publics pour intervenir dans les relations entre les compagnies et leur personnel.

RAYNAUD Jean (né en 1854), cheminot, militant syndicaliste et socialiste. Il entre en tant que dessinateur à l'arrondissement de Toulouse à la compagnie du Midi. Militant, il devient en 1902 vice-président du comité syndical du réseau du Midi. Il œuvre en faveur de l'amélioration des conditions de travail. Dans un rapport réalisé à l'occasion du XIII^e congrès du Syndicat national en 1902, il pointe les dysfonctionnements des comités du travail et ne semble pas favorable à leur extension aux compagnies privées.

REINACH Théodore (1860-1928), député de la Savoie de 1906 à 1914, de la gauche radicale.

RENAUDEL Gaston, militant. Frère de Pierre Renaudel, il remplace en tant que secrétaire administratif Eugène Guérard lorsqu'il quitte le Syndicat national en décembre 1909. Il est alors employé de l'organisation syndicale et s'occupe de son organe de presse, *La Tribune des cheminots*. Il publie en 1910 une brochure intitulée *Les compagnies de chemins de fer et leurs employés. Splendeur et misère*.

RENAUDEL Pierre (1871-1935), député du Var. Député socialiste de 1914 à 1919 et de 1924 à 1935, il porte un intérêt particulier aux questions sociales. En 1919, il propose l'application généralisée de la semaine anglaise et de la journée de huit heures.

RENAULT Alexandre (1882-1914), cheminot, militant syndicaliste « révolutionnaire ». Il entre en tant que bagagiste à la compagnie de l'Ouest en octobre 1905. Il devient interprète à l'administration centrale en 1906. Militant, il crée en juillet 1909 le groupe de Paris-Saint-Lazare-Batignolles du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer, dont il devient le secrétaire. Il est également secrétaire adjoint du comité du réseau de l'État du Syndicat national. Début juillet 1910, il fait paraître une brochure : *Le syndicalisme dans les chemins de fer*. Accusé d'excitation au sabotage, son cas est examiné par un conseil d'enquête réuni le 20 septembre 1910. Malgré les protestations des représentants du personnel, il est révoqué le lendemain. Il est arrêté à l'occasion de la grève d'octobre.

RENOULT René, dit RENÉ-RENOULT (1867-1946), ministre. Il préside le parti radical dès 1903. Ministre des Travaux publics de juin à août 1914, il se déclare favorable à l'étude, par les

compagnies ferroviaires, de la mise en œuvre d'un statut pour le personnel de leurs réseaux respectifs.

REVERDY Eugène, cheminot, militant syndicaliste. Il est ajusteur au dépôt de Montrouge. Militant, il est secrétaire général du syndicat unitaire des cheminots de Paris-État (rive gauche) dans le milieu des années 1920. En 1928, il fait partie de la commission exécutive de la Fédération unitaire des cheminots. Il revient à la Fédération confédérée quatre ans plus tard.

REYNAUD Paul (1878-1966), député des Basses-Alpes, puis de la Seine, ministre. Député de l'Action républicaine et sociale de 1919 à 1924, puis de l'Action démocratique et sociale, du centre républicain et de l'Alliance des républicains de gauche et des radicaux indépendants de 1928 à 1940, il incarne à la Chambre des députés l'opposition au Front populaire. Il propose une application progressive de la semaine de quarante heures, en vain. Ministre des Finances de mars à décembre 1930, puis de novembre 1938 à mars 1940, il est un des maîtres d'œuvre des décrets-lois de novembre 1938 et de 1939, qui entraînent une importante régression des conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots. Le 25 novembre 1938, il exige en vain du ministre des Travaux publics Anatole de Monzie le licenciement de 100 000 agents des chemins de fer, auxiliaires comme commissionnés. Alors que René Belin cherche à négocier pour éviter le conflit social, Paul Reynaud demeure intransigeant et la grève s'avère un fiasco pour les cheminots, qui paient le prix de la répression.

RIBOUD Paul (1872-1972), ingénieur des Ponts et chaussées, directeur de compagnie. Il entre à la compagnie de l'Est en 1908. Il dirige l'arrondissement de Troyes, puis est nommé à Paris en 1910. En 1914, il est ingénieur en chef adjoint de la Voie, plus particulièrement en charge de la liaison avec le Génie. Il est promu directeur adjoint du réseau de l'Est en 1919 et remplace André Gérardin à sa direction de 1921 à 1935. Il préside le comité de rédaction de la *RGCF* à partir de 1929.

RICARD Pierre (1839-1921), député de la Seine-Inférieure. Député de la gauche républicaine progressiste de 1885 à 1902, il dépose avec Ernest Roche en juillet 1895 une proposition de loi en faveur de l'incompatibilité entre les mandats parlementaires et les fonctions d'administration de compagnies, mais elle n'aboutit pas.

RICHEMOND Pierre (né en 1864), ingénieur des Arts et manufactures, président d'une organisation patronale, administrateur, président de compagnie. Il est ingénieur aux chemins de fer de 1890 à 1895, et exerce comme sous-inspecteur du Matériel et de la Traction à la compagnie de l'Est. Il devient administrateur en 1921, puis président de la compagnie du PO de mars 1928 à 1938. Il préside l'UIMM de 1925 à 1937.

RIVET Emmanuel (1869-1956), polytechnicien, ingénieur des Mines. Il est chef du contrôle du travail des agents de chemins de fer en 1910, puis directeur en 1918. En août 1919, il devient directeur du contrôle du Matériel et de la Traction. Il est l'un des trois secrétaires de la commission Tissier initialement chargée, en mars 1919, de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble des agents des réseaux d'intérêt général, une tarification unifiée des salaires. Il assiste André Chargueraud à la commission paritaire instituée en avril 1919 pour appliquer les huit heures au personnel des chemins de fer d'intérêt général.

ROCH Gustave (1844-1923), député de la Loire-Inférieure. Député radical de 1893 à 1919, il est membre de la commission du travail de la Chambre et s'intéresse à la réduction de la

durée du travail à dix heures. Il dédie une grande partie de son activité parlementaire à l'amélioration des conditions des personnels, parmi lesquels les cheminots en sa qualité de président de groupe parlementaire de défense qui leur est dédié. Il donne du poids à leurs revendications, à l'instar de la participation du personnel dans les commissions de discipline et d'avancement, en les portant devant l'Hémicycle.

ROCHE Ernest (1850-1917), député de la Seine. Député socialiste et boulangiste de 1889 à 1906 et de 1910 à 1914, il dépose avec Paul Ricard en juillet 1895 une proposition de loi en faveur de l'incompatibilité entre les mandats parlementaires et les fonctions d'administration de compagnies, mais elle n'aboutit pas.

ROGNON Étienne (1869-1948), député du Rhône. Député socialiste de 1909 à 1932, il est membre de nombreuses commissions à la Chambre. Il œuvre en faveur de la modification du régime des retraites des agents de chemins de fer d'intérêt général à la fin des années 1920, et du respect des droits acquis.

ROSE Théodore (1852-1917), député du Pas-de-Calais. Député de l'Union républicaine, puis des républicains progressistes de 1893 à 1910, il rapporte en 1901 la proposition de loi relative à la durée du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et aux conditions de retraite du personnel des chemins de fer.

ROTHSCHILD Alphonse de (1827-1905), homme d'affaires, banquier, président de compagnie. Il est administrateur dès 1852, puis président du conseil d'administration de la compagnie du Nord à la mort de son père James en 1868. Il lègue 100 000 francs par voie testamentaire pour créer des dots à destination des filles d'employés et d'ouvriers du réseau, dans la lignée de la fondation créée par sa mère.

ROTHSCHILD Édouard de (1868-1949), homme d'affaires, banquier, président de compagnie. Administrateur et membre du comité de direction de la compagnie du Nord depuis 1896, il succède à son père Alphonse à la présidence du conseil d'administration de juin 1905 jusqu'à la nationalisation. Il préside à partir de mai 1896 le comité de direction des grands réseaux. À cette fonction, il convainc ses homologues de laisser René Mayer, son cousin et le vice-président de la compagnie du Nord, de les représenter lors des négociations qui aboutissent en 1937 à la création de la SNCF.

ROTHSCHILD Guy de (1909-2007), homme d'affaires, banquier. Fils d'Édouard, il est secrétaire du comité de direction des grands réseaux de chemins de fer français à partir de 1933.

ROTHSCHILD James de (1792-1868), homme d'affaires, banquier, président de compagnie. Il fonde la compagnie du Nord et devient le président de son conseil d'administration jusqu'à sa mort. Après son décès, sa veuve Betty (1805-1886) honore la mémoire de son mari grâce à la fondation de deux dots annuelles à destination des filles d'employés et d'ouvriers du réseau. Elle fait également don en 1904 de quatre maisons à Gouvieux, les « villas James de Rothschild », destinées à loger des agents au revenu modeste.

ROUANET Gustave (1855-1927), député de la Seine. Député radical-socialiste puis socialiste de 1893 à 1914, il dépose de nombreuses propositions de loi relatives aux chemins de fer. En février 1905, il alerte ses pairs sur les dysfonctionnements des comités du travail à l'administration des chemins de fer de l'État.

ROUSSEAU Emmanuel (1867-1941), polytechnicien, ingénieur du Génie maritime, conseiller d'État. Il est nommé maître des requêtes au Conseil d'État le 13 septembre 1897. Il devient directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics le 1^{er} décembre 1906. Lorsqu'Alexandre Millerand quitte le ministère des Travaux publics, suite à la chute du gouvernement d'Aristide Briand en novembre 1910, il demande à être démis de ses fonctions. Il siège à la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des chemins de fer d'intérêt général, créée par Albert Claveille en octobre 1917.

ROY Henri (1873-1950), ministre des Travaux publics de novembre 1934 à mai 1935. Il s'intéresse à la question ferroviaire et réalise un bilan technique et financier de la situation des réseaux.

RUFFI DE PONTÈVES(-GÉVAUDAN) Charles (1875-1944), polytechnicien, ingénieur des Mines. Il est ingénieur du contrôle de l'Exploitation technique des réseaux du Nord et de l'État. En 1908, il devient adjoint au directeur du contrôle du travail des agents de chemins de fer, puis directeur de 1920 à 1939. En cette qualité, il préside en octobre 1936 une sous-commission chargée d'élaborer un projet de décret pour l'application de la loi du 21 juin 1936 sur les quarante heures au personnel sédentaire. Dans le cadre de l'élaboration de la convention collective des cheminots, il dirige également l'année suivante les travaux d'une sous-commission, relatifs à la division des emplois et des conditions de rémunération. Il siège dès mars 1939 à la commission mixte tripartite chargée de résoudre les difficultés générées par l'application du décret du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer.

SABIANI Simon (1889-1956), député des Bouches-du-Rhône de 1928 à 1936, indépendant, puis gauche indépendante.

SAINT-GERMAIN Amédée, cheminot et militant syndicaliste. Il est commis principal à Bordeaux de la compagnie du Midi. Militant, il préside le comité de réseau du Midi après l'échec de la grève de 1898. Il représente ce même réseau au conseil d'administration du Syndicat national. Il essuie deux échecs aux élections législatives de 1906 et 1919.

SARTIAUX Albert (1845-1921), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, directeur de compagnie. Il est ingénieur au service des chemins de fer pendant la guerre de 1870. Il épouse la fille de Félix Mathias, directeur de l'Exploitation de la compagnie du Nord. En 1875, il intègre le réseau comme ingénieur adjoint de l'Exploitation. Il devient ingénieur sous-chef en 1878, ingénieur en chef adjoint en 1886, puis directeur de l'Exploitation en 1889. À ce titre, il est chargé de mettre en œuvre la première représentation du personnel sur le réseau, avec l'extension aux compagnies privées des comités du travail en 1910. En 1907, il est vice-président, puis président trois ans plus tard du comité de ceinture. Sa carrière est marquée par de nombreuses innovations et une attention particulière portée à l'organisation de la compagnie. Il quitte contre son gré son poste en 1917.

SAUVY Alfred (1898-1990), polytechnicien, haut fonctionnaire, économiste. Il est membre du cabinet de Charles Spinasse, ministre de l'Économie nationale lors du Front populaire, puis conseiller technique du ministre des Finances Paul Reynaud à partir de novembre 1938. En cette qualité, il participe à la rédaction du décret-loi du 12 novembre 1938 sur l'assouplissement des quarante heures.

SAY Léon (1826-1896), journaliste, député de la Seine puis des Basses-Pyrénées, sénateur, ministre et administrateur de compagnie. Il épouse la nièce d'un actionnaire du *Journal des*

débats, dont il se voit confier la direction politique. Proche dès sa jeunesse d'Alphonse de Rothschild, il entre au comité de direction de la compagnie du Nord en 1857 et en devient le vice-président en 1887. Député du centre gauche de 1871 à 1876 et de l'Action libérale de 1889 à 1896, sénateur de Seine-et-Oise de 1876 à 1889, il est ministre des Finances de décembre 1872 à mai 1873, mars 1875 à mai 1877, décembre 1877 à décembre 1879 et janvier à août 1882.

SEGUIN Marc (1786-1875), pionnier des chemins de fer. Après un voyage d'études en Angleterre, il convainc le ministre des Finances de réaliser la ligne de Saint-Étienne à Lyon. Elle est concédée en 1826 aux frères Seguin et à leurs associés. La compagnie de Saint-Étienne à Lyon est créée l'année suivante. Le premier tronçon de la ligne est ouvert en 1830. Elle est la première à transporter aussi bien des marchandises que des voyageurs grâce à une locomotive à vapeur. Il en tire un ouvrage publié en 1839 : *De l'influence des chemins de fer et de l'art de les tracer et de les construire*. Il quitte la direction du réseau en 1835.

SEILHAC Léon de (1861-1920), journaliste, enquêteur social. Il est « délégué permanent » en charge du service industriel et ouvrier au Musée social à partir de janvier 1897 et mène des enquêtes sur le monde ouvrier.

SEMARD Pierre (1887-1942), cheminot, militant syndicaliste « révolutionnaire » et communiste, administrateur de la SNCF. Il entre en tant qu'employé aux écritures aux chemins de fer. En 1912, il intègre le secrétariat de la gare de Valence. C'est à cette époque qu'il noue avec le syndicalisme. Ses activités militantes lui valent de passer au service des trains fin 1915. Il est responsable de l'Union Drôme-Ardèche et s'impose fin 1919 comme le *leader* syndical des cheminots de la Drôme. Il prend part aux préparatifs de la grève de février 1920 et demeure actif dans le déroulement du mouvement de mai, à l'issue duquel il est révoqué. Cela ne l'empêche pas d'être élu secrétaire général de la Fédération des cheminots en juin 1921. Il s'investit au sein de la CGTU et du PCF. En juin 1934, il est élu secrétaire général de la Fédération unitaire des cheminots, puis de la Fédération réunifiée avec Jean Jarrigion en novembre 1935. Il fait partie de la délégation qui se rend au domicile de Léon Blum en juin 1936 pour négocier la non-participation des cheminots aux grèves en échange de l'octroi de 21 jours de congés, d'une convention collective et de l'application des quarante heures au personnel des réseaux d'intérêt général. Il œuvre en faveur de la nationalisation des chemins de fer. À la création de la SNCF, il est l'un des quatre représentants du personnel appelé à siéger au conseil d'administration de la nouvelle entreprise. Mais il est révoqué de cette fonction en 1938 après avoir signé un tract appelant à la grève pour le 30 novembre. Après un passage en conseil de discipline, il est rétrogradé.

SEMBAT Marcel (1862-1922), ministre des Travaux publics d'août 1914 à décembre 1916. Il est favorable en 1915 à l'octroi d'un statut au personnel cheminot, au vu de sa contribution à l'effort de guerre.

SERRESSÈQUE Armand, cheminot et militant syndicaliste. Il est mécanicien à la compagnie de Bône-Guelma (Algérie-Tunisie). Militant, il est secrétaire du syndicat des cheminots.

SIBILLE Maurice (1847-1932), député de la Loire-Inférieure. Il est député progressiste, de la gauche démocratique, des républicains de gauche puis de la gauche républicaine démocratique de 1898 à 1932.

SIEBECKER Édouard (1829-1901), cheminot et écrivain. Il a été employé dans l'administration de la compagnie de l'Est. Dans son ouvrage *Physiologie des chemins de fer* paru en 1867, il encourage l'acquisition d'actions de sociétés ferroviaires par les agents.

SIEGFRIED Jules (1837-1922), fondateur et président de la Société française des habitats à bon marché. Une loi qui porte son nom le 30 novembre 1894 favorise la création d'organismes de logement social.

SIEUX, militant syndicaliste.

SPINASSE Charles (1893-1979), ministre de l'Économie nationale de juin 1936 à juin 1937. Il prend part aux négociations qui aboutissent aux Accords Matignon. Il fait partie des ministres du Front populaire qui reçoivent la délégation de la Fédération nationale des cheminots au domicile de Léon Blum, en juin 1936, pour négocier la non-participation des cheminots aux grèves contre l'octroi de 21 jours de congés, d'une convention collective et l'application des quarante heures au personnel des réseaux d'intérêt général. S'il s'oppose aux 21 jours, du fait de l'institution récente de quinze journées de congés payés aux ouvriers de l'industrie privée, son point de vue n'est toutefois pas suivi.

SPRONCK Maurice (1861-1921), député de la Seine. Député de l'Action libérale, républicain progressiste, puis de la Fédération républicaine de 1902 à 1919, il rapporte en 1914 la proposition de loi Colly portant création de délégués ouvriers à la sécurité dans les chemins de fer.

STEEG Jules (1836-1898), député de la Gironde de 1881 à 1889, de l'Union républicaine.

STRAUSS Paul (1852-1942), sénateur de la Seine. Sénateur de la gauche démocratique puis de l'Union démocratique et radicale de 1897 à 1936, il est l'un des rares soutiens des cheminots au Sénat. En juin 1901, il propose de généraliser le droit à la retraite proportionnelle pour les agents invalides, l'accès à la retraite à partir de 20 ans de service pour les actifs et 25 ans de service pour les sédentaires ; mais ces idées ne sont pas suivies. Il défend en 1903 l'extension des prud'hommes au personnel de l'industrie et du commerce, incluant ainsi le chemin de fer. Il dépose en novembre 1905 une proposition de loi reprenant les dispositions fixées par la commission d'entente syndicale en matière de retraites. Il rapporte en mai 1909 le projet de loi qui aboutit à la loi du 21 juillet 1909 relative au régime de retraites des cheminots, ainsi qu'en avril 1911 le projet de loi Puech-Klotz qui aboutit à la loi du 28 décembre 1911 relative à la rétroactivité du régime de retraites des cheminots.

SURLEAU Frédéric (1884-1972), ingénieur des Ponts et chaussées, conseiller d'État, haut fonctionnaire, directeur de compagnie. Il débute comme commis, puis conducteur et devient élève ingénieur des Ponts et chaussées en 1914. Il intègre l'administration des chemins de fer de l'État en 1919 où il gère le service de la Voie. En 1935, il devient directeur du réseau d'Alsace-Lorraine. À la création de la SNCF, il en est le premier directeur général adjoint. Siégeant à partir de septembre 1937 à la commission mixte de conciliation dirigée par René Claudon, il prend une part active à l'élaboration de la convention collective des cheminots.

TALABOT Paulin (1799-1885), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées et directeur général de la compagnie du PLM. Il est un des premiers entrepreneurs de chemins de fer et un des fondateurs de la compagnie du PLM. Il en est le directeur général de 1862 à 1882.

TARDIEU André (1876-1945), ministre des Travaux publics de juillet 1926 à novembre 1928.

TEISSERENC DE BORT Edmond (1814-1892), polytechnicien, ingénieur, député de l'Hérault et représentant de la Haute-Vienne, sénateur de la Haute-Vienne, ministre, administrateur de compagnie. Il devient secrétaire général de la commission chargée en 1842 de la surveillance des voies ferrées, puis commissaire général de l'exploitation. Il entre en 1852 comme administrateur à la compagnie du PLM. Il est également député de la majorité en 1846 et représentant du centre gauche en 1871, sénateur du centre gauche de 1876 à 1892 et ministre de l'Agriculture et du Commerce d'avril 1872 à mai 1873, de mars 1876 à mai 1877 et de décembre 1877 à février 1879. Spécialiste de la question ferroviaire, il a rédigé plusieurs ouvrages sur le sujet.

TEISSIER Georges (1862-1935), conseiller d'État, administrateur et président de compagnie. Maître des requêtes au Conseil d'État en décembre 1887, Georges Teissier est un temps chef de cabinet des ministres des Travaux publics et des Colonies. Il démissionne du Conseil d'État en novembre 1909 et devient administrateur de la compagnie du Midi. De 1910 à 1928, il en préside le conseil d'administration.

TESSIER Gaston (1887-1960), militant syndicaliste chrétien. Militant, il devient secrétaire général de la CFTC en 1919. Il intervient vainement auprès du ministre des Travaux publics pour que le syndicat professionnel des cheminots soit davantage représenté au sein de la nouvelle SNCF.

THIERY Charles (né en 1877), cheminot, militant syndicaliste. Il est comptable à la compagnie du Nord. Militant, il est secrétaire de la section du réseau du Nord et membre de la commission exécutive du Syndicat des travailleurs des chemins de fer. De 1914 à 1919, il est secrétaire adjoint du Syndicat national et de la Fédération nationale des cheminots. En 1920, il devient secrétaire général adjoint de l'Union des syndicats du Nord de la Fédération nationale, et secrétaire de l'Union du réseau Nord pendant la grève de mai. Après la scission, il devient secrétaire de l'Union des syndicats confédérés de cheminots du réseau Nord.

THOMAS Albert (1878-1932), député de la Seine puis du Tarn, ministre. Député socialiste de 1910 à 1921, il prend le parti des cheminots contre la limitation de la liberté syndicale que souhaite leur imposer Aristide Briand, et se déclare favorable à la nationalisation des chemins de fer et à la journée de huit heures. Alors qu'il est sous-secrétaire d'État, puis ministre de l'Armement pendant la Première Guerre mondiale, de 1914 à 1917, il assure la coordination des chemins de fer entre l'État-major et le ministère des travaux publics. Il est sensible aux conditions de travail des ouvriers. En 1917, il introduit des délégués dans les établissements travaillant pour la Défense nationale, préludes des délégués du personnel, ou encore institue des comités de conciliation et d'arbitrage pour les questions salariales dans les usines d'armement. Il est le créateur et le premier directeur du BIT en 1920.

TILLAYE Louis (1847-1913), ministre des Travaux publics de juin à la mi-septembre 1898. Il prend en octobre 1898 un arrêté pour fermer plus tôt les gares de petite vitesse.

TIRARD Paul (1879-1945), conseiller d'État, administrateur et président de compagnie. Il démissionne du Conseil d'État en 1930. Il préside le conseil d'administration de la compagnie du Midi de 1935 à la création de la SNCF.

TIRMAN Louis (1837-1899), président de compagnie. Il préside le conseil d'administration de la compagnie du PLM d'août 1896 à sa mort en août 1899.

TISSIER Théodore (1866-1944), conseiller d'État, haut fonctionnaire. Il est collaborateur d'Aristide Briand de 1906 à 1932. Entré au Conseil d'État en 1890, il est nommé conseiller d'État en 1909, préside la section des Travaux publics en 1918 et devient vice-président du Conseil d'État en 1928, fonction qu'il exerce jusqu'à sa retraite en 1937. En janvier 1918, il succède à Émile Cotelle à la présidence de la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des chemins de fer d'intérêt général. En mars 1919, il dirige les travaux de la commission chargée de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, une tarification d'ensemble reposant sur des bases communes à tous les réseaux. Si elle ne doit initialement s'intéresser qu'à l'uniformisation de la question salariale, elle se transforme en une commission chargée d'examiner les revendications du personnel des chemins de fer d'intérêt général, statut du personnel et huit heures inclus. Nommé au sous-secrétariat d'État à la présidence du Conseil dans le gouvernement d'Aristide Briand en janvier 1921, il est remplacé à la tête de cette commission par Georges Payelle en juillet.

TOFFIN Émile (1870-1919), cheminot et militant syndicaliste. Il entre à la compagnie du Nord en 1896. Il devient mécanicien attaché au dépôt de La Chapelle. Militant, il prend part en juin 1907 à la fondation de la section Nord de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, dont il préside le conseil d'administration à partir de mars 1908. Il œuvre au rapprochement de son organisation avec le Syndicat national. Sa mobilisation à l'occasion de la grève d'octobre 1910 lui vaut la révocation et une arrestation.

TOURNADE Henri (1850-1925), député de la Seine de 1902 à 1919, républicain nationaliste, progressiste puis de la Fédération républicaine.

TOURNEMAINE Raymond (1893-1973), cheminot, militant syndicaliste « révolutionnaire ». Il entre en tant qu'aide-ouvrier aux ateliers du Landy à la compagnie du Nord en juin 1911. Militant, il devient secrétaire adjoint du syndicat des cheminots de Paris-Nord en juillet 1921, puis secrétaire en novembre 1923. Il gère *La Tribune des cheminots* d'août 1923 aux années 1960. Il est élu secrétaire de l'Union Nord en 1925 et s'impose rapidement comme secrétaire général, même après la réunification. Il est, avec Georges Quertelet, trésorier de la Fédération réunifiée à partir de décembre 1935.

TOURON Eugène (1857-1924), sénateur de l'Aisne. Député de la Gauche républicaine de 1905 à 1924, il porte la voix des grands industriels dans l'hémicycle. Il propose en vain en juillet 1909 la suppression du bénéfice de la retraite pour tout agent affilié depuis au moins 15 ans qui cesse le service au cours d'une grève.

TRARIEUX Ludovic (1840-1904), avocat et ministre. Il a été avocat de la compagnie du Midi. Ministre de la Justice de janvier à novembre 1895, il dépose en mars un projet de loi visant à supprimer le droit de grève aux personnels des services publics de l'État ; mais il n'aboutit pas. Il préside la Ligue populaire pour le repos du dimanche à partir d'avril 1897.

TROUILLOT Georges (1851-1916), député du Jura et ministre. Député de la gauche radicale de 1889 à 1906, il dépose en avril 1891 une proposition de loi favorable à l'intervention du ministre des Travaux publics dans la nomination des administrateurs des compagnies ferroviaires ; mais cette initiative n'aboutit pas. Il est ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes de juin 1902 à janvier 1905 et de novembre 1905 à mars 1906.

TURREL Adolphe (1856-1945), ministre des Travaux publics d'avril 1896 à juin 1898. Il tente en vain de sanctionner par voie législative l'organisation de l'ancienne administration des chemins de fer de l'État en 1897 et 1898. Il prend en juillet 1896, une circulaire pour durcir les conditions de recrutement des chefs de station et une autre en octobre 1897 réduisant la durée de leur repos. Il dépose en novembre 1897 un projet de loi limitant notamment la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs, en opposition à la proposition Descubes.

VAILLANT Édouard (1840-1915), député de la Seine. Député socialiste de 1893 à 1915, il s'intéresse au droit social et prend part aux débats sur la création d'un ministère du Travail et la réduction de la journée de travail. Il dépose en 1894 une proposition de loi favorable à l'application de la journée de huit heures pour les adultes.

VARROY Henry (1826-1883), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, ministre des Travaux publics. Il participe à la construction du chemin de fer de Lunéville à Saint-Dié entre 1860 et 1866, et d'autres lignes d'intérêt local dans la Meurthe. Ministre des Travaux publics de décembre 1879 à septembre 1880, et de janvier à août 1882, il prend part au programme national de travaux publics élaboré par Charles de Freycinet, notamment la construction du « troisième réseau » ferroviaire local. En 1882, il souhaite que des représentants de l'État siègent au sein des conseils d'administration des compagnies privées.

VIENNOT Charles Louis (né en 1860), polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, haut fonctionnaire. De 1901 à 1903, il est adjoint au directeur des chemins de fer et secrétaire adjoint du comité de l'Exploitation technique des chemins de fer. En 1903, il devient ingénieur en chef adjoint au directeur des chemins de fer et secrétaire du comité. Il est ensuite nommé sous-directeur de l'administration des chemins de fer de l'État jusqu'en février 1911. En cette qualité, il est chargé, en avril 1910, avec le directeur Reymond Beaugey, de la rédaction du statut du personnel ouvrier des ateliers et dépôts de son administration de chemins de fer.

VIETTE Jules (1843-1894), ministre des Travaux publics de février 1892 à décembre 1893. En avril 1892, il prend une circulaire pour préciser celle parue un an auparavant par son prédécesseur Yves Guyot, qui définit les périodes de travail et de repos et limite le temps de travail des mécaniciens et chauffeurs, et en octobre de la même année, une autre pour expérimenter la fermeture complète des gares de petite vitesse.

VILLAIN Henri (1819-1886), député de l'Aisne. Député de la gauche puis de l'Union républicaines de 1871 à 1886, il souhaite que des parlementaires siègent au sein des conseils d'administration des compagnies privées.

VILLAIN Joseph, militant syndicaliste.

VINCENOT Henri (1912-1985), écrivain. Fils d'un dessinateur-projeteur à la Voie et petit-fils d'un mécanicien du dépôt de Dijon, tous deux employés à la compagnie du PLM, il

- travaille un temps à la SNCF comme ingénieur, puis devient journaliste à *La vie du rail*. Il est familier du monde cheminot qu'il décrit dans ses œuvres.
- VIVIANI René (1863-1925), avocat, député, sénateur, ministre et président du Conseil. Il est l'avocat-conseil de la Chambre syndicale dans les années 1890. Il est le premier ministre du Travail et de la Prévoyance sociale, fonction qu'il occupe d'octobre 1906 à novembre 1910.
- VOILIN Lucien (1870-1957), député de la Seine. Député socialiste de 1910 à 1919 puis de 1924 à 1927, il œuvre en faveur de la réduction de la journée de travail à huit heures.
- VUIBERT Henri, cheminot. Il devient le 3 mai 1882 sous-chef de gare à Macon à la compagnie du PLM, avant d'embrasser une carrière dans le domaine de l'édition.
- WALDECK-ROUSSEAU Pierre (1846-1904), député de l'Ille-et-Vilaine et sénateur de la Loire. Député de l'Union républicaine de 1879 à 1889, il dépose le 6 février 1882 avec David Raynal une proposition de loi ayant pour objet de régler les rapports des compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés. Sénateur de 1894 à 1904, il propose en mai 1903 un texte de loi relatif à la durée du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains.
- WALINE Pierre (1894-1980), secrétaire général de l'UIMM. Il est chargé de la direction du service des relations internationales de l'UIMM, puis en devient le secrétaire général adjoint en 1934 et le secrétaire général en 1939. Il est délégué patronal à l'OIT de 1922 à 1974. Dès 1936, il coordonne les questions sociales au niveau international, sur demande de la CGPF.
- WARU André de (1846-1926), administrateur, secrétaire et vice-président du comité de direction d'une compagnie. Il est membre du comité de direction de la compagnie du Nord depuis 1878. Il en devient le vice-président. Il est également un temps secrétaire de la compagnie ainsi que du comité de Ceinture.
- WASIER Rémi (1892-1961), militant syndicaliste nationaliste. Il entretient des liens étroits avec l'Action française, à laquelle il adhère en 1908. Il fonde en 1920 et dirige la Corporation des transports, appelée aussi Fédération des syndicats du Rail ou plus communément le Rail, du nom de son organe de presse. Cette organisation, affiliée à la Confédération de l'Intelligence et de la production française (CIPF), est dissoute en 1926.
- WICKERSHEIMER Charles (1849-1915), député de l'Aude puis de l'Ariège. Député de l'extrême-gauche de 1885 à 1889 et en 1893, il rapporte en mai 1887 la proposition de loi Delattre et Janzé relative à la sécurité publique dans les chemins de fer.
- WINBERG Louis (1895-1976), cheminot, militant syndicaliste, administrateur de la SNCF. Il est employé à la compagnie du PLM. Militant, il est membre de la commission administrative, puis secrétaire général dès 1930 de l'Union PLM et également secrétaire des cheminots de Paris-PLM. Figurant parmi les adhérents les plus en vue du syndicat des cheminots de la CGTU, il devient, au moment de la réunification, membre du bureau de la Fédération unifiée, ainsi que secrétaire de la région Sud-Est à partir de 1938. Après la révocation de Pierre Semard et Jean Jarrigion de leurs fonctions d'administrateurs représentant le personnel de la SNCF, il occupe un des sièges vacants à partir de mars 1939.

ZÉVAÈS Alexandre (1873-1953), député de l'Isère. Député socialiste de 1898 à 1902 et de 1906 à 1910, il dépose en novembre 1897 une proposition de loi prévoyant l'exclusion des agents des administrations publiques et des compagnies ferroviaires des bénéfices de la future loi sur les retraites ouvrières. Il propose en avril 1900 un texte de loi relatif au repos hebdomadaire et rapporte en mars 1908 la proposition Cornand favorable à l'application de la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire au personnel des chemins de fer.

ACTEURS ET INSTANCES

ADMINISTRATION DU CONTRÔLE DES RÉSEAUX

Le ministre des Travaux publics exerce un droit de contrôle en matière de construction et d'exploitation ferroviaire, fixé notamment dans la loi du 11 juin 1842, le cahier des charges des administrations de chemins de fer, la loi du 15 juillet 1845, l'ordonnance du 15 novembre 1846 (et le décret qui la modifie le 1^{er} mars 1901).

Dès le milieu du XIX^e siècle, de nombreuses évolutions législatives et réglementaires sont nécessaires pour fixer une organisation stable de contrôle des réseaux. À la fin du XIX^e-début du XX^e siècle, le contrôle des compagnies est initialement réparti en autant de directions que de grands réseaux. Chacune d'elles est dirigée par un directeur du contrôle (inspecteur général ou ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines à partir de 1900), assisté par un comité de réseau au rôle consultatif. Le directeur du contrôle d'un réseau fait le lien entre le ministre des Travaux publics et la direction de l'administration des chemins de fer. La direction du contrôle d'un réseau est composée de quatre services spécialisés :

- le contrôle de la voie et des bâtiments ;
- le contrôle de l'exploitation technique, notamment chargé, jusqu'en 1902, du contrôle des dispositions relatives au travail des agents de chemins de fer ;
- le contrôle de l'exploitation commerciale (jusqu'en 1901) ;
- le contrôle de la construction des lignes neuves.

Un décret du 11 décembre 1901 crée une direction du contrôle commercial, qui centralise pour l'ensemble des réseaux, les questions relatives aux tarifs, aux traités et aux questions économiques ferroviaires.

De la même manière, depuis un arrêté ministériel du 11 mars 1902, la surveillance de l'exécution des prescriptions en matière de travail des agents de chemins de fer relève, pour l'ensemble des réseaux, d'un ingénieur en chef, qui dépend directement du ministre des Travaux publics. Ce chef de service dirige des ingénieurs et contrôleurs du travail.

Ce système de contrôle par réseau laisse place, depuis le décret du 8 et l'arrêté ministériel du 12 janvier 1918, à un contrôle spécialisé pour l'ensemble des réseaux, organisé au sein de cinq, puis six directions :

- la direction du contrôle de l'exploitation (commerciale) ;
- la direction du contrôle de l'exploitation technique ;
- la direction du contrôle des travaux de la voie et des bâtiments et des lignes nouvelles ;
- la direction du contrôle du matériel et de la traction ;
- la direction du contrôle du travail. La mise en œuvre des prescriptions relatives à la durée et aux conditions de travail est vérifiée par des inspecteurs du contrôle du travail ;
- la direction du contrôle financier (depuis le 15 juin 1926).

Les directeurs des contrôles, généralement des inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines), se réunissent régulièrement au ministère des Travaux publics, sous la présidence du directeur général des chemins de fer.

ASSOCIATION AMICALE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER ET DES INDUSTRIES SIMILAIRES

L'Association amicale des employés de chemins de fer et des industries similaires est le nouveau nom adopté par l'assemblée générale du 13 avril 1896 du SYNDICAT PROFESSIONNEL DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER (« Syndicat Petit »). Son organe de presse est *La Nouvelle Locomotive*.

Elle ne prend pas part à la grève de 1898.

Si elle s'oppose souvent au SYNDICAT NATIONAL, l'Association amicale des employés de chemins de fer et des industries similaires participe toutefois à la commission d'entente syndicale formée en février 1903. Elle refuse néanmoins de fusionner en janvier 1917. Elle finit par fusionner le 22 août 1920 avec le SYNDICAT CORPORATIF DES CHEMINS DE FER, le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CHEMINOTS DE FRANCE et l'Association professionnelle des mécaniciens-chauffeurs du Nord, pour former l'UNION NATIONALE DE DÉFENSE PROFESSIONNELLE DES CHEMINOTS.

ASSOCIATION DE LA CLASSE MOYENNE DES CHEMINOTS

L'Association de la classe moyenne des cheminots est une association de loi 1901 fondée le 30 mai 1917 par Louis Gautier, adjoint au chef de service des retraites du réseau de l'Est, son premier président. Elle rassemble les agents des chemins de fer qui touchent un traitement minimum de 4 000 francs ou possèdent le grade d'employé principal. Il s'agit d'une des premières organisations de défense des cadres du chemin de fer. Son but est d'obtenir l'amélioration de leur condition, ainsi que, de manière générale, celle des agents de chemins de fer. Son organe de presse est *La Classe moyenne des cheminots*.

Afin de fusionner avec des organisations aux visées identiques, la CMC devient, lors de son assemblée générale du 13 juin 1920, un syndicat sous le nom d'Union syndicale des techniciens et agents des cadres des chemins de fer de France et des colonies. Elle souligne son indépendance vis-à-vis de la CGT. Elle prend part à la FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'AGENTS DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET COLONIAUX constituée en octobre 1920.

Cette organisation disparaît toutefois début 1921 à la suite de l'attitude de son président Imbert, accusé d'avoir reçu des fonds du ministère des Travaux publics afin de mener une campagne favorable aux échelles de traitement, largement décriées par les autres syndicats.

ASSOCIATION DES ACTIONNAIRES ET OBLIGATAIRES DES CHEMINS DE FER

L'Association des actionnaires et obligataires des chemins de fer est fondée le 21 janvier 1911. Son président est André Lebon, ancien ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes. Son but est de regrouper et de défendre, notamment auprès des pouvoirs publics, les intérêts des deux millions de porteurs de titres des compagnies auprès des pouvoirs publics, afin de garantir la stabilité et la sécurité des valeurs de chemins de fer. Elle examine particulièrement les propositions et les projets de loi susceptibles de les intéresser. Au moment de sa constitution, l'Association des actionnaires et obligataires des chemins de fer souligne l'absence d'interférence dans la gestion des compagnies. Elle est dirigée par un comité de direction et s'appuie sur des sections locales.

Dès sa première année d'existence, l'Association des actionnaires et obligataires des chemins de fer étudie la question de la rétroactivité des retraites et s'oppose au projet de loi Augagneur. Dans les années 1920, l'argent des compagnies destiné au soutien des candidats adversaires du Cartel des gauches transite par cette organisation.

ASSOCIATION DES AGENTS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

L'Association des agents des chemins de fer français est une société de secours mutuels fondée en juillet 1867.

Elle envisage l'acquisition d'actions des réseaux ; mais elle est rapidement dissoute.

ASSOCIATION DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

L'Association des travailleurs des chemins de fer français est une société de secours mutuels fondée en mars 1848. Elle œuvre en faveur de l'emploi de ses adhérents et bénéficie du soutien des compagnies.

Mais à la faveur de problèmes financiers, l'Association des travailleurs des chemins de fer français est dissoute en 1850.

ASSOCIATION FRATERNELLE DES EMPLOYÉS ET OUVRIERS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (« LA FRATERNELLE »)

L'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français est une société de secours mutuels fondée le 17 juin 1880, à l'initiative de Georges Burger, dessinateur de la compagnie de la petite ceinture, avec le soutien de personnalités politiques de premier plan.

Entre 1881 et 1883, elle oscille entre une action strictement mutualiste et une plus revendicative et syndicale

La Fraternelle se spécialise dans la distribution de pensions de retraite. Alors qu'elle envisage l'acquisition d'actions des réseaux les compagnies encouragent leurs ingénieurs à investir l'organisation et la rendent impossible grâce à l'obtention de la reconnaissance d'utilité publique.

ASSOCIATION GÉNÉRALE DES AGENTS SUPÉRIEURS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

L'Association générale des agents supérieurs des chemins de fer de l'État est une association de loi 1901 fondée le 5 mai 1909. Son but est de développer et entretenir les relations entre les agents supérieurs du réseau de l'État. Cette organisation souhaite l'amélioration de leur situation, aussi bien morale que matérielle.

ASSOCIATION GÉNÉRALE DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT (FRANÇAIS)

À la suite de plusieurs réunions d'un comité d'union des associations du personnel des chemins de fer de l'État, l'Association générale du personnel des chemins de fer de l'État français naît de la fusion, le 13 mars 1910, de l'Amicale des agents des services de la Voie et des Travaux, de l'Amicale des employés du service Matériel et Traction, de l'Amicale des employés des services centraux de l'Exploitation, de l'Amicale des employés des divisions de l'Exploitation, de l'Amicale des agents de l'administration centrale, de l'Amicale des chefs et sous-chefs de gare et agents dirigeants des gares, de l'Association du personnel des bureaux de Paris, du GROUPE SYNDICAL ÉTAT, présents dans le réseau de l'Ouest-État. Son but est de constituer un organe unique représentant le personnel des chemins de fer de l'État et ainsi améliorer sa condition, mais également de favoriser son entente avec l'administration. Son organe de presse est *Le Cheminot*.

Affiliée à la Fédération nationale du personnel des chemins de fer, elle acte, lors de son congrès du 30 octobre 1916, la fusion en janvier 1917 en une FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT.

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DU PERSONNEL DES TRAINS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE ET DES COLONIES

L'Association professionnelle du personnel des trains des chemins de fer de France et des colonies est fondée en 1908. Son organe de presse est *Le Frein*.

Elle fusionne en janvier 1917 en une FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT.

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

Voir ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL.

CHAMBRE SYNDICALE DES OUVRIERS ET EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

La Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français est fondée le 3 août 1890 par Prades, ouvrier sellier membre du comité de la grève qui a duré six jours fin 1889 dans les ateliers de la compagnie de l'Ouest. Cette organisation d'envergure nationale n'est pas catégorielle, mais a vocation à représenter l'ensemble des agents de chemins de fer. Elle privilégie le recours au Parlement et s'oppose, dans un premier temps, au recours à la cessation concertée du travail, mais le renvoi de deux de ses membres mène à la grève générale en juillet 1891. Le cahier de revendications de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français est fixé en avril 1893. Son organe de presse est *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*.

Elle prend en avril 1895 le nom de SYNDICAT NATIONAL DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE ET DES COLONIES.

COMITÉ CONSULTATIF DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE ET COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER

Le comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer est créé, auprès du ministre des Travaux publics et du conseil supérieur des chemins de fer, par un décret du 11 février 1922.

Il est constitué d'une section technique et d'une section commerciale. De nombreuses personnalités (anciens ministres des Travaux publics, conseillers d'État, hauts fonctionnaires de l'administration des Travaux publics et d'autres ministères, directeur général des chemins de fer et fonctionnaires de cette direction, directeurs des administrations de chemins de fer d'intérêt général, fonctionnaires du contrôle de l'État sur les grands réseaux), ainsi que 33 membres nommés par arrêté (30 parlementaires et trois représentants des réseaux secondaires d'intérêt général et des voies ferrées d'intérêt local), sont membres de droit des deux sections. La section technique compte, en plus des membres de droit qui lui sont propres, 25 membres nommés par arrêtés, parmi lesquels sept agents actifs commissionnés depuis au moins cinq ans. La section commerciale compte, en plus des sept membres de droit qui lui sont propres, 41 membres nommés par arrêté, avec la même représentation du personnel qu'à la section technique. Rapidement modifié par un décret du 14 mars 1922, le comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer comptabilise à partir de cette date un total de 251 membres. Leur mandat est initialement de deux ans renouvelables. Aucun administrateur des grands réseaux d'intérêt général ne peut y siéger. Le président et les deux vice-présidents (pour chacune des sections) du comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins sont nommés tous les ans par le ministre des Travaux publics.

Ce comité est chargé d'étudier, sur demande du ministre ou du conseil supérieur des chemins de fer, les questions rentrant dans les attributions dudit conseil, ainsi que d'émettre des avis sur celles relatives aux réseaux d'intérêt général qui ne relèvent pas de sa compétence.

Sa composition et son organisation sont à de nombreuses reprises modifiées par décret en 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1931, 1933, 1935, 1936 et 1937. Un secrétariat assure le service de la section commerciale, un autre est spécifiquement dédié à la section technique. Les membres du comité sont répartis au sein de 22 commissions qui étudient en amont les affaires. Une délégation permanente est instituée au sein de chaque section ; elle examine les avis de ces commissions.

COMITÉ CONSULTATIF DES CHEMINS DE FER

Le comité consultatif des chemins est créé auprès du ministre des Travaux publics, par décret du 31 janvier 1878, à la suite de la commission centrale des chemins de fer.

Il est originellement composé de 12 à 15 membres, hauts fonctionnaires issus du Conseil d'État, des corps des Ponts et Chaussées et des Mines, des administrations des finances, de l'agriculture et du commerce. Sa composition et son organisation sont à plusieurs

reprises modifiées en 1880, 1887, 1889, 1893, 1898 et 1907. À la suite du décret du 2 janvier 1907, il passe à 130 membres, parmi lesquels des membres de droit (comme le directeur général des chemins de fer à l'administration des Travaux publics ou encore le directeur de l'administration des chemins de fer de l'État) et d'autres nommés par décret pour deux ans (parmi lesquels deux représentants des ouvriers et employés des compagnies), en sus des directeurs du contrôle des différentes compagnies, de l'ingénieur en chef chargé de l'inspection générale des chemins de fer de l'État et de l'ingénieur en chef du contrôle du travail.

Il donne son avis sur l'organisation du service, l'établissement des stations et haltes, les lois et règlements, les actes de concession, les cahiers des charges, les rapports entretenus par les compagnies, les traités soumis à approbation ministérielle, la marche générale des trains et l'homologation des tarifs. Il participe donc du contrôle de l'État dans le domaine technique ferroviaire.

Il est supprimé par le décret du 11 février 1922, qui institue le COMITÉ CONSULTATIF DE L'EXPLOITATION TECHNIQUE ET COMMERCIALE DES CHEMINS et le CONSEIL SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER.

COMITÉ DE DIRECTION DE LA SNCF

Le comité de direction de la SNCF est une instance centrale de l'entreprise, créée par la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret-loi du même jour.

Il est composé, jusqu'au 31 décembre 1955, du président et des deux vice-présidents du CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SNCF, ainsi que de huit membres : quatre, nommés par décret, parmi les administrateurs membres de droit, fonctionnaires actifs ou retraités et les personnes ayant concouru à la cause du chemin de fer ; quatre, nommés par décret, parmi les administrateurs désignés par les anciennes compagnies.

Il peut recevoir une délégation de tout ou partie des pouvoirs du CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SNCF.

COMITÉ DE DIRECTION DES GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER

Le comité de direction des grands réseaux de chemins de fer est une instance centrale et commune aux grands réseaux de chemins de fer. Il est institué par la convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre. Il se place au-dessus des conseils d'administration des compagnies.

Il s'affiche à la fois comme un organe de décision et d'exécution. Il délibère, entre autres missions, en matière de modifications du statut, des règles de travail et de rémunération du personnel et des institutions de retraites.

Cette instance est composée de deux administrateurs (investis par leur conseil d'administration) et du directeur de chaque compagnie, auxquels s'ajoutent, pour le réseau de l'État, le directeur, le président et le vice-président du conseil de réseau. Un commissaire du Gouvernement y siège également.

Le comité de direction est chargé de l'application des dispositions adoptées par le CONSEIL SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER.

COMITÉ DES FORGES

Le Comité des forges est officiellement fondé le 19 février 1864 par des maîtres des forges, parmi lesquels Eugène Schneider et Charles de Wendel. Son but est d'étudier et de défendre les intérêts des industriels de la sidérurgie. Il est transformé en un syndicat de défense des intérêts patronaux en 1887.

COMITÉ D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE CEINTURE

Un syndicat unique, rassemblant les réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du PLM et du PO, est créé le 22 janvier 1853. Le chemin de fer de petite ceinture exploite la ligne qui relie les gares intérieures de Paris. Dix ans plus tard, les administrations de chemins de fer du Nord, de l'Est, du PLM et du PO décident d'exploiter en commun la ligne qui joint les gares extérieures mais proches de Paris.

En 1883, un unique syndicat voit le jour afin de coordonner la gestion de ces lignes. Le syndicat d'exploitation des deux ceintures nomme un directeur, qui est chargé de l'exploitation sous le contrôle du comité d'exploitation des chemins de fer de ceinture, composé de 19 membres (directeurs et personnel dirigeant des compagnies).

Alors qu'il connaît l'apogée en 1900, le chemin de fer de la petite ceinture subit la concurrence du métropolitain. L'essentiel de ses lignes est fermé au trafic voyageurs le 22 juillet 1934. Suite à un arrangement entre réseaux, qui souhaitent diminuer leurs charges, le syndicat commun est dissous le 1^{er} janvier 1935.

COMMISSION MILITAIRE SUPÉRIEURE DES CHEMINS DE FER

La commission militaire supérieure des chemins de fer est créée auprès du ministre de la Guerre, par décret du 14 novembre 1872. Elle fait suite à la commission centrale des chemins de fer instituée en 1869.

La commission militaire supérieure des chemins de fer est composée d'officiers, de généraux, de représentants du ministère des Travaux publics ainsi que des réseaux, nommés par le ministre de la Guerre ou des Travaux publics, selon qu'ils demeurent des civils ou des militaires. Sa composition est modifiée à plusieurs reprises et sa présidence a incombé au chef d'état-major de l'armée.

Cette instance permanente est chargée des questions relatives à l'emploi des chemins de fer par l'armée. La commission supérieure des chemins de fer formule des avis sur l'organisation des transports stratégiques et des installations spéciales affectées à ces transports, ainsi que sur les projets de lignes nouvelles ou existantes, les aménagements principaux, les conditions requises pour le matériel roulant, les traités entre les compagnies et le ministère de la Guerre, l'organisation des troupes spéciales de chemins de fer, la surveillance des voies, la destruction et la réparation rapides des lignes. Ces avis sont transmis au ministre de la Guerre.

CONFÉDÉRATION DE L'INTELLIGENCE ET DE LA PRODUCTION FRANÇAISE

La Confédération de l'intelligence et de la production française est fondée en 1920 par Georges Valois. Son but est d'organiser la production française sur une base corporative.

Elle devient en 1924 l'Union des corporations françaises, organisation proche de l'Action française.

CONFÉDÉRATION DES SYNDICATS PROFESSIONNELS FRANÇAIS

La Confédération des syndicats professionnels français est créée le 8 janvier 1937, suite à une initiative de l'Association des Croix de Feu, dissolue le 18 juin 1936. Elle rassemble les syndicats professionnels du Parti Social Français (PSF), soit environ 250 000 membres en 1936. Elle est profondément anticomuniste.

CONFÉRENCE INTERFÉDÉRALE DES CHEMINOTS

La conférence interfédérale des cheminots est fondée le 11 septembre 1934 à l'initiative de la Fédération des syndicats chrétiens. Tous les syndicats cheminots y prennent part, à l'exception des FÉDÉRATIONS NATIONALES UNITAIRE ET CONFÉDÉRÉE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER, qui refusent de s'associer au SYNDICAT (FRANÇAIS) DU RAIL.

La conférence interfédérale des cheminots se mobilise notamment sur la question des retraites.

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Voir ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL.

CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER

À l'occasion du cinquantenaire de ses chemins de fer, le gouvernement belge organise un congrès à Bruxelles en 1885, qui aborde un certain nombre de questions techniques et administratives afin de faire progresser la connaissance ferroviaire.

Ce premier congrès institue une commission permanente, qui se réunit pour la première fois le 20 février 1886. Une partie de ses pouvoirs est déléguée à un comité de direction. Elle s'attèle à la rédaction de statuts, adoptés en 1887. L'Association du congrès international des chemins de fer qui est issue de ses travaux connaît un développement rapide. Ses adhérents, les réseaux privés ou d'État, se réunissent en congrès tous les deux ans. Elle croît de 19 gouvernements adhérents et 131 réseaux à sa première session en 1885 à respectivement 48 et 420 à sa huitième rencontre en 1910. Elle publie un *Bulletin* mensuel depuis 1887.

Dissoute après la Première Guerre mondiale, l'Association du congrès international des chemins de fer est reconstituée immédiatement et reprend sa forme initiale en 1922. Ses congrès ont désormais lieu tous les trois ans.

CONGRÈS INTERNATIONAL DES TRAVAILLEURS DES VOIES FERRÉES EUROPÉENNES

Le congrès international des travailleurs des voies ferrées européennes est créé en août 1893 par l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Hollande, l'Italie et la Suisse, après la clôture du congrès international ouvrier. Le délégué de la France, Eugène Guérard, fait partie de son bureau.

Le congrès prévoit l'élaboration d'un règlement pour un comité international d'études des intérêts des travailleurs des chemins de fer, adopté en octobre 1894. Le but de ce comité est de faciliter l'organisation de congrès internationaux réunissant les organisations corporatives cheminotes et de réunir des informations sur la corporation qui pourraient intéresser les organisations des autres pays, notamment lorsqu'une réforme est obtenue et par quels moyens, l'actualité des mouvements sociaux ou l'échange de journaux corporatifs. Il est qualifié de d'« office du travail » spécial aux chemins de fer.

Mais le comité prévu en 1897 ne peut se réunir. À plusieurs reprises entre 1900 et 1906, Eugène Guérard, qui en est le secrétaire général, tente de le relancer, en vain.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SNCF

Le conseil d'administration de la SNCF est une instance centrale de l'entreprise, créée par la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret-loi du même jour. Il est composé, jusqu'au 31 décembre 1955, de 33 membres :

- trois membres de droit : le vice-président du Conseil d'État, le gouverneur de la Banque de France, le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations ;
- 12 fonctionnaires actifs ou retraités, nommés par décret : trois membres du Conseil d'État ; un membre de l'inspection générale des grands services publics ; quatre fonctionnaires du département des finances ; quatre membres parmi les corps des Ponts et Chaussées et des Mines et les directeurs ou adjoints de l'administration centrale des Travaux publics ;
- 12 membres désignés par les conseils d'administration des anciennes compagnies ;
- deux personnes ayant rendu de grands services à la cause du chemin de fer, nommées par décret ;

- quatre délégués du personnel choisis sur une liste de huit agents actifs présentée par l'organisation syndicale la plus représentative du personnel, et nommés par décret contresigné du ministre des Travaux publics.

La charge d'administrateur dure six ans, le conseil est renouvelé par moitié tous les trois ans (les membres de droit exceptés). Le mandat de parlementaire n'est pas compatible avec la fonction et tout éventuel conflit d'intérêt est proscrit.

Le président du conseil d'administration de la SNCF est choisi parmi les administrateurs représentant l'État et nommé, sur avis des ministres des Travaux publics et des Finances, par décret en conseil des ministres, pour une durée de six ans. Il est assisté de deux vice-présidents élus par le conseil d'administration pour la même durée parmi les fonctionnaires actifs ou retraités et les membres désignés par les anciens réseaux. Le président du conseil d'administration est notamment chargé de nommer, sur proposition du conseil et après agrément du ministre des Travaux publics, le directeur général, son adjoint et le secrétaire général de l'entreprise, ainsi que les directeurs et principaux chefs de service, sur proposition du directeur général et après avis du comité de direction. Le conseil d'administration jouit « pour l'administration de la Société nationale des pouvoirs les plus étendus, dans les conditions [...] définies par les statuts de la Société », pouvoirs qu'il peut toutefois déléguer en totalité ou en partie au COMITÉ DE DIRECTION (DE LA SNCF).

CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE

Le CNE est créé par un décret du 16 janvier 1925 sous le gouvernement du Cartel des gauches. Il est initialement composé de représentants de la société civile (neuf membres), du patronat (huit membres), des syndicats et d'associations professionnelles (30 membres). Il peut s'autosaisir d'un sujet quand les deux tiers de ses membres le jugent intéressant : c'est le « droit d'initiative ».

Une loi du 19 mars 1936 fixe la nouvelle organisation du CNE. On y retrouve 20 sections professionnelles (puis 25 en 1938), toutes paritaires sauf celle de l'agriculture, parmi lesquelles une est dédiée aux transports. Leurs représentants siègent à l'assemblée générale du CNE. En 1936, le CNE devient un acteur incontournable : désormais, il peut directement communiquer avec le Parlement et ses avis sur les règlements d'administration publique sont obligatoires. Le CNE joue un rôle important dans la mise en œuvre des lois sociales du Front populaire.

Il demeure une instance consultative et son avis n'est pas toujours suivi. Le CNE publie 115 avis et rapports entre 1926 et 1939 et prend ainsi une part active à la réflexion sur l'économie et les questions sociales, ainsi que sur l'élaboration du droit du travail. Il est supprimé en décembre 1940.

CONSEIL SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER

Le conseil supérieur des chemins de fer est une instance centrale et commune aux grands réseaux de chemins de fer. Il est institué par la convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre.

Le conseil supérieur des chemins de fer est composé des 18 membres du COMITÉ DE DIRECTION DES GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER, de 12 représentants du personnel élus (à raison de deux par réseau, six pour le petit personnel et autant pour représenter les classes moyennes) et de 30 représentants des intérêts généraux de la nation.

Héritier lointain du COMITÉ CONSULTATIF DES CHEMINS DE FER, il est chargé de la réalisation de la coordination, qui est la base du régime de chemins de fer refondu en 1921, en accord avec les intérêts généraux de la Nation. Il demeure un organe de conseil et d'autorité. Les décisions qu'il adopte sont exécutées par le COMITÉ DE DIRECTION DES GRANDS RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER.

Mais son rôle purement consultatif limite la portée de la participation des représentants du personnel.

CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS

Le conseil supérieur des transports est un organe consultatif institué par un décret-loi du 31 août 1937. Il remplace les comités rail-route et rail-voies d'eau, le comité supérieur de coordination des transports (créé en 1935), ainsi que le conseil supérieur des chemins de fer (créé en 1921).

Son organisation est fixée par un décret du 29 septembre 1937 : il est composé de 81 membres, dont 18 représentent les entreprises de transports, 9 le personnel de ces entreprises, 27 les usagers et 27 les administrations publiques. Il faut y adjoindre un commissaire du Gouvernement, qui n'est autre que le directeur général des chemins de fer et des transports.

Il assiste le Gouvernement dans ses choix en termes de politique générale des transports grâce à son expertise. Il s'agit quasiment de la seule instance où siègent les usagers.

CONSEIL SUPÉRIEUR DES VOIES DE COMMUNICATION

Le conseil supérieur des voies de communication est créé auprès du ministre des Travaux publics, par décret du 31 janvier 1878. Un décret du 4 avril suivant nomme un second vice-président.

Le conseil supérieur des voies de communication est composé de membres de droit (ministres, sous-secrétaires d'État, vice-président du Conseil d'État, gouverneur de la Banque de France, secrétaires généraux des ministères des Travaux publics ainsi que de l'Agriculture et du Commerce, directeurs des chemins de fer et de la navigation) et de 48 autres membres, parmi lesquelles 16 parlementaires, 16 délégués de l'administration et 16 représentant l'industrie, le commerce et l'agriculture. Il est présidé par le ministre des Travaux publics.

Il procède à des enquêtes sur les questions relatives à l'exploitation des chemins de fer, des différentes voies de communication et des ports de commerce, et se réunit sur convocation du ministre des Travaux publics.

Le conseil supérieur des voies de communication est supprimé par un décret du 13 février 1884.

CONSEIL SUPÉRIEUR DU TRAVAIL

Le conseil supérieur du travail est un organe consultatif institué par décret du 22 janvier 1891, sur initiative des radicaux. Sa naissance résulte du dépôt d'une proposition de loi en 1890, inspirée d'une idée exprimée en 1886 par la Fédération nationale des syndicats. Face à l'hostilité du Sénat, Jules Roche, ministre du Commerce, opte pour la voie réglementaire. Ce conseil est initialement rattaché au ministère du Commerce.

Sa composition évolue : 50 membres à l'origine (15 patrons, 12 ouvriers, 13 parlementaires et des hauts fonctionnaires et universitaires), puis 66 en 1899 (22 patrons, 22 ouvriers, 22 personnalités) et enfin 78 en 1921 (32 patrons, 32 ouvriers, huit parlementaires, six autres représentants). Le mandat des membres dure deux ans, à l'issue desquels le conseil supérieur du travail est renouvelé par moitié.

C'est un espace de discussion et d'échange. Le conseil supérieur du travail formule des vœux et est pensé comme un « Parlement social » dont le pendant exécutif serait l'OFFICE DU TRAVAIL. Il participe de l'institutionnalisation du travail.

CORPORATION DES TRANSPORTS

La Corporation des transports est fondée en 1926.

Elle est très critique envers l'action de la FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER, la politique du Front populaire et la nationalisation de la SNCF. Cette organisation est affiliée à la CONFÉDÉRATION DE L'INTELLIGENCE ET DE LA PRODUCTION FRANÇAISE.

La Corporation des transports entretient des relations très étroites, voire se confond, avec le SYNDICAT (FRANÇAIS) DU RAIL.

DIRECTION (GÉNÉRALE) DES CHEMINS DE FER

La direction (générale) des chemins de fer est créée au sein de l'administration centrale du ministère des Travaux publics par décret du 14 novembre 1853 ; elle succède à un bureau spécial de la police de roulage institué en 1835. Cette direction est, dans un premier temps, rattachée à la direction des Ponts et Chaussées, puis devient autonome.

Au début du XX^e siècle, elle est composée de trois divisions :

- une division des concessions, du budget, du contrôle financier et de la statistique ;
- une division des travaux ;
- une division de l'exploitation.

Après leur examen par les services du contrôle et les différents conseils et comités, la direction (générale) des chemins de fer centralise toutes les questions ferroviaires au ministère des Travaux publics et prépare les décisions. Un de ses bureaux traite des questions relatives aux conditions de travail et aux retraites des agents des réseaux de chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local.

FÉDÉRATION DES CHEMINS DE FER

La Fédération des chemins de fer est fondée en 1897, sur les bases d'anciennes amicales.

FÉDÉRATION DES DESSINATEURS ET AGENTS D'ÉTUDES DES RÉSEAUX FERRÉS FRANÇAIS ET COLONIAUX

La Fédération des dessinateurs et agents d'études des réseaux ferrés français et coloniaux est fondée au lendemain de l'application du statut commun du personnel en 1920. Son organe de presse est un *Bulletin*, puis *Le Cheminot d'études*.

Son action s'oriente dans un premier temps vers le reclassement des agents d'études, suite à l'application du statut de 1920, ainsi que vers l'octroi de bonifications d'ancienneté.

La Fédération des dessinateurs et agents d'études des réseaux ferrés français et coloniaux adhère le 15 avril 1937 à la FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'AGENTS DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET COLONIAUX et fusionne avec la FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT en juin 1937.

FÉDÉRATION DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS

Malgré la fusion de la FÉDÉRATION GÉNÉRALE DES GROUPEMENTS DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DES CHEMINS DE FER pour former la FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT en janvier 1917, la Fédération des mécaniciens et chauffeurs est reconstituée en 1920 par des mécaniciens et chauffeurs mécontents du déroulé de la grève de mai. Elle est majoritairement présente dans le réseau du Nord.

À l'exception des syndicats du Nord et de l'Est, la Fédération des mécaniciens et chauffeurs rejoint la FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT dans la seconde moitié des années 1930.

FÉDÉRATION DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DU PLM

La Fédération des mécaniciens et chauffeurs du PLM est fondée en septembre 1900, suite à la dissidence d'un certain nombre de mécaniciens du dépôt de Lyon-Vaise, adhérents de la FÉDÉRATION GÉNÉRALE FRANÇAISE PROFESSIONNELLE DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DES CHEMINS DE FER ET DE L'INDUSTRIE. Elle se veut l'interlocutrice de l'administration des chemins de fer du PLM, à qui elle présente des réclamations catégorielles. Elle cherche également à obtenir le soutien parlementaire pour faire aboutir les textes examinés par la Chambre des députés et le Sénat. Son organe de presse est le *Bulletin officiel de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer PLM*.

Elle fonde un syndicat dans chaque dépôt. Les cheminots des autres réseaux s'en inspirent. Tous ses groupements se réunissent en 1905 en une FÉDÉRATION GÉNÉRALE DES GROUPEMENTS DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DES CHEMINS DE FER.

FÉDÉRATION DES SYNDICATS CHRÉTIENS DES CHEMINOTS DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT

La FÉDÉRATION DES SYNDICATS PROFESSIONNELS DES CHEMINOTS DE FRANCE, affiliée à la CFTC, change de nom lors du congrès des 6-8 juin 1938 pour devenir la Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, des colonies et pays de protectorat. Elle marque ainsi son inclinaison religieuse et évite toute confusion avec le nouveau Syndicat professionnel français des cheminots, qui est un relais du Parti Social Français.

FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'AGENTS DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET COLONIAUX

L'ASSOCIATION DE LA CLASSE MOYENNE DES CHEMINOTS rejoint le Groupe des gadz'arts cheminots, le SYNDICAT DES CADRES DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, ceux du Nord ainsi que du PLM à la fin de la Première Guerre mondiale, qui forment la Fédération morale de « Terminus » en août 1919, afin d'élaborer un programme d'action commun au personnel des cadres. Dissoute début 1920, elle est reconstituée en mars 1920 en une commission inter-réseaux d'études. Dès juin, on décide de la transformer en une Fédération des syndicats d'agents des cadres et techniciens des chemins de fer. Elle naît officiellement en octobre. Son organe de presse est *Les Cadres des chemins de fer*.

Si elle se tient à l'écart de la CGT, elle accepte de fusionner avec la FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DE CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT à partir du 1^{er} janvier 1938, tout en conservant son autonomie et son organisation. Un de ses membres siège au conseil d'administration de la Fédération nationale des cheminots. Mais cette décision provoque des insatisfactions et la création du SYNDICAT DU PERSONNEL D'INSPECTION ET DE DIRECTION.

FÉDÉRATION DES SYNDICATS PROFESSIONNELS DES CHEMINOTS DE FRANCE ET DES COLONIES

Alors que son comité consultatif se prononce contre la fusion avec le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER (« Syndicat Petit »), le Syndicat corporatif des chemins de fer de l'État et l'Union professionnelle des mécaniciens et chauffeurs du Nord en juin 1919, le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CHEMINOTS DE FRANCE est transformé en une Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France lors d'un congrès organisé le 17 octobre 1920. Au cours de celui-ci, elle choisit de s'affilier à la CFTC nouvellement créée. Le but de la Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France est l'étude de la réglementation et de l'amélioration des conditions de travail, la défense des intérêts ainsi que le développement de la valeur professionnelle de ses membres. Son organe de presse est *Le Cheminot de France*.

FÉDÉRATION DES TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE

La Fédération des transports par voie ferrée est fondée le 21 septembre 1911 par Alexandre Le Guennic et Yves Bidamant. Elle attire les « révolutionnaires » dissidents du SYNDICAT NATIONAL après la grève d'octobre 1910. Elle est majoritairement présente dans le réseau de l'État. La Fédération des transports par voie ferrée se voit refuser son adhésion à la CGT.

Son existence est de courte durée : la majorité des dissidents rejoint à nouveau le SYNDICAT NATIONAL courant 1914.

FÉDÉRATION GÉNÉRALE DES GROUPEMENTS DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DES CHEMINS DE FER

La Fédération générale des groupements des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer naît en juin 1905 de l'union de groupements syndicaux créés au sein de dépôts dans tous les réseaux, suivant l'exemple de la FÉDÉRATION DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DU PLM. Son organe de presse est le *Bulletin officiel de l'Union fédérale des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer des réseaux français*.

Le succès de cette organisation catégorielle est rapide. La Fédération générale des groupements des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer prend part à la grève de 1910 ; son président Émile Toffin est révoqué à l'issue de celle-ci.

Elle fusionne en janvier 1917 en une FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT. Une FÉDÉRATION DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS est toutefois reconstituée en 1920.

FÉDÉRATION GÉNÉRALE DES RETRAITÉS DES CHEMINS DE FER

La Fédération générale des retraités des chemins de fer est une association de loi 1901 fondée le 25 novembre 1917, afin de défendre les intérêts des inactifs, qui connaissent des difficultés, notamment économiques, du fait du conflit mondial. Son organe de presse est *Le cheminot retraité*.

La Fédération générale des retraités des chemins de fer rassemble un grand nombre d'anciens agents, issus de toutes les catégories du personnel et de tous les niveaux de la hiérarchie.

FÉDÉRATION GÉNÉRALE FRANÇAISE PROFESSIONNELLE DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DES CHEMINS DE FER ET DE L'INDUSTRIE

La Fédération générale française professionnelle des mécaniciens et chauffeurs de chemins de fer et de l'industrie naît en 1894 suite au changement de nom du SYNDICAT GÉNÉRAL PROFESSIONNEL DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, CONDUCTEURS DE MACHINES À VAPEUR DE FRANCE ET D'ALGÉRIE (« Syndicat Guimbert »).

Elle s'oppose au recours à la grève et ne prend donc pas part au conflit de 1898. Face à la modération de l'organisation, une partie de ses adhérents fait dissidence en septembre 1900 pour créer la FÉDÉRATION DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DU PLM.

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT

La Fédération nationale des travailleurs des chemins de France, des colonies et pays de protectorat naît de la fusion de 34 organisations cheminotes en janvier 1917. Elle regroupe 70 000 adhérents lors de sa constitution, chiffre qui progresse rapidement. Son organe de presse est *La Tribune des cheminots*.

La Fédération nationale des travailleurs des chemins de France, des colonies et pays de protectorat sort affaiblie des grèves de 1920 et 1938. Les dissensions internes entre tendances « révolutionnaire » et « réformiste » conduisent à la scission au congrès de juin 1921, entre

une Fédération confédérée et une Fédération unitaire. Cette situation dure 14 ans et leur réunification a lieu lors du congrès d'unité des 9-10 décembre 1935.

Elle est rejointe par des sections de la FÉDÉRATION DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS, fusionne avec l'Association des agents techniques en septembre 1936, la FÉDÉRATION DES DESSINATEURS ET AGENTS D'ÉTUDES DES RÉSEAUX FERRÉS FRANÇAIS ET COLONIAUX en juin 1937, la FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'AGENTS DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER à compter du 1^{er} janvier 1938. Autonome, cette dernière conserve son organisation, un de ses membres siège au conseil d'administration de la Fédération nationale.

GROUPE SYNDICAL (DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER) DE L'ÉTAT

Le Groupe syndical de l'État est une organisation dissidente du SYNDICAT NATIONAL DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE ET DES COLONIES, fondée suite à l'action du groupe de l'État de ce syndicat en faveur du fédéralisme, en mars 1899. Son organe de presse est *Le Cheminot*.

Le Groupe syndical de l'État fusionne en mars 1910 au sein de l'ASSOCIATION GÉNÉRALE DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT (FRANÇAIS).

LIGUE DE DÉFENSE DES INTÉRÊTS DES AGENTS DES SERVICES CENTRAUX, RÉGIONAUX ET ASSIMILÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

La Ligue de défense des intérêts des agents des services centraux, régionaux et assimilés des chemins de fer de l'État est une association de loi 1901 fondée le 14 février 1921, afin de défendre les intérêts professionnels des personnels des services centraux, régionaux et assimilés du réseau de l'État.

LIGUE DES CHEMINOTS POUR LA DÉFENSE DES DROITS ACQUIS

La Ligue des cheminots pour la défense des droits acquis est une association de loi 1901 fondée le 17 décembre 1923, afin de défendre les intérêts professionnels des cheminots après l'application du statut commun du personnel de 1920.

OFFICE DU TRAVAIL

L'Office du travail est institué par une loi du 20 juillet et un décret du 19 août 1891. Il est chargé de rassembler, de coordonner et de vulgariser les renseignements concernant la statistique du travail.

L'Office du travail est considéré comme le pendant exécutif du « Parlement social » que constitue le CONSEIL SUPÉRIEUR DU TRAVAIL. Il participe de l'institutionnalisation du travail.

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

L'Organisation Internationale du Travail est créée dans le contexte de l'après-Première Guerre mondiale en 1919. La partie XIII du traité de Versailles définit les principes de sa constitution. Son but est de garantir la justice sociale ainsi qu'un traitement décent aux travailleurs, perçus comme les conditions du maintien durable de la paix. L'OIT porte donc une attention toute particulière aux conditions de travail.

Le BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL est le secrétariat permanent de l'OIT.

La CONFÉRENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL réunit les mandats de l'organisation et donne une orientation à ses travaux.

SOCIÉTÉ FRATERNELLE DES MÉCANICIENS FRANÇAIS

La Société fraternelle des mécaniciens français est fondée en février 1848. Elle est composée essentiellement de mécaniciens français. Son but est que ces derniers obtiennent les mêmes conditions de travail et de salaire que les Anglais employés sur les réseaux français.

Elle disparaît après juin 1848.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE PROTECTION MUTUELLE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER (« LA PROTECTION MUTUELLE »)

La Société générale de protection mutuelle des employés des chemins de fer est une société de secours mutuels fondée le 6 avril 1883, à l'initiative de Nublat, directeur de l'organe de presse *Le Moniteur des chemins de fer*.

La Société générale de protection mutuelle des employés des chemins de fer couvre les risques maladie, d'invalidité prématurée et de décès.

Elle devient en 1886 La Protection mutuelle et est présidée par Raoul de l'Angle-Beaumanoir.

SYNDICAT CORPORATIF DES CHEMINS DE FER DE FRANCE ET DES COLONIES

Le Syndicat corporatif des chemins de fer est fondé le 1^{er} janvier 1920, afin de défendre les intérêts professionnels et économiques des cheminots et examiner les modifications à envisager pour améliorer le fonctionnement du réseau. Son organe de presse est *La nouvelle locomotive*.

Le Syndicat corporatif des chemins de fer de France et des colonies fusionne dès le 22 août avec l'ASSOCIATION AMICALE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER ET DES INDUSTRIES SIMILAIRES, le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CHEMINOTS DE FRANCE et l'Association professionnelle des mécaniciens-chauffeurs du Nord, pour former l'UNION NATIONALE DE DÉFENSE PROFESSIONNELLE DES CHEMINOTS.

SYNDICAT DES CADRES DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Le Syndicat des cadres des chemins de fer de l'État est fondé le 11 octobre 1919 à l'initiative du Syndicat des agents supérieurs de la Traction, afin de revaloriser les traitements des chefs et sous-chefs de dépôt et des inspecteurs Matériel et Traction. Il regroupe la quasi-totalité du personnel de direction de ce réseau. Il ne prend pas part aux grèves de 1920.

Le Syndicat des cadres des chemins de fer de l'État prend part à la FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'AGENTS DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET COLONIAUX constituée en octobre 1920. Il est dissous le 23 juillet 1938.

SYNDICAT DU PERSONNEL D'INSPECTION ET DE DIRECTION

Alors qu'elle s'était tenue à distance de la CGT, la décision de fusion de la FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'AGENTS DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER avec la FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DE CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT provoque des insatisfactions. Une frange des adhérents quitte la FÉDÉRATION DES SYNDICATS D'AGENTS DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER pour fonder le Syndicat du personnel d'inspection et de direction le 10 novembre 1937. Cette organisation regroupe les agents des échelles de 15 à 18, dont elle représente les intérêts spécifiques.

SYNDICAT (FRANÇAIS) DU RAIL

Le Syndicat (français) du Rail est fondé en mars 1920 par Georges Valois. Il est aussi appelé Fédération des syndicats du Rail, ou plus communément « le Rail », d'après le nom de son organe de presse, *Le Rail*, fondé en 1924. Il entretient des liens avec l'Action française à travers la figure de son dirigeant, Rémi Wasier, et ne touche qu'un nombre d'adhérents limité. Le Syndicat (français) du Rail est affilié à la CONFÉDÉRATION DE L'INTELLIGENCE ET DE LA PRODUCTION FRANÇAISE.

Il entretient des relations très étroites, voire se confond, avec la CORPORATION DES TRANSPORTS.

SYNDICAT GÉNÉRAL PROFESSIONNEL DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, CONDUCTEURS DE MACHINES À VAPEUR DE FRANCE ET D'ALGÉRIE (« SYNDICAT GUIMBERT »)

Le Syndicat général professionnel des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de machines à vapeur de France et d'Algérie est fondé le 7 mars 1885 par F. Guimbert, adhérent du SYNDICAT PROFESSIONNEL DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER, ce qui lui vaut d'en être exclu. Il est couramment appelé « Syndicat Guimbert » du nom de son fondateur. Son organe de presse est *L'Alliance*.

Cette organisation catégorielle n'est pas propre au chemin de fer ; son but est de regrouper, de défendre les intérêts et d'améliorer la situation des mécaniciens, chauffeurs et conducteurs de machines à vapeur, de l'industrie privée. Les premiers agents du chemin de fer y adhèrent vers 1888. Il s'oppose au recours à la grève et ne prend donc pas part au conflit de 1891.

Il prend début 1894 le nom de FÉDÉRATION GÉNÉRALE FRANÇAISE PROFESSIONNELLE DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS DES CHEMINS DE FER ET DE L'INDUSTRIE.

SYNDICAT NATIONAL DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE ET DES COLONIES

Le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies naît en avril 1895 suite au changement de nom de la CHAMBRE SYNDICALE DES OUVRIERS ET EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS. Il participe activement à la création de la CGT en septembre 1895 et y adhère en juin 1896. Son organe de presse est *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée*, puis *La Tribune de la voie ferrée* à partir de mars 1898, et le *Bulletin mensuel du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies* pendant la Première Guerre mondiale jusqu'en janvier 1917.

Bien qu'il s'agisse de la plus importante organisation cheminote, le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies sort affaibli des grèves de 1898 et 1910. L'organisation est en outre en proie à des dissensions internes entre les tendances « révolutionnaire » et « réformiste », qui prônent deux méthodes d'action différentes, entre lutte et collaboration de classes.

Après de nombreuses démarches dès les années 1890 auprès d'autres organisations en faveur d'une union, le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies fusionne en janvier 1917 en une FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE, DES COLONIES ET PAYS DE PROTECTORAT.

SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CHEMINOTS DE FRANCE

Georges Dufour, employé de la compagnie de l'Est, s'oppose en février 1917 à l'adhésion de la mutuelle des services centraux du réseau de l'Est à la FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER. Il décide de former une organisation indépendante, inspirée par les principes de la doctrine sociale chrétienne que l'on retrouve dans l'encyclique *Rerum Novarum* de Léon XIII. Sa détermination rencontre celle du chanoine Reymann, qui dirige l'UNION CATHOLIQUE DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS et souhaite la création d'une organisation plus professionnelle, et de Gaston Tessier du Syndicat des employés du commerce et de l'industrie. Le Syndicat professionnel des cheminots de France est fondé le 1^{er} mai 1918. Son organe de presse est *Le Cheminot de France*.

Ce syndicat chrétien perçoit la grève – uniquement corporative – comme un ultime recours. Les salaires occupent une grande place dans les revendications.

Le Syndicat professionnel des cheminots de France fusionne le 22 août 1920 avec le SYNDICAT CORPORATIF DES CHEMINS DE FER, l'ASSOCIATION AMICALE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER ET DES INDUSTRIES SIMILAIRES et l'Association professionnelle des mécaniciens-chauffeurs du Nord, pour former l'UNION NATIONALE DE DÉFENSE PROFESSIONNELLE DES CHEMINOTS, dont il finit toutefois par se retirer.

SYNDICAT PROFESSIONNEL DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER (« SYNDICAT PETIT »)

Le Syndicat professionnel des employés de chemins de fer est fondé le 18 avril 1884. Il est couramment appelé « Syndicat Petit » du nom de son président, un ancien chef d'exploitation. Au sein du Syndicat professionnel des employés de chemins de fer sont institués un conseil judiciaire, ainsi qu'un comité de défense et d'études depuis décembre 1884, composé essentiellement de députés. Sa tentative de création d'une association de production en 1884-1885 est un échec. Modéré et réformiste, le Syndicat professionnel des employés de chemins de fer est favorable à la conciliation entre les réseaux et leur personnel et s'oppose à l'usage de la grève et de la violence pour faire aboutir ses revendications ; il ne prend donc pas part à la grève de 1891. Son organe de presse est un *Bulletin du Syndicat professionnel*, puis *La Locomotive*.

Il prend le 13 avril 1896 le nom d'ASSOCIATION AMICALE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER ET DES INDUSTRIES SIMILAIRES.

TRIBUNAL ARBITRAL

Un tribunal arbitral est institué par l'article 12 de la loi du 29 octobre 1921.

Il est composé de deux arbitres choisis par les représentants des réseaux au CONSEIL SUPÉRIEUR DES CHEMINS DE FER, deux arbitres désignés par les délégués des agents à cette même instance (qui doivent appartenir à la même catégorie que le personnel impliqué dans le différend), ainsi qu'un cinquième arbitre, qui préside le tribunal et est choisi, en dehors de leurs rangs, par les membres du conseil supérieur, représentants des délégués et des réseaux exceptés.

Le tribunal arbitral est chargé de régler les litiges collectifs entre administration(s) de chemins de fer et agents à propos du statut du personnel, des conditions de travail, de rémunération et de retraite, et de délibérer sur ces sujets. Son arbitrage est obligatoire.

UNION CATHOLIQUE DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

L'Union catholique du personnel des chemins de fer est fondée en juillet 1898 par le chanoine Reymann, religieux du mouvement apostolique du Sacré-Cœur de Jésus. Son but est de permettre aux agents de chemins de fer pratiquants de remplir leurs devoirs religieux. Son organe de presse est le *Bulletin de l'Union catholique du personnel des chemins de fer*.

Cette organisation chrétienne s'oppose dès sa création à la CHAMBRE SYNDICALE DES OUVRIERS ET EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Alors que la Première Guerre mondiale éclate, le chanoine Reymann émet l'idée d'un groupement davantage professionnel. En novembre 1917, le principe d'un nouveau syndicat semble acquis. Des statuts sont élaborés par une trentaine de cheminots et déposés le 1^{er} mai 1918 : le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CHEMINOTS DE FRANCE est né.

UNION DES INDUSTRIES MÉTALLURGIQUES ET MINIÈRES

L'Union des industries métallurgiques et minières est fondée en mars 1901 par Robert Pinot et des membres du Comité des forges, en réaction à l'institution en septembre 1900 des conseils du travail. Son but est d'organiser l'entente entre patrons, afin de résister aux grèves ouvrières.

UNION FRATERNELLE DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS

Une pétition en faveur d'une augmentation salariale vaut la révocation à plusieurs mécaniciens et chauffeurs en 1869. Elle est reprise en octobre et novembre 1870, présentée aux compagnies, puis au ministre des Travaux publics. Les mécaniciens et chauffeurs mobilisés élaborent parallèlement les statuts d'une société de secours mutuels et coopérative

et constituent une « association provisoire » : l'Union fraternelle des mécaniciens et chauffeurs.

La disposition de ses statuts, adoptée le 27 mars 1871, selon laquelle l'organisation pourrait recourir à la grève si un de ses membres était sanctionné, met le feu aux poudres. L'association est jugée illicite et soupçonnée d'accointance avec la Commune. De nombreux adhérents sont suspendus et révoqués.

Après août 1871, l'Union fraternelle des mécaniciens et chauffeurs se tourne vers le modèle coopératif.

UNION NATIONALE DES CHEMINOTS RÉVOQUÉS

L'Union nationale des cheminots révoqués est fondée en 1921 à Saint-Pierre-des-Corps par Belloeuvre, agent licencié par la compagnie du PO. Son but est de représenter et défendre les intérêts des cheminots révoqués, afin d'obtenir leur amnistie et leur réintégration.

UNION NATIONALE (DES GROUPEMENTS) DE DÉFENSE PROFESSIONNELLE DES CHEMINOTS

Alors qu'elle demeure dès 1919 un groupement informel, l'Union nationale de défense professionnelle des cheminots naît de la fusion, le 22 août 1920, du SYNDICAT CORPORATIF DES CHEMINS DE FER DE FRANCE ET DES COLONIES, de l'Association professionnelle des mécaniciens-chauffeurs du Nord et du SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CHEMINOTS DE FRANCE avec l'ASSOCIATION AMICALE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER ET DES INDUSTRIES SIMILAIRES. Son organe de presse est *La Locomotive*.

L'Union nationale de défense professionnelle des cheminots s'oppose à la CGT et à toute stratégie « révolutionnaire », à laquelle elle préfère la modération et la collaboration de classes. Elle ne prend donc pas part aux grèves de 1920.

Le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CHEMINOTS DE FRANCE se retire de l'Union nationale de défense professionnelle des cheminots.

UNION SYNDICALE DES OUVRIERS ET EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

L'Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français est fondée le 28 mars 1892 par des agents de la compagnie du PO, peut-être sur ordre de celle-ci, et dirigée par Paul Lanoir, ce qui lui vaut d'être exclu de la CHAMBRE SYNDICALE DES OUVRIERS ET EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS. Son organe de presse est *L'Éclaireur de la Voie*.

Hostile à la lutte des classes, au recours à la grève et favorable à la collaboration entre patrons et ouvriers, l'organisation syndicale jaune qu'est l'Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français s'oppose dès sa création à la CHAMBRE SYNDICALE DES OUVRIERS ET EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS. L'Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français disparaît en 1903.

SOURCES MANUSCRITES

Centre national des archives historiques de la SNCF (CNAH ; Le Mans)

3 LM Direction régionale de Paris-Nord

3 LM 350 : Dossiers généraux : rémunération du personnel. 1918-1949

3 LM 351 : Dossiers généraux : rémunération, statut du personnel et convention collective. 1852-1971

4 LM Pôle communication de la direction Matériel & Traction

4 LM 3 : 9) Décrets-lois (1938-1939). 1938-1945

25 LM Direction des ressources humaines de la SNCF

25 LM 78 : Relations et négociations avec les organisations syndicales. 1937-1954

25 LM 82 : Relations et négociations avec les organisations syndicales. 1937-1968

25 LM 199 : Lois d'amnistie de 1925 à 1946. 1924-1949

25 LM 203 : Relations et négociations avec les organisations syndicales, grèves. 1934-1945

25 LM 205 : Relations et négociations avec les organisations syndicales. 1920-1938

25 LM 270 : 3) Caisse de prévoyance SNCF.- Règlement et documentation : note, ordre général, circulaire, (règlement P 10b « Avantages assurés par la caisse de prévoyance de la SNCF aux agents en activité de service et aux retraités ainsi qu'aux membres de leur famille »), rapport de conseil d'administration. Généralités : correspondance. Prestations accordées aux curistes (principe). Affaires diverses sur l'organisation de la caisse de prévoyance (CP) : correspondance (ordre général n°12 « Régime particulier d'assurances sociales des agents de la SNCF », août 1938). 1938-1946

25 LM 286 : 1) Élaboration de l'annexe à la convention collective sur les repos périodiques et les congés (1922, 1929, 1934, 1936-1941). 1922-1963

25 LM 296 : 1) Annexe à la convention collective concernant les congés, rectificatifs à l'ordre général n° 37 (1937, 1940-1944). 1937-1961

25 LM 298 : 1) Représentation du personnel, élaboration de l'ordre général n°36 du 22 octobre 1940 (1939-1940) 3) Représentation du personnel, élaboration du projet de texte concernant les élections des délégués (1939-1940, 1944-1946) 4) Représentation du personnel, réglementation (1938, 1940, 1946, 1948-1949, 1952-1953, 1956). 1938-1969

25 LM 299 : 1) Représentation du personnel, élaboration de l'ordre général n°36 du 22 octobre 1940 (1939-1944) 2) Représentation du personnel, rôle et attribution des délégués en accord avec la convention collective (1938-1944). 1938-1955

25 LM 300 : 1) Répertoire des procès-verbaux de la commission inter-réseaux du personnel et mémentos de la commission spéciale inter-réseaux du personnel (1921-1939) 3) Représentation du personnel, désignation des délégués pendant la durée des hostilités par l'application des articles du Livre II de la convention collective du personnel du cadre permanent SNCF (1939-1941) 4) Congés supplémentaires (ponts et jours fériés) attribués au personnel de 1936 à 1944 5) Congés supplémentaires et rémunération pour les agents convoqués pendant leur période de repos pour l'exécution d'un travail urgent (1938) 6) Congés supplémentaires, octroi d'un 53^{ème} jour de repos pour les années bissextiles accordés par les grands réseaux (1928-1929, 1939). 1921-1944

25 LM 301 : 3) Représentation des agents des services centraux, dossier de principe

- (1938) 4) Représentation du personnel, ordre général n°13 « Élections des délégués du personnel » : dossier de principe (1938-1939) 5) Représentation du personnel, projets du fascicule VIII de la réglementation du personnel.- Dossiers 1 à 5 : bordereau (1938-1939) 6) Représentation du personnel, projets du fascicule VIII de la réglementation du personnel.- Dossiers 6 à 9 : bordereau (1938-1940). 1938-1959
- 25 LM 302 : 5) Représentation du personnel (1938-1945) 6) Principe de l'organisation de la représentation du personnel, article 24 de la convention collective (Livre II) (1929, 1935, 1938-1942). 1929-1952
- 25 LM 304 : 2) Représentation du personnel, mesures prises pendant les hostilités en modifiant la convention collective (1939-1940) 3) Représentation du personnel, règlements P 8 (1938-1949). 1923-1966
- 25 LM 307 à 309 : Procès-verbaux de la commission inter-réseaux du personnel. 1920-1937
- 25 LM 615 : Réglementation du temps de travail
- 25 LM 617 à 628 : Réglementation du temps de travail
- 25 LM 636 : Rémunération du personnel. 1920-1950
- 25 LM 638 : 1) Traitement, mesures au 1^{er} mai et 16 août 1926 (dossier n°3).- Études ; application ; documentation 2) Traitement, mesures au 1^{er} janvier 1925 (dossier n°2).- Études ; application ; documentation ; commissions (1937) 3) Majoration de la rémunération (1937-1938). 1924-1938
- 25 LM 729 : Commission mixte des 40 heures
- 25 LM 737 : 5) Études sur les salaires des cheminots (1938, 1944-1946). 1929-1948
- 25 LM 740 : Décret du 12 novembre 1938. 1938
- 25 LM 746 : Assouplissement du décret du 18 janvier 1937. 1938
- 25 LM 748 : Application du décret du 18 mai 1937. 1937
- 25 LM 944 : Rémunération des fonctionnaires et cheminots
- 25 LM 1463 : 2) Convention collective cadre permanent, chapitre 5 (blessure, maladie, maternité) (1939-1948). 1939-1949
- 25 LM 1544 à 1547 : Procès-verbaux de la commission inter-réseaux du personnel. 1923-1928
- 25 LM 1613 : Procès-verbaux de la commission inter-réseaux du personnel. 1920-1922
- 25 LM 1933 : 1) Organisation de la nation en temps de guerre, mobilisation de la main-d'œuvre française, emploi des agents retraités lors de la mobilisation.- Dossier de principe provenant des archives du PLM ; dossier produit par le bureau militaire du service central du personnel de la SNCF (1932-1939) 2) Utilisation des agents retraités (1939-1940). 1932-1967
- 25 LM 1939 : 1) Mobilisation industrielle.- Instructions ministérielles du 13 janvier 1925 et du 17 janvier 1927. Militaires des réserves affectés aux usines travaillant pour la défense nationale : extrait de « La France militaire » du 8 décembre 1923. Mobilisation des chemins de fer, décret-loi relatif à l'accélération de fabrication d'armement : extrait du *J.O.* du 21 mars 1939. Mise en appel différé du personnel des groupements charbonniers des organismes d'importation et des entrepôts de guerre : note ministérielle (1927-1939) 2) Organisation générale de la nation pour le temps de guerre, mobilisation de la main-d'œuvre française.- Préparation (2 dossiers) : correspondance, instruction, décrets (1939, 1951, 1954). Emploi des agents retraités lors de la mobilisation. Loi du 11 juillet 1938 : extrait du *J.O.* du 13 juillet 1938 (1925-1954) 3) Organisation générale de la nation pour le temps de guerre.- Loi du 11 juillet 1938, examens des projets : documents parlementaires (1924-1927). Organisation de la SNCF : correspondance (1938-1939). 1924-1950 4) Organisation générale de la nation pour le temps de guerre, loi du 11 juillet 1938.- Loi et décrets

d'application, dossier de principe : extrait de *J.O.* (1928-1951). Dossier d'application (application des sanctions prévues par l'article 31) : note et correspondance (1928-1951). 1892-1954

26 LM Service central de l'organisation technique, puis service technique de la direction générale

26 LM 945 : Rapport Fournier. 1930-1955

41 LM Secrétariat du conseil d'administration et du comité de direction de la SNCF

41 LM 96 : Ordres du jour des séances du comité de direction de la SNCF. 1937-1940

41 LM 97 : Procès-verbaux des séances du comité de direction de la SNCF. 1938-1940

42 LM Comité de direction des grands réseaux de chemin de fer

- 42 LM 2-3 : Salaires
- 42 LM 45-46 : Durée du travail, semaine de 40 heures
- 42 LM 47 : Journée de huit heures, semaine de 40 heures
- 42 LM 48-49 : Journée de huit heures
- 42 LM 50 : Durée du travail, journée de huit heures
- 42 LM 52 : Conventions collectives de travail
- 42 LM 53 : Délai-congé
- 42 LM 55 : Économats et coopératives
- 42 LM 57 Modifications au régime des retraites des agents de chemin de fer retraités ; cumuls
- 42 LM 58 : Retraites
- 42 LM 60 : Modifications au régime des retraites des agents de chemin de fer retraités ; instructions relatives à la caisse autonome des retraites
- 42 LM 61 : Modifications au régime des retraites des fonctionnaires, au nouveau régime des retraites des agents du chemin de fer
- 42 LM 64 : Retraites ; application de l'article 13.2 de la loi des finances du 31 décembre 1921
- 42 LM 65 à 67 : Retraites
- 42 LM 69 : Élections, droit de grève
- 42 LM 70 : Conciliation et arbitrage
- 42 LM 111 à 113 : Emplois réservés
- 42 LM 120-121 : Amnistie, grèves, réintégrations
- 42 LM 133 à 140 : Congés
- 42 LM 141 : Situation statutaire des agents (de la 50^e section des chemins de fer de campagne (SCFC) et procès-verbal de la réunion des délégués auprès de la conférence des directeurs pour 1936-1937 ; renseignements et statistiques ; personnel, divers ; commission de réforme ; questions d'exploitation
- 42 LM 160 à 190 : Procès-verbaux de la conférence des directeurs des grands réseaux, 1^{er} semestre 1922 au 1^{er} semestre 1937. 1922-1937
- 42 LM 191-192 : Historique du courrier des Fédérations au comité de direction. 1936

44 LM Secrétariat du conseil d'administration de la SNCF

- 44 LM 1 : Répertoires des questions examinées au conseil d'administration. 1937-1951
- 44 LM 46 à 48 : Correspondance. 1937-1939
- 44 LM 61 : Correspondance. 1937-1961

- 44 LM 62 : Correspondance. 1938
- 44 LM 63 : Correspondance. 1939-1941

69 LM 7^{ème} section de l'Exploitation de la compagnie du PLM

- 69 LM 4 : 1) Agents nommés à l'emploi de conducteur-chef à la compagnie PLM : imprimé « nomination » (modèle) (1918) 2) Caisse des retraites du réseau PLM de 1911. - Rapport sur les opérations et la situation de la caisse de retraites au 31 décembre 1892. Compte rendu des opérations de l'année 1912. Compte rendu des opérations de l'année 1917

73 LM Division du service général, Personnel, du Matériel et Traction de la Région Sud-Ouest, puis Paris-Austerlitz, de la SNCF

73 LM 21 : Rémunération. 1918-1960

89 LM Travaux et Surveillance de la compagnie du Nord, puis service Voie et Bâtiments de la Région Nord de la SNCF

- 89 LM 10 : Déroulement de carrière du personnel. 1885-1921

105 LM Études, aménagements, bâtiments, ouvrages d'art

- 105 LM 113 : 1) Note relative aux conditions de l'option du personnel affilié à l'un des anciens régimes de retraite du réseau d'Alsace et de Lorraine entre cet ancien régime et le régime résultant de la loi du 21 juillet 1909. 1902-1987

151 LM Direction de la LN TGV-Atlantique/DCIG

- 151 LM 72 : quatre carnets d'attachement du personnel de la compagnie Paris-Orléans (1840-1960). Trois règlements des retraites du personnel de la compagnie des chemins de fer de l'État (1913-1934). Une brochure sur Raoul Dautry à l'occasion de l'inauguration de la salle « Raoul Dautry » (en gare de Paris-Saint-Lazare (allocution de MM. Louis Armand, Jules Antonini et Frédéric Surleau)) (1954). 1840-1987

163 LM Compagnie de l'Est, archives de Paris-Est

- 163 LM 11 : Dossier constitué de correspondance générale concernant l'administration des chemins de fer de l'Est : - Statut du personnel (18 avril 1920). - Recueil des dispositions réglementaires concernant l'administration du personnel du cadre permanent. - Tome II : rémunération du personnel. - Tome III : recrutement du personnel. - Tome IV : examens et concours en vue de l'inscription sur les tableaux d'aptitude + réglementation du travail. - Tome VI : attribution des récompenses de fin d'année. - Tome VII : mesures disciplinaires, fonctionnement du conseil d'enquête. - Tome VIII : représentation du personnel. Tome X : garanties assurées au personnel pour les risques de maladie, maternité, invalidité, vieillesse, décès, accidents en service ou hors service, règlement du service médical. - Tome XI : facilités de circulation pouvant être accordés au personnel en activité et au personnel retraité. - Tome XII : délivrance du combustible au personnel en activité et aux anciens agents pensionnés ou secourus et à leurs ayants droits. - Tome XIII : facilités pour l'acquisition d'une maison. - Tome XVIII : interdictions et obligations des agents. - Tome XIV : affectation du personnel, participation du réseau à la construction des effectifs de brigade des chemins de fer. - Tome XV : retraites. - Tome XVI : habillement du personnel. - Tome XXI : personnel du cadre permanent (instruction concernant l'application du régime des assurances sociales entre les années 1934 et 1936). 1920-1936

187 LM Service du Budget de la SNCF

- 187 LM 18 : 1) Chemins de fer d'intérêt général, commentaire de la convention du 28 juin 1921 et de la loi approbative du 29 octobre 1921 (1929) 2) Statuts de la SNCF. (1937-1955) 3) Organisation générale de la SNCF. - Attribution d'un sigle. Immatriculation au Registre du Commerce. Convention avec le Secrétariat d'État à l'Intérieur pour le transport de son personnel. Réédition des textes contractuels régissant la SNCF. Exploitation de la ligne de Vincennes, des petite et grande Ceintures et du réseau Guillaume-Luxembourg (1937-1953) 5) Retraites et accidents du travail, réglementation et gestion (1937-1953) 6) Modification du cahier des charges de la SNCF (1938-1962). 1929-1967
- 187 LM 21 : 1) Convention collective, réglementation (1938-1965). 1938-1967
- 187 LM 816 : 3) Facilités de circulation, réglementation : avis généraux, circulaires (1939-1950). 1938-1950

219 LM Exploitation de la compagnie du Nord, puis de la Région Nord de la SNCF

- 219 LM 37 : 1) Discussions à la Chambre et au Sénat (1909) 2) Commission sénatoriale.- Examen du projet de loi sur les retraites des employés et ouvriers des chemins de fer. (1909) 3) Commission sénatoriale.- Projet de retraite pour les agents employés et ouvriers de chemins de fer (1909). 1909
- 219 LM 39 : 1) Loi concernant les caisses de retraite, de secours et de prévoyance fondées au profit des employés et ouvriers (1895) 3) Caisse de retraites.- Modifications apportées aux modes de paiement des rentes de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse. (1928). 1895-1929
- 219 LM 90 : 3) Retraites.- Projet de règlement de retraites du réseau de l'État. Projet de règlement concernant le personnel affilié à la caisse des retraites de 1911 (1910-1911) 4) Retraites.- Projet de règlement de la caisse des retraites de 1913 (1913, 1929) 5) Retraites.- Constitution de pensions viagères. Ordre du jour 1900. Règlement (1908). 1908-1929
- 219 LM 92 : 1) Retraites.- Mémoire ampliatif. Projet de règlement (1910-1911) 2) Retraites.- Notes. Affiliation des agents (1911-1913) 3) Retraites.- Pensions de retraite. (1929). 1910-1929

266 LM 4^{ème} arrondissement du service Exploitation de la Région Sud-Est de la SNCF

- 266 LM 3 : 1) Grève du 30 novembre 1938, annulation en 1946 des sanctions infligées aux grévistes : correspondance, notes, liste des agents punis du blâme du directeur (1938-1946). 1938-1946

303 LM Service Matériel et Traction de la Région Sud-Ouest de la SNCF

- 303 LM 5 : Mesures disciplinaires (fascicule VII), archives de l'ancienne compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, service Matériel et Traction. 1909-1937
- 303 LM 6 : Mesures disciplinaires (fascicule VII), archives de l'ancienne compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, service Matériel et Traction. 1892-1970

380 LM Cabinet du directeur de la Direction juridique de la SNCF

- 380 LM 16 : Assurances sociales, retraites. 1933-1939

388 LM Bureau des affaires générales de la subdivision du secrétariat juridique du service du contentieux

- 388 LM 1 : Contentieux. 1931-1938

- 388 LM 7 : Contentieux. 1873-1938
- 388 LM 10/001-002 : Contentieux. 1923-1938
- 388 LM 37/002 : Contentieux. 1937-1939
- 388 LM 38/001-002 : Contentieux. 1929-1950
- 388 LM 57 : Contentieux. 1905-1939
- 388 LM 58/001-002 : Contentieux. 1937-1939
- 388 LM 59/001-002 : Contentieux. 1896-1939
- 388 LM 60 : Contentieux. 1936-1939

390 LM Bureau des affaires générales de la subdivision du secrétariat juridique du Service du contentieux

- 390 LM 002/002 : Contentieux. 1938-1940
- 390 LM 049/002 : Contentieux. 1935-1943

420 LM Textes réglementaires

- 420 LM 1/003 : 3) OG n°6 : Convention collective du personnel du cadre permanent. Tirage du 31 mars 1938. 1938
- 420 LM 1/006 : 6) OG n°11 : Convention collective du personnel du cadre permanent. Tirage du 20 août 1938. 1938
- 420 LM 1/007 : 7) OG n°41 : Circulaire n°4 pour l'application de l'Ordre Général (OG) n°12 : Cessation des prestations rétroactives de la Caisse de Prévoyance SNCF. Tirage du 27 mai 1939. 1939
- 420 LM 1/020 : 20) OG n°35 : Convention collective du personnel du cadre permanent. Tirage du 20 août 1940. 1940
- 420 LM 1/0021 : 21) OG n°37 : Annexe à la convention collective du personnel du cadre permanent. Tirage du 15 mars 1941. Rectificatifs : 27 août 1942, 5 avril 1943, 16 juin 1943, 15 novembre 1943, 15 janvier 1944, 6 mars 1944, 25 mai 1944. 1941-1944
- 420 LM 1/022 : 22) OG n°38 : Obligations et interdictions diverses auxquelles est tenu de se conformer le personnel de la SNCF. Tirage du 1er juillet 1941. Rectificatifs : 9 décembre 1941, 30 janvier 1942, 21 décembre 1942. 1941-1942
- 420 LM 1/023 : 23) OG n°39 : Convention collective du personnel du cadre permanent. Tirage du 30 décembre 1941. 1941
- 420 LM 1/024 : 24) OG n°40 : Convention collective du personnel du cadre permanent. Tirage du 30 janvier 1942. 1942
- 420 LM 2/022 : 22) OG n°25 : Régime du travail du personnel de la SNCF en cas de mobilisation. Tirage du 2 septembre 1939. 1939
- 420 LM 2/023 : 23) OG n°29 : Mesures disciplinaires pendant la durée des hostilités. Tirage du 21 octobre 1939. 1939
- 420 LM 2/024 : 24) OG n°26 : Régime des congés pendant la durée des hostilités. Tirage du 7 septembre 1939. 1939
- 420 LM 2/025 : 25) OG n° 27 : Convention collective du cadre permanent, convention collective des auxiliaire, régime du travail pendant la durée des hostilités. Décrets-lois du 6 octobre 1939. Tirage du 5 octobre 1939. Annexe n°1 : 10 octobre 1939. 1939
- 420 LM 2/030 : 30) OG n° 24 : Réglementation du travail. Décret-loi du 19 mai 1939 portant réglementation du travail dans les chemins de fer. Tirage du 25 juillet 1939. 1939
- 420 LM 2/031 : 31) OG n°7 : Adhésions à la convention collective du personnel du cadre permanent. Tirage du 16 mai 1938. 1938
- 420 LM 2/035 : 35) OG n°28 : Situation des agents du cadre permanent de la SNCF

pendant la durée des hostilités. Tirage du 25 septembre 1939. Rectificatifs : 20 octobre 1939. 1939

420 LM 2/036 : 36) OG n°28 : Situation des agents du cadre permanent de la SNCF pendant la durée des hostilités. Tirage du 28 décembre 1939 (annule et remplace celui du 25 septembre 1939). 1939

429 LM Textes réglementaires

429 LM 2/003 : 3) Circulaire n°1 pour l'application de l'IG série Personnel n°1 : facilités de circulation. Tirage du 14 janvier 1938. 1938

478 LM Archives d'Henri Bréaud, sous-directeur à partir de janvier 1921, puis directeur à partir de septembre 1924, du réseau de l'État

478 LM 29/001 : Documents concernant le personnel. 1884-1924

478 LM 30/004 : 4) AE 35/4 c : Personnel (statut, conditions de rémunérations, traitement, représentation du personnel, indemnités, retraites et assurances sociales, réglementation) (1920, 1925-1929). 1920-1930

505 LM Secrétariat du conseil d'administration de la SNCF

505 LM 105 : 1) Activité politique des agents de la SNCF (1939) 2) Distinction entre service continu et service discontinu (1937-1938) 3) Répercussion des remaniements des Régions sur le régime administratif du Personnel (1938) 10) Établissement d'un dictionnaire des emplois (refus) (1937-1938) 12) Réunion en un seul document « règlement du personnel de la SNCF » des instructions concernant l'administration du personnel (1942) 13) Suspension provisoire jusqu'à installation de la SNCF, du recrutement du personnel sous statut (1937-1938) 14) Droit de priorité et majorations de points dans le concours en faveur des enfants d'agents (1937-1939) 15) Réadmission des anciens mineurs libérés du service militaire (1937-1939) 16) Recul de l'âge limite d'admission pour les pères de famille (1939-1940) 17) Maintien du stage d'essai (1938) 18) Durée du stage d'essai des anciens mineurs libérés du service militaire (1938-1939) 19) Appréciation de la qualité des services des agents à l'essai (1939) 20) Commissionnement des auxiliaires des économes (1937-1938) 21) Commissionnement et affiliation rétroactifs des anciens mineurs libérés du service militaire (refus) (1937-1939, 1954) 22) Commissionnement automatique des agents à l'essai (refus) (1938). 1937-1954

505 LM 106 : 1) Intervention de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer et des délégués du personnel dans l'admission au cadre permanent (1938) 2) Réglementation de l'embauchage des travailleurs (1938-1939) 3) Conditions générales de recrutement (1938) 4) Placement des travailleurs (1938) 5) Recrutement des apprentis, élèves et mineurs (1938-1939, 1942, 1944-1945) 6) Âge limite d'entrée au réseau (1938) 7) Recrutement des fonctionnaires et agents des services concédés. Limitation (1938-1939) 8) Prorogation au-delà du 31 décembre 1937 des conditions d'embauchage des agents licenciés des réseaux secondaires (1938) 9) Recrutement parmi les polytechniciens (1938, 1942) 10) Sélection psychotechnique du personnel (1939) 11) Embauchage par la Société Nationale d'agents licenciés des voies ferrées départementales du Midi (1939) 12) Conditions d'admission à la SNCF des candidats anciens élèves de certaines écoles ou pourvus de certains diplômes (1939, 1941, 1946). 1938-1946

505 LM 107 : 1) Avancement en grade. Liberté d'action de la SNCF (1937) 2) Avancement en grade (1937-1939, 1942-1944) 3) Suppression du galon (avancement vertical) (1937-1939, 1941) 4) Établissement d'un tableau des filières

- (1938-1939, 1942-1944) 5) Suspension provisoire jusqu'à installations de la SNCF de l'avancement (1938) 6) Reprise des avancements (personnel des services centraux) au 1^{er} janvier 1938 (1938) 7) Détermination du personnel que le directeur général peut nommer (1938) 8) Reclassement des agents ayant dû quitter leur emploi et des candidats n'ayant pu être admis par suite d'événements de guerre (1945-1946) 9) Entrée en compte de la durée du service militaire obligatoire pour l'avancement des agents en activité déjà en service au moment de l'appel sous les drapeaux (1947) 11) Appel relatif à l'attribution de notes d'aptitude (1938) 12) Intervention de l'ancienneté dans le calcul des notes d'aptitude (1938-1939) 13) Convention collective, chapitre VIII, article 33 (1938, 1941-1943) 14) Intégration des chevrons dans les échelons (1937-1938, 1941, 1944) 15) Rétrogradations pour raison de santé ou à la suite d'un examen périodique de sécurité (1939) 16) Acte de bravoure d'un agent de chemin de fer (1939) 17) Félicitations à l'homme d'équipe Collin (1940) 18) Récompense aux agents pour leur attitude pendant la guerre (indemnité de trafic) (1939). 1937-1949
- 505 LM 108 : 1) Félicitations au personnel pour son attitude en période de tension internationale (1938) 2) Félicitations au personnel pour son attitude lors de la grève du 30 novembre 1938 (1938) 3) Félicitations au personnel pour son attitude en période de tension internationale (1938-1940) 4) Félicitations au personnel pour son attitude en période de tension internationale (1939) 14) Délais accordés pour fournir des explications (1938) 15) Mesures disciplinaires à prendre en cas de cessation concertée du travail (sans suite). (1938) 16) Licenciement des agents à l'essai ne donnant pas satisfaction (1938) 17) Révocation de plein droit en cas de condamnation sans sursis par les tribunaux (1938, 1941) 18) Affaire Marc Durban, attaché au Service Matériel de la région Ouest, portée devant le conseil de discipline (1939). 1938-1954
- 505 LM 109 1) Réintégration des révoqués de 1910 (1938) 2) Mutations d'agents par suite du regroupement des services (1937-1938) 3) Mutations d'agents par suite de la cession de l'exploitation de ligne à des compagnies secondaires (1937-1938) 4) Déplacement et mutation du personnel par suite des compressions d'effectifs (1938-1939) 5) Mutation d'agents par suite des modifications apportées aux limites des régions Sud-Est et Sud-Ouest (1939) 6) Agents de la SNCF détachés dans les compagnies (1937-1938) 8) Modification du régime de détachement des cheminots dans les usines travaillant pour la Défense Nationale (1938) 9) Agents détachés dans les usines travaillant pour la Défense Nationale (1938-1940) 12) Situation militaire des agents au point de vue défense passive (1938) 16) Remplacement par des auxiliaires des agents partant en retraite sur des lignes devant être supprimées (1937). 1934-1946
- 505 LM 118 : 4) Règles d'attribution et détermination du taux des gratifications (convention collective) (1937-1938, 1941-1942, 1959-1960). 1937-1985
- 505 LM 136 : 10) Renseignements généraux sur les groupements d'agents (1937) 11) Statuts du syndicat du personnel d'inspection et de direction de la SNCF (1937) 12) Résolutions adoptées par la Fédération des cheminots (1937-1938) 13) Convention collective. Reconnaissance du droit syndical (1937-1938) 14) Représentation des syndicats auprès de la SNCF (1938) 15) Affichage des communications syndicales (1938). 1937-1941
- 505 LM 137 : 1) Paiement des cotisations syndicales dans les lieux de travail. Refus (1938) 2) Collaboration du personnel à la recherche des économies (1938) 3) Lettre du 20 janvier 1938 de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer relative à diverses questions intéressant le personnel (1938) 4) Détermination de l'organisation syndicale la plus représentative (1938) 5) Déclaration de M. Jarrigion sur les répercussions des décrets-lois du 12 novembre 1938 (1938) 6) Appel du syndicat des

- cheminots de Dijon (1939) 7) Application de la loi du 16 août 1940 sur la dissolution des groupements généraux rassemblant, à l'échelle nationale, les organisations professionnelles, patronales et ouvrières (1940) 9) Représentation du personnel auprès de la SNCF (1937-1940) 10) Représentation des agents des échelles 15 à 18 (1937-1939) 11) Réception des délégués auprès du directeur général (1938) 12) Statut des délégués du personnel (1938) 13) Participation des délégués aux enquêtes (1938) 14) Démarche des représentants du personnel auprès du président (1938) 15) Délégués à la sécurité. Situation en cas d'avancement en grade (1938) 16) Représentation du personnel. Régime spécial pour les agents Alsace-Lorraine (1938) 17) Indemnités allouées aux délégués pour frais de correspondance (1939) 18) Liste des délégués auprès du directeur général (1939, 1941). 1937-1943
- 505 LM 138 : 1) Conciliation et arbitrage. Régime général 1937 et 1938 (1936-1938) 2) Arbitrage selon la convention collective (1937-1939) 3) Différend entre l'Union des anciens militaires titulaires d'emplois réservés aux chemins de fer de l'État et l'ancien réseau de l'État au sujet d'un stage probatoire imposé à certains candidats. Affaire portée devant le Tribunal arbitral (1938-1939) 4) Conciliation et arbitrage. Maintien du tribunal arbitral (1938) 5) Commission mixte permanente pour l'arbitrage des difficultés soulevées par le décret du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer (1939) 8) Mesures à prendre (au point de vue effectifs) pour faire face à une reprise du trafic (1938) 9) Effectifs des services régionaux Nord et Ouest (1938) 10) Résorption des effectifs en surnombre dans les administrations et services publics (1939) 11) Appréciations parlementaires sur les compressions d'effectifs (1939) 12) Organisation de l'apprentissage. Établissement d'une annexe à la convention collective (1937-1941) 16) Compression des effectifs de 1938-1939 (1937-1939) 17) Établissement de la semaine de 40 heures et application aux chemins de fer (1936-1937) 18) Modification des conditions d'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer (1937-1939). 1936-1952
- 505 LM 139 : 1) Modification du régime des 40 heures dans les chemins de fer (abrogation du décret du 18 janvier 1937) (1938) 2) Rétablissement de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer. Abrogation du décret-loi du 12 novembre 1938 (1938) 3) Modification au régime de travail institué par le décret-loi du 12 novembre 1938 (1938) 5) Appréciations parlementaires sur la réforme des conditions du travail (1939) 6) Application de l'article 55 du décret-loi du 12 novembre 1938 (commission mixte permanente appelée à résoudre les difficultés résultant de l'application du décret du 12 novembre 1938) (1939) 7) Semaine de 45 heures. Application à la SNCF (1939) 9) Réglementation du travail. Heures supplémentaires (1938-1939) 10) Dérogation aux prescriptions du décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la durée du travail dans les chemins de fer (personnel roulant) (1938-1939) 15) Congés du personnel (1937-1938, 1940-1944) 18) Non-interruption du congé en cas de maladie (1938) 19) Congés pour fonctions syndicales (1938) 20) Congés dans les grands ateliers (1939) 21) Récupération des jours de congé accordés en sus de la durée prévue par l'article 54 f du livre II du Code du travail (1939). 1937-1944
- 505 LM 173 : 6) Conséquences de la substitution de la SNCF aux anciennes caisses des réseaux quant au régime de retraites (1938) 7) Adaptation du régime des retraites à la suite de la création de la SNCF (1911, 1937, 1939) 8) Mises à la retraite d'office (1938-1940). 1911-1964
- 505 LM 174 : 6) Amélioration des retraites au 1^{er} janvier 1938 (indemnité spéciale temporaire) (1937) 7) Amélioration des retraites au 1^{er} janvier 1939 (majoration de l'indemnité spéciale temporaire) (1938-1939) 8) Péréquation des retraites des agents

- démisionnaires (1939). 1937-1948
- 505 LM 175 : 6) Retraite des révoqués (1937-1938, 1941) 8) Régime de retraites de l'ancien réseau PO (1937-1941) 10) Modification du régime de retraites des agents du réseau Alsace-Lorraine (1938) 13) Mise à la retraite des agents affiliés au règlement de retraites de 1896 de la région de l'Ouest (1939) 15) Mise à la retraite anticipée (1937-1940). 1937-1947
- 505 LM 176 : 4) Régime de facilités de circulation des retraités et de leur famille (1937-1940) 6) Rétablissement du régime de facilités de circulation accordé aux cheminots retraités avant le décret-loi du 12 novembre 1938 (1939) 7) Caractère des facilités de circulation accordées aux retraités (1938). 1938-1949
- 505 LM 186 : 1) Modification de la convention collective du cadre permanent pendant la durée de la guerre (1939). 1939-1945
- 505 LM 440 : 2) Pouvoirs du comité de direction en ce qui concerne le statut du personnel (1937-1938) 8) Délégation de pouvoirs du comité au président et au directeur général (1937-1939, 1964-1965, 1967) 9) Pouvoirs généraux délégués par le comité de direction au président en temps de guerre (1939-1940). 1937-1967
- 505 LM 668 : 8) Statut légal de la grève (1938) 9) Grèves - Coalition. Incompatibilité entre la fonction d'administrateur et le rôle d'excitateur à la guerre (1938). 1938-1987
- 505 LM 670 : 1) Grève du 30 novembre 1938 (1938-1939). 1938-1959

618 LM Compagnie du Paris-Orléans et secrétariat général administratif de celle du Midi, puis exploitation commune des réseaux Paris-Orléans et Midi, puis services administratifs de la région Sud-Ouest de la SNCF

- 618 LM 1/001 : Revendications du personnel. 1917-1918
- 618 LM 1/002 : Grèves. 1919-1920
- 618 LM 1/003-004 : Grève de 1920. 1920-1924
- 618 LM 1/005 : Grève de 1920. 1919-1924
- 618 LM 5/001 : Unification des conditions de rémunération et de travail des agents des grands réseaux. - Journée de travail de huit heures dans les bureaux des services régionaux et centraux de la compagnie du Midi depuis 1920, application. 1919-1927
- 618 LM 5/002 : Rémunération des agents des chemins de fer. 1920
- 618 LM 5/003 : Loi sur la semaine de 40 heures. 1936-1937
- 618 LM 5/004 : Midi. Agents élus conseillers municipaux. Questions relatives à l'exercice d'un mandat électif. 1858-1935
- 618 LM 5/005 : Midi. Élections. Interdictions aux agents de prendre part aux manifestations politiques : ordres du jour, instructions. 1876-1932
- 618 LM 5/006 : Actes de propagande électorale. Agent de Narbonne dénoncé. 1931
- 618 LM 5/007 : Affaire politique. Déplacement d'un agent de Montréjeau demandé par un député. 1934
- 618 LM 11/009 : Régime des retraites de la compagnie du Paris-Orléans. 1929-1931

687 LM Service du Matériel et de la Traction de la compagnie du PO, puis de la région Sud-Ouest de la SNCF

- 687 LM 10-11 : Grève de 1920. 1920-1934

726 LM Direction des ressources humaines de la SNCF

- 726 LM 703 : PS1 Convention collective – Statut - Réseaux Midi et Nord+Est (1937-1938). 1937-1938

797 LM Dossiers documentaires du secrétariat du conseil d'administration de la SNCF

- 797 LM 18/001 : Dossiers documentaires. 1936-1993
- 797 LM 19/001 : Dossiers documentaires. 1937-1993

806 LM Service de la Voie et des Travaux de la compagnie d'Orléans et service Voie et Bâtiments de la Région Sud-Ouest de la SNCF

806 LM 591/006 : Réglementation, convention collective. 1938-1939

806 LM 612 : Délégation de la 116^{ème} catégorie.- Allocations et indemnités diverse (cherté de la vie, naissances, changements de résidence, indemnité de résidence et allocation de matinée, de soirée et de nuit) (1920-1932). Avancements, affiliation, commissionnement (1909-1924). Accidents de travail (1922). Bibliothèque (1922). Commission paritaire - reconstitution des carrières (1920-1922). Congés (1920-1931). Conseil supérieur des chemins de fer (1922-1931). Conseil d'enquête : punitions, rétrogradation, etc. (1920-1928). Déplacements (1921-1929). Documents divers (1920-1933). Élections (1922-1932). Gratifications et bonification d'ancienneté (1920-1929). Impôts (1923). Journées de huit heures (1922-1925). Maladies (1920-1931). Prime de gestion (1922). Retraites et réforme (1922-1929). Rétroactivité (1920-1926). Travail supplémentaire (1919-1924). Permis et cartes de circulation (1912-1933). 1909-1933

897 LM Comité de direction des grands réseaux de chemins de fer

897 LM 123/002 : Conférences de MM. les directeurs des grands réseaux tenues au siège de la compagnie du PLM. 1937

899 LM Réseau Alsace-Lorraine

899 LM 162 : 2) Réglementation de la classe P (Personnel) : textes réglementaires, correspondance. - Mise à la retraite d'agents « O » titulaires de la carte du combattant (1939). Régime de congés pour la durée des hostilités (1939-1940) 5) Convention collective SNCF (1938-1954) 6) Tableau des échelles de traitement (1936). 1936-1954

1181 LM Division du personnel de la Direction Régionale de Lyon de la SNCF

1181 LM 78/006 : Note circulaire du PLM adressée à MM. les chefs de division, inspecteurs principaux et chefs de gare du 15 mars 1932 : délai de préavis à observer par les agents et par la compagnie en cas de rupture du contrat de travail. 1932

1181 LM 78/008 : Règlement concernant les facilités de circulation accordées aux agents en activité ou en retraite et à leurs familles. 1938

1181 LM 78/009 : IG n°17 du 14 janvier 1938 : facilités de circulation. 1938

1181 LM 78/012 : IG n°27 du 1^{er} octobre 1939 : facilités de circulation pouvant être accordées au personnel en vue de l'acquisition, de la construction ou de l'amélioration d'une maison d'habitation – Dispositions générales. 1939

1201 LM Opérations de communication externe

1201 LM 67 : *Votre carrière à la SNCF* : -Grades communs, fascicule 1. -Matériel et traction, fascicules 1 et 2. *Recueil de la législation des chemins de fer d'intérêt général*, par Adrien Godet (1903). *Chemin de fer d'intérêt général : commentaire de la convention du 28 juin 1921*, par René Thévenez (2^e éd., janvier 1929). *Les œuvres sociales de la SNCF* (1961). *Cours élémentaire d'administration du personnel* (1965). *L'effort social des grands réseaux en faveur de leur personnel. Les moyens audiovisuels dans les centres d'apprentissage MT* (1956). *Revue politique et parlementaire* (1905-1925) : - « Projet de loi Berteaux », par G. Noblemaire. - « La journée de huit heures », par Georges Allix. - « Le régime futur des chemins de fer », par André

Liesse. - « Où en sont nos grands réseaux ? », par Henry Lorin. – « Les grands réseaux français depuis la guerre », par R. Godfernaux.

1440 LM Ressources humaines de Paris-Est

1440 LM 3/001 : Représentation du personnel, statut des cheminots. 1936-1946

Archives nationales du monde du travail (ANMT ; Roubaix)

48 AQ Archives de la compagnie du chemin de fer du Nord

Série 14. - Personnel

- 48 AQ 3300 : Institutions patronales : rapports sur la vie des cités. 1919-1930
- 48 AQ 3301 : Institutions patronales : rapports sur la vie des cités. 1930-1935
- 48 AQ 3379 : Recrutement et licenciements. 1848-1918
- 48 AQ 3380 : Recrutements et licenciements. 1919-1937
- 48 AQ 3381 : Emplois réservés. 1919-1936
- 48 AQ 3382 : Agents et concessionnaires, contrats de louage. 1874-1891
- 48 AQ 3383 : Réglementation du travail. 1846-1918
- 48 AQ 3384 : Durée du travail et réglementation. 1919-1937
- 48 AQ 3385 : Durée du travail et réglementation. 1919-1937
- 48 AQ 3386 : Lois de 1936.
- 48 AQ 3387 : Préparation du statut du personnel. 1919-1920
- 48 AQ 3388 : Traitements et salaires. 1890-1919
- 48 AQ 3389 : Traitements et salaire. 1919-1937
- 48 AQ 3390 : Traitements et salaire. 1919-1937
- 48 AQ 3391 : Accessoires aux salaires (1912-1937). Primes à la natalité.
- 48 AQ 3392 : Indemnités diverses, avances. 1874-1925
- 48 AQ 3393 : Allocations patronales. 1855-1918
- 48 AQ 3394 : Facilités de circulation. 1912-1937
- 48 AQ 3397 : Organisation des services, congés, mutations. 1919-1937
- 48 AQ 3398 : Organisation des services, congés, mutations. 1919-1937
- 48 AQ 3399 : Habitations. 1895-1937
- 48 AQ 3401 : Droits politiques. 1852-1937
- 48 AQ 3402 : Grève d'octobre 1910. 1910
- 48 AQ 3403 : Grève de 1913. 1913
- 48 AQ 3404 : Grève de février 1920. 1920
- 48 AQ 3405 : Grève de mai 1920. 1920-1934
- 48 AQ 3406 : Grèves de 1920, réintégrations. 1920-1937
- 48 AQ 3407 : Gratifications et divers. 1857-1936

Sous-série P 19/3. - Pensions

- 48 AQ 3440 : Règlements des retraites (1855, 1868, 1876, 1891, 1896). 1855-1896
- 48 AQ 3441 : Règlements des retraites. 1911-1924
- 48 AQ 3442 : Retraites ouvrières, grands réseaux. 1883-1920
- 48 AQ 3443 : Statut des retraités. 1868-1928
- 48 AQ 3444 : Majorations et compléments, péréquation. 1919-1928

Série P 31. - Accidents, service médical. Sous-série P 31/1

- 48 AQ 3546 : Service médical, généralités. 1847-1899
- 48 AQ 3547 : Service médical, généralités. 1900-1937
- 48 AQ 3548 : Hygiène. 1900-1935

Série P 36. - Chemins de fer français et étrangers

- 48 AQ 3596 : Ceinture. 1845-1899
- 48 AQ 3597 : Ceinture. 1900-1930
- 48 AQ 3598 : Ceinture. 1931-1937
- 48 AQ 3599 : Grande Ceinture. 1871-1899

Dossiers annuels

- 48 AQ 3652 : Dossier par année et par thème. 1844
- 48 AQ 3653 : Dossier par année et par thème. 1845
- 48 AQ 3654 : Dossier par année et par thème. 1845-1846
- 48 AQ 3654 bis : Dossier par année et par thème. 1845-1853
- 48 AQ 3655 : Dossier par année et par thème. 1846
- 48 AQ 3660 : Dossier par année et par thème. 1847
- 48 AQ 3670 : Dossier par année et par thème. 1848
- 48 AQ 3677 : Dossier par année et par thème. 1849
- 48 AQ 3682 : Dossier par année et par thème. 1850
- 48 AQ 3687 : Dossier par année et par thème. 1851
- 48 AQ 3694 : Dossier par année et par thème. 1852
- 48 AQ 3701 : Dossier par année et par thème. 1853
- 48 AQ 3704 : Dossier par année et par thème. 1853
- 48 AQ 3709 : Dossier par année et par thème. 1854
- 48 AQ 3719 : Dossier par année et par thème. 1855
- 48 AQ 3728 : Dossier par année et par thème. 1856
- 48 AQ 3744 : Dossier par année et par thème. 1857
- 48 AQ 3758 : Dossier par année et par thème. 1858
- 48 AQ 3773 : Dossier par année et par thème. 1859
- 48 AQ 3786 : Dossier par année et par thème. 1860
- 48 AQ 3799 : Dossier par année et par thème. 1861
- 48 AQ 3812 : Dossier par année et par thème. 1862
- 48 AQ 3825 : Dossier par année et par thème. 1863
- 48 AQ 3837 : Dossier par année et par thème. 1864
- 48 AQ 3851 : Dossier par année et par thème. 1865
- 48 AQ 3864 : Dossier par année et par thème. 1866
- 48 AQ 3883 : Dossier par année et par thème. 1867
- 48 AQ 3898 : Dossier par année et par thème. 1868
- 48 AQ 3913 : Dossier par année et par thème. 1869
- 48 AQ 3926 : Dossier par année et par thème. 1870
- 48 AQ 3939 : Dossier par année et par thème. 1871
- 48 AQ 3950 : Dossier par année et par thème. 1872
- 48 AQ 3965 : Dossier par année et par thème. 1873
- 48 AQ 3983 : Dossier par année et par thème. 1874
- 48 AQ 4003 : Dossier par année et par thème. 1875
- 48 AQ 4022 : Dossier par année et par thème. 1876
- 48 AQ 4023 : Dossier par année et par thème. 1876

- 48 AQ 4041 : Dossier par année et par thème. 1877
- 48 AQ 4059 : Dossier par année et par thème. 1878
- 48 AQ 4077 : Dossier par année et par thème. 1879
- 48 AQ 4095 : Dossier par année et par thème. 1880
- 48 AQ 4096 : Dossier par année et par thème. 1880
- 48 AQ 4118 : Dossier par année et par thème. 1881
- 48 AQ 4144 : Dossier par année et par thème. 1882
- 48 AQ 4169 : Dossier par année et par thème. 1883
- 48 AQ 4170 : Dossier par année et par thème. 1883
- 48 AQ 4192 : Dossier par année et par thème. 1884
- 48 AQ 4217 : Dossier par année et par thème. 1885
- 48 AQ 4240 : Dossier par année et par thème. 1886
- 48 AQ 4241 : Dossier par année et par thème. 1886
- 48 AQ 4265 : Dossier par année et par thème. 1887
- 48 AQ 4289 : Dossier par année et par thème. 1888
- 48 AQ 4290 : Dossier par année et par thème. 1888
- 48 AQ 4317 : Dossier par année et par thème. 1889
- 48 AQ 4345 : Dossier par année et par thème. 1890
- 48 AQ 4346 : Dossier par année et par thème. 1890
- 48 AQ 4376 : Dossier par année et par thème. 1891
- 48 AQ 4408 : Dossier par année et par thème. 1892
- 48 AQ 4409 : Dossier par année et par thème. 1892
- 48 AQ 4437 : Dossier par année et par thème. 1893
- 48 AQ 4470 : Dossier par année et par thème. 1894
- 48 AQ 4471 : Dossier par année et par thème. 1894
- 48 AQ 4502 : Dossier par année et par thème. 1895
- 48 AQ 4531 : Dossier par année et par thème. 1896
- 48 AQ 4563 : Dossier par année et par thème. 1897
- 48 AQ 4599 : Dossier par année et par thème. 1898
- 48 AQ 4600 : Dossier par année et par thème. 1898
- 48 AQ 4601 : Dossier par année et par thème. 1898
- 48 AQ 4638 : Dossier par année et par thème. 1899
- 48 AQ 4639 : Dossier par année et par thème. 1899
- 48 AQ 4640 : Dossier par année et par thème. 1899
- 48 AQ 4679 : Dossier par année et par thème. 1900
- 48 AQ 4713 : Dossier par année et par thème. 1901
- 48 AQ 4714 : Dossier par année et par thème. 1901
- 48 AQ 4715 : Dossier par année et par thème. 1901
- 48 AQ 4747 : Dossier par année et par thème. 1902
- 48 AQ 4748 : Dossier par année et par thème. 1902
- 48 AQ 4749 : Dossier par année et par thème. 1902
- 48 AQ 4750 : Dossier par année et par thème. 1902
- 48 AQ 4781 : Dossier par année et par thème. 1903
- 48 AQ 4782 : Dossier par année et par thème. 1903
- 48 AQ 4813 : Dossier par année et par thème. 1904
- 48 AQ 4814 : Dossier par année et par thème. 1904
- 48 AQ 4841 : Dossier par année et par thème. 1905

- [illegible]

- 48 AQ 5193 : Dossier par année et par thème. 1914
- 48 AQ 5225 : Dossier par année et par thème. 1915
- 48 AQ 5226 : Dossier par année et par thème. 1915
- 48 AQ 5227 : Dossier par année et par thème. 1915
- 48 AQ 5228 : Dossier par année et par thème. 1915
- 48 AQ 5229 : Dossier par année et par thème. 1915
- 48 AQ 5246 : Dossier par année et par thème. 1916
- 48 AQ 5247 : Dossier par année et par thème. 1916
- 48 AQ 5248 : Dossier par année et par thème. 1916
- 48 AQ 5249 : Dossier par année et par thème. 1916
- 48 AQ 5250 : Dossier par année et par thème. 1916
- 48 AQ 5251 : Dossier par année et par thème. 1916
- 48 AQ 5270 : Dossier par année et par thème. 1917
- 48 AQ 5271 : Dossier par année et par thème. 1917
- 48 AQ 5287 : Dossier par année et par thème. 1918
- 48 AQ 5288 : Dossier par année et par thème. 1918
- 48 AQ 5313 : Dossier par année et par thème. 1919
- 48 AQ 5314 : Dossier par année et par thème. 1919
- 48 AQ 5315 : Dossier par année et par thème. 1919
- 48 AQ 5358 : Dossier par année et par thème. 1920
- 48 AQ 5359 : Dossier par année et par thème. 1920
- 48 AQ 5360 : Dossier par année et par thème. 1920
- 48 AQ 5361 : Dossier par année et par thème. 1920
- 48 AQ 5407 : Dossier par année et par thème. 1921
- 48 AQ 5476 : Dossier par année et par thème. 1922
- 48 AQ 5477 : Dossier par année et par thème. 1922
- 48 AQ 5539 : Dossier par année et par thème. 1923
- 48 AQ 5540 : Dossier par année et par thème. 1923
- 48 AQ 5541 : Dossier par année et par thème. 1923
- 48 AQ 5602 : Dossier par année et par thème. 1924
- 48 AQ 5653 : Dossier par année et par thème. 1925
- 48 AQ 5654 : Dossier par année et par thème. 1925
- 48 AQ 5709 : Dossier par année et par thème. 1926
- 48 AQ 5710 : Dossier par année et par thème. 1926
- 48 AQ 5711 : Dossier par année et par thème. 1926
- 48 AQ 5769 : Dossier par année et par thème. 1927
- 48 AQ 5822 : Dossier par année et par thème. 1928
- 48 AQ 5865 : Dossier par année et par thème. 1929
- 48 AQ 5913 : Dossier par année et par thème. 1930
- 48 AQ 5914 : Dossier par année et par thème. 1930
- 48 AQ 5915 : Dossier par année et par thème. 1930
- 48 AQ 5916 : Dossier par année et par thème. 1930
- 48 AQ 5982 : Dossier par année et par thème. 1931
- 48 AQ 5983 : Dossier par année et par thème. 1931
- 48 AQ 5984 : Dossier par année et par thème. 1931
- 48 AQ 6044 : Dossier par année et par thème. 1932
- 48 AQ 6045 : Dossier par année et par thème. 1932

- 48 AQ 6112 : Dossier par année et par thème. 1933
- 48 AQ 6113 : Dossier par année et par thème. 1933
- 48 AQ 6114 : Dossier par année et par thème. 1933
- 48 AQ 6181 : Dossier par année et par thème. 1934
- 48 AQ 6182 : Dossier par année et par thème. 1934
- 48 AQ 6183 : Dossier par année et par thème. 1934
- 48 AQ 6184 : Dossier par année et par thème. 1934
- 48 AQ 6185 : Dossier par année et par thème. 1934
- 48 AQ 6259 : Dossier par année et par thème. 1935
- 48 AQ 6260 : Dossier par année et par thème. 1935
- 48 AQ 6261 : Dossier par année et par thème. 1935
- 48 AQ 6262 : Dossier par année et par thème. 1935
- 48 AQ 6338 : Dossier par année et par thème. 1936
- 48 AQ 6339 : Dossier par année et par thème. 1936
- 48 AQ 6397 : Dossier par année et par thème. 1937
- 48 AQ 6398 : Dossier par année et par thème. 1937
- 48 AQ 6506 : Dotation SNCF. 1947-1950
- 48 AQ 6507 : Fondation James et E. de Rothschild. 1870-1938
- 48 AQ 6508 : Fondation James et E. de Rothschild. 1937-1940
- 48 AQ 6510 : Fondations Félix Mathias, de Saint-Didier, Émilie Sartiaux et Emma Mathias. 1889-1950
- 48 AQ 6511 : Fondations Félix Mathias, de Saint-Didier, Émilie Sartiaux et Emma Mathias. 1889-1950. Villas James de Rothschild à Gouvieux (Oise) réservées au logement des agents. 1905-1943
- 48 AQ 6512 : Fondations diverses et libéralités. 1874-1950
- 48 AQ 6513 : Fondations Agache-Vallon. 1924-1951
- 48 AQ 6514 : Dots. 1924-1950
- 48 AQ 6515 : Pécules en faveur d'orphelins. 1936-1952

202 AQ Archives de la compagnie du chemin de fer du Nord

- 202 AQ 10 : A. 0420 à 0423 : Commentaire et interprétation de la convention de 1921 et de l'avenant de 1933 (1920-1934). A. 0424 : Pourvois en Conseil d'État (1925-1933). 1920-1934
- 202 AQ 44 : A. 070 : Généralités (1937). A. 071. Application de l'article 11 de la convention du 31 août 1937 (1937-1938). A. 073 : Cahier des charges (1937-1942). A. 074 : Statuts de la SNCF (1938). 1937-1942
- 202 AQ 45 : A. 080, 0810 : Notes et divers (1926, 1932). A. 0810/1 : Étude de la proposition de loi Jules Moch portant déchéance des compagnies de chemins de fer (1931-1935). A. 810/2 : Indemnités d'éviction (1933-1935). 1926-1935
- 202 AQ 46 : A. 0810/3 : Documentations diverses. 1880-1905
- 202 AQ 47 : A. 0811/01 : Projets de rachats des chemins de fer de l'Ouest et du Midi. 1908-1914
- 202 AQ 118 : Personnel non disponible pour les sections techniques. A. 4110 : Généralités (1932). A. 4111 : Organisation des sections techniques. Organisation générale (1927-1937). A. 4113 : Organisation des sections techniques. Personnel (1931-1939). A. 4112 : Lois, règlements, instructions (1933). 1925-1951
- 202 AQ 48 : A. 0811/01 : Projets de rachats des chemins de fer de l'Ouest et du Midi

- (1908-1914). A. 0811/03 : Exploitation des chemins de fer par l'État. Documentation diverse (1910-1911). A. 0811/04 : Conditions provisoires d'exploitation du réseau Ouest (1908). 1908-1914
- 202 AQ 211 : 98. Questions concernant le personnel de la compagnie. A. 98/01, 1 à 28 (sauf 1 à 6, 8, 10, 16, 18, 23, 24, 26, 27) : affaires diverses (dont loi Augagneur (1911) sur la soumission à l'agrément au ministre des Travaux Publics des nominations des directeurs et chefs de services). 1911-1935
 - 202 AQ 213 : B. 031. Augmentations et réductions d'effectifs (1934-1951). B. 041. Charges patronales (1931). 06. Contrat de travail. B. 060/3, 4. Généralités (1933-1936). 1933-1951
 - 202 AQ 214 : 06. Contrat de travail. B. 060/5, 6, 9 à 11. Idem (1933-1941). B. 061. Règlements des différends (1936-1937). B. 062. Conseils des prud'hommes (1935-1936). 1933-1941
 - 202 AQ 215 : B. 11. Propositions de loi de Augagneur et J. Moch, visant les membres des conseils d'administration des réseaux de chemins de fer (1930-1932). 1930-1933
 - 202 AQ 217 : B. 220. Généralités (liste des instructions permanentes et générale en vigueur (1930). 1923-1943
 - 202 AQ 221 : 25. Organisation du travail dans les services et dans les gares. B. 25/2, 5, 18, 21 à 23. Généralités. B. 2603-3/1 à 35. Dossier semaine de 40 heures. Conférences des directeurs des grands réseaux (commission mixte permanente, questions traitées, et procès-verbaux analytiques des séances). Procès-verbaux des séances du comité de direction des grands réseaux relatives à l'application de la loi des huit heures. – Régime d'ouverture des gares. (1932-1934). 1932-1936
 - 202 AQ 222 : B. 2603-3/36 à 200. Idem. – Projet de décret pour l'application au personnel roulant de la loi sur la semaine de 40 heures. 1936-1937
 - 202 AQ 223 : B. 2603-3/201 à 242. Idem. 1936
 - 202 AQ 224 : B. 2603-3/243 à 400. Idem. 1936-1937
 - 202 AQ 225 : B. 2603-3/401 à 669. Idem. 1936-1937
 - 202 AQ 226 : B. 2603-3. Comité de direction des grands réseaux dossier général « Loi des huit heures », questions de faits, questions de droit, et note du comité de direction des grands réseaux du 1^{er} février 1937. Réunion de la commission des Travaux publics de la Chambre des députés, compte rendu. 1937
 - 202 AQ 227 : B. 2603-3. Projet de décret pour l'application de la loi des huit heures au personnel sédentaire et agents des cadres des réseaux. Dossier envoyé au président du conseil le 6 janvier 1937. 1937
 - 202 AQ 228 : B. 2603/3. Projet de décret pour l'application de la loi des huit heures au personnel roulant. 1936-1937
 - 202 AQ 229 : Semaine des 40 heures. Dossier remis le 30 décembre 1936 au ministre des Travaux publics (comparaison du projet de l'administration et de celui des grands réseaux). (1936). Idem. coupures de presses. (1936-1937). Collection des compte rendus des réunions de la commission mixte permanente des 40 heures de la conférence des directeurs des grands réseaux (1937). Répertoire du dossier B. 2603/3. Semaine de 40 heures. 1936 1937
 - 202 AQ 231 : B. 2603/5 à 22 (sauf 14, 15). Durée du travail (notamment dérogations à la loi des 40 heures) (1933-1941). B. 2605/1, 3, 5. Dérogations à la réglementation du travail. Questions générales (1932-1936). B. 2606. Comités de travail. Comité central du travail unique des services centraux et régionaux, procès-verbaux des réunions (1937). 1932-1949

- 202 AQ 235 : B. 261/3, 4, 8, 9, 14, 16. Travail des mécaniciens et chauffeurs. Dérogations. (1930-1937). B. 263/12, 14, 15, 18. Travail des agents autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains. Dérogations (1933-1937). B. 266/2. Travail de nuit (1933). 1930-1955
- 202 AQ 237 : B. 309. Demandes et réclamations diverses d'agents ou d'ex-agents non retraités et d'ayants droits. Interventions diverses. Demandes de divers groupements d'anciens combattants notamment. 1936-1947
- 202 AQ 237 (suite) : B. 310. Généralités (1931-1941). B. 311. Statut Nord-français. Modification (1934). B. 3130. Délégués du personnel auprès du directeur. Généralités (1931-1941). 1931-1941
- 202 AQ 238 : B. 3131. Réunions des délégués du personnel. Mémentos des réunions annuelles et semestrielles. 1921-1935
- 202 AQ 239 : B. 3131. Idem. Procès-verbaux des réunions semestrielles. 1936-1956
- 202 AQ 240 : B. 314. Élections des délégués du personnel, ordre général, notes, etc. (1929-1944). B. 315. Délégués à la sécurité. Élections, rapports, réclamations, etc. (1933-1946). 1929-1946
- 202 AQ 240 (suite). B. 3210. Embauchage. Généralités (1932-1947). B. 3211, 3212, Emploi d'anciens combattants chômeurs. Fonctionnaires de l'État entrant au réseau (1935-1941). B. 322. Agents en stages d'essais professionnels (1935). B. 323. Classement, commissionnement, confirmation dans l'emploi (1933-1941). B. 324. Utilisation d'agents retraités (1937-1942). B. 325. Emplois à réserver (élèves des grandes écoles, militaires retraités, mutilé de guerre et du travail, etc.) (1923-1937). 1923-1947
- 202 AQ 241 : B. 331. Traitement et solde du personnel, échelles, statut, rémunération (1930-1944). B. 332. Travaux et heures supplémentaires (1937-1946). B. 333. Primes. Généralités, primes diverses, primes de travail, primes trimestrielles de gestion (1930-1946). 1930-1946
- 202 AQ 242 : Indemnités et allocations. Généralités (1940). B. 3341 à 3347, 3349. Indemnités et allocations diverses : charges de familles, cherté de vie, changement de résidence, de déplacement, de recettes et de caisses, de matinée, de soirée et de nuit, allocations diverses. 1931-1948
- 202 AQ 243 : B. 335. Avancements, mutations. Généralités (1941). B. 3351. Avancement de traitement dans un même grade (1940-1944). B. 3352. Avancement en grade, en galons (1938-1948). B. 3361, 3362, 3364. Gratifications annuelles et exceptionnelles, et étrennes des garçons de bureau et concierges de l'administration (1919-1951). 1919-1951
- 202 AQ 243 (suite). 34. Mesures disciplinaires. B. 3400. Questions générales (1933-1941). 1933-1951
- 202 AQ 244 : 35. B. 3501. Règlementation, contrôle (1934-1936). B. 3510. Congés annuels. Généralités (1934-1936). B. 352. Congés supplémentaires. Généralités (1930-1941). B. 354. Congés de maladie. Généralités, et demandes diverses (1930-1939). 1930-1941
- 202 AQ 245 : 36. Avantages accessoires. B. 3640. Logement. Généralités. Logement du personnel dans les locaux ou immeubles de la compagnie ou loués par la compagnie. Prêts pour construction. Intervention en faveur d'agents pour faciliter leur logement par divers propriétaires ou œuvres. Renseignements divers concernant le logement du personnel. 1939-1954. B. 3641. Cités. Généralités (1932-1948). 1930-1954
- 202 AQ 246 : B. 3660. Coopératives de cheminots. Généralités. (1932-1947). Renseignements sur les coopératives du Nord et Nord-belge (1951-1952). Coopératives.

- Organisation et fonctionnement (1919-1928). 1919-1955
- 202 AQ 255 : B. 3671. Legs de Monseigneur Lesur en faveur des agents de Dercy-Hortiers. (Aisne, c. Bercy) (1904-1937). B. 3672. Dots à des filles d'agents. Fondations James et Alphonse de Rothschild (1928-1933). 1904-1937
- 202 AQ 256 : B. 3672. Idem. 1934-1938
- 202 AQ 257 : B. 3673. Fonds Léon Say (1931). B. 3674. Fondations scolaires de la compagnie. Attribution de prix à des filles d'agents (1930-1938). 1930-1938
- 202 AQ 258 : Bourses diverses (1930-1942). Bourses d'enseignement ménager, technique ou professionnel en faveur des filles d'agents (1928-1938). 1928-1942
- 202 AQ 259 : Concours de bourses en faveur des fils d'agents. 1929-1937
- 202 AQ 260 : Fondations Félix Mathias, de Saint-Didier, Émile Sartiaux et Emma Mathias. 1919-1936
- 202 AQ 261 : Idem. 1931-1937
- 202 AQ 262 : Cours professionnels organisés par la compagnie (1932-1937). Écoles et cours divers (1930-1936). Écoles professionnelles : École pratique de commerce et d'industrie de Boulogne, école Fénélon de Vaujours Seine-Saint-Denis écoles des maîtres mineurs de Douai. (1925-1938). 1925-1938
- 202 AQ 263 : B. 3674. Fondations scolaires de la compagnie. École spéciale des travaux publics (1933-1937). École Saint-Nicolas (1932-1938). École libre des sciences politiques (1932-1955). – École d'électricité : École d'électricité et de mécanique industrielle (École Viollet), Cours d'électricité appliquée à la traction du Conservatoire des Arts et Métiers (1930-1936). B. 3675. Orphelinat des chemins de fer français et orphelinat national des chemins de fer (1930-1942). B. 3676. Secours scolaires (1930-1942). 1930-1955
- 202 AQ 265 : 37. Cessation de fonctions. Réintégration. B. 370. Généralités (1931-1940). B. 371. Mise en disponibilités (1934-1940). B. 373. Admission à la retraite (1936-1940). B. 375. Réforme pour raison de santé (1933-1937). B. 3760. Réintégration. Généralités (1935-1937). B. 3771. Conditions spéciales de réintégration à certains agents (service militaire, prisonniers de guerre et agents licenciés à la suite de la grève de 1920 (1931-1937). B. 3772. Demandes de réintégration (1930-1941). 1930-1941
- 202 AQ 266 : 40. Généralités. B. 400. Questions générales diverses (1909-1954). B. 401. Assurances sociales en France (lois sociales françaises) (1928-1937). 1909-1954
- 202 AQ 267 : B. 401. Idem. 1934-1947
- 202 AQ 268 : 41. Retraites. B. 4100. Questions générales (Régime à appliquer aux agents quittant prématurément la compagnie, démissionnaires, décédés, révoqués, etc. ou à leurs ayants droit. Régime à appliquer aux agents détachés aux chemins de fer étrangers ou coloniaux. Saisies arrêts, oppositions, cessions. Questions multiples). 1923-1940
- 202 AQ 269 : B. 4101. Conférences des retraites. Ordres du jour (1931-1932). B. 4102/1. Lois, décrets, loi Charlot. Application de la loi Charlot sur les retraites. Questions soumises à la conférence des directeurs et à celle des retraites (1927-1930). 1927-1932
- 202 AQ 270 : B. 4102/2. Lois, décrets sur les retraites. Questions soumises à la conférence des directeurs et à celle des retraites. 1931-1937
- 202 AQ 274 : B. 4105. Retraites. Pétitions et vœux divers (1932-1937). 1932-1937
- 202 AQ 275 : B. 4107. Renseignements divers (1929-1938). B. 4108. Commission des retraites. Mémentos des réunions (1929-1932). B. 4110. Règlement Nord français. Généralités (calcul du traitement pour la retraite. Régime appliqué aux agents révoqués) (1928-1936). B. 4111 à 4115. Règlements de 1855, 1868, 1876, 1891 et 1896. Notes, projets et états définitifs (1855-1896). 1855-1938
- 202 AQ 276 : B. 4116. Règlement Nord-français de 1911. Questions soumises à la

- conférence des directeurs et divers (1934-1941). B. 4118. Règlement de 1911 unifié en 1928. Questions diverses (1922-1928). 1922-1941
- 202 AQ 277 : B. 4118. Idem. 1927-1929
 - 202 AQ 278 : B. 4118. Idem. 1928-1929
 - 202 AQ 279 : B. 4118. Idem (1928-1941). B. 4119. Règlement inférieur à 1928. Nouveau régime des retraites des agents des grands réseaux par application du décret-loi du 19 avril 1934 (1934-1935). 1928-1941
 - 202 AQ 280 : B. 4120. Amélioration des retraites et pensions. Généralités (majorations, compléments, péréquation, bonifications). 1920-1922
 - 202 AQ 281 : B. 4120. Idem. 1923-1929.
 - 202 AQ 282 : Idem. 1930-1937.
 - 202 AQ 283 : B. 4122. Idem. Agents révoqués à la suite de la grève de 1920 (1924-1937). B. 4132. Idem. Règlement des retraites de 1913 (1932-1933). B. 414. Notes sur les règlements des réseaux P.L.M. et État (1931). B. 417. Commission de réforme médicale. Rôle et composition (1930-1939). 1923-1939
 - 202 AQ 288 : 43 Œuvres patronales. B. 43/1 à 74. Généralités. (1936-1944). B. 43/81. Commission centrale d'étude des questions sociales. Mémentos des réunions et ordres du jour. (1916-1955). 1916-1955
 - 202 AQ 290 : 43 Œuvres patronales. B. 86 à 115. Généralités. 1940-1951. 44 Sociétés de secours mutuels, de prévoyance et d'assurance. B. 43/86, 90, 91 à 93, 101, 104, 106, 110, 111, 115. Généralités. 1940-1951
 - 202 AQ 291 : B. 4411. Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français. Généralités. 1891-1929
 - 202 AQ 292 : B. 4411. Idem. Bourses d'études, caisse de dots, fête générale annuelle, composition du conseil d'administration et du bureau. 1900-1937
 - 202 AQ 293 : B. 4412. Protection mutuelle des agents de chemins de fer de France et des colonies. 1908-1937
 - 202 AQ 294 : B. 4412. Idem, œuvre d'Etrembières (Haute-Savoie), « centre de récupération sociale » (maison de cure et de repos, centre de vacances pour les apprentis), dossier général et album de photos, plans et brochure imprimée (1929-1957). B. 4413. Association amicale des agents supérieurs de la traction des grands réseaux français et coloniaux (1904-1915). B. 4414. La Confraternelle des médecins des chemins de fer français (1920). B. 4415. Société mutuelle des employés ou ouvriers des deux sexes des chemins de fer français contre la maladie et les accidents du travail « La Réserve » (1909). B. 4416. Société de secours mutuels et de secours au décès des agents en activité des compagnies du Nord et de l'Est à Hirson (Aisne) (1935-1955). B. 4419. Sociétés de secours et associations de cheminots : correspondance (1908- 1955). 1904-1957
 - 202 AQ 295 : B. 4421. Société de secours mutuels des agents du service actif à Paris (1865-1935). B. 4422. Société de secours mutuels des agents du service actif de la région Nord et du Pas-de-Calais (1902-1936). 1865-1936
 - 202 AQ 296 : B. 4423. Société de secours et de prévoyance des contrôleurs, chefs de trains et conducteurs à Amiens (1851-1935). B. 4424. Société de secours et de prévoyance entre les agents des trains du dépôt de Tergnier (Aisne) (1864-1934). B. 4425. Société de secours mutuels des employés et ouvriers des gares du Bourget-Triage et du Bourget-Drancy (Seine-Saint-Denis) (1891-1934). 1851-1935
 - 202 AQ 297 : B. 4426. Société « Solidarité et Prévoyance » à Rouen (1893-1936). B. 4427. Société La solidarité du personnel des trains de la compagnie des chemins de fer du Nord à Paris (1898-1929). B. 4428. Association amicale des employés et ouvriers du chemin de fer du Nord en résidence à Amiens (1899-1937). B. 4429. Union des agents du

- chemin de fer du Nord à Paris (1902-1937). 1893-1937
- 202 AQ 298 : B. 4431 Société La Fraternité à Arras (1905-1935). B. 4432. Société de secours mutuels des employés du chemin de fer du Nord à Creil (1909-1937). B. 4433. La mutuelle des cheminots de Somain (1921). B. 4434. L'amicale des contrôleurs ambulants et adjoint de la compagnie du Nord (1921-1937). B. 4435. Caisse de solidarité des cheminots de Rouen-Nord (1923-1933). B. 4436. Association mutuelle de secours des employés et ouvriers du chemin de fer du Nord (1919-1936). B. 4437. La Mutualité Ternoise (1925-1937). B. 4438. Amicale du matériel roulant à Boulogne (1926-1927). B. 4439. Société La Collecte mutuelle du Landy (1928-1934). 1905-1937
 - 202 AQ 299 : B. 4441. Association de solidarité fraternelle des agents du Nord (1911-1931). B. 4442. Association de protection mutuelle en cas de décès d'employés et ouvriers de la compagnie du Nord à Paris (1907-1931). B. 4443. Association de solidarité fraternelle des agents de la compagnie du chemin de fer du Nord (1930). B. 4444. Société La Solidarité du personnel de l'exploitation des gares de Calais (1909-1928). B. 4445. Assistance mutuelle de l'amicale des chefs de gare, station et halte du réseau du Nord (1927-1932). B. 4446. Société de secours mutuels « L'Abondance » (1892-1912). B. 4451. Société de secours mutuels des agents non commissionnés d'Hellemmes, Fives et Lille (1893-1934). B. 4452. Société L'Union fraternelle de Lens (1896-1902). B. 4453. Caisse de solidarité « La Cheminote Tréport-Eu-Mers » (1932). B. 4454. Société de secours mutuels des agents du service actif des gares de Paris et de La Chapelle (1898). B. 4455. Société de secours mutuels des employés et ouvriers de La Chapelle-triage (1901). B. 4456. La Mutuelle des aiguilleurs de la compagnie du Nord (1913). B. 4457. Société de secours mutuels entre agents à Saint-Quentin (1924). B. 4458. Société de secours mutuels des agents des services électriques, (non constituée) (1891). B. 4459. Association amicale et de protection mutuelle des agents de la gare d'Etaples (1930). B. 447. Société de secours mutuels des employés du chemin de fer du Nord à Persan (1935). Union des employés des chemins de fer français, société de secours mutuels (1935). Amicale des anciens chefs de service de la gare d'Hazebrouck (1937). 1891-1937
 - 202 AQ 300 : B. 4491. Fédération nationale des retraités des chemins de fer français et coloniaux (1930-1937). B. 4492. Société de retraités « La bienfaisance de Marseille » (1898). B. 4493. Société des retraités du chemin de fer du Nord à Buzigny (1907). B. 4494. Société des retraités du chemin de fer du Nord à Tergnier (Aisne) (1910-1913). B. 4495. Société des retraités du chemin de fer du Nord à Fargniers (1902-1937). B. 4496. Union des retraités et pensionnés du chemin de fer du Nord à Béthune (1913-1923). B. 4497. Société amicale des agents retraités du chemin de fer du Nord à Compiègne (1906-1907). B. 4498. Sociétés de maisons de retraites. Le refuge des cheminots (1930-1951). 1898-1937
 - 202 AQ 302 : B. 610/01. Proposition de loi ayant pour objet d'interdire les coalitions formées dans le but de cesser le travail dans les exploitations de l'État et dans les compagnies de chemins de fer (1894-1896). B. 615. Grèves de 1931, 1932-1933 (1^{er} mai), novembre-décembre 1947, mars 1951 et d'août 1953 (1931-1953). 1894-1953 ; 62. Coalitions. Manifestations diverses. B. 62. Manifestations de Lille, juin 1936, et novembre 1936 (réquisition du personnel) (1936).
 - 202 AQ 303 : 64. Associations syndicales et professionnelles. B. 640. Généralités (1935-1948). B. 641. Associations générales diverses. (Réunions des chefs de services des chemins de fer. Conférences des chemins de fer. Syndicat professionnel français). Règlements, comptes rendus, candidatures, etc. (1932-1945). B. 642. Associations spéciales à certaines catégories d'agents (conférences du groupement professionnel des chemins de fer, Association amicale des anciens élèves de l'École Spéciale des Travaux Publics) (1931-1936). B. 645. Union catholique du personnel des chemins de fer (1935-

- 1936). B. 646. Syndicat des agents des cadres et techniciens (1934-1951). B. 647. Fédération unifiée des travailleurs de chemin de fer (1932-1936). B. 648. Fédération nationale des travailleurs de chemin de fer unitaires (1932). B. 649. Union des syndicats du réseau du Nord (1932-1951). 1931-1951
- 202 AQ 582 : Chemins de fer de l'État. G. 131. Personnel (1930-1937). 1922-1937
 - 202 AQ 585 : G. 1401. Chemins de fer du Midi. Généralités (organisation générale, personnel, et affaires diverses). 1931-1936
 - 202 AQ 586 : G. 161. PO. Personnel. 1930-1937
 - 202 AQ 1172 : Personnel : – Effectifs (1908-1929). – Admissions (1856-1929). – Étrangers : loi relative au séjour des étrangers en France et à la protection du travail national ; étrangers faisant partie du personnel de la compagnie (1879-1928). 1856-1929
 - 202 AQ 1173 : Recrutement : – Embauchage de personnel en période de trafic intensif (1912-1913). – Étude des mesures à prendre pour le recrutement du personnel comme conséquence du vote de la loi militaire du 20 juillet 1913 (1913-1914). – Utilisation des agents retraités pour les remplacements dans certains services (1908-1916). – Agents « hors-cadres » (1871, 1918). – Intérimaires (1914). 1908-1918
 - 202 AQ 1174 : Recrutement : – Candidats. Apprentissage (1873-1928). – Cautionnements (1887-1917). – Taux d'embauchage (1910). – Registres d'embauche (1910-1911). – Loi du 21 juillet 1909. Régime des temporaires et stagiaires. Instructions au service médical (1911-1912). 1887-1928
 - 202 AQ 1175 : Formation professionnelle des agents (1895-1929). Avancement des agents. (1909-1913). 1895-1929
 - 202 AQ 1177 : Notes sur l'organisation et les conditions de travail du personnel de la compagnie du chemin de fer du Nord (1891-1914). – Personnel commissionné (1887-1919). – Affiliation des agents à la caisse des retraites (1911-1923). – Agents affiliés à la journée ou anciennement appelés « classés » (1911-1914). – Régime des agents temporaires et stagiaires (1895-1911). 1887-1923
 - 202 AQ 1180 : Mesures disciplinaires. 1875-1928
 - 202 AQ 1181 : Chemins de fer du Nord. Service Exploitation. Personnel. Renseignements sur le service des agents : appointements, salaires... 1887-1911
 - 202 AQ 1182 : Service Exploitation. Personnel. Salaires des agents (1911-1926). 1853-1926
 - 202 AQ 1191 : Les cités ouvrières. Constructions de logements et travaux d'améliorations divers dans les cités. 1920-1929
 - 202 AQ 1192 : Les cités ouvrières. Demandes de renseignements émanant d'hommes politiques, de journalistes, d'entrepreneurs ; visites ; subventions ou crédits en faveur des enfants... 1921-1927
 - 202 AQ 1193 : Les cités ouvrières. Demandes de renseignements émanant d'hommes politiques, de journalistes, d'entrepreneurs ; visites ; subventions ou crédits en faveur des enfants... (1927-1929). – Demandes de crédits pour les sociétés et œuvres des cités (1924-1929). – Subventions aux sociétés sportives, musicales, lyriques et artistiques (1924-1929). 1924-1929
 - 202 AQ 1194 : Logement. – Sociétés d'habitations à bon marche (Relations de la compagnie avec les sociétés et enquêtes) (1901-1929). – Étude sur l'attribution des logements aux agents de la compagnie (1908-1909). 1901-1929
 - 202 AQ 1195 : Conditions de travail. – Enquête sur les conditions du travail en France (1890). – Organisation et conditions de travail du personnel de la compagnie (1894-1914). – Renseignements et enquêtes sur le personnel de la compagnie demandés par la France ou par des pays étrangers (1897-1926). 1890-1926

- 202 AQ 1196 : Renseignements sur le service des agents de la compagnie. Mécaniciens et chauffeurs (1872-1926) ; agents du service des trains (1854-1927) ; aiguilleurs et agents des trains (1894-1928) ; gardes-barrières (1909-1925) ; sous-facteurs à la gare de Paris (1905-1906). 1857-1928
- 202 AQ 1197 : Femmes, des jeunes gens, des préposés à la salubrité (1879-1919). 1879-1919
- 202 AQ 1202 : Propositions de lois Descubes, Berteaux, Jaurès, Monestier, Godin, sur la sécurité publique dans les chemins de fer, le travail des agents, etc... 1896-1900
- 202 AQ 1203 : Proposition de loi Berteaux votée par la Chambre des députés le 14 novembre 1901 relative au travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains et à la retraite du personnel des chemins de fer (1901-1906). Projet de loi de M. Waldeck-Rousseau relatif à la réglementation du travail et aux conditions de la retraite (1903). Évaluation par les compagnies des charges qu'entraînerait, au point de vue des retraites, l'application de la loi du 14 novembre 1901 (1902-1904). 1901-1906
- 202 AQ 1204 : Commission extra-parlementaire chargée d'étudier les conséquences financières du contre-projet de loi Berteaux-Rabier adopté le 14 novembre 1901 sur la réglementation du travail des agents et les retraites des ouvriers et employés des chemins de fer. 1902-1909
- 202 AQ 1205 : Réglementation sur la durée du travail (1891-1901) ; questions diverses liées à la durée du travail des agents (1880-1924) ; dispositions relatives aux dérogations à la durée du travail (1899-1925). (Dépêche ministérielle du 10 mai 1906 sur l'affichage du nom et de l'adresse des fonctionnaires du contrôle du travail). 1880-1925
- 202 AQ 1206 : Travail des agents de la compagnie : arrêtés ministériels du 4 et 23 novembre 1899, modifications et projets. 1896-1921
- 202 AQ 1207 : Travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains. Arrêtés du 28 mai 1914. Avril-mai 1914
- 202 AQ 1208 : Application de la loi de huit heures (23 avril 1919) dans les chemins de fer ; travaux de la commission paritaire chargée des mesures à prendre en vue de l'établissement de la journée de huit heures pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général (1919) ; la loi de huit heures en France, en Angleterre et à l'étranger. 1919-1929
- 202 AQ 1209 : Le repos hebdomadaire loi du 13 juillet 1906. 1905-1909
- 202 AQ 1210 : Application de la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire dans les chemins de fer. 1909-1914
- 202 AQ 1211 : Proposition de loi tendant à régler les rapports des compagnies avec leurs agents ; loi relative aux syndicats professionnels de 1884 (1880-1929). Projet de loi sur le règlement amiable des différends relatifs aux conditions de travail (1891-1929). Conseils du travail (1891-1900). Conseil des prud'hommes commerciaux (1888-1929). Conseils du travail (1891-1900). Charges patronales (imputations) (1922-1923). 1880-1929
- 202 AQ 1212 : Statut du personnel, comité du travail, délégués du personnel : associations, syndicats de cheminots (1891-1917) ; représentation du personnel (1891-1924) ; échelle de traitement, statut du personnel. 1914-1927
- 202 AQ 1213 : Grève d'octobre 1910. Journal de la grève et conséquences (1910-1911). 1910-1911
- 202 AQ 1214 : Grèves. Révocations, demandes de réintégration, allocations pour les révoqués... 1910-1914
- 202 AQ 1215 : Grèves. Réintégrations de cheminots à la suite de la grève de 1910. 1914-1919
- 202 AQ 1216 : Grèves de 1910. Octobre 1910. Journaux. 1910

- 202 AQ 1217 : Grèves de 1910. Octobre 1910. Coupures de presse. 1910
- 202 AQ 1218 : Grèves des chemins de fer français. Février et mai 1920 et 1^{er} mai 1919, 21 juillet 1919 (1919-1927). 1891-1927
- 202 AQ 1220 : Économats. Instructions et demandes diverses. 1882-1929
- 202 AQ 1221 : Sociétés coopératives existant sur le réseau du Nord. 1898-1929
- 202 AQ 1222 : Sociétés coopératives existant sur le réseau du Nord. 1898-1929
- 202 AQ 1223 : Transformation des cantines en coopératives. 1898-1929
- 202 AQ 1224 : Plaintes contre le personnel : agents détournés de leurs fonctions professionnelles ; demande d'audience du personnel ; pétitions diverses ; demandes d'audiences ; élections. 1888-1929
- 202 AQ 1229 : Œuvres diverses. Emplois réservés aux anciens sous-officiers ; fonds Léon Say ; Société des bains et lavoirs municipaux... 1869-1929
- 202 AQ 1230 : Œuvres diverses. Fondations James et Alphonse de Rothschild. 1921-1923.
- 202 AQ 1231 : Œuvres diverses. Fondations James et Alphonse de Rothschild. 1924-1926. Dots fondées par la baronne de Rothschild pour les filles d'employés. 1869-1926
- 202 AQ 1232 : Œuvres diverses. Fondations de la compagnie, établissements non patronnés, secours pour l'instruction des enfants, cours professionnels pour les agents. 1878-1929
- 202 AQ 1233-1234 : Fondations scolaires de la compagnie. (Ordres de services, collège de Cluny, École commerciale, collège de Compiègne - dossiers par années). 1866-1927
- 202 AQ 1235-1236 : Orphelinat des chemins de fer français (1891-1929). Orphelinat Saint-Antoine (1896-1927). Orphelinats divers (1896-1907). 1891-1929
- 202 AQ 1237-1239 : Fondations scolaires Félix Mathias, Saint-Didier et Emilie Sartiaux. 1890-1927
- 202 AQ 1240 : Bourses : École pratique d'Industrie et de commerce de Boulogne-sur-Mer. 1894-1930
- 202 AQ 1241 : Bourses : École des sciences politiques. 1890-1927
- 202 AQ 1242 : Œuvres diverses et avantages pour le personnel et les enfants du personnel : – Cours de sténographie. 1891-1929. – Stage de l'École supérieure d'électricité. 1901-1911. – Cours de l'École spéciale de Travaux publics. 1901, 1920-1929. – Les enfants des chemins de fer français (œuvre). 1913-1929. – École Berlitz. 1911. – École nationale professionnelle d'Armentières, 1901-1925. – Préventorium marin d'Asnelles, 1920-1929.
- 202 AQ 1243 : idem : – École de Saint-Nicolas : bourses accordées par la compagnie à l'école pour les enfants de ses agents. 1911-1927
- 202 AQ 1244 : idem : – Société corporative du placement des enfants à la Côte d'Azur. 1911. – École centrale d'électricité. 1910-1912. – Orphelinat national des chemins de fer. 1913-1926. – Fondation Léonino. 1920-1928. – École d'Électricité industrielle. 1929. 1891-1929
- 202 AQ 1245 : Règlements et instructions (1869-1927). Création d'un carnet médical individuel (1900-1926). 1869-1927
- 202 AQ 1246 : Renseignements sur les services médicaux des diverses compagnies de chemin de fer (1874-1924) – Congrès international des Assurances sociales, 8^e session. Rome (1908) – *Le service médical dans l'assurance sociale* par le docteur Charles Périer, membre de l'Académie de Médecine, chef du service médical de la compagnie de chemin de fer du Nord. – Chemin de fer du Nord. Service médical. « Tableau des médecins de la

compagnie ». 1928 et 1930. – *Charles Périer*. 1914. Plaquette. – *Docteur A. Létienne*. 14 novembre 1920. Plaquette. 1874-1930

- 202 AQ 1247 : Conditions d'admission au service de la compagnie. Examen médical que doivent subir les agents (1859-1926). Composition du service médical des réseaux. Surveillance médicale des agents coopérant à la sécurité (1921-1928). Tournées d'inspection. Rapports sur l'état sanitaire des agents (1856-1924). 1856-1928
- 202 AQ 1248 : Réorganisation du fonctionnement du service médical (1919). 1919-1929
- 202 AQ 1249 : Réunions annuelles des médecins (1876-1909). Augmentations et gratifications aux médecins de la compagnie (1856-1926). Nomination des médecins par résidences (1866-1927). Plaintes contre le service médical (1882-1921). 1856-1927

2004 040 Grands réseaux de chemins de fer français, compagnie des chemins de fer de l'Est et SNCF, région Est – Conflits sociaux de 1920, 1947, 1948 et 1953 ; personnels alsaciens-lorrains sous l'Occupation

- 2004 040 002 : Loi d'amnistie du 12 juillet 1937. 1937
- 2004 040 003 : Mesures prises en faveur des grévistes du conflit du 1^{er} au 28 mai 1920. 1938-1948
- 2004 040 004 : Mesures prises en faveur des grévistes du conflit du 1^{er} au 28 mai 1920. 1933-1950

Archives nationales (AN ; Pierrefitte-sur-Seine)

Sous-série F⁷ Police (1789-1985)

F⁷ 13310 : Grève générale du 21 juillet 1919. – Journée nationale des cheminots. 24 octobre 1926

F⁷ 13314 : Manifestations diverses (journée de protestation des cheminots contre les décrets-lois, 1^{er} septembre 1935). 1926-1936

F⁷ 13403 : Alsace-Lorraine (1918-1933). Syndicats de cheminots. Rapports et presse. 1920-1929

F⁷ 13959 : Établissement pénitentiaire de Cadillac (1886-1893). Campagne contre Claveille, ministre des Travaux publics et des transports (1918). Incident Clara Zetkine à Tours (1921). Trafic de carnets médicaux à Marseille (1923). Conseil de l'École centrale (1923). Discours contre le parlementarisme (1925). Articles sur les cahiers de Georges Louis, ambassadeur de France en Russie avant la guerre, très critique sur le rôle de Poincaré en 1914 (1924-1926)

F⁷ 13660 : Syndicats (1894-1928).— Congrès nationaux (1894-1904)

F⁷ 13661 : Congrès nationaux (1905-1910)

F⁷ 13662 : Congrès nationaux (1911-1914, 1918, 1920)

F⁷ 13663 : Congrès nationaux (1927-1928) et régionaux (1897-1912).— Syndicats et associations (1904-1923)

F⁷ 13664 : Union catholique du personnel des chemins de fer (1898-1920)

F⁷ 13665 : Retraites. Fédération des retraités (1921-1923), projet de loi (1909), notes et presse (1908-1913).— Projets de loi divers (1897-1909).— Projet de fusion des diverses organisations de cheminots (1902- 1919)

F⁷ 13666 : Groupe des révoqués des chemins de fer (1911-1915).— Œuvres sociales des cheminots (1883-1923).— Projets de loi sur les cheminots (1908-1917)

F⁷ 13667 : Activité des syndicats de cheminots. Notes générales et presse (1915-1920)

F⁷ 13668 : Activité des syndicats de cheminots. Notes générales et presse (1923-1925)

F⁷ 13669 : Activité des syndicats de cheminots. Notes générales et presse (1926-1927)

F⁷ 13670 : Activité des syndicats de cheminots. Notes générales et presse (1928, 1935-

- 1936)
- F⁷ 13671 : Fédération unitaire des cheminots (1926-1932)
 - F⁷ 13672-13692 : Situation des syndicats par réseau (1894-1932)
 - F⁷ 13672 : Enquêtes des 26 mai 1925 et 27 mars 1926
 - F⁷ 13673 : Chemins de fer d'Algérie (1894-1919).— Chemins de fer d'Alsace-Lorraine (1927).— Chemins de fer de l'Est (1918-1925)
 - F⁷ 13674 : Chemins de fer de l'Est (1916-1929).— Chemins de fer de l'Etat (1895-1921)
 - F⁷ 13675 : Chemins de fer de l'Etat (1920)
 - F⁷ 13676 : Chemins de fer de l'Etat (1921-1924)
 - F⁷ 13677 : Chemins de fer de l'Etat (1925-1928)
 - F⁷ 13678 : Chemins de fer du Midi (1918-1923)
 - F⁷ 13679 : Chemins de fer du Midi (1924-1929)
 - F⁷ 13680 : Chemins de fer du Nord (1896-1923)
 - F⁷ 13681 : Chemins de fer du Nord (1924-1930)
 - F⁷ 13682 : Chemins de fer du Nord (1931-1932)
 - F⁷ 13683 : Chemins de fer du PLM (1903-1918)
 - F⁷ 13684 : Chemins de fer du PLM (1920)
 - F⁷ 13685 : Chemins de fer du PLM (1921-1923)
 - F⁷ 13686 : Chemins de fer du PLM (1924-1927)
 - F⁷ 13687 : Chemins de fer du PLM (1928-1929)
 - F⁷ 13688 : Chemins de fer du PLM (1930-1932)
 - F⁷ 13689 : Chemins de fer du PO (1910-1926)
 - F⁷ 13690 : Chemins de fer du PO (1921-1924)
 - F⁷ 13691 : Chemins de fer du PO (1925-1927)
 - F⁷ 13692 : Chemins de fer du PO (1928-1929)
 - F⁷ 13923-13928 : Grèves. Classement par professions (1898-1936). Transports (1908-1934)
 - F⁷ 13923-13925 : Cheminots (1909-1934)
 - F⁷ 13923 : Années 1909-1912
 - F⁷ 13924 : Année 1920
 - F⁷ 13925 : Années 1920-1930

Sous-série F¹⁴ Travaux publics

- F¹⁴ 11408 : Personnel de l'administration centrale (dossier de Théodore Tissier). 1789-1910
- F¹⁴ 12480-12484 : Réorganisation administrative et financière du réseau de l'Etat. 1903-1937
- F¹⁴ 12480. Projets de loi du 28 janvier 1907 et du 30 juin 1910. 1906-1911
- F¹⁴ 12481 : Loi de finances du 13 juillet 1911. Services financiers, dépenses, organisation. 1908-1928
- F¹⁴ 12482 : Commission Colson. Remaniement des réseaux de l'Etat et d'Orléans. Adaptation au nouveau régime des chemins de fer. 1903-1925
- F¹⁴ 12483 : Réorganisation financière et comptable : projets, commission Jeanneney, décrets. 1922-1936
- F¹⁴ 12484 : Conseil de réseau : haut personnel (essentiellement Raoul Dautry). Assemblée plénière : procès-verbaux. 1920-1937
- F¹⁴ 12485-12492 : Elaboration du nouveau régime des chemins de fer
- F¹⁴ 12485 : Commission pour l'étude des modifications, notes et projets divers. 1911-1919
- F¹⁴ 12486 : Convention : préliminaires, vœux, propositions de loi. 1919-1921

- F¹⁴ 12487-12488 : Élaboration, dossier Jeanneney, textes successifs de la convention et du projet de loi. 1920-1930
- F¹⁴ 12491 : Application de la convention de 1921 : art. 13. 1923-1936
- F¹⁴ 12493-12497 : Réforme des organismes centraux
- F¹⁴ 12493-12494 : Conseil supérieur des chemins de fer : création et modification, procès-verbaux. 1924-1937
- F¹⁴ 12495 : Contrôle des chemins de fer : réorganisation, fonctionnement. 1881-1926
- F¹⁴ 12496 : Contrôle des chemins de fer : nouvelles réorganisations; commission de vérification des comptes. 1918-1932
- F¹⁴ 12497 : Rapports de l'État et des compagnies de chemins de fer. 1894-1936
- F¹⁴ 12502-12508 : Études sur la crise des chemins de fer
- F¹⁴ 12502 : Rapport Fournier, notes. 1930-1931
- F¹⁴ 12565 : Ingénieurs des Ponts et chaussées : dossiers individuels (dossier d'Albert Claveille). XIX^e-XX^e s.
- F¹⁴ 14933-14942, 14945-14955 : Statut commun de 1920 (1919-1937). Régime des retraites (1869-1940). Assurances sociales, allocations familiales et de cherté de vie, facilités de circulation (1910-1941). Anciens combattants. Emplois réservés, cumuls (1868-1940)
- F¹⁴ 14956, 14958-14961 : Réglementation du travail. Journée de huit heures. Semaine de 40 heures. 1919-1939

Sous-série F²² Travail et sécurité

- F²² 401-428 : Durée du travail (journée de huit heures et semaine de 48 heures). 1919-1936
- F²² 401, 404 : Mélanges, se rapportant principalement à la préparation et à l'application de la loi du 23 avril 1919. 1919-1935
- F²² 2306-2308 : Loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures. 1919-1936
- F²² 2233 : Loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures. 1931-1939

19771011 Transports ; Direction des transports terrestres ; Services rattachés au directeur ; Division sécurité et technique (1858-1974)

- 19771011/11 TT 1812 : SNCF. - Délégués à la sécurité : propositions de loi de Monsieur Colly député. 11-13 juillet 1914 ; SNCF. - Délégués à la sécurité : procès-verbaux de la commission chargée de la révision de la réglementation concernant les délégués à la sécurité. 6-28 juin 1939 ; SNCF. - Délégués à la sécurité : décret du 18 avril 1931. 12-27 avril 1931 ; SNCF. - Délégués à la sécurité : arrêté du 8 juillet 1932. Juillet 1932 ; SNCF. - Délégués à la sécurité : arrêté du 3 septembre 1932. juillet-septembre 1932 ; SNCF. - Délégués à la sécurité : interpellation de Monsieur Midol, député. Septembre 1932-juin 1933 ; SNCF. - Délégués à la sécurité : arrêté du 6 juillet 1935. Juin-juillet 1935
- 19771011/12 TT 1813 : SNCF. - Délégués à la sécurité : décret du 22 mai 1935 (travaux préparations). Décembre 1930-mai 1935 ; SNCF. Délégués à la sécurité : attributions des délégués. Juillet 1932-novembre 1936 ; SNCF. Arrêté du 15 décembre 1938 prorogeant de six mois la mission des délégués. Novembre-décembre 1938 ; SNCF. Décret du 10 novembre 1939 - travail pendant les hostilités. Novembre 1939

19800434 Transports ; Direction des transports terrestres ; Service des chemins de fer – Sous-direction des transports ferroviaires (1886-1946)

- 19800434/6 TT 4165 : Guerre 1914-1918. Gestion du personnel. 1915-1923
- 19800434/7 TT 4166 : Guerre 1914-1918. Discipline. 1911-1919
- 19800434/20 TT 4179 : Convention collective. 1937-1938
- 19800434/21 TT 4180 : Convention collective. 1937-1941
- 19800434/22 TT 4181 : Conciliation - arbitrage (1938 à 1939). - Semaine de 40 heures (1937 à 1939). 1937-1939
- 19800434/23 TT 4182 : Recrutement et statuts. 1920-1941
- 19800434/24 TT 4183 : Statuts. 1911-1940
- 19800434/26 TT 4185 : Gros réseaux : salaires. 1933-1935
- 19800434/27 TT 4186 : Salaires et indemnités. 1925-1941
- 19800434/28 TT 4187 : Pensions : majoration des pensions. 1921-1926
- 19800434/29 TT 4188 : Retraites. Liquidation des retraites. 1924-1934
- 19800434/30 TT 4189 : Retraites. Réglementation. 1934-1935
- 19800434/31 TT 4190 : Visites médicales. Interventions et réclamations. 1927-1935
- 19800434/32 TT 4191 : Visites médicales. Interventions, réclamations, rétrogradations. 1924-1939
- 19800434/33 TT 4192 : Sécurité. Protection et sécurité dans l'Administration des chemins de fer. 1933-1941
- 19800434/34 TT 4193 : Régime du travail. Réduction de la durée du travail ; assurance - invalidité - vieillesse ; réglementation de la durée du travail. 1933-1939
- 19800434/35 TT 4194 : Régime du travail. Alsace-Lorraine, organisation du travail et modification du régime. 1930-1939

19900105 Transports ; Direction des transports terrestres (1908-1958)

- 19900105/11 : - SNCF (et prédécesseurs) - questions de personnel (répercussions financières) - grands travaux pour parer au chômage - affaires générales - caisses de retraites - œuvres sociales des réseaux et des caisses de retraites – textes - retraite différée aux révoqués non réintégrés - réintégration des cheminots. 1926-1936
- 19900105/12 : - SNCF - mutation à la SNCF du personnel de la compagnie de l'Ouest - interventions des services allemands à l'occasion du licenciement d'agents - garantie de stabilité du personnel - location par le ministère de l'Intérieur du château de S^t Angeau à Riom-en-Montagne - réglementation de l'emploi - contrôle de l'emploi - rupture de contrat sans autorisation. 1908-1946
- 19900105/13 : - congés payés des ouvriers auxiliaires - textes divers - conventions collectives - réglementation du travail. 1936-1956

20040383 Archives du Secrétariat général du Conseil d'État (1810-2002)

- 20040382/110 : Dossier de carrière des membres décédés ou ayant quitté le Conseil d'État entre 1801 et 2002 (dossier de Théodore Tissier). 1799-2002

Série LH Grande chancellerie de la Légion d'honneur

- LH/2650/23 : Dossiers des légionnaires (Dossier de Théodore Tissier). Premier Empire-1953

IHS-CGT des cheminots (Montreuil)

Archives saisies de la Fédération, des Unions et Syndicats des travailleurs des chemins de fer CGT (1909-1939)

1 F Archives de la Fédération

- 1 F 20 : Commission d'amnistie, demandes de réintégration, dispositions essentielles : courriers au ministre des Travaux publics, rapport du député W. Bertrand, note. 1933-1934
- 1 F 21 : Délégués à la sécurité, mise en place : proposition de loi présentée par les députés du Parti Communiste, projet déposé au ministère des Travaux publics, déclarations fédérales, extrait du Peuple, circulaires, directives fédérales, décret régissant les délégués à la sécurité, déclaration. 1932
 - 1 F 56 : Secrétariat Jarrigion et Blanchet : circulaire, texte revendicatif, brochure fédérale *Facilités de circulation accordées aux agents en activité, en disponibilité ou Retraités et à leur famille*, tract du syndicat de Lens, correspondance avec l'Union Nord. 1936-1938
 - 1 F 46 : Secrétariat fédéral : circulaires, bulletin d'information fédéral n°7 du 11 mai 1939. 1935-1939
 - 1 F 63 : Réunions, réglementation et organisation : compte-rendu, réglementation SNCF, contre-projet fédéral, courrier de revendications à la direction de la SNCF concernant les rémunérations, la fermeture de lignes, exposé de Semard, courriers au président du conseil d'administration, schéma de composition de la commission fédérale et de la commission paritaire. 1936-1939
 - 1 F 89 : Commission mixte des 40 heures, séances : procès-verbaux, convocations, ordres du jour, enquêtes fédérales présentées en séance, notes manuscrites. 1937-1939
 - 1 F 90 : Commission fédérale des 40 heures : convocations, procès-verbaux. 1937-1939
 - 1 F 91 : Sous-commission chargée de suivre l'application du décret-loi des 40 heures : convocations, ordres du jour, procès-verbaux. 1936-1938
 - 1 F 92 : Conférence d'information, 27 avril 1937 : circulaires, conventions collectives, schémas de propagande, presse, informations économiques hebdomadaires. 1936-1937
 - 1 F 93 : Comité de direction (Présidence Rothschild, délégué de la présidence Henry-Gréard) des grands réseaux de chemins de fer français, relations avec la Fédération et avec le ministre des Travaux publics (Bedouce) : projet de décret des 40 heures, notes, principes, propositions au ministre, lettre de M. de Rothschild contre l'application des 40 heures. 1936-1937
 - 1 F 94 : Secrétariat fédéral, relations avec les réseaux, avec les sections techniques nationales, les Unions, les secrétariats d'Unions et de syndicats : courriers. 1936-1939
 - 1 F 95 : Secrétariat fédéral, relations avec les pouvoirs publics, avec la direction du contrôle du travail et la direction de la commission du ministère des Travaux publics : courriers. 1937-1939
 - 1 F 96 : Bureau fédéral, étude des textes d'application de la réglementation du travail des 40 heures et relations avec la direction SNCF : courrier, rapport du comité d'enquête sur la production, résolutions, observations, circulaire. 1936-1939
 - 1 F 97 : Communication interne à la SNCF et aux compagnies, organisation du travail : notes de services et courriers. 1936-1939
 - 1 F 98 : Application des 40 heures au personnel roulant, au personnel sédentaire, au service de la voie, à la traction, aux petits entretiens, régimes spéciaux : réglementation du travail, projets ministériels et fédéraux de décrets, statistiques des réseaux, arrêté d'institution de la commission, avis de la section professionnelle du conseil national économique sur l'application de la loi du 21 juin 1936, textes officiels, certificat d'étude. 1927-1939
 - 1 F 99 : Relations avec la direction du contrôle du travail du ministère des Travaux publics : note sur la réglementation du travail, correspondance, plaintes concernant

l'application de la loi, décret portant réglementation du travail dans les chemins de fer et dans les entreprises de transport par terre. 1936-1939

- 1 F 100 : Relations avec la direction et la présidence de la commission : courriers. 1937-1939
- 1 F 101 : Relations avec les Unions et syndicats, revendications : courriers, articles, circulaires. 1937-1939
- 1 F 102 : Mise en place, instructions fédérales, conférence des délégués aux comités centraux, 10 septembre 1938, Paris : instructions de la commission inter-réseaux, correspondance des délégués à la commission mixte des 40 heures avec l'inspection du contrôle du travail et avec la direction, rapports, tract fédéral, circulaires fédérales, instructions d'élection des délégués, nouvelle réglementation du travail pour les délégués aux comités du travail, pour les cheminots et les militants. 1937-1939

2 F Le réseau Nord

- 2 F 475 : Relations avec les agents : demandes de réintégration, correspondance du secrétariat de l'Union avec Blanchet et la Fédération. 1936-1939
- 2 F 476 : Documentation : coupures de presse, tracts, circulaire fédérale concernant l'application de l'amnistie dans les chemins de fer. 1937-1938
- 2 F 477 : Suivi des travaux, propositions fédérales : *La Tribune des cheminots* n° spécial, 26 octobre 1936, projet modifié du contrat soumis au comité de direction en septembre 1936, convention collective du personnel du cadre permanent de la SNCF, textes du contrat chapitres III à XII arrêtés au 2 août 1938, projet fédéral annoté, projet définitif de contrat collectif pour le personnel des deux sexes des chemins de fer, convention, Livre I et II définitifs, projet de dispositions générales concernant les attachés. 1936-1939
- 2 F 478 : Livre I, personnel non commissionné, propositions des réseaux, contre-propositions fédérales. 1938
- 2 F 479 : Livre II, personnel du cadre permanent à service continu. Chapitre I (recrutement, essai et confirmation) – chapitre II (rémunération du personnel) – chapitre III (les congés) – chapitre IV (disponibilité) : propositions des réseaux et la SNCF, contre-proposition fédérale, avant-projet d'échelle de traitement. 1936-1938
- 2 F 480 : Livre II, personnel du cadre permanent à service continu. Chapitre V (blessures, maladies et maternité) – chapitre VI (les changements de résidence) : textes proposés par les réseaux, décret du ministère du travail sur le régime d'assurance des agents des grands réseaux, tableau comparatif des prestations accordées, contre-propositions fédérales. 1933-1939
- 2 F 481 : Livre II, personnel du cadre permanent à service continu. Chapitre VII (représentation du personnel), – chapitre VII bis (facilités de circulation) : textes proposés par les réseaux et la SNCF, projet de répartition dans les catégories pour la représentation du personnel, courrier du président du Conseil d'administration, contre-propositions fédérales. 1937-1939
- 2 F 482 : Livre II, personnel du cadre permanent à service continu. Chapitre VIII (bonifications et gratifications) : textes proposés par les réseaux et la SNCF, contre-propositions fédérales. 1938
- 2 F 483 : Livre II, personnel du cadre permanent à service continu. Chapitre IX (avancement en grade du personnel commissionné) : textes proposés par les réseaux et la SNCF, contre-propositions fédérales, projet Est et Nord. 1938-1939
- 2 F 484 : Livre II, personnel du cadre permanent à service continu. Chapitre X (les mesures disciplinaires) – chapitre XI (la cessation de fonction) – chapitre XII (dispositions diverses), chapitre XIII (le conseil d'enquête) : contre-propositions

- fédérales, proposition SNCF, annexe fixant le fonctionnement du conseil de discipline, règlement de fonctionnement du conseil d'enquête à la compagnie de l'Est (1922), avis des syndicats du réseau Nord sur le chapitre XIII. 1922-1938
- 2 F 485 : Livre III, personnel à service discontinu : contre-propositions fédérales. 1938
- 2 F 486 : Contrat collectif du personnel du cadre permanent, le droit syndical, congés syndicaux : textes proposés par les grands réseaux et la SNCF, contre-proposition fédérale, courrier à la direction avec le recensement des syndicats de la Fédération, courrier de l'Union Nord à la Fédération, la *Tribune des cheminots* n° spécial, 26 octobre 1936. 1936-1938
- 2 F 487 : Tableaux des filières du service Matériel et Traction, de l'Exploitation et Voies et Bâtiments : contre-proposition fédérale d'emplois et filières. 1938-1939
- 2 F 488 : Organisation de l'apprentissage : proposition fédérale pour l'annexe. 1938-1939
- 2 F 489 : Conditions de rémunération du personnel prévues au contrat collectif, rémunérations et salaires des agents du cadre permanent : *Conditions de rémunération du personnel* (1923), projet du Livre II de juin 1939, réglementation de la compagnie et de la SNCF, classification et dictionnaire des emplois, questions posées au ministère des Finances, échelle des traitements, annexe au contrat collectif. 1923-1939
- 2 F 490 : Mise en place, fonctionnement : actes, courriers, liste des points à faire étudier, législation, accords obtenus, points de désaccords, revendication fédérale. 1937-1939
- 2 F 491 : Délégation auprès du directeur général pour l'élaboration des annexes du contrat collectif, audiences : mémentos 1939
- 2 F 493 : 2^e sous-commission du contrat collectif, séance n°1 (4 février 1937), séance n°2 (24 juillet 1937) : mémentos, rapport présenté au Bureau fédéral sur les maladies, correspondance de Pasquier (1938-1939). 1937-1939
- 2 F 494 : Mise en place : liste et portraits des membres (dessins), structure du contrat, article de presse. 1937-1938
- 2 F 495 : Élaboration et achèvement de la convention, séances 1 à 21 : procès-verbaux. 1937-1938
- 2 F 496 : Séances 1 à 8 : mémentos, liste des désaccords constatés au cours des sept premières réunions
- 2 F 504 : Décret réglementant l'application des 40 heures dans les chemins de fer (cinq journées de huit heures) du 18 janvier 1937 : extrait de la réglementation du travail, avis du chef de l'Exploitation sur le décret. s.d.
- 2 F 505 : Représentants du personnel Tournemaine et Winberg, relations avec la direction SNCF et la direction du contrôle du travail du Ministère des Travaux publics et avec la présidence de la commission mixte : courriers notamment sur les points de vue du directeur du contrôle du travail, proposition du comité de direction des grands réseaux. 1937-1939
- 2 F 506 : Application de la réglementation des 40 heures, application de la semaine des cinq journées de huit heures, révocations : questions restant à poser, commentaires, projet d'instruction, circulaires, articles, discours. s.d., 1937-1939
- 2 F 508 : Relations avec la Fédération et l'Union Sud-Est : courriers, convocations. 1936-1939
- 2 F 509 : Instauration des comités du travail, instructions, consignes : correspondance. 1935-1939

1 P Fonds Joseph Jacquet (Archives du livre *Les cheminots dans l'histoire sociale* publié en 1967 pour le cinquantième de la Fédération et documents collectés à cette occasion)

- 5173 : Notes de lecture, notes sur archives, presse, documents et témoignages ayant servi à la réalisation de l'ouvrage. 1821-1884 et 1884-1917

- 5174 : Notes de lecture, notes sur archives, presse, documents et témoignages ayant servi à la réalisation de l'ouvrage. 1887-1917
- 5175 : Notes de lecture, notes sur archives, presse, documents et témoignages ayant servi à la réalisation de l'ouvrage. 1910-1924
- 5176 : Notes de lecture, notes sur archives, presse, documents et témoignages ayant servi à la réalisation de l'ouvrage. 1921-1938
- 5177 : Notes de lecture, notes sur archives, presse, documents et témoignages ayant servi à la réalisation de l'ouvrage. 1921-1938 et 1939-1947

Archives interfédérales CFDT – Fédération générale des transports et de l'équipement (Paris)

1 K

- 1 K 5 : Congrès de la fédération des cheminots : notes, rapports, correspondance sur les révisions de la convention de 1921, la réorganisation administrative, technique et financière des réseaux, la revendication de la semaine de 40 heures, des huit heures par jour ; rapports, projets de décrets, circulaires portant sur la remise en cause de l'organisation syndicale du personnel des transports, proposition de modification du titre de la fédération.
- 1 K 10 : Rapports, débats et comptes rendus de séance du conseil fédéral de la FSPCF : réorganisation des chemins de fer et des lignes secondaires, propositions d'unité syndicale, projet de création de caisse de prévoyance, proposition d'actions contre les décrets-lois sur les retraites et la diminution des traitements, primes, indemnités ; vœux sur la situation des ex-mineurs et leur réintégration, sur la coordination des transports. 1934-1935
- 1 K 11 : Ordres du jour, rapports, comptes rendus et vœux du conseil fédéral de la FSPCF : débats sur les 40 heures et leurs conditions d'application, sur la convention collective de travail en préparation, sur les actions revendicatives, sur les salaires et l'échelle mobile, sur la propagande et sur l'unité syndicale. 1936-1937
- 1 K 12 : Notes et rapports du conseil fédéral de la FSPCF : débats sur l'organisation de la SNCF, sur les méthodes de sélection et l'orientation du personnel, enquête sur la production et les chemins de fer, historique des changements de titres de la fédération depuis 1921 ; projet de modification du titre ; note sur la question des décrets-lois du 12 novembre 1938. 1938-1939
- 1 K 14 : Rapports du conseil fédéral de la FSCCF : liste du conseil fédéral élu par le congrès ; débats sur les salaires, revendication sur le libre choix du médecin ; notes sur les conventions collectives, la propagande, la révision de la hiérarchie des salaires. 1937-1948
- 1 K 78 Grèves et revendications cheminotes : correspondance, circulaires, directives confédérales et fédérales concernant des appels à la grève générale des cheminots le 12 février 1934 ; circulaires et correspondance sur les revendications et négociations avec le comité de direction des grands réseaux ; cahiers de revendications des cheminots algériens adressé au Gouverneur Général de l'Algérie et au Directeur des Chemins de fer algériens. 1934-1936

12 K

- 12 K 65 : Fédération des syndicats chrétiens des cheminots de France, temps de travail, la semaine de 40 heures : textes de référence, comptes rendus de réunions du conseil fédéral (1932-1943), rapports et projets de textes de la fédération, coupures de presse, rapports du comité de direction des grands réseaux de chemin de fer sur les répercussions financières de la loi de huit heures sur les réseaux (novembre 1926),

rapport de la confédération internationale des syndicats chrétiens sur le sujet (1932), compte rendu d'audience du 9 décembre 1932 du ministre des Travaux publics, compte rendu de la conférence de M. Boissard sur la semaine de 40 heures au conseil fédéral du 22 janvier 1933, rapport présenté au congrès fédéral de 1933. 1926-1943

Archives départementales de la Dordogne (Périgueux)

144 J Fonds Albert Claveille

144 J 1-14 : Papiers personnels et professionnels d'Albert Claveille, ministre, sénateur de la Dordogne, ingénieur des Ponts et chaussées. XIX^e-XX^e siècles

SOURCES IMPRIMÉES

1. Presse

La majorité des nombreux articles cités en note ne figure pas dans l'état des sources imprimées.

Les catégories ci-dessous reprennent toutefois les titres des organes de presse, qu'ils aient été dépouillés intégralement ou non.

1.1. Quotidiens

Gil Blas ; Le Figaro ; Le Temps ; L'Humanité ; Le Gaulois ; Journal des débats (politiques et littéraires) ; Le Radical ; La Lanterne ; La Petite République ; Le Petit Parisien ; Le Journal ; L'Intransigeant ; La Presse ; Le Rappel ; Le Petit Journal ; La République française ; Le Matin ; La Justice ; Le Voltaire ; La Liberté ; Le Siècle ; L'Information ; Le Napoléon ; L'Événement ; L'Aurore ; La Croix ; Le Quotidien ; L'Action française ; La Presse associée.

1.2. Organes locaux

La Dépêche de Tours ; Le Petit Bleu ; L'Argus Soissonnais ; Le Courrier de la Seine ; L'Indépendant Rémois ; L'Est Républicain ; Le Sémaphore de Marseille ; Le Réveil du Nord ; L'Écho républicain de Senlis ; Le Journal de Rouen ; La France, de Bordeaux ; Le Journal de Saint-Denis ; La Tribune de l'Aube ; Le Petit Béthunois ; La Voix du Peuple de Reims ; Le Nord Maritime ; Journal du Loiret ; L'Écho de Paris ; L'Éclair ; L'Écho Libéral ; Le Peuple.

1.3. Organes corporatifs cheminots

La Chronique des chemins de fer ; La Locomotive ; Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée ; La Tribune de la voie ferrée ; Bulletin mensuel du Syndicat national des travailleurs des chemins de Fer de France et des colonies ; La Tribune des cheminots ; L'Alliance ; Bulletin de l'Union catholique du personnel des chemins de fer ; Le Cheminot de France ; L'Éclaireur de la voie.

1.4. Organes spécialisés dans les transports ou les chemins de fer

Journal des transports ; RGCF ; Le chemin de fer ; Chronique des transports ; Journal des chemins de fer et des progrès industriels.

1.5. Autres revues et organes spécialisés

Politique étrangère ; La Journée Industrielle ; Syndicalisme chrétien ; Le Petit Démocrate ; Le Populaire ; Journal des chambres de commerce ; L'Agent d'assurances ; La Revue socialiste ; La Réforme sociale ; L'Année sociologique ; Feuille de rédaction hebdomadaire ; Le Journal du Lundi ; La Revue illustrée du XX^e siècle ; La Guerre Sociale ; Revue politique et parlementaire ; Revue de science et de législation financière ; Le Socialisme ; La Paix ; La Vie quotidienne ; La République syndicale.

2. Législation

DUVERGIER (Jean-Baptiste), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du Conseil d'État*, Paris : A. Guyot & Scribe/L. Larose & Forcel, 1824-1949, 158 vol.

J.O. Débats parlementaires

J.O. Documents parlementaires

J.O. Lois et décrets

Jurisprudence générale. Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine en matière civile, commerciale, administrative et de droit public, dir. Édouard Dalloz, Charles Vergé, Paris : Impr. A. L. Guillaud, 1879, 677 p.

POTIQUET, *Recueil de lois, ordonnances, décrets, règlements et circulaires*, 1^{re} série, tome IX, 1^{re} partie.

3. Mémoires, journaux, témoignages, discours

3.1. Cheminots et dirigeants de compagnies

ARMAND (Louis), « L'autobiographie cheminote : un exploitant » dans *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 77-80.

BARTHOLONY (François), *Souvenirs anecdotiques*, Paris : Chaix, 1875, 7 p.

BRUSTIS (Paul), *Coutumes et usages de l'époque, comment nous avons vécu suivi de Ma carrière, toute ma vie*, [s.l.] : [s.n.], 1953, 21 p.

DÉSIR (Antoine), *Les mémoires d'un vieil employé de la compagnie d'Orléans*, Aubusson : Bouyet, 1882, 84 p.

DISMIER (André), *Souvenirs*, [s.l.] : [s.n.], [s.d.], 183 p.

LAMOUNARIAS (Jean de), *Les mémoires d'un employé de chemin de fer : moralisation tirée de la critique administrative et de l'organisation politique et sociale*, Paris : chez l'auteur, 1899, 280 p.

MARTIN (Gustave), *Mémoires d'un cheminot du PLM (1876-1908)*, Paris : Jouve, 1911, 269 p.

MIDOL (Lucien), *La Voie que j'ai suivie : un ingénieur au cœur des batailles sociales, 1900-1970*, Paris : Éd. sociales, 1973, 221 p.

NOBLEMAIRE (Gustave), *Hommes et choses de chemins de fer*, Paris : P. Dupont, 1905, 374 p.

VINCENOT (Henri), *Mémoires d'un enfant du rail : le rempart de la miséricorde*, Bagneux : Le Livre de Paris, 1980, 392 p.

VUIBERT (Henri), *Du PLM à l'édition*, [s.l.] : [s.d.], 1939, 6 p.

3.2. Personnalités politiques

BERTHELOT (Jean), *Sur les rails du pouvoir : de Munich à Vichy*, Paris : Laffont, 1968, 344 p.

BONNET (Georges), *Vingt ans de vie politique, 1918-1938 : de Clemenceau à Daladier*, Paris : Fayard, 1969, 286 p.

GUYOT (Yves), *Trois ans au Ministère des travaux publics : expériences et conclusions*, Paris : L. Chailley, 1896, 266 p.

MOCH (Jules), *Une si longue vie*, Paris : R. Laffont, 1976, 653 p.

MONZIE (Anatole de), *Ci-devant*, Paris : Flammarion, 1941, 295 p.

René Mayer : études, témoignages, documents, éd. Denise Mayer, Paris : PUF, 1983, 398 p.

4. Publications syndicales

4.1. Comptes rendus de congrès, programme de revendications

Fonds des documents de congrès (IHS-CGT des cheminots, 4 FD)

4 FD 001 : Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français. 1891

4 FD 002 : 2^e congrès, 22-25 octobre 1891, Paris : compte rendu. 1891

4 FD 006 : 6^e congrès national, 25-28 avril 1895, Paris, salle des fêtes du café du Globe : compte rendu. 1895

4 FD 011 : 11^e congrès national, 1-4 mars 1900, Paris, Bourse du travail : compte rendu. 1900

4 FD 012 : 12^e congrès national, 21-23 mars 1901, Paris, Bourse du travail : rapport présenté par le conseil d'administration. 1901

4 FD 013 : 13^e congrès national, 20-23 mars 1902, Paris, Bourse du travail : lettre de l'Union

fédérative des travailleurs de l'État au président de séance du congrès. 1902

4 FD 015 : 15^e congrès national, 12-15 mai 1904, Paris, Bourse du travail : compte rendu. 1904

4 FD 016 : 16^e congrès national, 11-14 mai 1905, Paris, Bourse du travail : compte rendu. 1905

4 FD 017 : 17^e congrès national, 5-8 avril 1906, Paris, Le Progrès social : compte rendu. 1906

4 FD 018 : 18^e congrès national, 10-13 avril 1907, Paris, salle des fêtes du café du Globe : compte rendu (dernières pages manquantes). 1907

4 FD 019 : 19^e congrès national, 15-18 mai 1908, Paris, Bourse du Travail : compte rendu. 1908

4 FD 020 : 20^e congrès national, 4-7 mai 1909, Paris, salons de l'hôtel moderne. 1909

4 FD 021 : congrès national extraordinaire, 10-12 décembre 1909, Paris, Salle L'Égalitaire : compte rendu. 1909

4 FD 022 : 21^e congrès national, 13-16 avril 1910, Paris, Hôtel Moderne : compte rendu, rapport du conseil d'administration. 1910

4 FD 024 : 23^e congrès national, 1-4 avril 1912, Paris, La Bellevilloise : compte rendu. 1912

4 FD 025 : 24^e congrès national, 11-14 avril 1913, Paris, La Bellevilloise : compte rendu. 1913

4 FD 026 : 25^e congrès national, 16-18 avril 1914, Paris, La Bellevilloise : compte rendu. 1914

4 FD 028 : 1^{er} congrès national, 28-30 juin 1918, Paris, La Bellevilloise : compte rendu. 1918

4 FD 029 : 2^e congrès national, 14-17 mai 1919, Paris, Maison des syndicats, rue de la Grange-aux Belles : compte rendu. 1919

4 FD 030 : 3^e congrès national, 22-25 avril 1920, Paris, Gymnase Japy et Aubervilliers, Salle des Fêtes : compte rendu. 1920

4 FD 031 : congrès national extraordinaire, 7-9 septembre 1920, Paris, Maison des syndicats, rue de la Grange-aux-Belles : compte rendu. 1920

4 FD 037 : 9^e congrès fédéral, 2-4 juin 1930, Paris, Gymnase Huyghens : compte rendu sténographique et rapports. 1930

4 FD 038 : 10^e congrès fédéral, 22-24 juin 1932, Paris, Gymnase Huyghens : compte rendu sténographique et rapports. 1932

4 FD 039 : 11^e congrès fédéral, 24-26 juin 1934, Paris, salle de la Mutualité : compte rendu sténographique et rapports, compte rendu dactylographié, séance du mardi 26 après-midi, notes manuscrites sur les votes. 1934

4 FD 049 : 12^e congrès fédéral, 6-8 juin 1929 : discours sur la « rationalisation capitaliste et guerre impérialiste » prononcé par Midol, Mons, Semard, rapports sur le conseil supérieur des chemins de fer, la coopération, la question sportive. 1929

4 FD 051 : 14^e congrès fédéral, 24-26 mars 1932 : bilan financier, état des adhésions par syndicat, statuts (1927), rapports dactylographiés. 1927-1932

4 FD 052 : 15^e congrès fédéral, 15-17 mai 1934 : compte-rendu analytique manuscrit. 1934

4 FD 053 : 16^e congrès fédéral de fusion, 9-10 décembre 1935, Paris, palais de la Mutualité : documents préparatoires, projets de programme, état des timbres par syndicat, déclaration de Pierre Semard au nom de la Fédération Unitaire au congrès de la Fédération confédérée des cheminots, [s.d.]. 1935

4 FD 054 : 17^e congrès fédéral, 27-30 juin 1938, Paris, palais de la Mutualité : documents préparatoires, *À toute vitesse*, journal mensuel de l'Union des amicales socialistes des chemins de fer (mai 1938), statuts, coupures de presse et notes manuscrites, compte rendu sténographique, rapport d'activité annoté comprenant également rapport financier et rapport de la commission de contrôle. 1938

4.2. Brochures syndicales

IHS-CGT des cheminots

1 D 6 : FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, *Nouvelle réglementation du travail (décret du 12/11/1938) pour les délégués aux comités de travail. Conseils utiles. Observations indispensables pour les cheminots... pour les militants*, Paris : Impr. centrale du Croissant, 1939, 16 p.

1 D 6 : FÉDÉRATION UNITAIRE, *Décrets des 16 janvier 1925 portant réglementation du travail des employés des chemins de fer des grands réseaux (décret Peytral) et 15 février 1926 portant réglementation du travail des ouvriers des grands ateliers (1^{er} décret De Monzie)*, Dijon : Impr. coopérative ouvrière, 1926, 16 p.

1 D 6 : FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, *Réglementation du mode de travail des mécaniciens-chauffeurs et agents des trains*, Courbevoie : la Cootypographie, 1924, 32 p.

1 D 6 : FÉDÉRATION UNITAIRE, *Projet de modifications à la réglementation du travail des agents de trains présenté par la Fédération unitaire des cheminots (décret du 8/11/1919)*, [s.l.] : Impr. des syndicats, 1919, 6 p.

1 D 7 : FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER, *Les 40 heures. Pour le fonctionnement des comités du travail. Instruction sur la constitution et le fonctionnement des comités du travail*, Paris : Impr. centrale du Croissant, 1937, 32 p.

1 D 7 : FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, *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)*, Paris : Impr. centrale du Croissant, 1937, 64 p.

1 D 7 : FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, *Les 40 heures dans les chemins de fer. Commentaires sur l'application du décret du 18/01/1937*, Paris : Impr. centrale du Croissant, 1937, 48 p.

1 D 16 : FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, *Les délégués à la sécurité*, Auxerre : Impr. coopérative ouvrière « l'Yonne républicaine », 1969, 31 p.

1 D 16 : FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, *Les délégués du personnel*, Auxerre : Impr. coopérative ouvrière « l'Yonne républicaine », 1973-1974, 15 p.

1 D 19 : FÉDÉRATION [CONFÉDÉRÉE] CGT DES CHEMINOTS, *Compagnies et cheminots face au déficit des chemins de fer. Les véritables responsabilités*, Paris : Impr. centrale de la Bourse, 1932, 35 p.

1 D 22 : FÉDÉRATION [CONFÉDÉRÉE] CGT DES CHEMINOTS, *La puissance publique concédante. Ses droits à l'égard du concessionnaire des chemins de fer*, Paris : Impr. centrale de la Bourse, 1932, 39 p.

1 D 27 : FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, *Pour les ouvriers des grands ateliers, des dépôts et entretiens, des postes de visite. Leurs revendications principales*, Paris : Impr. centrale du Croissant, 1939, 24 p.

2 D 1 : DEBRUYNE Daniel, *La grève des cheminots d'octobre 1910*, Jeumont : Roué, 1985, 31 p.

2 D 1 : CCE DE LA SNCF, *Les cheminots face à leur histoire. 1938-1978 : la SNCF à l'épreuve*, [s.l.] : [s.d.], 1994, 24 p.

2 D 2 : ANDRÉ Paul, *Les travailleurs des chemins de fer et le Parti Ouvrier Français par un cheminot du P.O.F.*, Lille : Impr. ouvrière P. Lagrange, 1899, 32 p.

2 D 2 : GRANDVALLET J-P., *Le manuel du cheminot*, [s.l.] : éd. du socialisme/journal revue/la coopérative du livre, 1908-1914, 12 p.

2 D 4 : BONNEFF Léon et Maurice, *Les cheminots, Le train et la voie (Tome I), Gares, ateliers, bureaux (Tome II)*, Paris : la classe ouvrière/éd. guerre sociale, 1910, 33 p.

2 D 6 : MIDOL Lucien, *Réglementation du travail et ses commentaires. Quelques conseils techniques à l'usage des mécaniciens et chauffeurs*, Metz : Impr. populaire de Lorraine, [après 1919], 55 p.

2 D 6 : MIDOL (Lucien), *Réglementation du travail et ses commentaires. Quelques conseils techniques à l'usage des agents de trains*, Paris : BUIC, 1929, 24 p.

5. Ouvrages à caractère de sources imprimées

5.1. Dictionnaires, recueil de documents

COUSY DE FAGEOLLES (A. de), *Dictionnaire des chemins de fer*, Paris : N. Chaix, 1861, 391 p.

PALAA (Germain), *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer, contenant le résumé des documents officiels en vigueur et les principaux renseignements pratiques sur l'établissement, l'entretien, la police et l'exploitation des voies ferrées : personnel, exploitation technique, matériel, voie, service commercial*, Paris : Cosse & Marchal, 1864, 2 vol.

—, *Répertoire général ou complément faisant suite au « Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer »*, Paris : Marchal, 1865, 1019 p.

—, *Dictionnaire législatif et réglementaire des chemins de fer : résumé des documents officiels en vigueur et des principaux renseignements pratiques sur l'établissement, l'entretien, la police et l'exploitation des voies ferrées. Personnel, exploitation technique, matériel, voie, service commercial. Supplément général de la 3^e édition*, Paris : Marchal & Billard, 1887, 3 vol.

SCHLEMMER (G.), BONNEAU (Henri), *Recueil de documents relatifs à l'histoire parlementaire des chemins de fer français : principaux discours aux chambres, exposés des motifs des projets de lois, rapports, etc.*, Paris : V^{ve} C. Dunod, 1898, 689 p.

5.2. Traités de chemins de fer

BISSON (G.), *Accidents de chemins de fer*, Paris : F. Henry, 1865, 162 p.

CARPENTIER (Adrien), MAURY (G.), *Traité pratique des chemins de fer*, Paris : L. Larose, 1894, 3 vol.

FLACHAT (Eugène), *Les chemins de fer en 1862 et en 1863*, Paris : L. Hachette, 1863, 303 p.

HUMBERT (Georges-Charles), *Traité complet des chemins de fer : historique et organisation financière, construction de la plate-forme, ouvrages d'art, voie, stations, signaux, matériel roulant, traction, exploitation, chemins de fer à voie étroite, tramways*, Paris : [s.n.], 1908, 3 vol.

JACQMIN (François), *De l'exploitation des chemins de fer : leçons faites à l'École impériale des ponts et chaussées en 1867*, Paris : Garnier, 1867-1868, 2 vol.

KAUFMANN (Richard von), *La politique française en matière de chemins de fer*, Paris : C. Béranger, 1900, 999 p.

PERDONNET (Auguste), *Notions générales sur les chemins de fer*, Paris : Lacroix et Baudry, 1859, 452 p.

PICARD (Alfred), *Traité des chemins de fer : économie politique, commerce, finances, administration, droit, études comparées sur les chemins de fer étrangers*, Paris : J. Rothschild, 1887, 4 vol.

SCHILLINGS (Albert), *Traité pratique du service de l'exploitation des chemins de fer, à l'usage des agents et employés, des personnes qui désirent entrer au service des chemins de fer, des commerçants et des gens du monde qui veulent avoir des notions claires et précises sur le service de ce nouveau et puissant moyen de transport*, Paris : Carilian-Goeury et Dalmont, 1848, 172 p.

SEGUIN (Marc), *De l'influence des chemins de fer et de l'art de les tracer et de les construire*, [s.l.] : Carilian-Goeury & V. Dalmont, 1839, 552 p.

TEISSERENC DE BORT (Pierre Edmond), *De la politique des chemins de fer et de ses applications diverses*, [s.l.] : L. Mathias (Augustin), 1842, 604 p.

5.3. Législation des chemins de fer

- BLEYS (Étienne), HÉROUVILLE (Maurice d'), THÉVENEZ (René), *Législation des chemins de fer*, Paris : Rousseau, 1930, 2 vol.
- CAPITANT (Henri), CUCHE (Paul), *Cours de législation industrielle, licence, troisième année : coalitions et grèves, associations professionnelles, contrat de travail, réglementation légale du travail*, Paris : Dalloz, 1921, 566 p.
- COTELLE (Louis Barnabé), *Législation française des chemins de fer et de la télégraphie électrique*, Paris : Marescq Aîné, 1867, 2 vol.
- GODET (Adrien), *Recueil de la législation des chemins de fer d'intérêt général*, Paris : A. Rousseau, 1903, 391 p.
- LAMÉ-FLEURY (Ernest Jules Frédéric), SARRAUT (Louis Jules), *Code annoté des chemins de fer en exploitation ou recueil méthodique et chronologique des lois décrets, ordonnances, arrêtés, circulaires, etc. concernant l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer*, [s.l.] : Chaix, 4^e éd., 1905, 1238 p.
- MANESSE (Fernand), THÉVENEZ (René), *Législation des chemins de fer et des tramways*, Paris, H. Dunod & E. Pinat, 1909, 564 p.
- MARCHAL (Eugène), *Annuaire Marchal des chemins de fer et des tramways*, Paris : H. Dunod & E. Pinat, 1907, 1392 p.
- MEUNIER (Lucien), *Conditions et réglementation du travail dans les chemins de fer : Code du travail des agents de chemins de fer, recueil annoté des lois, décrets et règlements concernant les conditions et la réglementation du travail, l'hygiène, la sécurité et la retraite des ouvriers et employés de chemins de fer*, Liège : C. Béranger, 1911, 182 p.
- NOGENT-SAINT-LAURENS (Henri), *Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer*, Paris : Colomb de Batines, 1841, 446 p.

5.4. Enquête sur les chemins de fer

- MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS, *Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer*, Paris : Impr. nat., 1858, 453 p.

5.5. Droit du travail

- ANTONELLI (Étienne), *De la résiliation du louage de travail*, Paris : A. Rousseau, 1906, 136 p. (thèse de droit, Paris, 1905).
- BARTHÉLEMY (E.), *De la résiliation du louage de services (loi du 27 décembre 1890)*, Paris : A. Pedone, 1896, 164 p. (thèse de droit, Paris, 1896).
- CHAKOUR (Gervais), *De la résiliation du louage de services à durée indéterminée*, Bourgoïn : J.-M. Paillet, 1921, 92 p. (thèse de sciences juridiques, Lyon, 1921).
- CHARNAY (Maurice), « Une réforme ouvrière. La loi du 27 décembre 1890 sur la rupture du contrat de louage et son application » dans *La Revue socialiste*, n°170, 15 février 1899, p. 143-162.
- CLOZEL (Jules), *Patrons et employés : de la rupture des contrats de louage d'ouvrage entre patrons et employés (conséquences de la loi du 27 décembre 1890)*, Lyon : Impr. du salut public, 1897, 20 p.
- CORNIL (Georges), *Du louage de services ou contrat de travail : étude sur les rapports juridiques entre les patrons et les ouvriers employés dans l'industrie*, Paris : Thorin, 1895, 408 p. (thèse de droit, Paris, 1894).
- DELECROIX (Émile), « Commentaire de la loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies » dans *Revue de la législation des mines, minières, usines métallurgiques, carrières et sources d'eaux minérales*, octobre 1891, p. 257-273.
- DESFORGES (Émile), *La loi du 27 décembre 1890 et son application aux employés des compagnies de chemins de fer*, Paris : A. Rousseau, 1904, 157 p. (thèse de droit, Paris, 1904).

- FERRAND (Jocelyn), *De la résiliation du louage de services à durée indéterminée*, Paris : A. Rousseau, 1897, 434 p. (thèse de droit, Paris, 1897).
- FOULD (Charles), *De la résiliation du louage de services à durée indéterminée : l'article 1780 du Code civil complété par la loi du 27 décembre 1890*, Paris : A. Rousseau, 1900, 140 p. (thèse de droit, Nancy, 1900).
- FOURNIER (Pierre-Léon), *Le Second Empire et la législation ouvrière*, Paris : Impr. Recueil Sirey, 1911, 351 p. (thèse de droit, Paris, 1911).
- GANS (Charles), *L'instabilité des ateliers et la résiliation du contrat de travail*, Laval : E. Jamin, 1897, 207 p. (thèse de droit, Paris, 1897).
- GODINET (Louis), *Les conseils du travail en France*, Dijon : Impr. régionale, 1905, 162 p. (thèse de sciences politiques et économiques, Dijon, 1905).
- GOMPERTZ (Maurice), LABORI (Fernand), SCHAFFHAUSER (Émile), *Commentaire de la loi sur le contrat de louage et sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies du 27 décembre 1890, d'après les documents officiels et les discussions parlementaires*, Paris : 175, boulevard Pereire, 1891, 66 p.
- GUIMARD (André), *Les chambres ou conseils de l'industrie et du travail en Belgique, en Hollande et en France*, Auxerre : Impr. de l'« Indépendant auxerrois », 1905, 160 p. (thèse de droit, Paris, 1905).
- LEGRAND (Albert), *La législation sur les emplois réservés*, Paris : Libr. générale de droit et de jurisprudence, 1940, 167 p. (thèse de droit, Paris, 1940).
- LOHÉAC (Jean), *Le délai-congé en France et la loi du 19 juillet 1928*, Paris : Rousseau, 1929, 239 p. (thèse de droit, Lille, 1929).
- MILHET (François), *De la résiliation du contrat de louage de travail à durée indéterminée*, Bordeaux : Y. Cadoret, 1901, 212 p. (thèse de droit, Bordeaux, 1901).
- OLLIVIER (Georges), *Le délai-congé et la loi du 19 juillet 1928*, La Seyne : Giraud, 1930, 115 p. (thèse de droit, Aix, 1930).
- REUFLET (Édouard), *La rupture du contrat du travail*, Paris : A. Rousseau, 1905, 136 p. (thèse de droit, Paris, 1905).
- RISTON (Victor), *De l'institution des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs : historique et commentaire critique de la loi du 8 juillet 1890 et des circulaires ministérielles qui s'y rattachent*, Lille : Impr. L. Danel, 1891, 68 p.
- SAUZET (Marc), *Le nouvel article 1780 du Code civil : loi du 28 déc. 1890 sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies*, Paris, [s.n.], 1891, 37 p.
- SEBILLEAU (Alcide), *De la résiliation du contrat de louage de services de durée illimitée (loi du 27 décembre 1890)*, Poitiers : Blais & Roy, 1896, 147 p. (thèse de droit, Poitiers, 1896).
- THÉVENEZ (René), *Les ouvriers des chemins de fer et la législation du travail*, Paris : V. Giard & E. Brière, 1897, 182 p. (thèse de droit, Paris, 1897).
- THUREAU Joseph, « Les délégués élus du personnel des chemins de fer en France et en Allemagne » dans *Revue politique et parlementaire*, septembre 1912, p. 454-481.
- VÉRAN (Maxime), « Les employés de chemins de fer et la loi du 27 décembre 1890 » dans *Revue de droit commercial, industriel et maritime*, février 1895, p. 65-71.
- WAHL (Albert), « Du motif légitime de rupture dans le contrat de louage de services » dans *Questions pratiques de législation ouvrière et d'économie sociale*, n°4, 1903, p. 161-168.

5.6. Organisations ouvrières, patronales et mouvements sociaux

- ABRIAL (Eugène), *Dix ans de la vie de l'Union catholique du personnel des chemins de fer sur le réseau du Nord, 1900-1910*, Paris : Maison des cheminots, 1910, 33 p.
- ALLIX (Georges), *Les cheminots et l'amnistie*, Paris : A. Davy & fils aîné, 1924, 20 p.
- « L'avis des jurisconsultes sur la réintégration des cheminots » dans *Revue politique et parlementaire*, n°121, 11 octobre 1924, p. 309-317.

- BAFFOS (Robert), *La prud'homie : son évolution*, Paris : A. Rousseau, 1908, 318 p. (thèse de droit, Paris, 1908).
- BARBERET (Joseph), *Les sociétés de secours mutuels : commentaire de la loi du 1^{er} avril 1898*, Paris : Berger-Levrault, 1904, 500 p.
- BRÉCOT (Jean), *La grande de grève de mai 1920*, Paris : Libr. du travail, 1920, 72 p.
- CGT, *L'action confédérale et la grève des cheminots*, Paris : CGT, 1920, 40 p.
- CONFÉDÉRATION MONDIALE DU TRAVAIL, CFTC, *Historique des « cheminots de France » : origine et développement du mouvement syndical chrétien chez les cheminots, 1915-1930*, Paris : J.-J. Durand, 1930, 208 p.
- CRETIN, « Obligations militaires des cheminots en temps de paix (à propos de la dernière grève) » dans *Revue politique et parlementaire*, n°205, 10 juillet 1911, p. 60-66.
- DAMOUR (Louis), *Les syndicats professionnels : de la loi de 1884 à celle de 1920*, Nîmes : A. Chastanier, 1921, 172 p. (thèse de science politique et économique, Montpellier, 1921)
- DEJEAN (Oscar), *Code annoté des sociétés de secours mutuels : recueil complet de la législation et de la jurisprudence qui régissent ces associations dans l'Empire français*, Bordeaux : P. Chaumas, 1866, 132 p.
- DESMARETS (Édouard), *Législation et organisation des sociétés de secours mutuels en Europe*, Paris : Paul Dupont, 1881, 246 p.
- DÉSVEAUX (Ludovic), *Les coalitions dans le personnel des chemins de fer*, Paris : Marchal & Billard, 1899, 222 p. (thèse de droit, Paris, 1899).
- FOURNIÈRE (Eugène), *Ouvriers et patrons*, Paris : éd. Eugène Fasquelle, 1905, 403 p.
- FROMONT DE BOUAILLE (C. de), *Conciliation et arbitrage : économie sociale*, Paris : V. Lecoffre, 1905, 228 p.
- GOUFFIER (Jules), *Des conseils de prud'hommes : organisation, compétence, procédure*, Paris : A. Rousseau, 1897, 214 p. (thèse de droit, Paris, 1897).
- GRANDVALLET (J.-P.), *La vérité sur la grève des cheminots*, Villa d'Ay : chez l'auteur, [1911], 63 p.
- GUYOT (Yves), *Les chemins de fer et la grève*, Paris : F. Alcan, 1911, 330 p.
- HOUIS (Paul), *La mutualité et les sociétés de secours mutuels*, Nantes : A Dugas, 1907, 160 p. (thèse d'économie, Rennes, 1907).
- LAFONT (Ernest), UHRY (Jules), *L'aventurier contre la loi. L'étranglement de la grève des cheminots : le sabotage, les menaces*, Paris : Libr. du Parti socialiste, 1910, 32 p.
- LANOIR (Paul), *Le droit à la grève : étude sociale*, Paris : F. Juven, 1905, 85 p.
- , *La mise en grève des chemins de fer : le but-les moyens-les résultats*, Paris : G. Flicker, 1910, 32 p.
- LEGAL (René), *La grève des cheminots d'octobre 1910 et les enseignements à en tirer*, Nantes : A. Dugas, 1913, 276 p. (thèse de droit, Rennes, 1913).
- LESTEVEN (Louis), *La réquisition des chemins de fer en cas de grève*, Paris : L. Bédoin, 1939, 151 p. (thèse de droit, Caen, 1940).
- MALO (Léon), *La grève et les chemins de fer*, Lyon : Impr. du « Salut public », 1892, 32 p.
- MONTET (Joseph), *Congrès international des chemins de fer. Deuxième session. Le congrès de Milan (17-24 septembre 1887)*, Paris : L'avenir des chemins de fer, 1887, 189 p.
- OFFICE DU TRAVAIL, *Statistique des grèves et des recours à la conciliation et à l'arbitrage survenus pendant l'année 1898*, Paris : Impr. nat., 1898, 334 p.
- , *Les associations professionnelles ouvrières*, vol. 4, Paris : Impr. nat., 1904, 821 p.
- OURNAC (J.), *Les conseils de conciliation dans les compagnies de chemins de fer*, Toulouse : Impr. du Sud-Ouest, 1911 (thèse de droit, Paris, 1911).
- Paris en insurrection. La grève des cheminots, la grève des électriciens. Vues photographiques d'après nature*, Paris : Albin Michel, 1910, 14 pl. phot. et couvert.
- PÉRONNET (Charles), *La conciliation et l'arbitrage en matière de conflits collectifs entre patrons et ouvriers ou employés*, Paris : L. Larose, 1896, 346 p. (thèse de droit, Paris, 1896).

- PESCHAUD (Marcel), « Le mouvement de grève du mois de mai sur les réseaux de chemins de fer » dans *RGCF*, n°1, juillet 1920, p. 15-20.
- , « La grève des chemins de fer du mois de mai 1920 et ses conséquences » dans *RGCF*, n°1, mars 1921, p. 184-189.
- PIC (Paul), « Un conflit parlementaire. La réforme des conseils de prud'hommes devant les chambres » dans *Revue politique et parlementaire*, t. XLIV, n°131, mai 1905, p. 301-319.
- , « Un conflit parlementaire. La réforme des conseils de prud'hommes devant les chambres (deuxième et dernier article) » dans *Revue politique et parlementaire*, t. XLV, n°134, août 1905, p. 239-260.
- , « Grèves et lock-outs. Statistique et législation comparée » dans *Revue politique et parlementaire*, n°170, août 1908, p. 289-312.
- PIERRET (Jacques), *La défense du salaire. « L'union des employés des chemins de fer PLM », société coopérative de consommation à capital et personnel variables*, mémoire, École libre des sciences politiques, 1938, 113 p.
- PLANQUES (J.), *Les grèves et coalitions dans le personnel des chemins de fer (moyens préventifs)*, Toulouse : Impr. du Sud-Ouest, 1911, 184 p. (thèse de droit, Toulouse, 1911).
- POISSON (E.), « L'épilogue de la grève » dans *La Revue socialiste*, n°311, 15 novembre 1910, p. 481-495.
- « Quelques réflexions à propos des revendications des agents des chemins de fer français » dans *Revue politique et parlementaire*, n°198, 10 décembre 1910, p. 409-442.
- QUILLET (E.), RENÉ-BLOCH, « La compétence des conseils de prud'hommes et les agents des chemins de fer de l'État » dans *Le Droit ouvrier*, n°4, avril 1921, p. 97-100.
- RENAULT (A.), *Le syndicalisme dans les chemins de fer*, Paris : Paris-St. Lazare-Batignolles, 1910, 31 p.
- ROUCHY (A.-G.), *Les grèves dans les chemins de fer*, Paris : A. Rousseau, 1912, 159 p. (thèse de droit, Paris, 1912).
- ROUSSEL (Félix), « La grève générale et le syndicat Guérard » dans *Revue politique et parlementaire*, n°53, novembre 1898, p. 317-346.
- SAUZET (Marc), « La juridiction des conseils de prud'hommes (suite) » dans *Annales de droit commercial français, étranger et international*, t. 3, 1889, p. 145-171.
- SEILHAC (Léon de), *La grève des cheminots (octobre 1910)*, Paris : A. Rousseau, 1911, 96 p.
- SEMARD Pierre, « Un peu d'histoire de la scission syndicale en France », *Les Cahiers du bolchevisme*, janvier 1932, p. 10-23.
- , *Histoire de la Fédération des cheminots*, Bourges : Impr. ouvrière, 1934, 104 p.
- THUREAU (M. J.), « L'arbitrage obligatoire dans l'industrie des chemins de fer » dans *Revue politique et parlementaire*, n°194, 8 octobre 1910, p. 274-294.
- UHRy (Jules), *Les grèves en France et leur solution*, Paris : Éd. du Mouvement socialiste, 1902, 234 p. (thèse de droit, Paris, 1902).
- YRIARTE (Charles), *Les cercles de Paris, 1828-1864*, Paris : Dupray de la Mahérie, 1864, 311 p.

5.7. Transports et chemins de fer

- ALLIX (Georges), « Les chemins de fer français et la guerre » dans *Revue politique et parlementaire*, n°391, 6 octobre 1927, p. 439-444.
- BAILLEU, « Les compagnies de chemins de fer et les droits de l'État » dans *Revue politique et parlementaire*, n°9, mars 1895, p. 507-517.
- BARINCOU (Marcel), BLEYS (Étienne), THÉVENEZ (René), *Chemins de fer d'intérêt général : commentaire de la convention du 28 juin 1921, de l'avenant du 6 juillet 1933 et des lois approuvatives des 29 octobre 1921 et 8 juillet 1933*, Paris : Rousseau, 1934, 257 p.
- BARTHÉLEMY (Joseph), « Les résistances du Sénat » dans *Revue du droit public de la science politique*, 1913, p. 371-410.

- BIDEGARAY (Marcel), *Le relèvement des tarifs des chemins de fer : contre les compagnies, pour la nation*, Courbevoie : La Cootypographie, 1917, 32 p.
- , *Les chemins de fer en France. L'Exploitation d'Aujourd'hui par les compagnies. L'Exploitation de Demain par la nationalisation des Chemins de Fer*, Courbevoie : La Cootypographie/Impr. ouvrière, 1919, 63 p.
- BISSONNET (Henri), *Les grands réseaux d'intérêt général depuis la guerre*, Paris : Libr. technique et économique, 1938, 354 p. (thèse de droit, Paris, 1938)
- BLEYS (Étienne), THÉVENEZ (René), *Chemins de fer d'intérêt général : commentaire de la convention du 28 juin 1921 et de la loi approbative du 29 octobre 1921*, Paris : A. Rousseau, 1929, 129 p.
- CORRE (Xavier), *Des chemins de fer en temps de guerre jusqu'à la conférence de la Haye de 1899*, Nantes : A. Dugas, 1910, 107 p. (thèse de droit, Rennes, 1910).
- COQUET (Étienne), « L'organisation administrative et financière des chemins de fer de l'Etat » dans *Revue de science et de législation financière*, tome IX, 1911, p. 537-586.
- COUDER (Alphonse), *De la condition des chemins de fer en temps de guerre*, Nancy : Impr. adm. L. Kreis, 1908, 167 p. (thèse de droit, Nancy, 1908).
- DELÉCRAZ (Antoine), *1914, Paris pendant la mobilisation : note d'un immobilisé*, Genève : La Suisse, 1914, 334 p.
- DEPRÉ (François), *Les cheminots de l'État et la Grande Guerre*, Paris : La Cootypographie, 1916, 32 p.
- DE TRAVERSAY, « Notre régime ferroviaire » dans *Revue politique et parlementaire*, n°401, 4 octobre 1928, p. 43-66.
- DESCUBES (Amédée), « La question des chemins de fer devant le Parlement et devant l'opinion » dans *Revue politique et parlementaire*, n°1, juillet 1894, p. 79-84.
- FOURCAULD (Max de), *Les chemins de fer et l'occupation de guerre*, Paris : Hemmerlé, 1901, 76 p. (thèse de droit, Paris, 1901).
- GODFERNAUX, « Les grands réseaux français depuis la guerre » dans *Revue politique et parlementaire*, 6 octobre 1931, n° 439, p. 355-381.
- GOMEL (Charles), *Les grandes compagnies de chemins de fer français en 1897*, Paris : Guillaumin, 1898, 39 p.
- GRIOLET (Gaston), « Les dommages de guerre et les chemins de fer » dans *Revue politique et parlementaire*, n°272, 7 octobre 1917, p. 50-58.
- GRIPPON-LAMOTTE (L.), *Historique du réseau des chemins de fer français, les six grandes compagnies, le réseau État*, Paris : V^{ve} C. Dunod, 1904, 543 p.
- GUILLAUMOT (Georges), *L'organisation des chemins de fer en France*, Paris : A. Rousseau, 1899, 419 p.
- JAVARY (Paul-Émile), *L'effort du réseau du Nord pendant et après la guerre : conférence faite à la Société industrielle du Nord de la France, à Lille le 16 janvier 1921*, Lille : L. Danel, 1921, 124 p.
- J. L., *1914. Les cheminots et la guerre*, Toulouse : E. Privat, 1915, 31 p.
- JÖSTEN (Joseph), *Histoire et organisation militaires des chemins de fer*, Paris : H. Charles-Lavauzelle, 1905, 226 p.
- LACROIX (Général), « Les chemins de fer pendant la guerre » dans *Revue des deux mondes*, n°50, 15 mars 1919, p. 414-428.
- LAFFITE (Jacques), *La Société nationale des chemins de fer français*, Paris : Libr. du recueil Sirey, 1939, 180 p. (thèse de droit, Paris, 1939)
- LAFON (Gabriel), *Les chemins de fer français pendant la guerre*, Paris : [s.n.], 1922, 256 p. (thèse de droit, Paris, 1922).

- LAMAUD (Pierre), *Les chemins de fer de l'État : nouvelle organisation administrative, nouveau régime financier*, Tulle : [s.n.], 1914, 262 p. (thèse de sciences politiques et économiques, Poitiers, 1914)
- LANOIR (Paul), *La question des chemins de fer : les chemins de fer et la mobilisation*, Paris : H. Charles-Lavauzelle, 1897, 170 p.
- LAVOLLÉE (Ch.), « Les chemins de fer pendant la guerre » dans *Revue des deux mondes*, n°95, 15 octobre 1871, p. 877-896.
- LECHEVALIER (Roger), *Du caractère juridique de l'administration des chemins de fer de l'État*, Paris : A. Rousseau, 1902, 139 p. (thèse de droit, Paris, 1902).
- LEFEBVRE (Louis), *Du régime légal des chemins de fer de l'État*, Paris : H. Jouve, 1898, 106 p. (thèse de droit, Paris, 1898)
- LE HÉNAFF (Colonel), « Les chemins de fer et la prolongation de la guerre » dans *Revue militaire française*, t. V, nouv. série, septembre 1922, p. 367-390.
- LORIN, « Où en sont nos grands réseaux de chemins de fer » dans *Revue politique et parlementaire*, n°125, 10 octobre 1925, p. 41-61.
- MARCHAND (Colonel A.), *Les chemins de fer de l'Est et la guerre de 1914-1918*, Paris : Berger-Levrault, 1924, 612 p.
- MEINADIER (Albert), *La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, Paris : Hachette, 1908, 355 p.
- MILHAUD (Edgard), *Le rachat des chemins de fer*, Paris : É. Cornély, 1904, 315 p.
- MOCH (Jules), *Socialisme et nationalisation*, Bruxelles : L'Églantine, 1927, 141 p.
- , *Le rail et la nation : pour la prospérité collective par la déchéance des grands réseaux déficitaires*, Paris : Libr.-Impr. réunies, 1931, 472 p.
- MOLLION (Marcel), *L'organisation administrative de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, Corbeil : Impr. de Crété, 1915, 214 p. (thèse de droit, Dijon, 1915)
- PERMEZEL (Henry), *Du régime des chemins de fer en temps de guerre*, Paris : A. Davy, 1904, 143 p.
- PESCHAUD (Marcel), « L'état actuel des chemins de fer français » dans *Revue politique et parlementaire*, n°173, novembre 1908, p. 280-294.
- , « L'état actuel des chemins de fer français » dans *Revue politique et parlementaire*, n°174, décembre 1908, p. 443-462.
- , « L'état actuel des chemins de fer français » dans *Revue politique et parlementaire*, n°175, janvier 1909, p. 68-82.
- , « L'état actuel des chemins de fer français » dans *Revue politique et parlementaire*, n°176, février 1909, p. 265-278.
- , « L'état actuel des chemins de fer français » dans *Revue politique et parlementaire*, n°177, mars 1909, p. 516-535.
- , « Les chemins de fer français et la guerre » dans *Revue politique et parlementaire*, n°251, 10 octobre 1915, p. 28-49.
- , *Les chemins de fer pendant la guerre 1914-1918*, Paris : Dunod, 1919, 257 p.
- , *Les chemins de fer pendant et depuis la guerre*, Paris : Libr. de l'enseignement technique, 1921, 55 p.
- , *Politique et fonctionnement des transports par chemin de fer pendant la guerre*, Paris : PUF, 1926, 307 p.
- PICARD (Alfred), *Les chemins de fer français : étude historique sur la constitution et le régime du réseau*, Paris : J. Rothschild, 1884, 3 vol.
- , *Les chemins de fer : aperçu historique, résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*, Paris : H. Dunod & E. Pinat, 1918, 856 p.

- RAZOULS (Jacques), *La responsabilité des chemins de fer en temps de guerre, 1870, 1914, 1939 : étude critique de doctrine, de législation et de jurisprudence*, dir. L. Julliot de la Morandière, Paris : Impr. Maulde & Renou, 1941, 148 p. (thèse de droit, Paris, 1941).
- La réorganisation des chemins de fer*, Paris : Publications de l'informateur parlementaire, 1920, 32 p.
- RIBOUD (Paul), « L'exploitation des grands réseaux de chemins de fer français de 1884 à 1937 » dans *RGCF*, n°4, octobre 1938, p. 139-219.
- ROY (Henri), *Rapport sur l'évolution des grands réseaux de chemin de fer en 1934*, Paris : Ministère des Travaux publics, 1935, 279 p.
- SIEBECKER (Édouard), *Physiologie des chemins de fer : grandes compagnies, employés, public, portraits, anecdotes, conseils aux voyageurs*, Paris : J. Hetzel, 1867, 280 p.
- La situation des réseaux et les mesures qu'elle comporte. Le plan des compagnies*, Paris : Maulde & Renou, 1932, 80 p.
- THÉODORE-VIBERT (Paul), *Les crimes de l'étatisme, le rachat de l'Ouest*, Paris : A. Schleicher, 1909, 662 p.
- THÉRY (Edmond), *Histoire des grandes compagnies françaises de chemins de fer dans leurs rapports financiers avec l'État*, Paris : L'Économiste européen, 1894, 234 p.
- THIERS, « L'avenir des chemins de fer de l'État » dans *Revue politique et parlementaire*, n°415, 6 octobre 1929, p. 424-439.
- THOMAS (Albert), *L'État et les compagnies de chemins de fer*, Paris : H. Dunod & E. Pinat, 1914, 367 p.
- VANDEL (Jean), *Les chemins de fer français depuis la guerre (1919-1924)*, Paris : PUF, 1925, 179 p. (thèse de sciences politiques et économiques, Paris, 1925).
- VILLAIN (Jean), *Le réseau du Nord : ses origines, son rôle, son activité*, Lille : L. Danel, 1932, 168 p. (thèse de droit, Paris, 1932).

5.8. Politique sociale vis-à-vis de et conditions de travail du personnel des chemins de fer

- A. (Ch.), *Commentaire des principales revendications*, Paris : Au siège du Syndicat, 1897, 24 p.
- ALLIX (Georges), « Les chemins de fer et la journée de 8 heures » dans *Revue politique et parlementaire*, n°106, 1921, p. 463-472.
- ARMAND (Eugène), DUFOUR (Émile), *Les agents des chemins de fer et les employés de l'industrie privée : étude sociale comparative*, Paris : E. Dentu, 1893, 146 p.
- AYLIES (F.), *Les associations du capital et le travail : employés et ouvriers des chemins de fer, du contrat de louage dans les compagnies, institutions de prévoyance, nécessité d'une loi spéciale*, Paris : Guillaumin, 1885, 88 p.
- BARON (Jean-Philippe), *La loi de huit heures et l'organisation industrielle du travail en France*, Paris : [s.n.], 1929, 228 p. (thèse de droit, Paris, 1929).
- BARRIOL (Alfred), *L'assurance des veuves et des orphelins dans les compagnies de chemins de fer*, Rome : [s.n.], 1909, 11 p.
- BELLAIGUE (Antonin), *Observations sur une nouvelle proposition de loi ayant pour objet de régler les rapports des Compagnies de chemins de fer avec leurs agents commissionnés*, Paris : V^e Éthiou-Pérou, 1882, 20 p.
- BLIN (Marcel), *Les questions humaines aux chemins de fer de l'État*, mémoire, École libre des sciences politiques, 1937, [non paginé].
- BOISSEAU (Maurice), *Les oeuvres d'amélioration sociales dans la compagnie des chemins de fer du Nord*, Paris : Fournier, 1924, 115 p. (thèse de droit, Paris, 1924).
- BONNEFF (Léon), BONNEFF (Maurice), *La classe ouvrière. Les cheminots. Tome I, le train et la voie*, Paris : Éd. de la Guerre sociale, 1911, p. 129-160
- , *La classe ouvrière. Les cheminots. Tome II, gares, ateliers, bureaux*, Paris : Éd. de la Guerre sociale, 1910, p. 161-192

- BOURLIER (G.), *La réglementation du travail des agents des compagnies de chemin de fer*, mémoire, École libre des sciences politiques, [1900], 96 p.
- BRICE (Hubert), *Les institutions patronales, leur état actuel, leur avenir*, Paris : A. Rousseau, 1894, 340 p.
- BRUGÈRE (Paul), *De l'organisation des institutions de retraites du personnel des grands réseaux de chemins de fer français*, Montpellier : Société anonyme de l'Impr. générale du Midi, 1909, 253 p. (thèse de sciences politiques et économiques, Montpellier, 1909).
- CAZENAVE (Henri), *L'application et l'extension de la loi sur le repos hebdomadaire (loi du 13 juillet 1906)*, Paris : Université de Paris, 1937, 183 p. (thèse de droit, Paris, 1937).
- CHARLIER (Timothée), *Le repos du dimanche dans ses rapports avec quelques services publics et principalement les chemins de fer : compte rendu d'une séance du deuxième Congrès international pour l'observation du dimanche tenu à l'Hôtel de Ville, de Berne, les 9 et 10 septembre 1879*, Paris : J. Bonhoure, 1880, 40 p.
- CHARNAY (Maurice), *La retraite des cheminots. La loi Berteaux (loi du 21 juillet 1909)*, Paris : Syndicat national des travailleurs des chemins de fer, 1909, 36 p.
- , *Le salaire des cheminots*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1910, 38 p.
- CHAUFFARD (H.), « Des pensions de retraite dans les grandes compagnies françaises de chemins de fer » dans *RGCF*, n°3, mars 1883, p. 202-239.
- CHEYSSON (Émile), *Le repos du dimanche et les compagnies de chemins de fer : fermeture des gares aux marchandises de petite vitesse*, Paris : A. Chaix, 1878, 31 p.
- CHIOUSSE (Casimir), *Historique de la Fédération des sociétés coopératives de consommation des employés de la compagnie des chemins de fer, de Paris à Lyon et à la Méditerranée*, Grenoble : bureau-directeur de la Fédération, 1896, 23 p.
- Comment le réseau s'efforce d'aider ses agents et de les instruire dans leur profession*, [s.l.] : [s.n.], 16 p.
- COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST, *Notice sur les documents présentés à l'Exposition universelle de 1900 par le secrétariat général de la compagnie*, [s.l.] : [s.n.], 1900, 16 p.
- « Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Notice sur les institutions de prévoyance créées par la compagnie et sur les mesures de bienveillance prises par elle en faveur de son personnel » dans *RGCF*, novembre 1900, p. 725-758.
- COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI, *Note sur les principales institutions créées en faveur des employés et ouvriers de la compagnie, octobre 1900*, Paris : V^{re} C. Dunod, 1901, 19 p.
- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS À ORLÉANS, *Notice sur les institutions fondées par la compagnie en faveur de son personnel*, Paris : Hemmerlé & Petit, 1922, 61 p.
- , *Notice sur les institutions fondées par la compagnie en faveur de son personnel*, Paris : Hemmerlé & Petit, 1926, 71 p.
- , *Notice sur les institutions fondées par la compagnie en faveur de son personnel*, Paris : Hemmerlé & Petit, 1932, 76 p.
- COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD, *Note sur les avantages accessoires assurés par la compagnie à ses agents*, Lille : L. Danel, 1913, 16 p.
- COSTE (Joseph), *Les institutions patronales de la compagnie des chemins de fer du Midi*, Montpellier : Firmin, Montane & Sicardi, 1908, 243 p. (thèse de droit, Montpellier, 1908).
- COUPPEL DU LUDE (J.), *La réglementation et le contrôle de la durée du travail dans les chemins de fer*, Paris : H. Jouve, 1905, 168 p. (thèse de droit, Paris, 1905).
- DAUTRY (Raoul), *Une œuvre sociale du réseau du Nord : les installations du personnel*, Paris : L. Eyrolles, 1923, 32 p.
- DAVID (Robert), « Excursion à Athis-Mons et à Choisy-le-Roi (15 mai) » dans *La Réforme sociale*, 1^{er} juillet 1895, p. 92-99.
- DELATTRE (Eugène), *Dure condition des employés du chemin de fer (350, 000 travailleurs, un million et demi d'habitants) : déposition de Eugène Delattre devant la commission de la*

- chambre des députés chargée de régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents commissionnés*, Paris : Impr. de Tolmer, 1881, 34 p.
- DELPY (Jacques), *Le paternalisme et les limites*, Paris : A. Rousseau, 1910, 218 p.
- DÉPRET (Paul), *Étude sur l'œuvre sociale de la compagnie des chemins de fer de l'Est*, Verdun : Impr. H. Frémont & fils, 1936, 238 p. (thèse de droit, Paris, 1936).
- DESCHAMPS (A.), *Recueil des instructions, ordres et dépêches de sécurité concernant le personnel des chemins de fer de l'Ouest*, Morlaix : A. Le Goaziou, 1895, 129 p.
- DEVILLIERS (Charles), *Recherches statistiques et scientifiques sur les maladies des diverses professions du chemin de fer de Lyon, essai de topographie et de géologie médicales des chemins de fer*, Paris : Labé, 1857, 127 p.
- DU CAMP (Maxime), *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, Paris : Hachette, 1879, 6 vol.
- DUCHESNE (Édouard-Adolphe), *Des chemins de fer et de leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs*, Paris : Mallet-Bachelier, 1857, 292 p.
- DUFOUR (Émile), *Les employés de chemins de fer : étude sociale*, Paris : Libr. du « Correspondant », 1891, 161 p.
- DUPIN (Jean), *Les œuvres sociales de la compagnie des chemins de fer du Midi*, Paris : secrétariat général, 1930.
- DUVAL (Jules), *Les sociétés coopératives de production*, Paris : L. Hachette, 1867, 49 p.
- EDDY (W.), *L'employé des chemins de fer : sa condition en France et en Angleterre*, Paris : Dunod, 1883, 56 p.
- L'effort social des grands réseaux de chemins de fer en faveur de leur personnel*, Paris : Le Musée social, 1938, 132 p.
- Exposition universelle de Turin (Italie) 1911. Groupe de l'économie sociale Classe 161 B. Notice sur les institutions de prévoyance et autres mesures patronales de la compagnie des chemins de fer de l'Est*, Paris : Maulde & Doumenc, 1911, 29 p.
- Exposition universelle de 1900. Notice sur l'exposition collective des institutions patronales des six grandes Compagnies de chemins de fer (Est, Midi, Nord, Orléans, Ouest, PLM)*, Lille : L. Danel, 1900, 7 p.
- FÉDÉRATION INTERNATIONALE POUR L'OBSERVATION DU DIMANCHE, EXPOSITION INTERNATIONALE, *Congrès international du repos hebdomadaire au point de vue hygiénique et social tenu à Paris au Cercle populaire de l'Exposition universelle internationale de 1889 (Esplanade des Invalides) du 24 au 27 septembre 1889 : compte rendu in extenso*, Paris : Guillaumin, 1890, 418 p.
- FRANK (Louis), *Le grand catéchisme de la femme*, Paris : Impr. de la bibliothèque Gilon, 1894, 132 p.
- GUÉRARD (Eugène), *Les chemins de fer devant l'opinion publique : réponse à M. J. Cornély, du « Matin »*, Paris : J. Allemane, 1891, 29 p.
- , *La loi Berteaux et ses conséquences financières*, Paris : Impr. de la Tribune de la voie ferrée, 1902, 32 p.
- HINE (J.), *Les retraites du personnel des chemins de fer*, Paris : A. Rousseau Arthur, 1911, 237 p. (thèse de droit, Paris., 1911).
- « Les institutions patronales des chemins de fer français » dans *RGCF*, janvier 1899, p. 157-180.
- « Les institutions patronales des chemins de fer français » dans *RGCF*, mars 1900, p. 157-180.
- JACQMIN (Albert), *Étude sur les conditions d'existence du personnel des chemins de fer*, manuscrit, 1880, 2 vol.
- , *Les caisses de retraite dans les administrations de chemins de fer*, Dieppe : Paul Leprêtre, 1881.
- JACQUES (Léon), *Les éconômats patronaux*, Paris : H. Jouve, 1903, 272 p. (thèse de droit, Paris, 1903).

- JANVIER (Jean-Marie), *Organisation professionnelle et repos hebdomadaire : loi du 29 décembre 1923*, Paris : PUF, 1928, 159 p. (thèse de droit, Paris, 1928).
- JANZÉ (Charles de), *Les serfs de la voie ferrée : la vérité et les compagnies*, Paris : Typographie Tolmer, 1881, 75 p.
- JARRIGION (J.), *Les retraites des cheminots : l'action fédérale contre l'iniquité des décrets-lois*, Paris : Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 1935, 48 p.
- JOYANT (M.), *Des institutions de prévoyance créées par les compagnies de chemin de fer français en faveur de leur personnel*, mémoire, École libre des sciences politiques, 1887, [non paginé].
- L'ANGLE-BEAUMANOIR (Raoul de), *La traite des blancs au XIX^e siècle : situation des employés de chemins de fer en 1883*, Paris : tous les libraires, 1883, 16 p.
- LANOIR (Paul), *La question des chemins de fer [...] défectuosité du système actuel des signaux, mauvais état de la voie et du matériel, insuffisance, surmenage et inexpérience du personnel des services actifs, le retard des trains, remèdes nécessaires*, Paris : A. Savine, 1895, 108 p.
- , *La question des chemins de fer : les accidents des chemins de fer*, Paris : A. Savine, 1896, 71 p.
- , *Les conditions du travail dans les chemins de fer : étude sociale*, Paris : F. Juven, 1906, 91 p.
- , *Les conditions du travail sur les chemins de fer : étude sociale*, Paris : F. Juven, 1906, 94 p.
- LAVOLLÉE (René), *Le dimanche et les chemins de fer*, Paris : E. Soye & fils, 1889, 24 p.
- LEBOUR (Léon), *Des réformes de la législation sur les pensions civiles et de leur application au personnel de l'administration des chemins de fer de l'État*, Nancy : Impr. de Berger-Levrault, 1883, 24 p.
- LEDIEU (André), *L'effort médico-social de la compagnie du Nord et du personnel des grands réseaux de chemins de fer*, mémoire, École libre des sciences politiques, 1933, 73 p.
- LE GRIX, *Des rapports entre employeurs et employés : conférences de M. Le Grix*, Lille : L. Danel, 1932, 110 p.
- LE HIRE (Daniel), *Les salaires des ouvriers au point de vue du droit civil*, Paris : A. Rousseau, 1900, 92 p. (thèse de droit, Paris, 1900).
- LEMERCIER (Marcel), « De l'emploi des femmes dans les chemins de fer français et spécialement à la compagnie de l'Est » dans *RGCF*, n°1, janvier 1885, p. 20-31.
- , *Les caisses de retraites et autres institutions patronales des chemins de fer en France et à l'étranger : rapport présenté au Congrès international des chemins de fer à Washington (États-Unis d'Amérique) en mai 1905*, Bruxelles : Weissenbruch, 1905, 147 p.
- LOUBERS (Henry), *De l'application du repos hebdomadaire dans les chemins de fer*, Paris : H. Jouve, 1908, 130 p. (thèse de droit, Paris, 1908).
- LOUVARD (Maurice), *Les caisses de retraites des compagnies de chemins de fer*, mémoire, École libre des sciences politiques, 1897, 219 p.
- MALO (Léon), *La sécurité dans les chemins de fer*, Paris : Dunod, 1882, 307 p.
- MANEUF (Henry), *La caisse de prévoyance de la société nationale des chemins de fer français*, Paris : M. Lavergne, 1942, 168 p. (thèse de droit, Paris, 1942).
- MAURICE (A.), *La réglementation de la durée du travail des employés de chemins de fer*, Paris : V. Giard & E. Brière, 1906, 148 p. (thèse de droit, Paris, 1906).
- MAZARE (Georges), *Un aspect du mouvement coopératif de consommation : les sociétés coopératives d'agents de chemins de fer*, [Grenoble] : l'auteur, 1951, 313 p. (thèse de droit, Grenoble, 1951).
- MESMARD, *Les employés des chemins de fer : critique des abus des grandes compagnies et projet de réformes dans tous les services*, [s.l.] : [s.n.], 1892, 83 p.
- MICHEL (Jules), « Les mesures prises par les administrations de chemins de fer en faveur de leur personnel. Le logement des agents » dans *RGCF*, février 1895, p. 79-89.
- MOREAU (François-Armand), *L'œuvre sociale du PLM*, Paris : Impr. du Montparnasse et de Persan-Beaumont, 1927, 208 p. (thèse de droit, Paris, 1927).

- MORISSON DE LA BASSETIÈRE, *Les dispositions de la loi du 29 octobre 1921 relative au personnel des chemins de fer*, Paris : « la Vie universitaire », 1922, 132 p. (thèse de droit, Paris, 1922)
- NAULOT (Georges), *La suppression des économats par la loi du 25 mars 1910*, Paris : H. Paulin, 1910, 172 p. (thèse de droit, Paris, 1910)
- NOBLEMAIRE (Gustave), *Les institutions patronales dans les compagnies de chemins de fer : discours prononcé à Paris, le 16 mai 1890, au congrès d'économie sociale*, Paris : secrétariat de la Société d'économie sociale, 1890, 16 p.
- , « Les conditions du travail dans les chemins de fer » dans *Revue des deux mondes*, n°7, janvier 1902, p. 179-200.
- , « Le projet de loi Berteaux et les chemins de fer » dans *Revue politique et parlementaire*, décembre 1905, t. XLVI, p. 458-467.
- NORDLING (Wilhem de), *Le repos du dimanche et le service des chemins de fer : conférence faite à la Société d'économie sociale le 9 décembre 1889*, Paris : Ligue populaire pour le repos du dimanche en France, 1890, 16 p.
- OFFICE DU TRAVAIL, *Répartition des salaires du personnel ouvrier dans les manufactures de l'État et les compagnies de chemins de fer*, Paris : Impr. nat., 1896, 154 p.
- , *Salaires et durée du travail dans l'industrie française*, Paris : Impr. nat., 1893-1897, 5 vol.
- OULMONT (Nathan), *Note sur l'influence exercée par les chemins de fer sur la santé des employés*, Paris : S. Raçon, 1859, 23 p.
- PALAA (Germain), *La question du travail du dimanche sur les chemins de fer : conférence faite à la société protestante des jeunes gens de Pau, par M. G. Palaa, le 30 mai 1876*, Paris : Bonhore, 1876, 27 p.
- PICAUD (Raymond), *Les conséquences de l'application de la loi de 8 heures dans les chemins de fer*, Lyon : Bosc frères, 1931, 203 p. (thèse de droit, Lyon, 1931).
- PIETRA SANTA (Prosper de), *Étude médico-hygiénique sur l'influence qu'exercent les chemins de fer sur la santé publique*, Paris : J.-B. Baillière, 1859, 47 p.
- PINOT (Maurice), *La semaine de 40 heures, le chômage, et les prix : une enquête auprès de la production française*, Paris : Société d'études et d'informations économiques, 1933, 141 p.
- POIRIER DU LAVOUËR (Ch.), *Des retraites des employés de chemins de fer*, Rennes : Impr. du "Journal de Rennes", 1913, 151 p. (thèse de droit, Rennes, 1913).
- PROUDHON (Pierre-Joseph), *Système des contradictions économiques, ou philosophie de la misère*, t. 1, Paris : Guillaumin, 1846, 2 vol.
- RECLUS (Maurice), *Les économats dans l'industrie des chemins de fer en France*, Paris : A. Michalon, 1908, 240 p. (thèse de droit, Paris, 1908).
- « La réglementation internationale de la durée du travail dans les entreprises de chemins de fer » dans *Revue internationale du travail*, vol. 29, n°5, mai 1934, p. 671-696.
- RENAUDEL (Gaston), *Les compagnies de chemins de fer et leurs employés : splendeur et misère*, Paris : L'Humanité, 1910, 64 p.
- Les retraites du personnel des chemins de fer : commentaire détaillé de la loi du 21 juillet 1909, son application au personnel actuellement en service, par un actuaire*, Mantes : A. Beaumont, 1909, 67 p.
- RIVIÈRE (Maurice), « Les dispensaires créés à Bordeaux et Toulouse par la compagnie des chemins de fer du Midi » dans *RGCF*, n°1, juillet 1930, p. 3-21.
- ROME (Edmond), *La réglementation de la durée du travail des agents des trains sur les réseaux d'intérêt général*, Paris : E. Sagot, 1922, 199 p. (thèse de droit, Paris, 1922).
- ROSSET (Georges), *Les retraites des agents de chemins de fer : caisse autonome ? Caisse unique ? Ou pas de caisse du tout ?*, Paris : Fédération nationale des retraités, 1931, 23 p.
- ROUY (Henry), *Congrès international du repos hebdomadaire au point de vue hygiénique & social*, Sedan : J. Laroche, 1889, 11 p.

- SALOMON (L.), *La situation des mécaniciens et chauffeurs à la compagnie des chemins de fer de l'Est, janvier 1909*, Paris : Maulde & Doumenc, 1909, 29 p.
- SAYOUR (Annie), *Les oeuvres sociales du patronat*, Paris : Éd. du Réveil économique, 1931, 78 p.
- SCELLE (Georges), « La loi des huit heures. Une évolution remarquable de la technique législative » dans *Revue politique et parlementaire*, vol. 105, décembre 1920, p. 27-39.
- SEILHAC (Léon de), « Les ouvriers des transports en France (chemins de fer, omnibus et tramways et voitures de places de Paris) » dans *Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben / hrsg. vom Verein für Socialpolitik*, Leipzig : Duncker & Humblot, 1902, p. 533-563.
- SÉNÉCHAL (Léon), *Des institutions patronales des grandes compagnies françaises de chemins de fer*, Lille : C. Robbe, 1904, 260 p. (thèse de droit, Lille, 1904).
- SOCIÉTÉ SUISSE POUR LA SANCTIFICATION DU DIMANCHE, *La suspension du travail le dimanche sur les chemins de fer pour le service des marchandises à petite vitesse : concours ouvert par la société suisse pour la sanctification du dimanche*, Lausanne : G. Bridel, 1873, 70 p.
- SOULIER (Paul), *Les institutions de retraites des compagnies de chemins de fer*, Paris : Guillaumin, 1900, 194 p.
- SYNDICAT NATIONAL DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER DE FRANCE ET DES COLONIES, *La caisse des retraites des chemins de fer de l'Ouest : critique du nouveau règlement projeté par la compagnie*, Paris : Impr. nouvelle/Association ouvrière, 1897, 24 p.
- THÉVENEZ (René), *Les ouvriers des chemins de fer et la législation du travail*, Paris : V. Giard & E. Brière, 1897, 182 p. (thèse de droit, Paris, 1897)
- Le traité Dalloz des retraites ouvrières et paysannes : commentaire de la loi du 5 avril 1910 et des règlements d'administration publique*, Paris : Dalloz, 1911, 737 p.
- « Traitements et salaires comparés des fonctionnaires, des agents des chemins de fer et des ouvriers de l'industrie » dans *Revue politique et parlementaire*, n°336, 11 octobre 1922, p. 231-285.
- TROMBERT (Albert), *Les institutions de prévoyance des grandes compagnies de chemins de fer*, Paris : Chaix, 1899, 40 p.
- URBAIN (Léon), *Des rapports entre employeurs et employés dans le cadre particulier de la Société Nationale des chemins de fer français*, mémoire, École libre des sciences politiques, 1939, 118 p.
- VALETTE (Maurice), *Chemins de fer : les employés d'Orléans*, Paris : A. Faure, 1866, 31 p.
- VERNET (Paul), *L'aliénation mentale chez les employés de chemin de fer : fréquence, formes, causes et dangers spéciaux, mesures préventives ou précautionnelles*, Nancy : A. Barbier, 1919, 67 p. (thèse de médecine, Nancy, 1919).
- WALTISPURGER, « Le régime des retraites de la SNCF » dans *RGCF*, octobre 1942, p. 245-250.
- WITH (Émile), *Les accidents sur les chemins de fer, leurs causes, les règles à suivre pour les éviter*, Paris : Mallet-Bachelier, 1854, 144 p.

5.9. Statuts des personnels et conventions collectives

- AUBERT (Georges), *Étude sur le statut du personnel des compagnies de chemins de fer*, Paris : Rousseau, 1926, 324 p. (thèse de droit, Paris, 1926).
- BOURCQUET (Gustave), *Le statut juridique du personnel des grands réseaux de chemins de fer français*, Gentilly : L. Cario, 1930, 135 p. (thèse de sciences juridiques, Paris, 1930).
- BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, *Le statut du personnel des chemins de fer français*, Genève : BIT, 1920, 6 p.
- « La convention collective du personnel de la Société nationale des chemins de fer français » dans *RGCF*, n°5, 1^{er} novembre 1938, p. 249-251.
- DOMINGUEZ (C.), *De la situation matérielle et de la condition juridique des employés des chemins de fer du réseau de l'État*, thèse de droit, université de Rennes, 1907, 419 p.
- GRANDET (Jean), *Les droits du gouvernement sur le personnel des chemins de fer concédés*, Paris : L. Larose & L. Tenin, 1913, 283 p. (thèse de droit, Paris, 1913).

- GROUSSIÉ (Arthur), *La réglementation légale de la convention collective de travail*, Paris : F. Alcan, 1913, 147 p.
- HOUDAILLE (Paul), *Étude sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies ou administrations qui ont engagé leurs services et avec l'État*, Paris : A. Rousseau, 1899, 274 p. (thèse de droit, Paris, 1899).
- LASSALETTE (Jacques-Fernand), *Le personnel des chemins de fer*, Paris : Impr. du Montparnasse, 1929, 108 p. (thèse de droit, Paris, 1929).
- LAZARD (Roger), *Étude sur la condition administrative et la situation économique des agents de chemins de fer en France*, Paris : PUF, 1923, 183 p. (thèse de droit, Paris, 1923).
- MALÉZIEUX (Raymond), *Les conventions collectives de travail : texte et commentaire de la loi du 11 février 1950*, Paris : Impr. Recueil Sirey, 1950, 20 p.
- PIGELET (Robert), *La condition juridique du personnel des chemins de fer et tramways*, Paris : E. Pigelet, 1935, 269 p. (thèse de droit, Paris, 1935).
- « Le statut des agents de chemins de fer et le règlement pacifique des différents collectifs » dans *Revue politique et parlementaire*, n°200, 2 octobre 1911, p. 240-263.
- THUREAU (Joseph), « Les délégués élus du personnel des chemins de fer en France et en Allemagne » dans *Revue politique et parlementaire*, n°219, septembre 1912, p. 454-482.
- TRAVERS (Serge), *Le statut du personnel ouvrier et le problème de la main-d'œuvre dans les arsenaux de la marine française*, Paris : Les presses modernes, 1935, 374 p. (thèse de droit, Paris, 1935).

BIBLIOGRAPHIE

La bibliographie ci-dessous présente les ouvrages consultés complètement ou partiellement ainsi que ceux cités en notes. Elle ne prétend pas à une quelconque exhaustivité.

Un classement thématique a été préféré pour une circulation plus facile dans les thèmes abordés dans ce travail de recherches pour qui serait intéressé par un item en particulier. Certains choix, sans doute arbitraires, ont donc dû être faits pour éviter la répétition de références abordant plusieurs thèmes.

1. Instruments de travail.....	1049
2. Histoire économique et sociale	1050
3. Histoire politique	1053
4. Politiques sociales	1056
5. Histoire du droit du travail	1057
6. Organisations ouvrières et mouvements sociaux	1058
7. Histoire et mémoire des entreprises	1065
8. Histoire des transports.....	1069
9. Histoire du personnel cheminot	1074
10. Histoire des relations professionnelles.....	1084

1. Instruments de travail

1.1 Dictionnaires

- AMALVI (Christian), AMBROISE-RENDU (Anne-Claude), ANDREAU (Jean), *Dictionnaire critique de la République*, Paris : Flammarion, 2007, 1354 p.
- BOURLOTON (Edgar), COUGNY (Gaston), ROBERT (Adolphe), *Dictionnaire des parlementaires français, comprenant tous les membres des assemblées françaises et tous les ministres français, depuis le 1^{er} mai 1789 jusqu'au 1^{er} mai 1889, avec leurs noms, état civil, états de services, actes politiques, votes parlementaires, etc.*, Paris : Bourlonton, 1889, 5 vol.
- CARDONI (Fabien), CARRÉ DE MALBERG (Nathalie), MARGAIRAZ (Michel), *Dictionnaire historique des inspecteurs des finances, 1801-2009. Dictionnaire thématique et biographique*, Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2012, 1131 p.
- Cheminots engagés : 9500 biographies en mémoire, XIX^e-XX^e siècles*, dir. Éric Belouet, Marie-Louise Goergen, Ivry-sur-Seine : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 2007, 63 p., 1 CD-Rom
- Cheminots et militants. Un siècle de syndicalisme ferroviaire*, dir. Marie-Louise Goergen, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 2003, 429 p.
- Dictionnaire biographique des membres du Conseil d'État, 1799-2002*, éd. François Monnier, Paris : Fayard, 2004, 987 p.
- Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, version numérique accessible en ligne <<http://maitron-en-ligne.univ-paris1.fr/>>
- Dictionnaire de l'historien*, dir. Claude Gauvard, Jean-François Sirinelli, Paris : PUF, 2015, 786 p.

- Dictionnaire des étrangers qui ont fait la France*, dir. Pascal Ory, Paris : Robert Laffont, 2013, 1500 p.
- Dictionnaire des ministres de 1789 à 1989*, dir. Benoît Yvert, Paris : Perrin, 1990, 1028 p.
- Dictionnaire des parlementaires français. Notices biographiques sur les ministres, sénateurs et députés français de 1889 à 1940*, dir. Jean Jolly, Paris : PUF, 1960-1977, 8 vol.
- Dictionnaire du travail*, Paris : PUF, 2012, 860 p.
- Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- FILLIEULE (Olivier), MATHIEU (Lilian), PÉCHU (Cécile), *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris : Presses de Sciences Po, 2009, 656 p.
- GONDOUIN (Geneviève), INSERGUET-BRISSET (Véronique), VAN LANG (Agathe), *Dictionnaire de droit administratif*, 6^e éd., Paris : Sirey, 2011, 477 p.
- Les patrons du Second Empire*, dir. Dominique Barjot, Paris : Picard/Le Mans : Cénomane, 1991-2010, 11 vol.
- Premiers ministres et présidents du Conseil : histoire et dictionnaire raisonné des chefs du gouvernement en France, 1815-2007*, dir. Benoît Yvert, Paris : Perrin, 2007, 916 p.
- Vocabulaire juridique*, dir. Gérard Cornu, Paris : PUF, 1987, 7^e éd. revue et augmentée, 1998, 899 p.
- Vocabulaire juridique*, éd. Association Henri Capitant, 10^e éd. mise à jour, Paris : PUF, 2014, 1099 p.

1.2. Guides de recherche et outils bibliographiques

- ASSOCIATION DES ARCHIVISTES FRANÇAIS, *Guide des services d'archives des entreprises et organismes du monde du travail*, Paris : CNRS Éd., 1998, 274 p.
- BLANC (Brigitte), ROUSSO (Henry), TOURTIER-BONAZZI (Chantal), *La Seconde Guerre mondiale : guide des sources conservées en France 1939-1945*, Paris : Archives nationales, 1994, 1217 p.
- CODHOS, *Congrès du monde ouvrier : France, 1870-1940. Guide des sources*, Paris : Codhos, 2002, 169 p.
- DREYFUS (Michel), FAVIER (Jean), REBÉRIOUX (Madeleine), *Les sources de l'histoire ouvrière, sociale et industrielle en France (XIX^{ème} et XX^{ème} siècles). Guide documentaire*, Paris : Éd. ouvrières, 1987, 298 p.
- GÉRÔME (Noëlle), MARGAIRAZ (Michel), ZUBER (Henri), *Guide des sources de l'histoire des transports publics urbains à Paris et en Île-de-France, XIX^e-XX^e siècles*, Paris : Publications de la Sorbonne, 1998, 354 p.
- Guide du chercheur en histoire de l'électricité*, dir. Arnaud Berthonnet, Paris : Éd. La Mandragore, 2002, 352 p.
- IMBERT (Jean), *Guide du chercheur en histoire de la protection sociale. Volume II, 1789-1914*, Paris : AEHSS, 1997, 253 p.
- LAURENT DE VILLEDEUIL (Pierre-Charles), *Bibliographie des chemins de fer*, Paris : Libr. générale, 1903, 240 p.
- TOUCAS-TRUYEN (Patricia), *Guide du chercheur en histoire de la protection sociale. Volume III, 1914-1945*, Paris : AEHSS, 2011, 321 p.

2. Histoire économique et sociale

2.1. Histoire économique et financière

- ASSELAIN (Jean-Charles), *Histoire économique de la France du XVIII^e siècle à nos jours. Tome I, de l'Ancien Régime à la Première Guerre mondiale*, Paris : Seuil, 1984, 221 p.

- , *Histoire économique de la France du XVIII^e siècle à nos jours. Tome 2, de 1919 à la fin des années 1970*, Paris : Seuil, 1984, 209 p.
- CARON (François), *Histoire économique de la France, XIX^e-XX^e siècle*, Paris : A. Colin, 2^e éd. 1995, 451 p.
- , *Les deux révolutions industrielles du XX^e siècle*, Paris : Albin Michel, 1997, 528 p.
- ECK (Jean-François), *Histoire de l'économie française, de la crise de 1929 à l'euro*, Paris : A. Colin, 2009, 365 p.
- HUART (Florence), *Économie des finances publiques : cours*, Paris : Dunod, 2016, 297 p.
- L'histoire économique en mouvement : entre héritages et renouvellements*, éd. Jean-Claude Daumas, Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2012, 405 p.
- L'invention de la gestion des finances publiques : du contrôle de la dépense à la gestion des services publics, 1914-1967*, Paris : Institut de la gestion publique et du développement économique, 2013, 675 p.
- MARGAIRAZ (Michel), *L'État, les finances et l'économie : histoire d'une conversion, 1932-1952*, Vincennes : Institut de la gestion publique et du développement économique, 1991, 1456 p.
- , « Histoire économique et sciences sociales : alliance, cohabitation, confrontation ? » dans *L'Économie politique*, n°57, 2013, p. 72-90.
- PLESSIS (Alain), *Histoires de la Banque de France*, Paris : Albin Michel, 2015, 216 p.
- SAUVY (Alfred), *Histoire économique de la France entre les deux guerres*, Paris : Économica, 1984, 3 vol.

2.2. Histoire sociale

- CHARLE (Christophe), *Histoire sociale de la France au XIX^e siècle*, Paris : Seuil, 2^e éd., 2001, 398 p.
- Histoire sociale de l'Europe : industrialisation et société en Europe occidentale, 1880-1970*, Paris : Seli Arslan, 1998, 411 p.
- Histoire sociale, histoire globale ? Actes du colloque de 27-28 janvier 1989*, dir. Christophe Charle, Paris : Éd. de la Maison des sciences de l'homme, 1993, 222 p.

2.3. Histoire des populations, histoire ouvrière

- ABOUT (Ilsen), « Enregistrer et identifier les étrangers en France, 1880-1940 », [s.d.], accessible en ligne : <http://www.histoire-immigration.fr/dossiers-thematiques/integration-et-xenophobie/enregistrer-et-identifier-les-etrangers-en-france>.
- ABOUT (Ilsen), DENIS (Vincent), *Histoire de l'identification des personnes*, Paris : La Découverte, 2010, 125 p.
- BERGERON (Louis), HUBSCHER (Ronald), LEQUIN (Yves), *Histoire des Français XIX^e-XX^e siècles. Volume 2, La société*, Paris : A. Colin, 1983, 622 p.
- Le bon grain et l'ivraie : la sélection des migrants en Occident, 1880-1939*, dir. Philippe Rygiel, Paris : Publibook, 2009, 286 p.
- BRON (Jean), *Histoire du mouvement ouvrier français. Tome I, Le droit à l'existence : du début du XIX^e siècle à 1884*, Paris : Éd. ouvrières, 1968, 253 p.
- , *Histoire du mouvement ouvrier français. Tome II, La contestation du capitalisme par les travailleurs organisés, 1884-1950*, Paris : Éd. ouvrières, 1970, 325 p.
- , *Histoire du mouvement ouvrier français. Tome III, La lutte des classes aujourd'hui, 1950-1981*, Paris : Éd. ouvrières, 1982, 318 p.
- DOLLÉANS (Édouard), *Histoire du mouvement ouvrier. Tome I, 1830-1871*, Paris : A. Colin, 1957, 364 p.
- , *Histoire du mouvement ouvrier. Tome 2, 1871-1920*, Paris : A. Colin, 1957, 397 p.
- DORNEL (Laurent), « Les mouvements xénophobes (années 1880-1930) » dans *Histoire des mouvements sociaux en France : de 1814 à nos jours*, dir. Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky, Paris : La Découverte, 2014, p. 294-304.

- , *La France hostile : sociohistoire de la xénophobie (1870-1914)*, Paris : Fayard, 2014, 361 p.
- GARDEN (Maurice), LEQUIN (Yves), LUCAS (Colin), *Histoire des Français XIX^e-XX^e siècles. Volume 1, Un peuple et son pays*, Paris, A. Colin, 1984, 587 p.
- La Garde nationale entre nation et peuple en armes : mythes et réalités, 1789-1871*, dir. Serge Bianchi, Roger Dupuy, Rennes : PUR, 2006, 562 p.
- JAUFFRET (Jean-Charles), « L'œuvre des militaires de la commission de réorganisation de l'armée, 1871-1875 » dans *Militaires en République 1870-1962 : les officiers, le pouvoir et la vie publique en France. Actes du colloque international tenu au Palais du Luxembourg et à la Sorbonne les 4, 5 et 6 avril 1996*, Paris : Publications de la Sorbonne, 1999, p. 293-302.
- KRIEGEL (Annie), *Aux origines du communisme français : contribution à l'histoire du mouvement ouvrier français*, Paris : Flammarion, 1978, 442 p.
- LEQUIN (Yves), ORY (Pascal), PINOL (Jean-Luc), *Histoire des Français XIX^e-XX^e siècles. Volume 3, Les citoyens et la démocratie*, Paris : A. Colin, 1984, 523 p.
- LUC (Jean-Noël), *L'invention du jeune enfant au XIX^e siècle : de la salle d'asile à l'école maternelle*, Paris : Belin, 1997, 511 p.
- NOIRIEL (Gérard), *Les ouvriers dans la société française, XIX^e-XX^e siècle*, Paris : Seuil, 2002, 321 p.
- , *Le creuset français : histoire de l'immigration, XIX^e-XX^e siècle*, Paris : Points, 2016, 447 p.
- PERROT (Michelle), *Enquêtes sur la condition ouvrière en France au 19^e siècle : étude, bibliographie, index*, Paris : Hachette, 1972, 104 p.
- VIGNA (Xavier), *Histoire des ouvriers en France au XX^e siècle*, Paris : Perrin, 2012, 399 p.

2.4. Histoire du travail et des catégories socioprofessionnelles

- BAYET (Alain), MARCHAND (Olivier), THÉLOT (Claude), *Le travail en France, 1800-2000*, Paris : Nathan, 1997, 269 p.
- CHEVANDIER (Christian), PIGENET (Michel), « L'histoire du travail à l'époque contemporaine, clichés tenaces et nouveaux regards » dans *Le Mouvement social*, n°200, juillet-septembre 2002, p. 163-169.
- DEWERPE (Alain), *Le monde du travail en France, 1800-1950*, Paris, A. Colin, 1998, 170 p.
- DEHOVE (Gérard), DOLLÉANS (Édouard), *Histoire du travail en France : mouvement ouvrier et législation sociale. Tome 1, des origines à 1919*, Paris : Éd. Domat-Montchrestien, 1953, 417 p.
- , *Histoire du travail en France : mouvement ouvrier et législation sociale. Tome 2, de 1919 à nos jours*, Paris : Éd. Domat-Montchrestien, 1955, 508 p.
- GARDEY (Delphine), *La dactylographe et l'expéditionnaire : histoire des employés de bureau, 1890-1930*, Paris : Belin, 2001, 336 p.
- HAMELIN (David), « Pour une histoire du travail ! Interview de Nicolas Hatzfeld, Michel Pigenet et Xavier Vigna, initiateurs de l'Association française pour l'histoire des mondes du travail (AFHMT) » dans *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique*, n°124, 2014, p. 147-158.
- MARCHAND (Olivier), THÉLOT (Claude), *Deux siècles de travail en France : population active et structure sociale, durée et productivité du travail*, Paris : INSEE, 1991, 202 p.
- OMNÈS (Catherine), « Les trois temps de l'emploi féminin : réalités et représentations » dans *L'Année sociologique*, vol. 53, n°2, 2003, p. 373-398.
- REBÉRIOUX (Madeleine), « L'historien devant les classifications professionnelles » dans *Travail et Emploi*, n°38, décembre 1988, p. 9-13.
- SCHWEITZER (Sylvie), « Industrialisation, hiérarchies au travail et hiérarchies sociales au 20^e siècle » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°54, avril-juillet 1997, p. 103-115.
- , « Gestions de salariés : métiers et flexibilités (Lyon, XIX^e-XX^e siècles) » dans *Histoire, économie & sociétés*, n°4, 2001, p. 455-470.
- , *Les femmes ont toujours travaillé : une histoire de leurs métiers, XIX^e et XX^e siècle*, Paris : O. Jacob, 2002, 329 p.

Le travail et les hommes. Résumés : 127^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Nancy, du 15 au 20 avril 2002, Paris : CTHS, 2002, 428 p.

3. Histoire politique

3.1. Généralités

- APRILE (Sylvie), *La révolution inachevée, 1815-1870*, Paris : Belin, 2014, 670 p.
- AZÉMA (Jean-Pierre), *Nouvelle histoire de la France contemporaine 14. De Munich à la Libération (1938-1944)*, Paris : Seuil, 1979, 2002, 408 p.
- BEAUPRÉ (Nicolas), *Les grandes guerres, 1914-1945*, Paris : Belin, 2012, 1143 p.
- BERNARD (Mathias), *Le Front populaire*, Toulouse, Milan : 2013, 71 p.
- BERSTEIN (Serge), *Le 6 février 1934*, Paris : Julliard, 1975, 257 p.
- , *Histoire du Parti radical. Tome I La recherche de l'âge d'or, 1919-1926*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1980, 486 p.
- , *Histoire du Parti radical. Tome II Crise du radicalisme, 1926-1939*, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1982, 666 p.
- BOURDÉ (Guy), *La défaite du Front populaire*, Paris : F. Maspero, 1977, 359 p.
- Les deux France du Front populaire : chocs et contre-chocs. Actes du colloque tenu à l'École normale supérieure (Ulm), puis aux Archives nationales, du 4 au 6 décembre 2006*, dir. Gilles Morin, Gilles Richard, Paris : L'Harmattan, 2008, 413 p.
- DUCLERT (Vincent), *La République imaginée, 1870-1914*, Paris : Belin, 2014, 861 p.
- DUROSELLE (Jean-Baptiste), *Les débuts du catholicisme social en France, 1822-1870*, Paris : PUF, 1951, 787 p.
- EWALD (François), « La politique sociale des opportunistes », dans *Le modèle républicain*, dir. Serge Bernstein, Odile Rudelle, Paris : PUF, 1992, p. 173-188.
- La France en mouvement, 1934-1938*, dir. Jean Bouvier, Seyssel : Champ vallon, 1986, 349 p.
- GUILLEMMAIN (Hervé), « La psychose est-elle le fruit de l'Histoire ? À propos de la crise de septembre 1938 et de l'exode de mai-juin 1940 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°257, 2015, p. 37-52.
- HORDERN (Francis), « Le Front populaire 1936-1938 », *Cahiers de l'Institut Régional du Travail. Histoire du droit du travail par les textes. Tome II : D'une guerre à l'autre (1919-1944)*, n°8, 1999, p. 61-125.
- MARGAIRAZ (Michel), « Les socialistes face à l'économie et à la société en juin 1936 » dans *La France en mouvement, 1934-1938*, dir. Jean Bouvier, Seyssel : Champ vallon, 1986, p. 137-156.
- MARGAIRAZ (Michel), TARTAKOWSKY (Danielle), *Le Front populaire*, Paris : Larousse, 2009, 239 p.
- MAYEUR (Jean-Marie), *La vie politique sous la Troisième République, 1870-1940*, Paris : Seuil, 1984, 445 p.
- MIGNON (Maxime), « Une création continue du droit public français : le pouvoir réglementaire de l'exécutif » dans *La revue administrative*, n°14, avril 1950, p. 144-153.
- Le modèle républicain*, dir. Serge Bernstein, Odile Rudelle, Paris : PUF, 1992, 431 p.
- PROST (Antoine), *La CGT à l'époque du Front populaire, 1934-1939 : essai de description numérique*, Paris : A. Colin, 1964, 242 p.
- , *Autour du Front populaire : aspects du mouvement social au XX^e siècle*, Paris : Seuil, 2006, 350 p.
- REBÉRIOUX (Madeleine), *La République radicale ? 1898-1914*, Paris : Seuil, 1975, 253 p.
- RÉMOND (René), *La République souveraine : la vie politique en France*, Paris : Fayard, 2002, 434 p.
- ROSSITER Adrian, « Popular Front Economic Policy and the Matignon Negotiations » dans *The Historical Journal*, vol. 30, n°3, septembre 1987, p. 663-687.

- ROTH (François), *Alsace-Lorraine : histoire d'un « pays perdu », de 1870 à nos jours*, Paris : Tallandier, 2016, 222 p.
- ROUSSELLIER (Nicolas), *La force de gouverner : le pouvoir exécutif en France, XIX^e-XXI^e siècles*, Paris : Gallimard, 2015, 827 p.
- VIGNA (Xavier), VIGREUX (Jean), *Le pain, la paix, la liberté : expériences et territoires du Front populaire*, Paris : Éd. sociales, 2006, 367 p.
- VIGREUX (Jean), *Le Front populaire, 1934-1938*, Paris : PUF, 2011, 127 p.
- , *Histoire du Front populaire : l'échappée belle*, Paris : Tallandier, 2016, 364 p.
- WOLIKOW (Serge), *1936, le monde du Front populaire*, Paris : Le Cherche-Midi, 2016, 269 p.

3.2. Administrations ministérielles

- Actes des journées « La Grande Guerre et les Travaux publics »*. Pour mémoire, hors-série, hiver 2015-2016, 226 p.
- CHETCUTI (Claude), « Pour un nouveau regard sur le ministère du Travail » dans *Cahiers du Chatefp*, n°7, mars 2007.
- COURTY (Guillaume), « Le ministre, les affaires et son portefeuille » dans *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, vol. 5, n°17, 1992, p. 51-78.
- « Évolution des structures de l'administration du Travail (1887-1940) » dans *Cahiers du Chatefp*, n°1, octobre 1998, p. 29-51.
- GIRARD (Louis), *La politique des Travaux publics du Second Empire*, Paris : A. Colin, 1952, 415 p.
- LE CROM (Jean-Pierre), « Le ministère du Travail : une histoire en chantier » dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 3, n°56, 2009, p. 155-165.
- Les politiques du travail (1906-2006) : acteurs, institutions, réseaux*, dir. Alain Chatriot, Odile Join-Lambert, Vincent Viet, Rennes : PUR, 2006, 518 p.
- ROBERT (Jean-Louis), *Inspecteurs et inspection du travail sous la III^e et la IV^e République*, Paris : La Documentation française, 1998, 262 p.
- Un siècle de réformes sociales : une histoire du ministère du Travail, 1906-2006*, Paris : La Documentation française, 2006, 261 p.
- VACHER (Hélène), « Le Conseil supérieur des travaux publics : de la mobilisation industrielle à la réorganisation territoriale » dans *Pour mémoire. Hors-série : actes des journées « La Grande Guerre et les Travaux publics »*, hiver 2015-2016, p. 25-34.
- VIET (Vincent), « Cent ans de relations sociales : un fil d'Ariane pour une histoire du ministère du Travail ? » dans *Revue française des affaires sociales*, n°2, 2001, p. 105-119.

3.3. Parlement et groupes parlementaires

- BERSTEIN (Gisèle), *Le Sénat sous la III^e République, 1920-1940*, Paris : CNRS Éd., 2014, 492 p.
- BILLARD (Yves), *Le métier de la politique sous la III^e République*, Perpignan : Presses universitaires de Perpignan, 2003, 222 p.
- BOURREAU (René), LE BOSSÉ-BOURREAU (Hélène), *Les députés parlent aux électeurs : les professions de foi en Loire Inférieure (1881-1936). Monarchie et République*, Paris : Publications de la Sorbonne, 1999, 374 p.
- CHEVALIER (François), *Le sénateur français, 1875-1995 : essai sur le recrutement et la représentativité des membres de la seconde chambre*, Paris : LGDJ, 1998, 388 p.
- DOGAN (Mattei), « Les filières de la carrière politique en France » dans *Revue française de sociologie*, n°8, 1967, p. 468-492.
- EL GAMMAL (Jean), *Être parlementaire : de la Révolution à nos jours*, Paris : A. Colin, 2013, 221 p.
- FRABOULET (Danièle), RICHARD (Gilles), « Au Parlement : représentation et lobbying » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- GARRIGUES (Jean), *La République des hommes d'affaires (1870-1900)*, Paris : Aubier, 1997, 432 p.

- , *Histoire du Parlement : de 1789 à nos jours*, Paris : A. Colin, 2007, 514 p.
- Les groupes de pression dans la vie politique contemporaine en France et aux États-Unis de 1820 à nos jours*, dir. Jean Garrigues, Rennes : PUR, 2002, 309 p.
- GUIRAL (Pierre), THUILLIER (Guy), *La vie quotidienne des députés en France de 1871 à 1914*, Paris : Hachette, 1980, 379 p.
- HAMMAN (Philippe), « Patrons et milieux d'affaires français dans l'arène politique et électorale (XIX^e-XX^e siècles) : quelle historiographie ? » dans *Politix*, n°84, 2008, p. 35-59.
- HUDEMANN (Rainer), « Les groupes parlementaires dans les stades de formation du parlementarisme français au XIX^e siècle. Méthodes d'analyse et typologie » dans *Axes et méthodes de l'histoire politique*, dir. Serge Bernstein, Pierre Milza, Paris : PUF, 1998, p. 319-333.
- Les immortels du Sénat, 1875-1918 : les cent seize inamovibles de la Troisième République*, dir. Alain Corbin, Jean-Marie Mayeur, Paris : Publications de la Sorbonne, 1995, 512 p.
- Industrie et politique en Europe occidentale et aux États-Unis, XIX^e et XX^e siècles*, dir. Dominique Barjot, Olivier Dard, Jean Garrigues, Paris : PUPS, 2006, 477 p.
- LE BÉGUEC (Gilles), « Naissance et développement des groupes parlementaires sous la III^e République » dans *Parlement[s]. Histoire et politique*, n°1, 2003, p. 68-83.
- Naissance et développement des secrétariats administratifs des groupes parlementaires : organisation et clarification de la délibération, de 1910 au début des années 1970. Actes de la journée d'études organisée le 11 juin 2010*, dir. Sabine Jansen, Gilles Le Béguet, David Valence, [s.l.] : Centre d'histoire de Sciences Po/Assemblée nationale, 2012, 242 p.
- MARICHY (Jean-Pierre), *La deuxième chambre dans la vie politique française depuis 1875*, Paris : LGDJ, 1969, 786 p.
- OFFERLÉ (Michel), *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris : Montchrestien, 1994, 158 p.
- Les parlementaires de la Troisième République : actes du colloque international organisé par le Centre de recherches en histoire du XIX^e siècle (universités Paris I et Paris IV, UMR 8072 du CNRS) les 18 et 19 octobre 2001*, dir. Jean-Pierre Chaline, Alain Corbin, Jean-Marie Mayeur, Paris : Publications de la Sorbonne, 2003, 459 p.
- PONTIER (Jean-Marie), « Le rôle des intergroupes au Parlement français » dans *Revue française de science politique*, n°4-5, 1982, p. 810-836.
- REDOR (Marie-Joëlle), « "C'est la faute à Rousseau..." ». Les juristes contre les parlementaires sous la Troisième République », *Politix*, vol. 8, n°32, 1995, p. 89-96.

3.4. Figures de la vie politique

- BELLON (Christophe), *Aristide Briand : parler pour agir*, Paris : CNRS Éd., 2016, 382 p.
- DU RÉAU (Élisabeth), *Édouard Daladier, 1884-1970*, Paris : Fayard, 1993, 581 p.
- Édouard Daladier, chef de gouvernement, avril 1938-septembre 1939*, dir. Janine Bourdin, René Rémond, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1977, 319 p.
- La France sous le gouvernement Daladier d'avril 1938 à septembre 1939 : colloque*, dir. Janine Bourdin, René Rémond, Paris : Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 1978, 365 p.
- Henri Queuille et la République : actes du colloque de Paris-Sénat, 25-26 octobre 1984*, dir. Pierre Delivet, Gilles Le Béguet, Limoges : université de Limoges, 1987, 322 p.
- Léon Blum, chef de gouvernement, 1936-1937*, dir. René Rémond, Pierre Renouvin, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1981, 439 p.
- MAYER (René), *René Mayer : études, témoignages, documents*, Paris : PUF, 1983, 398 p.
- MAYEUR (Jean-Marie), *L'abbé Lemire, 1853-1928 : un prêtre démocrate*, Paris : Casterman, 1968, 698 p.
- MÉCHOULAN (Éric), *Jules Moch : un socialiste dérangeant*, Paris : LGDJ, 1999, 588 p.
- MICHEL (Georges), *Léon Say sa vie, ses œuvres*, Paris : Calmann Lévy, 1899, 581 p.

- MOLARD (Julien), *Fernand Rabier : un homme d'État orléanais*, Sury-en-Vaux : Éd. A à Z patrimoine, 2007, 200 p.
- PÉROZ (Francis), *De Jaurès à Pétain : itinéraires de L.-O. Frossard*, Belfort : université de technologie de Belfort-Montbéliard, 2012, 281 p.
- PERSIL (Raoul), *Alexandre Millerand (1859-1943)*, Paris : Société d'éditions françaises et internationales, 1949, 189 p.
- PIAT (Jean), *Jean Lebas : de la Belle époque à la Résistance*, Paris : J. Piat, 1994, 527 p.
- PLANTÉ (Louis), *Un grand seigneur de la politique : Anatole de Monzie, 1876-1947. Entretiens avec Léon Bérard*, Paris : R. Clavreuil, 1955, 376 p.
- PUYAUBERT (Jacques), *Georges Bonnet, 1889-1973 : les combats d'un pacifiste*, Rennes : PUR, 2007, 371 p.
- RIZZO (Jean-Louis), *Alexandre Millerand : socialiste discuté, ministre contesté et président déchu, 1859-1943*, Paris : L'Harmattan, 2013, 563 p.
- SOCIÉTÉ D'ÉTUDES JAURÉSIENNES, *Jaurès et la classe ouvrière*, Paris : Éd. ouvrières, 1981, 237 p.
- SOULARD (Christophe), *Clemenceau : au fil des jours*, Bordeaux : Éd. Sud-Ouest, 2013, 285 p.
- TARR (Francis de), *Henri Queuille en son temps (1884-1970) : biographie*, Paris : La Table ronde, 1995, 822 p.
- TELLIER (Thibault), *Paul Reynaud, 1878-1966 : un indépendant en politique*, Paris : Fayard, 2005, 887 p.
- TOMEI (Samuel), « 1906 : Clemenceau versus Jaurès » dans *Les cahiers psychologie politique*, n°10, janvier 2007.
- UNGER (Gérard), *Aristide Briand*, Paris : Fayard, 2005, 658 p.
- VAVASSEUR-DESPERRIERS (Jean), *République & liberté : Charles Jonnart, une conscience républicaine (1857-1927)*, Villeneuve-d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 1996, 339 p.
- WARTELLE (Jean-Claude), « Yves Guyot ou le libéralisme de combat » dans *Revue française d'histoire des idées politiques*, n°7, 1^{er} semestre 1998, p. 73-109.
- WINOCK (Michel), *Clemenceau*, Paris : Perrin, 2011, 688 p.
- YOUNG (Robert J.), *Pouvoir et passions : Louis Barthou et la Troisième République*, Pau : Marrimpouey, 2012, 349 p.

4. Politiques sociales

4.1. Question sociale

- CHATRIOT (Alain), « Réformer le social sous la Troisième République » dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°5, supplément 2009, p. 40-53.
- VIET (Vincent), « La question sociale et son traitement à la fin du XIX^e siècle. Une comparaison France-Allemagne », *Pour une histoire des États sociaux. Revue européenne d'histoire sociale*, n°6, avril 2003, p. 6-21.

4.2. Institutions

- CHATRIOT (Alain), « Les 40 heures au Conseil National Économique : négociier pour construire le droit du travail » dans *Cahiers Jaurès*, n°165-166, 2002, p. 39-56.
- , *La démocratie sociale à la française : l'expérience du Conseil national économique, 1924-1940*, Paris : La Découverte, 2002, 419 p.
- COINTEPAS (Michel), *Arthur Fontaine (1860-1931) : un réformateur, pacifiste et mécène au sommet de la Troisième République*, Rennes : PUR, 2008, 382 p.
- DÉMIER (Francis), *Histoire des politiques sociales : Europe, XIX^e-XX^e siècle*, Paris : Seuil, 1996, 93 p.
- Histoire de l'Office du travail, 1890-1914*, dir. Jean Luciani, Paris : Syros-Alternatives, 1992, 430 p.

- LE CROM (Jean-Pierre), « Le Conseil national économique » dans *Serviteurs de l'État*, dir. Marc-Olivier Baruch, Vincent Duclert, Paris : La Découverte, 2012, p. 463-473.
- LESPINET-MORET (Isabelle), « Rencontres autour de la question sociale : le Conseil supérieur du travail entre 1891 et 1914 » dans *Le Musée social en son temps*, dir. Colette Chambelland, Paris : Presses de l'ENS, 1998, p. 269-280.
- , *L'Office du travail, 1891-1914 : la République et la réforme sociale*, Rennes : PUR, 2007, 370 p.
- SOUBIRAN-PAILLET (Francine), « Le CST, instance régulatrice sociale, 1900-1914 » dans *Histoire, justice et travail*, colloque CAMT Roubaix-Lille II CNRS, 2003.

5. Histoire du droit du travail

5.1. Généralités

- AUBIN (Gérard), BOUVERESSE (Jacques), *Introduction historique au droit du travail*, Paris : PUF, 1995, 318 p.
- Deux siècles de droit du travail : l'histoire par les lois*, dir. Jean-Pierre Le Crom, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1998, 287 p.
- HALPÉRIN (Jean-Louis), *Histoire du droit privé français depuis 1804*, Paris : PUF, 2012, 391 p.
- LE CROM (Jean-Pierre), *Les acteurs de l'histoire du droit du travail*, Rennes : PUR, 2004, 413 p.
- LE GOFF (Jacques), *Du silence à la parole : droit du travail - société - État, 1830-1985*, Quimper : Calligrammes, 1985, 374 p.
- , *Droit du travail et société. Tome 1 : Les relations individuelles de travail*, Rennes : PUR, 2001, 1015 p.
- , *Droit du travail et société. Tome 2 : Les relations collectives de travail*, Rennes : PUR, 2002, 590 p.
- MARCHAND (Daniel), *Le droit du travail en pratique*, Paris : éd. d'organisation, 1983, 18^e éd. 2005, 559 p.
- NEUVILLE (Jean), « Les commissions paritaires d'industrie en Belgique », *Courrier hebdomadaire du Centre de Recherche et d'Information Socio-Politiques (CRISP)*, volume 29, n°455-456, 1969, p. 11-31.
- OLSZAK (Norbert), *Histoire du droit du travail*, Paris : PUF, 1999, 127 p.
- , *Histoire du droit du travail*, Paris : Économica, 2011, 135 p.
- WILLEMEZ (Laurent), *Le travail dans son droit : sociologie historique du droit du travail en France (1892-2017)*, Issy-les-Moulineaux : LGDJ, 2017, 208 p.

5.2. Louage de services et contrat de travail

- BETTE (Peggy), « Reclassement des victimes de la Première Guerre mondiale : le cas de la loi du 30 janvier 1923 sur les emplois réservés en France (1923-1939) », *Amnis. Revue de civilisation contemporaine Europes/Amériques*, n°6, 1^{er} septembre 2006, accessible en ligne : <<http://journals.openedition.org/amnis/880>>.
- Le contrat de travail*, dir. Dominique Méda, Évelyne Serverin, Paris : La Découverte, 2008, 122 p.
- COTTEREAU (Alain), « Droit et bon droit. Un droit des ouvriers instauré, puis évincé par le droit du travail (France, XIX^e siècle) », *Annales. Histoire, sciences sociales*, n°6, décembre 2002, p. 1521-1557.
- FAVENNEC-HÉRY (Françoise), « Regards sur le droit de résiliation unilatérale du contrat de travail : les apports de la loi du 13 juillet 1973 » dans *Deux siècles de droit du travail : l'histoire par les lois*, dir. Jean-Pierre Le Crom, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1998, p. 251-264.
- Histoire du Code du travail. Cahiers de l'Institut Régional du Travail*, n°14, 2006, 168 p.
- Histoire du contrat de travail. Cahiers de l'Institut Régional du Travail*, n°13, 2005, 192 p.
- Histoire du contrat de travail. Cahiers de l'Institut Régional du Travail*, n°12, 2004, 182 p.

- HORDERN (Francis), « Du louage de services au contrat de travail ou de la police au droit (XVIII^e-XX^e siècles) » dans *Histoire sociale et du droit social. Cahiers de l'Institut Régional du Travail*, n°3, 1991, p. 43.
- LUNEL (Alexandre), « L'abus de droit et la redéfinition des rapports juridiques entre patrons et ouvriers en droit français (seconde moitié XIX^e siècle-premier quart XX^e siècle) » dans *Revue historique de droit français et étranger*, vol. 87, n°4, décembre 2009, p. 515-549.
- OMNÈS (Catherine), « Les acteurs sociaux et politiques et le délai-congé (1890-1936) » dans *Les acteurs de l'histoire du droit du travail*, dir. Jean-Pierre Le Crom, Rennes : PUR, 2004, p. 383-397.
- SAUZE (Damien), « Stabilité de l'emploi : conquête sociale ou politiques patronales ? » dans *Travail et Emploi*, n°103, septembre 2005, p. 113-122.
- , *Le recours aux contrats de travail à durée déterminée en France : une analyse sur données d'entreprises (1985-2000)*, thèse de sciences économiques, dir. B. Gazier, université Paris-I Panthéon-Sorbonne, 2006, 272 p.

6. Organisations ouvrières et mouvements sociaux

6.1. Mutualité et syndicats

- ADAM (Gérard), *La CFTC*, Paris : Fondation nationale des sciences politiques, 1964, 75 p.
- ANDOLFATTO (Dominique), LABBÉ (Dominique), *Histoire des syndicats, 1906-2010*, Paris : Seuil, 2011, 378 p.
- , *Sociologie des syndicats*, 3^e éd., Paris : La Découverte, 2011, 126 p.
- « L'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer (1880-1900) » dans *Bulletin d'Histoire de la Sécurité sociale*, n°31, janvier 1995, p. 299-302.
- BARBET (Denis), « Retour sur la loi de 1884. La production des frontières du syndical et du politique » dans *Genèses. Sciences sociales et histoire*, n°3, 1991, p. 5-30.
- BARBIER (Fabienne), *Les pratiques syndicales interdites en France de 1884 à 1920*, mémoire de DEA de droit social, dir. J.-P. Le Crom, université de Nantes, 1996, 132 p.
- BÉROUD (Sophie), LE CROM (Jean-Pierre), YON (Karel), « Représentativités syndicales, représentativités patronales. Règles juridiques et pratiques sociales. Introduction » dans *Travail et Emploi*, n°131, 15 septembre 2012, p. 5-22.
- BRANCIARD (Michel), *Syndicats et partis : autonomie ou dépendance. Tome 1, 1879-1947*, Paris : Syros, 1982, 221 p.
- , *Histoire de la CFDT : soixante-dix ans d'action syndicale*, Paris : La Découverte, 1990, 365 p.
- BRICHE (Nicolas), *La représentativité des organisations patronales*, mémoire de master 2 de droit, dir. P.-Y. Verkindt, université Lille-II, 2005, 124 p.
- BROUDER (Annie), *La Fédération CGT des cheminots de novembre 1938 à février 1943 : de la scission à la réunification*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. J. Droz, J. Girault, université Paris-IV, 1970, 162 p.
- CHÂTELAIN (Catherine), *La mutualité cheminote des origines à 1937 : mouvement ouvrier, ou institution patronale ?*, Mémoire de maîtrise d'histoire, Université Paris-IV Sorbonne, Paris, 1991, 177 p.
- CHÂTRIOT (Alain), FONTAINE (Marion), « Contre la vie chère » dans *Cahiers Jaurès*, n°187-188, 2008, p. 97-116.
- CHAUMEL (Guy), *Histoire des cheminots et de leurs syndicats*, Paris : Marcel Rivière, 1948, 199 p.
- CHEVANDIER (Christian), « Vie privée et engagement dans une organisation syndicale : tentatives d'approche quantitative de populations d'adhérents et de militants aux Ateliers de réparations ferroviaires d'Oullins » dans *Le Mouvement social*, n°165, décembre 1993, p. 67-86.
- , « Solidarité corporative ou solidarité corporatiste : formes et mémoire des pratiques solidaires cheminotes » dans *Les solidarités : le lien social dans tous ses états*, dir. Pierre Guillaume, Pessac : Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 2001, p. 329-342.

- , « La répression des syndicats en France, avant, pendant et après les "années noires" », communication à l'occasion du *Congreso Historia Ferroviara* (Palma, 14-16 octobre 2009)
- Clefs pour une histoire du syndicalisme cadre*, dir. Marc Descostes, Jean-Louis Robert, Paris : Éd. ouvrières, 1984, 276 p.
- Conférences techniques sociales. Le syndicalisme cheminot*, [s.l.] : [s.n.], [s.d.], 28 p.
- DA SILVA (Gérard Emmanuel), *Histoire de la Fédération des employés et cadres : 120 ans de luttres pour la justice sociale, 1893-2013*, Paris : L'Harmattan, 2013, 740 p.
- DANIEL (R.), *Livre d'or des cadres des chemins de fer : de la technique au social, un demi-siècle d'activités*, [s.l.] : [s.n.], 1963, 370 p.
- DARD (Olivier), « La réorganisation du patronat au temps du Front populaire » dans *Les deux France du Front populaire : chocs et contre-chocs. Actes du colloque tenu à l'École normale supérieure (Ulm), puis aux Archives nationales, du 4 au 6 décembre 2006*, dir. Gilles Morin, Gilles Richard, Paris : L'Harmattan, 2008, p. 51-62.
- DREYFUS (Michel), *La Mutualité, une histoire maintenant accessible*, Paris : Mutualité française, 1988, 119 p.
- , *Histoire de la CGT : cent ans de syndicalisme en France*, Bruxelles : Complexe, 1995, 407 p.
- , *Mouvement ouvrier et mutualité : l'exception française (1852-1967)*, mémoire pour l'HDR de sciences politique, université Panthéon-Sorbonne, 1997, 148 p.
- , *Liberté, égalité, mutualité : mutualisme et syndicalisme, 1852-1967*, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 2001, 350 p.
- DREYFUS (Michel), GIBAUD (Bernard), *La mutualité dans le siècle, 1900-2000*, Paris : Mutualité française, 2000, 137 p.
- FÉDÉRATION CFDT DES CHEMINOTS, *50 ans au service des cheminots : du Syndicat professionnel à la Fédération des cheminots CFDT*, [s.l.] : [s.n.], 1970, 64 p.
- FIEDOS (V.), *De la Protection mutuelle à la Mutuelle générale des cheminots, 1883-1983 : cent ans de mutualité cheminote*, [s.l.] : Mutuelle générale des cheminots, 1983, 80 p.
- FLONNEAU (Jean-Marie), « Crise de vie chère et mouvement syndical 1910-1914 » dans *Le Mouvement social*, n°72, juillet-septembre 1970, p. 49-81.
- FRABOULET (Danièle), *Quand les patrons s'organisent : stratégies et pratiques de l'Union des industries métallurgiques et minières, 1901-1950*, Villeneuve-d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2007, 370 p.
- FRUIT (Élie), *1890-1910 dans la mêlée des premiers syndicats. Un militant d'avant-garde : Eugène Guérard des chemins de fer*, thèse de droit, dir. M. David, université de Paris, 1969, 301 p.
- , *Les syndicats dans les chemins de fer en France, 1890-1910*, Paris : Éd. ouvrières, 1976, 216 p.
- FUKASAWA (Atsushi), *Histoire du syndicalisme cheminot en France des grèves générales à la Grande Guerre*, thèse d'histoire, dir. A. Prost, université Panthéon-Sorbonne, 1992, 589 p.
- GORAND (Michel), *L'histoire de la Fédération des cheminots CFTC puis CFDT depuis février 1918 : son action, ses militants*, Créteil : M. Gorand, 2016, 307 p.
- GUERRE (Marcel), « Essai de chronologie sur le syndicalisme cadre chez les cheminots » dans *Bulletin d'histoire du syndicalisme cadre*, n°1, 1980, p. 9-11.
- JULLIARD (Jacques), *Le mouvement ouvrier, 1815-1977*, Paris : Montholon-services, 1978, 223 p.
- LAMOUREUX (David), *Les cheminots du sud-est de la France de la démobilisation au Front populaire : hommes, agents, syndiqués*, thèse d'histoire, dir. A. Ruggiero, université de Nice, 2004, 5 vol.
- LAUNAY (Michel), *Le syndicalisme chrétien en France, 1885-1940 : origines et développement*, thèse d'histoire, université Panthéon-Sorbonne, 1980, 5 vol.
- , *La CFTC : origines et développement, 1919-1940*, Paris : Publications de la Sorbonne, 1986, 486 p.
- LE CROM (Jean-Pierre), *Syndicats, nous voilà ! Vichy et le corporatisme*, Paris : Éd. de l'Atelier, 1995, 410 p.

- , « Le rôle de l'administration du Travail dans la reconnaissance de la représentativité des organisations professionnelles » dans *Travail et Emploi*, n°131, 15 septembre 2012, p. 119-136.
- LEFRANC (Georges), *Le mouvement syndical sous la Troisième République*, Paris : Payot, 1967, 452 p.
- MACHEFER (Philippe), « Les syndicats professionnels français (1936-1939) » dans *Le Mouvement social*, n°119, juin 1982, p. 91-112.
- MAILLARD (Christophe), *Un syndicalisme impossible ? : l'aventure oubliée des jaunes*, Paris : Vendémiaire, 2016, 159 p.
- MICHEL (Joël), « Syndicalisme minier et politique dans le Nord-Pas-de-Calais : le cas Basly (1880-1914) », *Le Mouvement social*, n°87, avril-juin 1974, p. 9-34.
- MIF, *150 ans au service des adhérents*, [s.l.] : MIF, 2015, 21 p.
- MOISSONNIER (Maurice), « 1884, la reconnaissance légale des syndicats », *Les cahiers de l'IHS-CGT*, n°11, septembre 1984, p. 5-17.
- Mouvement social et syndicalisme cheminot. Actes de la 2^e journée scientifique de l'AHICF, Paris, 12 mai 1990*, RHCF, n°3, automne 1990, 231 p.
- PARUTTO (Nicole), « Éclairages sur un congrès. La fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et des pays de protectorat », *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°31, 2^e trimestre 2007, p. 10-17.
- , *Les cheminots, on s'en fait toute une histoire. Tome 1, 1823-1918*, [s.l.] : IHS-CGT cheminots, 2009, 360 p.
- , *Les cheminots, on s'en fait toute une histoire. Tome 2, 1919-1938*, [s.l.] : IHS-CGT cheminots, 2017, 327 p.
- POGGIOLI (Morgan), *La CGT du Front populaire à Vichy : de la réunification à la dissolution, 1934-1940*, Montreuil : IHS-CGT, 2007, 253 p.
- , « Judicialisation de l'activité syndicale durant le Front populaire (CGT, CFTC, CSPF) » dans *Pratiques syndicales du droit : France, XX^e-XXI^e siècles*, dir. André Narritsens, Michel Pigenet, Rennes : PUR, 2014, p. 25-35.
- Pratiques syndicales du droit : France, XX^e-XXI^e siècles*, dir. André Narritsens, Michel Pigenet, Rennes : PUR, 2014, 456 p.
- PROST (Antoine), *La CGT à l'époque du Front populaire, 1934-1939 : essai de description numérique*, Paris : A. Colin, 1964, 242 p.
- RIBEILL (Georges), « La police et les syndicats cheminots (1890-1914) » dans *Maintien de l'ordre et polices en France et en Europe au XIX^e siècle*, Paris : Créaphis, 1987, p. 383-396.
- , « Les chantiers de la collaboration sociale des Fédérations légales des cheminots (1939-1944) » dans *Le Mouvement social*, n°158, mars 1992, p. 87-116.
- , « Les militants cheminots : quelques approches à partir du Maitron » dans *La part des militants : biographie et mouvement ouvrier. Autour du « Maitron, dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français »*, dir. Michel Dreyfus, Claude Pennetier et Nathalie Viet-Depaule, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1996, p. 133-144.
- , « Associations et syndicats cheminots : concurrence ou complémentarité ? » dans *Syndicats et associations : concurrence ou complémentarité ?*, dir. Danielle Tartakowsky, Françoise Tétard, Rennes : PUR, 2006, p. 117-128.
- , « L'évolution de la fédération légale des cheminots : de l'épuration à la subversion » dans *Le syndicalisme dans la France occupée*, dir. Michel Margairaz, Danielle Tartakowsky, Rennes : PUR, 2008, p. 337-350.
- , « La MIF : 150 ans d'épargne cheminote » dans *Historail*, n°35, octobre 2015, p. 84-89.
- , « 1917 : une Fédération des cheminots en route pour la nationalisation des chemins de fer » dans *Historail*, n°42, juillet 2017, p. 14-17.

- RASMUSSEN (Anne), « Jalons pour une histoire des congrès internationaux au XIX^e siècle : régulation scientifique et propagande intellectuelle », *Relations internationales*, n°62, été 1990, p. 115-133.
- ROBERT (Jean-Louis), *La scission syndicale de 1921 : essai de reconnaissance des formes*, Paris : Centre de recherches d'histoire des mouvements sociaux et du syndicalisme, 1980, 235 p.
- Le syndicalisme dans la France occupée*, dir. Michel Margairaz, Danielle Tartakowsky, Rennes : PUR, 2008, 508 p.
- Syndicalismes sous Vichy. Le Mouvement social*, n°158, janvier-mars 1992, 181 p.
- SIROT Stéphane, *Le syndicalisme, la politique et la grève : France et Europe, XIX^e-XXI^e siècles*, Nancy : Éd. Arbre bleu, 2011, 357 p.
- , *1884, des syndicats pour la République*, Paris : Le bord de l'eau, 2014, 112 p.
- SIWEK-POUYDESSEAU (Jeanne), *Les syndicats des grands services publics et l'Europe*, Paris : L'Harmattan, 1993, 303 p.
- , « Les syndicats des grands services publics » dans *La revue administrative*, n°284, avril 1995, p. 205-209.
- , *Les syndicats des fonctions publiques au XX^e siècle*, Paris : Berger-Levrault, 2001, 311 p.
- , « Les relations de l'État-patron avec les syndicats de fonctionnaires », *Revue de l'IREs*, n°45, 2004, p. 55-74.
- SOUBIRAN-PAILLET (Francine), *L'invention du syndicat, 1791-1884 : itinéraire d'une catégorie juridique*, Paris : LGDJ, 1999, 189 p.
- Syndicats et associations : concurrence ou complémentarité ?*, dir. Danielle Tartakowsky, Françoise Tétard, Rennes : PUR, 2006, 490 p.
- TALMY (Robert), *Le syndicalisme chrétien en France, 1871-1930 : difficultés et controverses*, Paris : Bloud & Gay, 1966, 263 p.
- TREMPÉ (Rolande), « Le réformisme des mineurs français à la fin du XIX^e siècle » dans *Le Mouvement social*, n°65, décembre 1968, p. 93-107.
- , « Les caractéristiques du syndicalisme minier français et son apport au mouvement ouvrier français » dans *Historical Papers*, vol. 16, n°1, 1981, p. 144-154.
- TUSSEAU (Guillaume), « À propos de la représentativité syndicale » dans *Revue du droit public de la science politique en France et à l'étranger*, n°4, août 2005, p. 1-36.
- VINCENT (Pierre), « Le syndicalisme sous Vichy : le cas cheminot » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°28, 1^{er} trimestre 2006, p. 21-26.

6.2. Presse corporative

- MALAVAL (Catherine), « La presse d'entreprise, une mémoire de l'entreprise » dans *Communication & organisation*, n°7, 1995, p. 1-8.
- PERROT (Michelle), « La presse syndicale des ouvriers mineurs (1880-1914) : notes pour un inventaire » dans *Le Mouvement social*, n°41, avril 1961, p. 93-115.

6.3. Action collective

- ADAM (Gérard), *Histoire des grèves*, Paris : Bordas, 1981, 126 p.
- AGNÈS (Benoît), « Pétitions françaises, pétitions britanniques : des sources incomparables ? » dans *L'individu face au pouvoir : les pétitions aux assemblées parlementaires. La Revue administrative. Numéro spécial*, 2008, p. 77-85.
- AGUET (Jean-Pierre), *Contribution à l'histoire du mouvement ouvrier français : les grèves sous la Monarchie de Juillet (1830-1847)*, Genève : E. Droz, 1954, 408 p.
- ALBERTELLI (Sébastien), *Histoire du sabotage : de la CGT à la Résistance*, Paris : Perrin, 2016, 492 p.
- AMALRIC (Jean-Pierre), « La révolution de 1848 chez les cheminots de la compagnie du Paris-Orléans » dans *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 41, n°3, 1963, p. 332-373.
- Les conflits sociaux dans les transports par fer, RHCF*, n°19, automne 1998, 233 p.

- BOSCUS (Alain), « Grève(s), grève générale et conflits sociaux. Approche(s) historique(s) » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°45, 3^e trimestre 2012, p. 22-39.
- BOURDÉ (Guy), « La grève du 30 novembre 1938 » dans *Le Mouvement social*, n°55, juin 1966, p. 87-91.
- BROHARD (Delphine), CARTRON (Damien), DENIS (Jean-Michel), *Le conflit en grève ? Tendances et perspectives de la conflictualité contemporaine*, Paris : La Dispute, 2005, 358 p.
- CANDELLIER (Olivier), *La responsabilité des acteurs du service public à l'occasion de la grève*, mémoire de master 2 de droit, dir. P.-Y. Verkindt, université Lille-II, 2006, 172 p.
- CAPDEVIELLE (Jacques), MOURIAUX (René), *Approche politique de la grève en France (1966-1988)*. *Cahiers du CEVIPOF*, n°3, 1988, 95 p.
- CARON (François), « La grève des cheminots de 1910 » dans *Conjoncture économique, structures sociales : hommage à Ernest Labrousse*, dir. Fernand Braudel, Paris/La Haye : Mouton, 1974, p. 201-219.
- CEPLAIR (Larry S.), « La théorie de la grève générale et la stratégie du syndicalisme : Eugène Guérard et les cheminots français dans les années 1890 » dans *Le Mouvement social*, n°116, septembre 1981, p. 21-46.
- CHEVANDIER (Christian), « Quand le PLM annonçait la fermeture d'un atelier parce que ses ouvriers n'avaient pas fait grève : Oullins, 1891 » dans *Mouvement social et syndicalisme cheminot. Actes de la journée du 12 mai 1990*, RHCF, n°3, automne 1990, p. 21-36.
- , *Cheminots en grève ou la construction d'une identité, 1848-2001*, Paris : Maisonneuve & Larose, 2002, 399 p.
- , « Du côté des cheminots : la grève identitaire » dans *Sciences humaines. Spécial Les mouvements sociaux*, n°144, décembre 2003, p. 34-38.
- , « Du côté des cheminots : la grève identitaire » dans *Identité(s) : l'individu, le groupe, la société*, éd. Catherine Halpern, Jean-Claude Ruano-Borbalan, Auxerre : Sciences humaines, 2004, p. 199-204.
- CHEVANDIER (Christian), MARGAIRAZ (Michel), RIBEILL (Georges), « SNCF-RATP. Histoire et sociologie du mouvement social de 1938 à nos jours. Bibliographie indicative » dans *Les conflits sociaux dans les transports par fer*. RHCF, n°19, automne 1998, p. 205-213.
- CHOTEAU (Céline), *La grève des cheminots de 1910 ou « la grève de la thune »*, mémoire de master 1 d'histoire, dir. J.-F. Eck, université Lille-III, 2004, 107 p.
- DEBRUYNE (Daniel), *La grève des cheminots d'octobre 1910*, Lille : Institut régional CGT d'histoire sociale Nord-Pas-de-Calais, 1985, 31 p.
- DELBOS (Gilles), *Les grèves des cheminots capdenacois en 1920 : de l'action collective à la construction d'une identité locale*, mémoire de DEA d'études politiques, IEP de Bordeaux, 1993, 106 p.
- DIDRY (Claude), « La grève, première expérience démocratique du mouvement ouvrier » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT*, n°92, décembre 2004, p. 5-11.
- DOMMANGET (Maurice), *Histoire du premier mai*, Marseille : Le mot et le reste, 2006, 520 p.
- ELOI (Jean-Serge), *Les cheminots à l'assaut du ciel : 1920, la grande grève à Périgueux*, Périgueux : Fanlac, 2006, 128 p.
- FRABOULET (Danièle), « Les caisses du patronat : des caisses noires ? » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- FRIDENSON (Patrick), « Le conflit social » dans *Histoire de la France : l'État et les conflits*, dir. André Bruguière, Jacques Julliard, Jacques Revel, vol. 3, Paris : Seuil, 1990, p. 351-453.
- GACON (Jean), *Batailles du rail*, Paris : Fédération CGT des cheminots/Éd. Messidor, 1986, 221 p.
- GACON (Stéphane), « La République briseuse de grèves et l'amnistie (1905-1914). Une tentative de régulation politique du conflit social en France » dans *Vingtième Siècle*, n°125, 2015, p. 17-31.

- GIRAUD (Baptiste), *Faire la grève : les conditions d'appropriation de la grève dans les conflits du travail en France*, thèse de science politique, dir. M. Offerlé, université Panthéon-Sorbonne, 2009, 907 p.
- GUÉRIN (François), *La grève des agents des chemins de fer en France*, thèse de droit, université de Nancy, 1967, 2 vol.
- Histoire des mouvements sociaux en France : de 1814 à nos jours*, dir. Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky, Paris : La Découverte, 2014, 800 p.
- JULLIARD (Jacques), *Clémenceau briseur de grèves : l'affaire de Draveil-Villeneuve-Saint-Georges*, Paris : R. Julliard, 1965, 204 p.
- KOURCHID (Olivier), *Conflictualité, conflits et tissu cheminot en Nord-Pas-de-Calais : témoignages recueillis de 1999 à 2001 auprès d'agents de la région SNCF de Lille, Nord-Pas-de-Calais*, Lille : IFRESI, 2003, 127 p.
- KRIEGEL (Annie), *La grève des cheminots, 1920*, Paris : A. Colin, 1988, 255 p.
- LAMOUREUX (David), *Contribution à l'histoire des chemins de fer du Sud-Est de la France : les grandes grèves des cheminots dans l'Hérault en 1920*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. A. Ruggiero, université de Nice-Sophia Antipolis, 1998, 139 p.
- LANOUE (Georges), PARUTTO (Nicole), VINCENT (Pierre), *La grève des cheminots de 1910 dans les chemins de fer : exposition IHS Reims du 23 au 26 novembre 2010*, [s.l.] : IHS-CGT cheminots, 2010, 32 p.
- La lutte continue ? Les conflits du travail dans la France contemporaine*, Bellecombe-en-Bauges : Éd. du Croquant, 2008, 159 p.
- MORET (Frédéric), « Adresses et pétitions » dans *Histoire des mouvements sociaux en France : de 1814 à nos jours*, dir. Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky, Paris : La Découverte, 2014, p. 153-159.
- NARRITSSENS (André), VINCENT (Pierre), « La grève des cheminots d'octobre 1910 » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT*, n°115, septembre 2010, p. 6-11.
- NOIRIEL (Gérard), « Les grèves de 1919 en France. Révolution manquée ou mouvement d'humeur ? » dans *French Politics and Society*, vol. 8, n°1, hiver 1990, p. 48-55.
- PECQUERON (Nathalie), *Périgieux 1920 : les cheminots dans la grève*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. A. Lacroix-Riz, université Toulouse Jean-Jaurès, 1995, 140 p.
- PERROT (Michelle), « Grèves, grévistes et conjoncture : vieux problèmes, travaux neufs » dans *Le Mouvement social*, n°63, juin 1968, p. 109-124.
- , *Les ouvriers en grève : France, 1871-1890*, 2^e éd., Paris : EHESS, 2001, 3 vol.
- PEYTAVIN (Madeleine), « Du droit de grève au droit de créer des syndicats : deux lois (25 mai 1864-21 mars 1884) » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°11, 1^{er} trimestre 2001, p. 11-15.
- PINSOLLE (Dominique), « Du ralentissement au déraillement : le développement du sabotage en France (1897-1914) » dans *Histoire, économie & société*, n°4, 2015, p. 56-72.
- POINTU (Jérémie), *Les grèves de cheminots de 1920 : révocations et lutte pour l'amnistie*, mémoire de 3^e année, dir. O. Wieviorka, IEP de Paris, 1996, 156 p.
- PROST (Antoine), « Le PC et Léon Blum face aux grèves de 1936 » dans *L'histoire aujourd'hui. Sciences humaines*, hors-série, n°18, octobre 1997, p. 10-11.
- , « Les grèves de mai-juin 1936 revisitées » dans *Le Mouvement Social*, n°200, 2002, p. 33-54.
- , « Les grèves de 1936 » dans *Histoire des mouvements sociaux en France : de 1814 à nos jours*, dir. Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky, Paris : La Découverte, 2014, p. 404-414.
- REBÉRIOUX (Madeleine), « Au lendemain d'une Grande bataille. Jaurès et la grève des cheminots de 1910. Un article de Jaurès » dans *Bulletin de la société d'études jaurésiennes*, n°9, juin 1963, p. 1-6.
- , « La carte postale de grève : propos sur une collection et une exposition » dans *Le Mouvement social*, n°131, juin 1985, p. 131-144.
- REYNAUD (Jean-Daniel), *Sociologie des conflits du travail*, Paris : PUF, 1982, 127 p.

- , *Les règles du jeu : l'action collective et la régulation sociale*, Paris : A. Colin, 3^e éd., 1997, 348 p.
- RIBEILL (Georges), « Il y a 100 ans, la grande grève des cheminots et ses enjeux médiatiques » dans *Historail*, n°15, octobre 2010, p. 6-11.
- , « École des Ponts, École des Mines... Dans les coulisses des grèves de 1920 » dans *Historail*, n°42, juillet 2017, p. 18-39.
- ROCHE (Jean), *Le syndicalisme et la grève dans les services publics*, thèse de droit, université de Paris, 1947, 177 p.
- RODRIGUEZ (Miguel), *Le 1^{er} mai*, Paris : Gallimard, 2013, 366 p.
- SHORTER (Edward L.), TILLY (Charles), « Le déclin de la grève violente en France de 1890 à 1935 » dans *Le Mouvement social*, n°76, septembre 1971, p. 95-118.
- , « Les vagues de grèves en France. 1890-1968 », *Annales ESC*, n°4, août 1973, p. 857-887.
- , *Strikes in France. 1830-1968*, London : Cambridge University Press, 1974, 428 p.
- SIRINELLI (Jean-François), *Intellectuels et passions françaises : manifestes et pétitions au XX^e siècle*, Paris : Fayard, 1990, 365 p.
- SIROT (Stéphane), *La grève en France : une histoire sociale, XIX^e-XX^e siècle*, Paris : O. Jacob, 2002, 306 p.
- , « La vague de grèves du Front populaire : des interprétations divergentes et incertaines » dans *Les deux France du Front populaire : chocs et contre-chocs. Actes du colloque tenu à l'École normale supérieure (Ulm), puis aux Archives nationales, du 4 au 6 décembre 2006*, dir. Gilles Morin, Gilles Richard, Paris : L'Harmattan, 2008, p. 51-62.
- TARTAKOWSKY (Danielle), *Le pouvoir est dans la rue : crises politiques et manifestations en France*, Paris : Aubier, 1998, 296 p.
- , *La part du rêve : histoire du 1^{er} mai en France*, Paris : Hachette littératures, 2005, 333 p.
- , « Le 1^{er} mai » dans *Histoire des mouvements sociaux en France : de 1814 à nos jours*, dir. Michel Pigenet, Danielle Tartakowsky, Paris : La Découverte, 2014, p. 271-282.
- THUILLIER Guy, « La pétition des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer en 1871 » dans *Le Mouvement Social*, n°66, mars 1969, p. 65-88.
- TILLY (Charles), « Les origines du répertoire de l'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°4, décembre 1984, p. 89-108.
- , *La France conteste : de 1600 à nos jours*, Paris : Fayard, 1986, 622 p.
- « Un président de la République aux prises avec le droit de grève constitutionnel, Vincent Auriol » dans *Historail*, n°2, juin 2007, p. 98-103.
- Un siècle de régulation pacifique des conflits collectifs du travail*, éd. Françoise Fortunet, Dijon : Centre Georges Chevrier, 2001, 213 p.
- VIGNA (Xavier), « La menace de la grève » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- XIAO (Xiao-Hong), *Jaurès face aux mouvements des grèves (1885-1914)*, thèse d'histoire, dir. R. Trempé, université Toulouse-Jean Jaurès, 1990, 2 vol.

6.4. Règlement des litiges individuels et conflits collectifs

- BONAFÉ-SCHMITT (Jean-Pierre), « Les prud'hommes : du conseil de discipline à la juridiction de droit commun du travail » dans *Le Mouvement Social*, n°141, octobre-décembre 1987, p. 121-148.
- BOUBLI (Bernard), *Les prud'hommes*, Paris : PUF, 1984, 127 p.
- COTTEREAU (Alain), « La gestion du travail, entre utilitarisme heureux et éthique malheureuse. L'exemple des entreprises françaises au début du XIX^e siècle » dans *Le Mouvement social*, n°75, juin 1996, p. 7-30.
- , « Les prud'hommes au 19^e siècle : une expérience originale de pratique du droit » dans *Justices. Revue générale de droit processuel*, n°8, décembre 1997, p. 9-21.

- , « Droit et bon droit : un droit des ouvriers instauré par le droit du travail (France, XIX^e siècle) », *Annales. Histoire, sciences sociales*, n°6, décembre 2002, p. 1521-1557.
- DAVID (Marcel), « L'évolution historique des conseils de prud'hommes en France » dans *Droit social*, n°2, février 1974, p. 3-19.
- KIEFFER (Monique), *Aux origines de la législation du travail en France : la légalisation des syndicats et la démocratisation des conseils de prud'hommes*, thèse d'histoire, dir. M. Rebérioux, université Paris-VIII, 1986, 816 p.
- , « La législation prud'homale de 1806 à 1907 » dans *Le Mouvement Social*, n°141, octobre-décembre 1987, p. 9-23.
- LICINIO (Pascale Rose), *Le conseil des prud'hommes de Tarare (Rhône) au XIX^e siècle, 1809-1911*, mémoire de master 1 d'histoire, dir. P. Vernus, université Lumière Lyon-II, 2006, 298 p.
- MICHEL (Hélène), WILLEMEZ (Laurent), *Les conseils de prud'hommes entre défense syndicale et action publique : actualité d'une institution bicentenaire*, Paris : Mission de recherche Droit et justice, 2007, 164 p.
- OLSZAK (Norbert), « Les conseils de prud'hommes : un archétype judiciaire pour le mouvement ouvrier ? » dans *Le Mouvement Social*, n°141, octobre-décembre 1987, p. 101-120.
- PEYTAVIN (Madeleine), « La prud'homie, une très ancienne justice ouvrière toujours utile ! » dans *Les cahiers de l'institut IHS-CGT cheminots*, n°14, 4^e trimestre 2001, p. 13-23.
- RIOUX (Jean-Pierre), « La conciliation et l'arbitrage obligatoire des conflits du travail » dans *Édouard Daladier, chef de gouvernement, avril 1938-septembre 1939*, dir. Janine Bourdin, René Rémond, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1977, p. 112-129.
- WILLEMEZ (Laurent), « Les prud'hommes » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- Les prud'hommes, XIX^e-XX^e siècles. Le Mouvement social*, n°141, octobre-décembre 1987, 161 p.

6.5. Figures syndicales

- WOLIKOW (Serge), *Pierre Semard : engagements, discipline et fidélité*, Paris : Le Cherche-Midi, 2007, 289 p.

7. Histoire et mémoire des entreprises

7.1. Généralités

- ASSELAIN (Jean-Charles), « Histoire des entreprises et approches globales. Quelles convergences ? » dans *Revue économique*, vol. 58, 2007, p. 153-172.
- BARJOT (Dominique), BERNERON (Marie-Françoise), RICHEZ (Sébastien), « Où en est l'histoire des entreprises aujourd'hui ? Table ronde des historiens économistes de langue latine, Université de Paris XII-Val-de-Marne, le 14 octobre 1999 » dans *Histoire, Économie et Société*, n°1, 2001, p. 597-603.
- BARJOT (Dominique), « Histoire économique et historiographie française : crise ou renouveau ? » dans *Histoire, Économie et Société*, n°2, 2012, p. 5-27.
- BOUVIER (Jean), CARON (François), « Les agents : les entreprises » dans *Histoire économique et sociale de la France*, dir. Fernand Braudel, Ernest Labrousse, Paris : PUF, 1993, p. 1135-1176.
- CARON (François), « L'entreprise » dans *Les lieux de mémoire*, dir. Pierre Nora, vol. 3, Paris : Gallimard, 1992, p. 322-375.
- CROZIER (Michel), FRIEDBERG (Erhard), *L'acteur et le système*, Paris : Seuil, 2014, 512 p.
- Culture d'entreprise et histoire*, dir. Alain Beltran, Michèle Ruffat, Paris : Éd. d'Organisation, 1991, 158 p.
- DAUMAS (Jean-Claude), « La Business history à la française : deux ou trois choses que je sais d'elle » dans éd. Jean-Claude Daumas, *L'histoire économique en mouvement : entre héritages*

- et renouvellements*, Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2012, p. 189-218.
- DAVIET (Jean-Pierre), *L'histoire et l'entreprise en France : un premier bilan*, Paris : Économica, 1987, 8 p.
- L'entreprise et sa mémoire : mélanges en l'honneur de Maurice Hamon*, dir. Didier Bondue, Paris : PUPS, 2012, 403 p.
- L'entreprise et ses mémoires. Communication & organisation*, n°7, 1995, 309 p.
- FOMBONNE (Jean), *Personnel et DRH : l'affirmation de la fonction Personnel dans les entreprises, France, 1830-1990*, Paris : Vuibert, 2001, 777 p.
- GODELIER (Éric), « L'histoire des entreprises à la croisée des chemins ? » dans *Entreprises et histoire*, n°55, juin 2009, p. 5-10.
- GRISSET (Pascal), « Histoire sociale et entreprise » dans *Histoire sociale, histoire globale ?*, dir. Christophe Charle, Paris : éd. de la Maison des sciences de l'homme, 1993, p. 191-202.
- LAMBERT-DANSETTE (Jean), *Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France*, Paris : L'Harmattan, 2000-2009, 5 vol.
- LEQUIN (Yves), SCHWEITZER (Sylvie), « Pour une histoire sociale de l'entreprise » dans id., *L'Usine et le bureau. Itinéraires sociaux et professionnels dans l'entreprise, XIX^e-XX^e siècles*, Lyon : PUL, 1990, p. 5-18.
- Mémoire d'avenir : l'histoire dans l'entreprise. Actes du 1^{er} colloque d'histoire appliquée aux entreprises... Blois, 21-22 mai 1985*, dir. Maurice Hamon, Félix Torres, Paris : Économica, 1987, 261 p.
- JOLY (Hervé), *Diriger une grande entreprise française au XX^e siècle : modes de gouvernance, trajectoires et recrutement*, mémoire pour l'HDR d'histoire, EHESS, 2008, 722 p.
- MARGAIRAZ (Michel), ROUSSO (Henry), « Vichy, la guerre et les entreprises » dans *Histoire, économie & société*, n°3, 1992, p. 337-367.
- L'Occupation, l'État français et les entreprises : actes du colloque organisé par l'Université de Franche-Comté, Laboratoire des sciences historiques et le Musée de la Résistance et de la déportation de Besançon, à Besançon, les 24, 25 et 26 mars 1999*, dir. Olivier Dard, Jean-Claude Daumas, François Marcot, Paris : ADHE, 2000, 487 p.
- OMNÈS (Catherine), « Table ronde n°1. Introduction : l'importance historique de la gestion des hommes », *Entreprises et histoire*, n°29 bis, 2002, p. 9-27.
- ROT (Gwenaële), SEGRESTIN (Denis), « La sociologie des organisations : cheminements et situation présente » dans *Entreprises et histoire*, n°84, 2016, p. 5-10.
- SAINSAULIEU (Renaud), *Sociologie de l'entreprise : organisation, culture et développement*, 2^e éd., Paris : Presses de Sciences Po/Dalloz, 1997, 476 p.
- THUDEROZ (Christian), *Sociologie des entreprises*, Paris : La Découverte, 2010, 126 p.
- Travailler dans les entreprises sous l'Occupation : actes du V^e Colloque du GDR du CNRS « Les entreprises françaises sous l'Occupation », tenu à Dijon, les 8 et 9 juin 2006 et à Besançon, les 12 et 13 octobre 2006*, éd. Christian Chevandier, Jean-Claude Daumas, Besançon : Presses universitaires de Franche-Comté, 2007, 523 p.
- La vie des entreprises sous l'Occupation : une enquête à l'échelle locale*, dir. Alain Beltran, Robert Frank, Henry Rouso, Paris : Belin, 1994, 457 p.

7.2. Archives d'entreprises

- Les archives du monde du travail : actes du XXXIII^e congrès des archivistes français, Roubaix, 5-7 octobre 1993*, Paris : Archives nationales, 1995, 196 p.
- BONDUE (Didier), « Les archives d'entreprises en France » dans *Revista Arhivelor*, n°2, décembre 2008, p. 37-43.
- DARTEVELLE (Raymond), HILDESHEIMER (Françoise), *Les archives : aux sources de l'histoire des entreprises*, Paris : Éd. de l'Épargne, 1995, 143 p.

- GILLE (Bertrand), « Les archives privées et économiques. Rapport au 3^e congrès international des archives » dans *La Gazette des Archives*, n°20, juillet 1956, p. 24-43.
- , « Les archives d'entreprises » dans *État sommaire des archives d'entreprises conservées aux Archives nationales : série AQ. Tome 1 : 1 AQ à 64 AQ*, Paris : Impr. nat., 1957, p. 7-40.
- , « Les archives des compagnies de chemins de fer » dans *Histoire des entreprises*, n°1, mai 1958, p. 46-58.
- , « Les archives de la compagnie des chemins de fer de l'Est » dans *Revue d'Alsace*, n°98, 1959, p. 150-156.
- , « Les archives de la compagnie du chemin de fer du Nord » dans *Revue du Nord*, n°161, mars 1959, p. 39-51.
- , « Les archives de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée » dans CTHS, *Actes du quatre-vingt-quatrième congrès national des sociétés savantes. Dijon, 1959. Section d'histoire moderne et contemporaine*, Paris : Impr. nat., 1960, p. 311-320.
- , « Les archives dites "économiques" (archives d'entreprises et d'établissements bancaires, industriels et commerciaux) » dans *Manuel d'archivistique : théorie et pratique des archives publiques en France*, Paris : Archives nationales, 1970, p. 417-430.
- HAMON (Maurice), « Archives d'entreprises, histoire industrielle et histoire sociale : évolution et perspective » dans *Bulletin du comité des archives d'entreprises du Conseil international des Archives*, n°10, 1987, p. 5-10.
- Histoire d'entreprises, pourquoi et comment ? Historiens, archivistes et acteurs : regards croisés*, éd. Nathalie Carré de Malberg, Patrick Fridenson, Paris : Éd. Eska, 2002, 62 p.
- Les archives du personnel des grandes entreprises et établissements publics : un patrimoine essentiel à l'histoire sociale (séminaire organisé par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France avec la collaboration des Archives nationales le 14 janvier 1999 au Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales)*. *La Gazette des archives*, n°186-187, 1999, p. 165-308.
- Les archives, patrimoine et richesse de l'entreprise*. *La Gazette des archives*, Paris : Éd. du Huitième Jour/AAF, 2009, 205 p.
- ZUBER (Henri), « Archives de la SNCF et patrimoine ferroviaire », *RHCF*, n°40, 2009, p. 25-31.

7.3. Monographies d'entreprises

- BEAU (Anne-Sophie), *Grand Bazar, modes d'emploi : les salarié-e-s d'un grand magasin lyonnais, 1886-1974*, thèse d'histoire, dir. S. Schweitzer, université Lyon-II Lumière, 2001, 684 p.
- DOS SANTOS (Jessica), *L'Utopie en héritage : la Société du Familistère de Guise, de la mort de Jean-Baptiste Godin à la dissolution de l'Association (1888-1968)*, thèse d'histoire, dir. J.-F. Eck, université Charles de Gaulle-Lille III, 2012, 2 vol.
- FRIDENSON (Patrick), *Histoire des usines Renault. Volume 1 Naissance de la grande entreprise, 1898-1939*, Paris : Seuil, 1972, 358 p.
- MARTY (Nicolas), *Perrier, c'est nous ! Histoire de la source Perrier et de son personnel*, Paris : Éd. de l'Atelier, 2005, 254 p.
- Michelin, les hommes du pneu : les ouvriers Michelin, à Clermont-Ferrand, de 1889 à 1940*, dir. André Gueslin, Paris : Éd. de l'Atelier, 1993, 269 p.
- OMNES (Cécile), *La gestion du personnel au Crédit Lyonnais de 1863 à 1939 : une fonction en devenir (genèse, maturation et rationalisation)*, Bruxelles : P.I.E. P. Lang, 2007, 451 p.
- TREMPÉ (Rolande), *Les mineurs de Carmaux, 1848-1914*, Paris : Éd. ouvrières, 1971, 2 vol.
- VINDT (Gérard), *Les hommes de l'aluminium*, Paris : Éd. de l'Atelier, 2006, 254 p.

7.4. Patrons et organisations patronales

- CHADEAU (Emmanuel), *L'économie du risque : les entrepreneurs, 1850-1980*, Paris : O. Orban, 1988, 327 p.
- CHARLE (Christophe), *Le siècle de la presse, 1830-1939*, Paris : Seuil, 2004, 399 p.

- CHATRIOT (Alain), « La réforme de l'entreprise » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, p. 183-197.
- Coopérer, négocier, s'affronter : les organisations patronales et leurs relations avec les autres organisations collectives, dir. Danièle Fraboulet, Cédric Humair, Pierre Vernus, Rennes, PUR, 2014, 340 p.
- DARD (Olivier), « Mythologies conspirationnistes et figures du discours antipatronal » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, p. 136-151.
- DAUMAS (Jean-Claude), « Regards sur l'histoire du patronat » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, p. 3-14.
- DENORD (François), « Les idéologies économiques du patronat français au 20^e siècle » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, p. 171-182.
- DÉZÈS (Marie-Geneviève), « L'émergence du "partenaire social" patronal en France (1860-1919) » dans *Les acteurs de l'histoire du droit du travail*, dir. Jean-Pierre Le Crom, Rennes : PUR, 2004, p. 271-284.
- FRABOULET (Danièle), *Quand les patrons s'organisent : stratégies et pratiques de l'Union des industries métallurgiques et minières, 1901-1950*, Villeneuve-d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2007, 370 p.
- , « Les organisations patronales au début du XX^e siècle » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- , « L'Union des industries métallurgiques et minières » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, p. 117-135.
- GARRIGUES (Jean), *Les patrons et la politique : 150 ans de liaisons dangereuses*, Paris : Perrin, 2002, 344 p.
- Genèse des organisations patronales en Europe, XIX^e-XX^e siècles*, dir. Danièle Fraboulet, Pierre Vernus, Rennes : PUR, 2012, 351 p.
- GRANGE (Cyril), « Cercles et clubs : des lieux de sociabilité patronale ? » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- HAMMAN (Philippe), « Des patrons en politique » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- JOLY (Hervé), « Auguste Isaac, administrateur de sociétés » dans *Patronat, bourgeoisie, catholicisme et libéralisme autour du journal d'Auguste Isaac : actes de la journée d'étude du 18 juin 2003. Cahiers du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, n°5, 2004, p. 131-154.
- , « La direction des sociétés anonymes depuis la fin du XIX^e siècle : le droit entretient la confusion des pratiques » dans *Entreprises et histoire*, n°57, 2009, p. 111-125.
- , « Diriger une société anonyme » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- , « Les dirigeants des grandes entreprises industrielles françaises au 20^e siècle » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, p. 16-32.
- , « Les dirigeants des grandes entreprises françaises dans l'économie de guerre. Essai de synthèse » dans *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°267, septembre 2017, p. 5-16.
- LEFRANC (Georges), *Les organisations patronales en France : du passé au présent*, Paris : Payot, 1976, 420 p.
- LÉVY-LEBOYER (Maurice), *Le patronat de la seconde industrialisation*, Paris : Éd. ouvrières, 1979, 320 p.
- MARGAIRAZ (Michel), « Diriger une entreprise publique » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- MARTIN (Marc), « Retour sur "l'abominable vénalité de la presse française" », *Le Temps des médias*, n°6, 2006, p. 22-33.

- MOINE (Jean-Marie), *Les barons du fer : les maîtres de forges en Lorraine du milieu du 19^e siècle aux années trente. Histoire sociale d'un patronat sidérurgique*, Nancy : Presses universitaires de Nancy, 1989, 563 p.
- OFFERLÉ (Michel), *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris : Montchrestien, 1994, 158 p.
- , *Sociologie des organisations patronales*, Paris : La Découverte, 2009, 124 p.
- , « L'action collective patronale en France, 19^e-21^e siècles. Organisation, répertoires et engagements » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, p. 82-97.
- Les organisations patronales et la sphère publique. Europe, XIX^e et XX^e siècles*, dir. Danièle Fraboulet, Clotilde Druelle-Korn, Pierre Vernus, Rennes : PUR, 2013, 339 p.
- Patrons et patronat en France au 20^e siècle. Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, 296 p.
- Les permanents patronaux : éléments pour l'histoire de l'organisation du patronat en France dans la première moitié du XX^e siècle*, dir. Olivier Dard, Gilles Richard, Metz : Centre de recherche universitaire lorrain d'histoire, Site de Metz, 2013, 321 p.
- RABIER (Marion), « Revue de littérature : organisations patronales en France et en Europe » dans *Document d'études DARES*, n°130, printemps-automne 2007, 138 p.
- RICHARD (Gilles), « Patronat et politique » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°114, juin 2012, p. 153-170.
- TREMPÉ (Rolande), « Contribution à l'étude de la psychologie patronale : analyse du comportement des administrateurs de la Société des Mines de Carmaux vis-à-vis des Mineurs... (1856-1914) » dans *Le Mouvement social*, n°43, juin 1963, p. 53-91.
- VERLEY (Patrick), *Entreprises et entrepreneurs du XVIII^e au début du XX^e siècle*, Paris : Hachette, 1994, 255 p.

8. Histoire des transports

8.1. Généralités

- Frontières et identités professionnelles dans les métiers du transport. Journée du 16 novembre 1984*, éd. Georges Ribeill, Paris : GRECO 130055, 1985, 223 p.
- LOUBET (Jean-Louis), *Histoire de l'automobile française*, Seuil : l'Univers historique, 2001, 571 p.
- Métro, dépôts, réseaux. Territoires et personnels des transports parisiens au XX^e siècle*, dir. Noëlle Gêrôme, Michel Margairaz, Paris : Éd. de la Sorbonne, 2002, 220 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Où va la politique des transports ? La SNCF : éléments d'information*, Paris : Éd. du CITE/La Documentation française, 1968, 140 p.
- NEIERTZ (Nicolas), « Argent, politique et aviation. L'affaire de l'aéropostale (1931-1932) » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°24, octobre-décembre 1989, p. 29-40.
- , *La coordination des transports en France, de 1918 à nos jours*, Vincennes : Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014, 798 p.

8.2. Histoire des chemins de fer

- CARRIÈRE (Bruno), « Les buffets de gare : l'exemple du PO de 1900 à 1937 » dans *Les Rails de l'histoire*, n°7, novembre 2014, p. 4-11.
- CARON (François), « L'évolution du régime français des chemins de fer : aux origines de l'économie mixte » dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988, RHCF*, n°1, 1989, p. 13-29.
- , *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, 1740-1883*, Paris : Fayard, 1997, 700 p.
- , « La naissance d'un système technique à grande échelle : le chemin de fer en France (1832-1870) », *Annales. Histoire, sciences sociales*, n°4-5, octobre 1998, p. 859-885.
- , *Histoire des chemins de fer en France. Tome second, 1883-1937*, Paris : Fayard, 2005, 1029 p.
- , *Histoire des chemins de fer en France. Tome troisième, 1937-1997*, Paris : Fayard, 2017, 604 p.

- Électricité et chemins de fer. Cent ans de progrès ferroviaire en France par l'électricité. Actes du colloque*, dir. Christophe Bouneau, Yves Machefert-Tassin, Girolamo Ramunni, Paris : Association pour l'histoire de l'électricité en France/AHICF, 1997, 521 p.
- NEIERTZ (Nicolas), « La révision du régime de 1921, 1930-1934 » dans *RHCF hors-série*, n°4, février 1996 ; accessible en ligne : http://www.ahicf.com/IMG/pdf/rhcfhorsserie4_1996_chap3_neiertz.pdf
- Le patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français*, Paris : Flohic, 1999, 2 vol
- POTIER (François), « Le rachat du réseau de l'Ouest » dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988*, *RHCF*, n°1, 1989, p. 30-44.
- PROTAT (Pierre), « Les compagnies secondaires de chemins de fer en France de 1859 à 1883 » dans *RHCF*, n°24-25, 2002, accessible en ligne <http://rhcf.revues.org/2031>
- RIALS (Stéphane), « Le contrôle de l'État sur les chemins de fer (des origines à 1914) » dans *Administration et contrôle de l'économie, 1800-1914*, Genève : Droz, 1985, p. 73-121.
- RIBEILL (Georges), « Aspects du développement du réseau ferré français sur la longue durée. L'approche historique », *Flux. Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n°1, 1985, p. 10-25.
- , *Management et organisation du travail dans les compagnies de chemins de fer des origines à 1860*, Noisy-le-Grand : CERTES, 1985, 76 p.
- , *Deux entreprises publiques de transport, SNCF et RATP : un essai de comparaison sociale sur la longue durée*, Paris : Ministère des Transports, 1988, 31 p.
- , *La formation des compagnies de chemins de fer en France : de la mobilisation du capital à l'organisation du travail*, Noisy-le-Grand : CERTES, 1991, 424 p.
- , *La révolution ferroviaire : la formation des compagnies de chemins de fer en France, 1823-1870*, Paris : Belin, 1993, 478 p.
- , « Du plan Tissier-Armand (1949) à l'avenant de 1952 via le projet Pinay : l'échec d'une réforme radicale de la politique des transports » dans *RHCF*, n°4, février 1996, p. 133-165.
- , « Du projet Claveille (1917) à la convention Le Trocquer (1921). Le retournement libéral d'un projet de "nationalisation" du rail » dans *RHCF*, n°4, février 1996, p. 41-67.
- , « Compagnies de chemins de fer et Conseil d'État : d'étroites mais délicates relations » dans *Le Conseil d'État et le développement économique de la France au XIX^e siècle : actes de la journée d'études organisée au Conseil d'État le 20 mai 2011*, Paris : La Documentation française, 2014, p. 85-113.
- ROBERT (Damien), « Proudhon et les chemins de fer » dans *Médium*, n°1, 2004, p. 88-97.
- THIBAUT (Marie-Noëlle), *La question du rachat des chemins de fer dans l'idéologie républicaine au XIX^e siècle, 1832-1883*, thèse d'histoire, dir. F. Caron, université de Dijon, 1975, 346 p.
- VINCENOT (Henri), *L'âge du chemin de fer*, Paris : Denoël, 1980, 141 p.
- WEXLER (Peter Jacob), *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France, 1778-1842*, Genève : E. Droz, 1955, 159 p.

8.3. Monographies de réseaux

- CARON (François), *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris : Mouton, 1973, 619 p.
- CHATAURET (Sylvie), *Le Paris-Lyon-Méditerranée de la fin du Second-Empire aux conventions de 1883*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. P. Léon, université Paris-IV Sorbonne, 1974, 188 p.
- COGNASSON (Patrick), *Organisation et pouvoirs à la compagnie de chemin de fer de l'Est entre 1884 et 1914*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. J. Marseille, université Paris-I Panthéon-Sorbonne, 1990, 206 p.
- CORTEEL (Fanny), *Faire carrière à la compagnie du chemin de fer du Nord à la fin du XIX^{ème} siècle, 1871-1893*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. J.-P. Hirsch, université Lille-III, 1997, 121 p.

- COTTET DUMOULIN (Émilie), *Franchir pour unir, équiper pour rattacher. Les premiers chemins de fer en Savoie : intentions, usages, représentations, années 1830-1880*, thèse d'histoire, dir. D. Varaschin, université de Grenoble, 2013, 697 p.
- DARCHE (Henri), *Naissance du réseau de l'État*, mémoire de DEA d'histoire, université Paris-IV Sorbonne, 1989, 143 p.
- DELLA VEDOVA (Florence), *Le Paris-Orléans, 1838-1914 : histoire d'un chemin de fer pionnier*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. F. Caron, université Paris-IV Sorbonne, 1991, 200 p.
- NADOT (Gabriel), *Aux origines de la compagnie PLM, 1843-1857*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. D. Barjot, université Paris-IV Sorbonne, 1999, 2 vol.
- NEIERTZ (Nicolas), *Les chemins de fer de l'État : histoire d'une entreprise, 1908-1937*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. F. Caron, université Paris IV-Sorbonne, 1989, 192 p.
- , « L'État et son réseau » dans *RHCF*, n°4, printemps 1991, p. 57-68.
- PETITJEAN (Eddy), *La compagnie des chemins de fer de l'Est, 1845-1870*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. M. Hau, université de Strasbourg, 1997, 324 p.
- VACHÉ (Marie-Laure), *La compagnie de l'Ouest de la fin du Second Empire aux grandes conventions de 1883*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. P. Léon, université Paris-IV Sorbonne, 1973, 192 p.

8.4. La nationalisation des chemins de fer

- ANDRIEU (Claire), « Gestion ouvrière et nationalisations à la Libération en France » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°4, octobre 1984, p. 140-146.
- , « Regards sur la genèse de la pensée nationalisatrice : la nationalisation des banques sous la III^e République » dans *Le Mouvement social*, n°175, juin 1996, p. 149-177.
- , « Nationalisation, retour historique » dans *La Revue du projet*, n°27, mai 2013, accessible en ligne : <<http://projet.pcf.fr/39812>>.
- BARJOT (Dominique), « Nationalisations et dénationalisations : une mise en perspective historique » dans *Entreprises et histoire*, n°37, 2004, p. 9-23.
- CHATRIOT (Alain), « Les transformations des services publics français au XX^e siècle : quelques repères » dans *Regards croisés sur l'économie*, n°2, 2007, p. 55-63.
- CHENOT (Bernard), *Les entreprises nationalisées*, Paris : PUF, 1983, 126 p.
- COLLIARD (Claude-Albert), *Le fonctionnement des entreprises nationalisées en France*, Paris : Dalloz, 1956, 416 p.
- DÉCAMPS (Guy), PICHAVANT (Gilles), « La longue marche vers la nationalisation des chemins de fer » dans *Le fil rouge*, n°34, printemps 2009, p. 4-22.
- FUKASAWA (Atsushi), « Le syndicalisme cheminot français et l'idée de la nationalisation des chemins de fer des origines à 1914 » dans *Mouvement social et syndicalisme cheminot. Actes de la journée du 12 mai 1990, RHCF*, n°3, automne 1990, p. 55-73.
- MACHELON (Jean-Pierre), « L'idée de nationalisation en France de 1840 à 1914 » dans *Administration et contrôle de l'économie, 1800-1914*, Genève : Droz, 1985, p. 1-46.
- Les nationalisations de la Libération : de l'utopie au compromis*, dir. Claire Andrieu, Lucette Le Van, Antoine Prost, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1987, 392 p.
- RIBEILL (Georges), « Y a-t-il eu des nationalisations avant la guerre ? » dans *Les nationalisations de la Libération : de l'utopie au compromis*, dir. Claire Andrieu, Lucette Le Van, Antoine Prost, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1987, p. 40-54.
- ROBERT (Jean-Louis), « Une idée qui vient de loin. Les nationalisations dans l'histoire du mouvement ouvrier français (1895-1939) » dans *Les nationalisations de la Libération : de l'utopie au compromis*, dir. Claire Andrieu, Lucette Le Van, Antoine Prost, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1987, p. 21-39.

8.5. Création de la SNCF

- CARON (François), « Aux origines de la SNCF » dans *L'entreprise publique en France et en Espagne de la fin du XVIII^{ème} siècle au milieu du XX^{ème} siècle : environnement, formes et stratégies*, dir. Christophe Bouneau, Alexandre Fernandez, Bordeaux : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2004, p. 101-118.
- DRESSEN (Marnix), MAHIEUX (Christian), « Syndicaliste et administrateur de la SNCF », *La nouvelle revue du travail*, n°7, 2015
- ETIEN (Robert), SOREL (Jean-Marc), *La SNCF, histoire, organisation, perspectives*, Bordeaux : LyCoFac, 1991, 174 p.
- KALMBACHER (Jean), « La convention du 31 août 1937, élaboration et première période d'application » dans *Le statut des chemins de fer et leurs rapports avec l'État, 1908-1982*. RHCF, n°4, février 1996.
- PÉRENNES (Patricia), « Les économistes et le secteur ferroviaire : deux siècles d'influence réciproque » dans *L'Économie politique*, vol. 2, n°62, 2014, p. 101-112.
- RIBEILL Georges, « La "nationalisation" des chemins de fer (1937) : rupture et continuité » dans *Les nationalisations de la Libération : de l'utopie au compromis*, dir. Claire Andrieu, Lucette Le Van, Antoine Prost, Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1987, p. 40-52.
- , « Pierre Guinand, premier et éphémère "n°1" de la SNCF (1937-1940) » dans *Historail*, n°23, octobre 2012, p. 60-63.

8.6. Les chemins de fer et la guerre

- BACHELIER (Christian), *La SNCF sous occupation allemande, 1940-1944 : rapport documentaire*, [s.l.] : CNRS, 1996, 5 vol.
- BECKER (Jean-Jacques), KRIEGLER (Annie), *1914, la guerre et le mouvement ouvrier français*, Paris : A. Colin, 1964, 243 p.
- BROCH (Ludivine), *Les cheminots, Vichy et la Shoah : des travailleurs ordinaires*, Paris : Tallandier, 2016, 381 p.
- CHEVANDIER (Christian), « La résistance des cheminots : le primat de la fonctionnalité plus qu'une réelle spécificité » dans *La Résistance : une histoire sociale*, dir. Antoine Prost, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1997, p. 147-158.
- , « Les cheminots, la SNCF et la Seconde Guerre mondiale » dans *Une entreprise publique pendant la guerre : la SNCF, 1939-1945. Actes du colloque de l'Assemblée nationale (juin 2000)*, Paris : PUF, 2001, p. 305-321.
- DELVERT (Vincent), *Aspects du rôle des cinq grandes compagnies de chemins de fer (Ouest, Orléans, PLM, Nord et Est) pendant la guerre de 1870-1871*, mémoire de maîtrise d'histoire, université Paris-IV Sorbonne, 1982, 251 p.
- DESPLANTES (Anne), *Les grands réseaux de chemin de fer français pendant et après la Première Guerre mondiale, 1914-1921*, thèse d'histoire, dir. J.-J. Becker, université Paris X-Nanterre, 1997, 2 vol.
- DURAND (Paul), « La politique de l'emploi à la SNCF pendant la Deuxième Guerre mondiale » dans *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, n°57, janvier 1965, p. 19-40.
- , *La SNCF pendant la guerre : sa résistance à l'occupant*, Paris : PUF, 1968, 666 p.
- ELLENBERGER (Marc), *La compagnie des chemins de fer de l'Est et la guerre de 1914-1918*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. P. Léon, université Paris-IV Sorbonne, 1975, 2 vol.
- ERNOUF (Baron), *Histoire des chemins de fer français pendant la guerre franco-prussienne 1870-1871*, Paris : La Vie du Rail, 1980, 455 p.
- Faire l'histoire des entreprises sous l'Occupation : les acteurs économiques et leurs archives*, éd. Hervé Joly, Paris : CTHS, 2004, 373 p.
- HOCHARD (Cécile), *Les cheminots dans la Résistance*, Paris : La Vie du Rail/AHICF, 2^e éd., 2013, 223 p.

- Les ouvriers en France pendant la Seconde Guerre mondiale : actes du colloque, Paris-CNRS, 22-24 octobre 1992*, dir. Denis Peschanski, Jean-Louis Robert, Paris : IHTP, 1992, 511 p.
- PRÉVOT (Aurélien), *Les chemins de fer français dans la Première Guerre mondiale : une contribution décisive à la victoire*, Auray : Éd. LR presse, 2014, 424 p.
- RIBEILL (Georges), « Les cheminots, esquisse d'un bilan social » dans *Les ouvriers en France pendant la Seconde Guerre mondiale : actes du colloque, Paris-CNRS, 22-24 octobre 1992*, dir. Denis Peschanski, Jean-Louis Robert, Paris : IHTP, 1992, p. 141-153.
- ROUX-VALLAS (Lieutenant-Colonel Régis), « Les chemins de fer français dans la Grande Guerre » dans *La Vie du Rail*, spécial hors-série, 11 novembre 1968.
- Transports dans la France en guerre, 1939-1945. Actes du colloque, Le Havre, 17-18 mars 2005*, éd. Marie-Noëlle Polino, Mont-Saint-Aignan, Publications des universités de Rouen et du Havre, 2007, 429 p.
- Une entreprise publique dans la guerre : la SNCF, 1939-1945*, éd. Marie-Noëlle Polino, Paris, PUF/AHICF, 2001, 414 p.

8.7. Un service public

- BEZANÇON (Xavier), *Les services publics en France du Moyen-Âge à la Révolution*, Paris : Presses de l'ENPC, 1995, 439 p.
- , *Les services publics en France de la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Paris : Presses de l'ENPC, 1997, 368 p.
- CHEVALLIER (Jacques), « Essai sur la notion juridique de service public » dans *Publications de la faculté de droit d'Amiens*, n°7, 1976, p. 136-161.
- , *Le service public*, Paris : PUF, 2015, 127 p.
- GUGLIELMI (Gilles J.), « Les juristes, le service public et les entreprises publiques aux XIX^e-XX^e siècles » dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°52, 2005, p. 98-118.
- LEMERCIER (Claire), « La construction d'un modèle français de service public avant 1914 » dans *Regards croisés sur l'économie*, n°2, 2007, p. 47-54.
- MARGAIRAZ (Michel), « Le service public : gestion privée ou gestion publique ? » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- RIBEILL (Georges), « Entreprises et services publics à la "française" : permanences et ambiguïtés d'un modèle hybride à l'épreuve de la longue durée » dans *L'entreprise publique en France et en Espagne de la fin du XVIII^{ème} siècle au milieu du XX^{ème} siècle : environnement, formes et stratégies*, dir. Christophe Bouneau, Alexandre Fernandez, Bordeaux : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2004, p. 29-46.
- Le service public, l'économie, la République (1780-1860). Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 52, n°3, 2005, 206 p.

8.8. Littérature des chemins de fer

- BAROLI (Marc), *Le train dans la littérature française*, Paris : Éd. N.M., 3^e éd., 1969, 496 p.
- , *Lignes et lettres : anthologie littéraire du chemin de fer*, Paris : Hachette, 1978, 323 p.
- CLARETIE (Jules), *Le train 17*, Paris : Bureaux du "Siècle", 1877, 151 p.
- COPPÉE (François), « Le coup de tampon » dans *Les paroles sincères. Oeuvres complètes de François Coppée*, t. IV, [s.l.] : A. Houssiaux, 1909, p. 5-16.
- Écritures du chemin de fer : actes de la journée scientifique organisée en Sorbonne le 11 mai 1996*, éd. François Moureau, Marie-Noëlle Polino, Paris : Klincksieck, 1997, 160 p.
- Feuilles de rail : les littératures du chemin de fer*, éd. Gabrielle Chamarat, Claude Leroy, Paris : Paris-Méditerranée, 2006, 286 p.
- HAMP (Pierre), *Le rail*, Paris : NRF, 1914, 247 p.
- , *Il faut que vous naissiez de nouveau*, Paris : Gallimard, 1935, 288 p.

- Lignes et lettres : anthologie littéraire du chemin de fer*, éd. Marc Baroli, Paris : Hachette, 1978, 323 p.
- RAGON (Michel), *Histoire de la littérature prolétarienne de langue française : littérature ouvrière, littérature paysanne, littérature d'expression populaire*, Paris : Libr. générale française, 1986, 327 p.
- Le roman social : littérature, histoire et mouvement ouvrier*, dir. Sophie Bérout, Tania Régin, Paris : Éd. de l'Atelier, 2002, 287 p.
- ZOLA (Émile), *Carnets d'enquêtes : une ethnographie inédite de la France*, Paris : Presses Pocket, 1991, 674 p.

9. Histoire du personnel cheminot

9.1. Généralités

- « [L'apprentissage au] début du 20^e siècle » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°40-41, 2^e trimestre 2011, p. 18-21.
- BAROLI (Marc), *Les cheminots*, Paris : Éd. Atlas, 1987, 223 p.
- BROUDER (Annie), *Les cheminotes*, Paris/Montréal : L'Harmattan, 1997, 247 p.
- CAILLAUD (Laurence), *Les ouvriers des ateliers du PO de Saint-Pierre-des-Corps*, mémoire de maîtrise d'histoire, université Paris-I, 1988, 72 p.
- CARON (François), « Essai d'analyse historique d'une psychologie du travail. Les mécaniciens et chauffeurs de locomotives du réseau du Nord de 1850 à 1910 » dans *Le Mouvement social*, n°50, mars 1965, p. 3-40.
- CARRIÈRE (Bruno), « Les premiers mécaniciens des origines à 1848 » dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France*, *Actes du 1er colloque de l'AHICF, Paris, 18-19 mai 1987, RHCF hors-série*, n°1, 1989, p. 181-195.
- CHARRIER (Philippe), *Sociologie des imaginaires professionnels : le cas des cheminots*, Paris : Éd. Zagros, 2004, 254 p.
- Les cheminots dans l'histoire sociale de la France*, dir. Joseph Jacquet, Paris : Éd. sociales, 1967, 318 p.
- HARRAND (G.), *À la découverte des chemins de fer et des cheminots*, Paris : Éd. ouvrières, 1945, 155 p.
- JANSSOONE (Didier), « Historique du recrutement des agents de la SNCF » dans *RGCF*, n°146, janvier 2006, p. 33-49.
- LAMMING (Clive), « Comment "on entrain au chemin de fer" du temps des compagnies et à la création de la SNCF » dans *RGCF*, n°146, janvier 2006, p. 67-74.
- LEMOINE (Maurice), MALAN (Anna), RIBEILL (Georges), *Les cheminots : que reste-t-il de la grande famille ?*, Paris : Syros, 1993, 277 p.
- OUTTERYCK (Pierre), *Mémoire cheminote en Nord-Pas-de-Calais : cheminots et chemins de fer du Nord. 1938-1948*, Hellemmes : Repères et mémoire du monde du travail, 1995, 124 p.
- PLOTON (Martine), *La condition sociale des agents de la compagnie d'Orléans de 1852 à 1914*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. M. Agulhon, université Paris-I, 1976, 175 p.
- POULY (Charlotte), « Les agents et dirigeants de la SNCF, épurés sous Vichy, épurés après Vichy. Regard croisé autour de la réintégration » dans *Histoire & Mesure*, vol. XXIX, n°2, 2014, p. 135-154.
- « Les premiers apprentis du chemin de fer », *Les cahiers de l'institut IHS-CGT cheminots*, n°40-41, [s.d.], p. 8-17.
- RIBEILL (Georges), *Le personnel des compagnies de chemin de fer : matériaux pour une contribution à la sociologie historique des professions. Tome 1, des origines à 1914*, Paris : Développement et aménagement, 1980, 565 p.

- , *Le personnel de la SNCF, 1937-1981 : contraintes économiques, issues techniques, mutations professionnelles et évolutions sociales, les cours successifs d'une entreprise publique*, Paris : Développement et aménagement, 1982, 633 p.
- , *Repères relatifs à l'histoire des cheminots, 1914-1937*, Paris : Ministère des transports SERT, 1984, 122 p.
- , *Les cheminots*, Paris : La Découverte, 1984, 127 p.
- , « Gestion et organisation du travail dans les compagnies de chemins de fer, des origines à 1860 », *Annales ESC*, n°5, 1987, p. 999-1029.
- , *La société cheminote, de l'essor à l'usure : histoire d'une corporation moderne*, thèse sur travaux, dir. M. Perrot, université Paris-VII, 1987, 70 p.
- , *Le personnel des compagnies de chemin de fer : les métamorphoses d'une corporation. Tome 2, les cheminots en guerre, 1914-1920*, Paris : CERTES-ENPC, 1988, 480 p.
- , « Cultures d'entreprise. Le cas des cheminots, des compagnies à la SNCF » dans *Cultures du travail : identités et savoirs industriels dans la France contemporaine*, Paris : Éd. de la Maison des sciences de l'homme Paris, 1989, p. 251-265.
- , « Variations sur les cultures d'entreprise : le cas des compagnies françaises de chemins de fer » dans *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^e-XX^e siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, dir. Dominique Barjot, Michèle Merger, Paris : PUPS, 1998, p. 399-411.
- , « Entre effectifs réduits et besoins accrus, quelques aspects de la gestion du personnel à la SNCF (1939-1945) » dans *Travailler dans les entreprises sous l'Occupation. Actes du V^e colloque du GDR du CNRS « Les entreprises françaises sous l'Occupation », tenu à Dijon, les 8 et 9 juin 2006 et à Besançon, les 12 et 13 octobre 2006*, éd. Christian Chevandier, Jean-Claude Daumas, Besançon : Presses universitaires de Franche-Comté, 2007, p. 137-154.
- , « Des "châteaux cheminots", foyers-relais du corporatisme » dans *Les châteaux du social, XIX^e-XX^e siècles*, dir. Samuel Boussion, Mathias Gardet, Paris : Beauchesne, 2010, p. 77-89.
- , « Au temps des compagnies, conducteurs et gardes-freins : des roulants à tout faire ? » dans *Historail*, n°26, juillet 2013, p. 76-83.
- , *Mémoire de cheminots : la saga de la famille cheminote. 150 ans de solidarité et de culture à travers ses associations*, Paris : La Vie du Rail, 2018, 158 p.
- SALGADO (Sebastião), *Les cheminots*, Paris : CCE de la SNCF, 1989, 93 p.
- « Le temps des apprentis » dans *Historail*, n°3, septembre 2007.
- VINCENOT (Henri), *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e siècle*, Paris : Hachette, 1975, 255 p.

9.2. Politique sociale relative au personnel et paternalisme (retraites exceptées)

- AMALRIC (Jean-Pierre), *Structure et vie sociale de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, des origines (1838) à 1870*, mémoire de DES d'histoire, université de Toulouse, 1962.
- , « Une institution patronale au XIX^e siècle : la participation des employés aux bénéfices dans la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (1838-1870) » dans *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 40, n°2, 1962, p. 238-264.
- « Ambérieu. De l'étoile ferroviaire à la cité cheminote » dans *Historail*, n°22, juillet 2012, p. 84-85.
- BAUDOIN (Patricia), *Les activités sociales et culturelles des cheminots du réseau de l'État (puis de la région Ouest de la SNCF) dans l'entre-deux-guerres*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. J. Girault, université de Paris-Nord, 1998, 2 vol.
- BAUDOUÏ (Rémi), « La cité-jardin de Tergnier de la compagnie du Nord, 1921-1950. Éléments d'analyse d'un modèle de société cheminote » dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988. RHCF*, n°1, 1989, p. 265-277.

- BERGER (Éric), *Les employés des compagnies de chemin de fer du Calvados, 1855-1937*, mémoire de DEA d'histoire, dir. J.-P. Daviet, université de Caen Basse-Normandie, 2004, 128 p.
- BERTHON (Simon), *Les cantines du rail en France. De la gamelle à double fond au plateau repas, 1857-1984 : organisation, fonctionnement et alimentation*, mémoire de master 2 d'histoire, dir. J.-P. Williot, université François-Rabelais Tours, 2011, 2 vol.
- BOUNEAU (Christophe), « Le modèle paternaliste cheminot : la politique sociale de la compagnie du Midi (1852-1937) » dans *Bulletin d'Histoire de la Sécurité sociale*, n°40, juillet 1999, p. 31-46.
- BRUNEAU (Laurence), *La médecine à la SNCF*, thèse de médecine, université de Nancy, 1981, 77 p.
- CHARRIER (Marie-Françoise), FELLER (Élise), *L'action sociale aux chemins de fer dans la première moitié du XX^{ème} siècle : aspects et témoignages*, [s.l.] : à compte d'auteur, 1999, 236 p.
- , *Aux origines de l'action sociale : l'invention des services sociaux aux chemins de fer*, Ramonville Saint-Agne : Érès, 2001, 276 p.
- CHEVANDIER (Christian), « Politiques patronales de fixation du personnel : des cas atypiques dans l'industrie mécanique » dans *Actes de la cinquième table-ronde franco-allemande sur l'histoire des entreprises*, Centre Pierre-Léon, Hamburger Institut für Sozialforschung, *Bulletin du Centre Pierre-Léon d'histoire économique et sociale*, n°2-3, 1994, p. 53-64.
- COCHART-COSTE (Dominique), GRUMETZ (Jean-Paul), *Saint Frères : le paternalisme et ses mémoires*, Amiens : CEFRESS, 2007, 158 p.
- DAUMAS (Jean-Claude), « Les politiques sociales des entreprises en France, 1880-1970 » dans *Industrialisation et sociétés en Europe occidentale de 1880 à 1970*, dir. Hélène Fréchet, Paris : Éd. du Temps, 1997, p. 105-125.
- , « Les métamorphoses du paternalisme » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. ID., Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- DEBOUZY (Marianne), « Permanence du paternalisme ? » dans *Paternalismes d'hier et d'aujourd'hui. Le Mouvement social*, n°144, septembre 1988, p. 3-16.
- DIDRY (Claude), « L'apprentissage à l'épreuve du droit du travail. De la socialisation familiale à l'enseignement professionnel (1851-1936) » dans *Artefact Techniques, Histoire et Sciences Humaines*, n°3, 2016, p. 39-52.
- « Les difficiles débuts de la psychotechnique » dans *Historail*, n°7, octobre 2008, p. 36-45.
- DOS SANTOS (Jessica), « Le paternalisme patronal, entre protection sociale et gestion du personnel » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT*, n°132, décembre 2014, p. 6-11.
- DRAPERI (Jean-François), *La République coopérative*, Cork : Primento Digital Publishing, 2013, 327 p.
- FREY (Jean-Pierre), *Le rôle social du patronat : du paternalisme à l'urbanisme*, Paris : L'Harmattan, 1995, 383 p.
- FROUARD (Hélène), *Du coron au HLM : patronat et logement social, 1894-1953*, Rennes : PUR, 2008, 187 p.
- , « Loger les travailleurs » dans *Dictionnaire historique des patrons français*, dir. Jean-Claude Daumas, Paris : Flammarion, 2010, 1613 p.
- GABORIAU (Arnaud), « Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926) » dans *RHCF*, n°31, 2004, p. 101-138.
- GARNIER (Jean-Claude), *Du logement ouvrier au logement cheminot*, Paris : Cercle généalogique des cheminots, 2009, 32 p.
- GIRARD (J.), *Le régime des retraites des agents de chemins de fer*, Lille : L. Danel, 1930, 22 p.
- GORECKI (Marc), *Le statut juridique des institutions patronales de retraites*, Paris : Libr. technique et économique, 1938, 110 p. (thèse de droit, Paris, 1938).
- GUESLIN (André), GUILLAUME (Pierre), *De la charité médiévale à la Sécurité sociale : économie de la protection sociale du Moyen-Âge à l'époque contemporaine*, Paris : Éd. ouvrières, 1992, 337 p.

- GUESLIN (André), « Le système social Michelin (1889-1940) » dans GUESLIN (André), GUILLAUME (Pierre), *De la charité médiévale à la Sécurité sociale : économie de la protection sociale du Moyen-Âge à l'époque contemporaine*, Paris : Éd. ouvrières, 1992, p. 223-236.
- , « Le paternalisme revisité en Europe occidentale (seconde moitié du XIX^e-début du XX^e siècle) » dans *Genèses*, n°7, mars 1992, p. 201-211.
- GUIARD (Françoise), *La politique sociale de la compagnie du Nord, 1845-1910*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. P. Vigier, université de Paris-X Nanterre Paris-Ouest La Défense, 1982, 185 p.
- , « À l'origine de la protection sociale, les initiatives patronales : l'exemple de la compagnie des chemins de fer du Nord (1845-1910) » dans *Colloque sur l'histoire de la Sécurité sociale. Actes du 112^e congrès national des sociétés savantes (Lyon, 1987)*, Paris : CTHS, CHSS & AEHSS, 1988.
- HARDY-HÉMERY (Odette), « Les cités-jardins de la compagnie du chemin de fer du Nord : un habitat ouvrier aux marges de la ville » dans *Revue du Nord*, n°374, 2008, p. 131-151.
- « Hygiène et santé des cheminots » dans *Historail*, n°8, janvier 2009, p. 38-72.
- KAMOUN (Patrick), *La brique et le rail : des cités de cheminots au logement pour tous*, Paris : EPH, 2007, 191 p.
- LAHAYE (Nicolas), *La cité du Bourget (1884-1975) : histoire de ses logements par sa gestion urbaine et son insertion dans Drancy*, mémoire de master 2 d'histoire, dir. E. Cohen, M. Martini, université Paris VII-Denis Diderot, 2009, 2 vol.
- LAMANTHE (Annie), *Les métamorphoses du paternalisme : histoire, actualité et dynamiques*, Paris : CNRS Éd., 2011, 406 p.
- LAMMING (Clive), « L'apprentissage à la SNCF entre une longue tradition et une dynamique nouvelle » dans *RGCF*, n°12, décembre 1999, p. 37-45.
- LE BESCOND (Marine), *Sous les pavés, la nature ?*, dir. R. Payre, mémoire de fin d'études, IEP de Lyon, septembre 2007, 152 p.
- LEFEBVRE (Philippe), *Formation des grandes entreprises et innovations dans les relations de travail : coordination hiérarchique, gestion de la main-d'œuvre, paternalisme (France, XIX^e siècle)*, thèse de sociologie, dir. J. Bachler, université Paris-IV, 1998, 490 p.
- LEROY (Julien), *Morcenx : ville ferroviaire, 1852-1939*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. C. Bouneau, université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 2001, 172 p.
- Logiques d'entreprises et politiques sociales des XIX^e et XX^e siècles*, éd. Sylvie Schweitzer, Villeurbanne : Programme Rhône-Alpes recherches en sciences humaines, 1993, 255 p.
- MARCONIS (Catherine), *La condition sociale des employés des chemins de fer à Toulouse au XX^e siècle, 1920-1956*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. B. de Lafargue, université de Toulouse-Le Mirail, 1998, 345 p.
- MICHEL (Laurence), *L'apprentissage à la SNCF, service Matériel et Traction : de ses origines à la réforme des structures de 1971*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. E. Chadeau, université Charles de Gaulle-Lille III, 1995, 81 p.
- MOREAU DE BELLAING (Louis), *Le paternalisme hier et aujourd'hui*, Caen : CRTS, 1988, 105 p.
- NOIRIEL (Gérard), « Du "patronage" au "paternalisme" : la restructuration des formes de domination de la main-d'œuvre ouvrière dans l'industrie métallurgique française » dans *Mouvement social*, n°144, septembre 1988, p. 17-35.
- OMNÈS (Catherine), « La politique d'emploi de la Compagnie française des Téléphones Thomson-Houston face à la crise des années trente » dans *Le Mouvement social*, n°154, janvier-mars 1991, p. 41-61.
- , « La politique sociale de la métallurgie parisienne entre les deux guerres » dans GUESLIN (André), GUILLAUME (Pierre), *De la charité médiévale à la Sécurité sociale : économie de la protection sociale du Moyen Âge à l'époque contemporaine*, Paris : Éd. ouvrières, 1992, p. 237-247.

- Paternalismes d'hier et d'aujourd'hui. Le Mouvement social*, n°144, septembre 1988, 141 p.
- PICQUE DE BRY (Françoise), *Le paternalisme dans l'opinion des industriels français au 19^{ème} siècle*, thèse de sciences économiques, université Paris-I, 1980.
- REID (Donald), « Industrial paternalism : discourse and practice in nineteenth-century French mining and metallurgy » dans *Comparative studies in society and history*, vol. 27, n°4, 1985, p. 579-607.
- « Réservées aux mutilés » dans *Historail*, n°4, janvier 2008, p. 96-99.
- REYBARDY (Jean), « Apprentissage, formation professionnelle, promotion sociale dans les chemins de fer : un panorama historique » dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988, RHCF*, n°1, 1989, p. 229-243.
- RIBEILL (Georges), « Les particularismes sociaux de la compagnie des chemins de fer du Midi » dans *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne. Le chemin de fer à Bayonne et dans le Sud-Ouest. Actes du Congrès d'histoire ferroviaire de Bayonne - 4-5 octobre 1986*, n°143, 1987, p. 171-179.
- , « Enjeux et politique de la santé dans l'entreprise ferroviaire des compagnies de chemins de fer à la SNCF » dans *Prévenir*, n°18, 1^{er} semestre 1989, p. 57-73.
- , « Politiques et pratiques sociales de logement dans les compagnies de chemin de fer » dans *Villes ouvrières, 1900-1950*, éd. Susanna Magri, Christian Topalov, Paris : L'Harmattan, 1989, p. 135-171.
- , « La "grande famille du PLM" » dans *Correspondances ferroviaires*, n°5, mars 2003, p. 4-9.
- , « Les jardins cheminots : du potager vivrier au jardin d'agrément. Histoire d'une institution corporative » dans *Historail*, n°2, juin 2007, p. 20-33.
- , « Au bon temps des économats de la SNCF » dans *Historail*, n°28, janvier 2014, p. 6-25.
- , « Des coopératives de consommation pour les cheminots de l'Est et du PLM » dans *Historail*, n°30, juillet 2014, p. 56-67.
- RIVES (Marcel), « Coopératives d'entreprises et d'administrations » dans *La revue administrative*, n°53, octobre 1956, p. 505-510.
- ROYER (Bernard), « Histoire de la médecine des chemins de fer en France » dans *SNCF Infos médicales*, n°191, juin 1997, p. 29-33.
- THÉVENET (Laurent), *Les assistances sociales des chemins de fer : émergence et construction d'une identité professionnelle. 1919-1949*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. A. Gueslin, université de Paris-VII, 1997, 237 p.
- TOUCAS-TRUYEN (Patricia), *Les coopérateurs : deux siècles de pratiques coopératives*, Paris : Éd. de l'Atelier, 2005, 430 p.
- VAILLANT (Charles-Gérard), « La médecine et les chemins de fer en France des origines à nos jours (1830-1995) (extraits) » dans *RHCF*, n°27, automne 2002, p. 114-125.
- VITÉ (Sylvain), *Uniformes du rail en France de 1840 à nos jours*, Boulogne-Billancourt : ETAI, 2003, 191 p.

9.3. Retraites

- « À propos des pensions de retraites des employés de chemin de fer : le règlement de la compagnie de l'Ouest » dans *Bulletin d'Histoire de la Sécurité sociale*, n°26, juillet 1992, p. 177-185.
- BUFFIN (Frédéric), GRANGÉ (Alain), PASTORELLO (Jacques), « Les avantages en matière de retraite et de santé en faveur des employés des chemins de fer » dans *La Sécurité sociale, son histoire à travers les textes. Tome VII, Les régimes spéciaux de sécurité sociale*, éd. Thierry Tauran, Paris : Comité d'histoire de la Sécurité sociale, 2015, p. 59-75.
- CHEVANDIER (Christian), « Les archives de la caisse de retraite du personnel de la SNCF : une source primordiale pour l'histoire sociale des cheminots » dans *Bulletin du Centre Pierre-Léon d'histoire économique et sociale*, n°4, 1994, p. 54-61.

- , « Les archives de la caisse de retraites comme source pour les historiens : un rapide renouvellement des problématiques et des méthodes » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de Sécurité sociale*, n°2, 2002, p. 37-46.
- CHEVANDIER (Christian), MARGAIRAZ (Michel), RIBEILL (Georges), « Chapitre 4, Les régimes particuliers des services publics » dans *Retraites. Une histoire des régimes spéciaux*, éd. Michel Pigenet, Paris : ESF, 2008, p. 53-70.
- « La crise de la société des retraites des employés et ouvriers du chemin de fer de la compagnie d'Orléans en 1888 » dans *Bulletin d'Histoire de la Sécurité sociale*, n°33, janvier 1996, p. 285-291.
- DREYFUS (Michel) (éd.), *Les assurances sociales en Europe*, Rennes : PUR, 2009, 261 p.
- DUMONS (Bruno), POLLET (Gilles), *L'État et les retraites : genèse d'une politique*, Paris : Belin, 1994, 477 p.
- , « Aux origines du système français de retraite. La construction d'une solution politique au problème de la vieillesse ouvrière au tournant des XIX^e et XX^e siècles » dans *Sociétés contemporaines*, n°1, 1995, p. 11-39.
- DUSSOL (François), « L'histoire de la Caisse de prévoyance (première partie) » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°2, juillet 2002, p. 49-60.
- , « L'histoire de la Caisse de prévoyance (deuxième partie) » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°3, décembre 2002, p. 23-28.
- , « L'histoire de la Caisse de prévoyance (troisième et dernière partie) » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°4, juillet 2003, p. 37-48.
- « L'évolution du régime des cheminots (1911-2007) » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°42, 4^e trimestre 2011, p. 7-12.
- FÉLIX (Maurice), « La caisse de retraites de la SNCF » dans *RGCF*, septembre 1978, p. 585-596.
- FUKASAWA (Atsushi), « Les historiens français face à la protection sociale (1950-2000) » dans *Le Mouvement social*, n°200, septembre 2002, p. 129-137.
- Chemin de fer du Nord. Centre d'instruction. Le régime des retraites des agents de chemins de fer. Conférence faite par M. J. Girard, secrétaire général*, [s.l.] : [s.n.], 1930-1931.
- GUIARD (Françoise), « Les politiques de santé des compagnies de chemins de fer dans la seconde moitié du XIX^e siècle » dans *Les chemins de fer, l'espace et la société en France. Actes du 1^{er} colloque de l'AHICF, Paris, mai 1988, RHCF*, n°1, 1989, p. 217-227.
- , « Les politiques de santé des compagnies de chemins de fer dans la seconde moitié du XIX^e siècle » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°3, décembre 2002, p. 29-48.
- HATZFELD (Henri), *Du paupérisme à la sécurité sociale, 1850-1940 : essai sur les origines de la Sécurité sociale en France*, Nancy : Presses universitaires de Nancy, 1989, 344 p.
- JORDAN (François), « Les caisses de prévoyance et de retraite de la SNCF » dans *RGCF*, janvier 1995, p. 35-46.
- « Les origines du régime des cheminots » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°42, 4^e trimestre 2011, p. 6-7.
- PARUTTO (Nicole), « Il y a 100 ans la loi du 21 juillet 1909 unifiait le régime des retraites » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°37, 4^e trimestre 2009.
- PASTORELLO (Jacques), « La péréquation des pensions » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°2, juillet 2002, p. 61-71.
- , « Le conseil d'administration de la Caisse de prévoyance de la SNCF, éphéméride (première partie) » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°4, juillet 2003, p. 75-86.

- « Les pensions de retraite au PLM et à la compagnie du Nord (1865-1899) » dans *Bulletin d'Histoire de la Sécurité sociale*, n°31, janvier 1995, p. 283-291.
- PIGENET (Michel) (éd.), *Retraites : une histoire des régimes spéciaux*, Issy-les-Moulineaux : ESF, 2008, 95 p.
- PROST (Antoine), « Jalons pour une histoire des retraites et des retraités. 1914-1939 » dans *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°11, décembre 1964, p. 263-289.
- RIBEILL (Georges), « Ces retraites intouchables » dans *La Vie du Rail*, n°2298, 6 juin 1991, p. 8-13.
- , « Histoire du régime particulier des retraites des cheminots -1 » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°1, décembre 2001, p. 9-22.
- , « Histoire du régime particulier des retraites des cheminots -2 » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°2, juillet 2002, p. 3-32.
- , « Histoire du régime particulier des retraites des cheminots -3 » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°3, décembre 2002, p. 5-22.
- , *Des faveurs patronales au privilège corporatif : histoire du régime des retraites des cheminots des origines à nos jours, 1850-2003*, Dixmont : G. Ribeill, 2003, 159 p.
- , « SNCF : un régime de retraites sur la sellette... » dans *Le Rail*, n°100, mai 2003, p. 40-41.
- , « Histoire du régime particulier des retraites des cheminots -4 » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°4, juillet 2003, p. 3-33.
- , « SNCF : grèves sans raisons autour d'une non-réforme ? » dans *Le Rail*, n°101, juillet 2003, p. 40-41.
- , « Histoire des politiques de santé des compagnies des chemins de fer (première partie) » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°9, décembre 2005, p. 5-24.
- , « Histoire des politiques de santé des compagnies des chemins de fer (deuxième partie) » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°10, juin 2006, p. 5-22.
- , « Histoire des politiques de santé des compagnies des chemins de fer (troisième partie) » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°11, décembre 2006, p. 3-26.
- , « Controverses sur une prétendue "maladie spéciale" des mécaniciens et chauffeurs (1857-1861) » dans *Les Cahiers des caisses de prévoyance et de retraite. Revue générale de sécurité sociale*, n°10, juin 2010, p. 5-21.
- Se protéger, être protégé : une histoire des assurances sociales en France*, Rennes : PUR, 2006, 347 p.
- TAURAN (Thierry), *Les régimes spéciaux de sécurité sociale*, Paris : PUF, 2000, 126 p.
- (éd.), *La Sécurité sociale. Son histoire à travers les textes. Tome VII, les régimes spéciaux de sécurité sociale*, Paris : AEHSS, 2015, 539 p.
- THIVEAUD (Jean-Marie), « La lente construction des systèmes de retraite en France de 1750 à 1945 » dans *Revue d'économie financière*, n°40, 1997, p. 21-54.

9.4. Conditions de travail : dangerosité, sécurité

- ANDOLFATTO (Dominique), *L'univers des élections professionnelles : travail et société au crible des urnes*, Paris : Éd. ouvrières, 1992, 224 p.
- HESSE (Philippe-Jean), « Les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs dans quelques mines de l'Ouest (1890-1940) » dans *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 1997, vol. 104, n°3, p. 213-225.
- LESPINET-MORET (Isabelle), « Les délégués mineurs, premiers élus du personnel » dans *Santé & Travail*, n°87, juillet 2014
- « Le Rail, de Pierre Hamp : la "peine des hommes du rail" illustrée ? » dans *Historail*, n°13, avril 2010, p. 27-29.

RIBEILL (Georges), « Des obsessions de l'État aux vertus des lampistes : aspects de la sécurité ferroviaire au XIX^e siècle » dans *Culture technique*, n°11, 1983, p. 286-297.
 « Sécurité du personnel. Un petit dessin vaut mieux qu'un long discours » dans *Historail*, n°10, juillet 2009, p. 80-87.
 « Sur le réseau Ouest-État : un témoignage d'Eugène Poitevin » dans *Historail*, n°15, octobre 2010, p. 8.
L'usure au travail. Le Mouvement social, n°124, juillet-septembre 1983, 186 p.

9.5. Durée du travail et congés

AILLOT (Laurent), *La loi des 8 heures*, mémoire de DEA de droit social et mouvements contemporains, dir. J.-P. Le Crom, université de Nantes, 1994, 148 p.
 ASSELAINE (Jean-Charles), « La semaine des 40 heures, le chômage et l'emploi » dans *Le Mouvement social*, n°54, mars 1966, p. 183-204.
 —, « Une erreur de politique économique : la loi de 40 heures de 1936 » dans *Revue économique*, vol. 25, n°4, 1974, p. 672-705.
 —, « La loi des 40 heures de 1936 » dans *La France en mouvement, 1934-1938*, dir. Jean Bouvier, Seyssel : Champ Vallon, 1986, p. 164-192.
 BARRAU (Patrick), « La naissance mouvementée du droit au repos hebdomadaire » dans *Cahiers du Chatefp*, n°5, mai 2001, p. 1-15.
 BECK (Robert), *Histoire du dimanche de 1700 à nos jours*, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1997, 383 p.
 —, « Esprit et genèse de la loi du 13 juillet 1906 sur le repos hebdomadaire » dans *Histoire, économie & société*, n°3, 2009, p. 5-15.
 BODIGUEL (Jean-Luc), *La réduction du temps de travail : enjeu de la lutte sociale*, Paris : Éd. ouvrières, 1968, 314 p.
 CHAMBELLAND-LIÉBAULT (Nathalie), « Un repos dominical pour tous ? La loi du 13 juillet 1906 établissant le repos hebdomadaire en faveur des employés et ouvriers » dans *Deux siècles de droit du travail : l'histoire par les lois*, dir. Jean-Pierre Le Crom, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1998, p. 105-116.
 CHATRIOT (Alain), FRIDENSON (Patrick), PEZET (Éric), « La réduction du temps de travail en France entre réglementation tutélaire et négociation encadrée (1814-1978) » dans *Revue de l'IRES*, n°42, février 2003, p. 9-40.
 COINTEPAS (Michel), « Les circulaires Millerand de 1900 », *Cahiers du Chatefp*, n°5, mai 2001, accessible en ligne <http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/Les_circulaires_Millerand_de_1900.pdf>
Les congés payés. Le Mouvement social, n°150, janvier-mars 1990.
 CORBIN (Alain), « La fatigue, le repos et la conquête du temps » dans ID., *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Paris : Aubier, 1995, p. 276-298.
 CROSS (Gary S.), *A quest for time : the reduction of work in Britain and France, 1840-1940*, Berkeley : University of California Press, 1989, 330 p.
 DECOUFLÉ (André-Clément), SVENDSEN (Nicolas), « Contribution à une histoire des durées du travail dans l'industrie française du milieu du XIX^e siècle à la Seconde Guerre mondiale » dans *Travail et Emploi*, n°20, juin 1984, p. 57-70.
 DECOUFLÉ (André-Clément), « La face cachée de l'histoire des durées du travail : temps de labeur et contrôle social de l'emploi » dans *Travail et Emploi*, n°21, septembre 1984, p. 79-85.
 DUBILLOT (Sophie), *Histoire d'un jour chômé : la loi du 13 juillet 1906 relative au repos dominical. Son application jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale*, dir. J.-P. Le Crom, mémoire de DEA de droit social et mouvements sociaux contemporains, université de Nantes, 1994, 80 p.
 FONTAINE (Marion), « Travail et loisirs : l'expérience du Front populaire », note de la Fondation Jean Jaurès, 6 juillet 2016.

- La France et le temps de travail, 1814-2004*, dir. Patrick Fridenson, Bénédicte Reynaud, Paris : O. Jacob, 2004, 237 p.
- FREYSSINET (Jacques), *La réduction de la durée du travail, enjeux de classes, hier et aujourd'hui*, [s.l.] : Institut CGT d'histoire sociale, 2005, 44 p.
- GUEDJ (François), VINDT (Gérard), *Le temps de travail, une histoire conflictuelle*, Paris : Syros, 1997, 154 p.
- GUEDJ (François), « Les conflits autour de la durée du travail : temps de travail, loisirs et sociétés salariales » dans *Histoire sociale de l'Europe : industrialisation et société en Europe occidentale, 1880-1970*, Paris : Seli Arslan, 1998, p. 333-356.
- HAMON (Maurice), « La loi de 40 heures dans les mines et la métallurgie » dans *Actes du 98^e Congrès national des sociétés savantes*, t. 1, Paris : Bibliothèque nationale, 1975, p. 165-183.
- JARRIGE (François), REYNAUD (Bénédicte), « La durée du travail, la norme et ses usages en 1848 » dans *Genèses*, vol. 85, n°4, 2011, p. 70-92.
- LAHBARI (Karim), *Débats et conflits sur l'application de la loi de 8 heures, 1919-1928*, mémoire de maîtrise d'histoire, dir. E. Chadeau, université Charles de Gaulle-Lille III, 1998, 190 p.
- LAPEYRE (Pierre), « La durée du travail : une longue histoire. Quelques repères sur le fond et la forme » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°3, 1^{er} trimestre 1999, p. 10-15.
- LERAY (Isabelle), « La réduction du temps de travail pour tous : la loi du 23 avril 1919 sur les huit heures » dans *Deux siècles de droit du travail : l'histoire par les lois*, dir. J.-P. Le Crom, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1998, p. 117-128.
- LESPINET (Isabelle), *Les origines de la journée de huit heures*, mémoire de maîtrise d'histoire, université Paris X-Nanterre, 1985.
- PHILIPPE (Aurélien), « Les 40 heures dans les mines de charbon sous le Front populaire », *La nouvelle revue du travail*, n°7, 2015, accessible en ligne <<http://journals.openedition.org/nrt/2361>>.
- Réduction du temps de travail : les enseignements de l'observation*, Paris : La Documentation française, 2001, 493 p.
- Réductions du temps de travail : journée pluridisciplinaire du 31 mai 1994*, Paris : La Documentation française, 1994, 135 p.
- RIBEILL (Georges), « La question du travail dominical dans les chemins de fer. De longs mais vains débats au XIX^e siècle » dans *Historail*, n°29, avril 2014, p. 14-22.
- RYBCZYNSKI (Witold), *Histoire du week-end*, Paris : Liana Levi, 1992, 230 p.
- SIROT (Stéphane), « Les congés payés en France avant le Front Populaire : l'exemple des ouvriers parisiens de 1919 à 1935 » dans *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°50, juin 1996, p. 89-100.
- SOUAMA (Najib), « La loi des huit heures : un projet d'Europe sociale ? (1918-1932) » dans *Travail et Emploi*, n°110, juin 2007, p. 27-36.
- TITZ-DUBINSKY (Monique), « L'aménagement du temps de travail des cheminots comme facteur de prévention des catastrophes ferroviaires » dans *Colloque sur l'histoire de la Sécurité sociale : actes du 113^e congrès national des sociétés savantes (Strasbourg, 1988)*, Paris : CTHS, CHSS & AEHSS, 1989, p. 491-512.
- VIGREUX (Jean), « Changer la vie : les congés payés », *ANR PAPRIK@2F*, 16 juillet 2014 ; accessible en ligne <<http://anrpaprika.hypotheses.org/2464>>
- VIET (Vincent), *Les voltigeurs de la République : l'inspection du travail en France jusqu'en 1914*, Paris : CNRS Éd., 1994, 629 p.

9.6. Rémunération

- CASTEL (Robert), *Les métamorphoses de la question sociale : une chronique du salariat*, Paris : Gallimard, 1999, 813 p.

9.7. Facilités de circulation

- RIBEILL (Georges), « Les facilités de circulation des cheminots : des faveurs octroyées, négociées puis contestées » dans *Historail*, n°29, avril 2014, p. 6-13.
- , « Les facilités de circulation des cheminots » dans *La Vie du Rail*, n°3468, 21 mai 2014, p. 14-21.

9.8. Identité professionnelle

- CARON (François), « Regards sur les cheminots et leurs métiers » dans *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 7-10.
- CHEVANDIER (Christian), « L'identité professionnelle des conducteurs de locomotives électriques : le choix effectué de la continuité » dans *Électricité et chemins de fer : cent ans de progrès ferroviaires par l'électricité. Actes du colloque*, Paris : AHEF/AHICF, 1997, p. 251-262.
- , « Cheminots : des images et des représentations si prégnantes » dans *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 366-414.
- RIBEILL (Georges), « SNCF : du malaise social à la cassure corporative » dans *Travail*, n°31, mars 1994, p. 37-62.

9.9. Témoignages de cheminots

- Les cahiers de l'APA. Paroles de cheminots. Lectures du fonds APA*, n°56, s.l., 2013, 52 p.
- CHEVANDIER (Christian), « Le rail et l'écriture de soi : la discrétion des lampistes » dans *Actes de la Journée scientifique internationale organisée par l'Association pour l'histoire des chemins de fer et par l'Association pour l'autobiographie et le patrimoine autobiographique le 17 juin 2011 à Ambérieu-en-Bugey*. *RHCF*, n°44, 2013, p. 127-136.
- LEROUX-HUGON (Véronique), « La pratique autobiographique des cheminots dans le fonds de l'APA » dans *Paroles de cheminots : lectures du fonds APA, Les cahiers de l'APA*, n°56, juillet 2013, p. 7-11.
- , « La pratique autobiographique des cheminots dans le fonds de l'APA » dans *Actes de la Journée scientifique internationale organisée par l'Association pour l'histoire des chemins de fer et par l'Association pour l'autobiographie et le patrimoine autobiographique le 17 juin 2011 à Ambérieu-en-Bugey*. *RHCF*, n°44, 2013, p. 103-111.
- RIBEILL (Georges), « Les autobiographies des cheminots français. Simples témoins ou analystes critiques ? » dans *Actes de la Journée scientifique internationale organisée par l'Association pour l'histoire des chemins de fer et par l'Association pour l'autobiographie et le patrimoine autobiographique le 17 juin 2011 à Ambérieu-en-Bugey*. *RHCF*, n°44, 2013, p. 11-33.

9.10. Figures du chemin de fer

- ASSOCIATION POUR L'ÉTUDE DE L'HISTOIRE DE L'INSPECTION DU TRAVAIL, *Henri Bourrillon, dit Pierre Hamp : inspecteur du travail et écrivain humaniste. Hommage de sept personnalités*, Paris : AEHIT, 1993, 55 p.
- BAUDOUÏ (Rémi), *Raoul Dautry, 1880-1951 : le technocrate de la République*, Paris : Balland, 1992, 396 p.
- GUYOT (Dominique), *Pierre Hamp : inspecteur du travail et écrivain humaniste, 1876-1962*, Paris : L'Harmattan, 2006, 252 p.
- RIBEILL (Georges), « La "grande famille du PLM" » dans *Correspondances ferroviaires*, n°5, mars 2003, p. 4-9.
- , « Un grand manieur d'hommes, Paul-Émile Javary, directeur du Nord » dans *Historail*, 2008, p. 22-29.

9.11. Représentations des cheminots

- IONASCU (Michel), *Cheminots argentiques : l'image d'un groupe social dans le cinéma et l'audiovisuel français*, thèse de cinéma, dir. M. Lagny, université Paris-III, 1999, 356 p.

VERDEROSA (Ariane), « À propos de quelques représentations répandues du chemin de fer français et de ses agents » dans *RHCF*, n°36-37, 2007, p. 304-307.

9.12. Mémoire cheminote

PIGENET (Michel), « Les cheminots dans l'histoire sociale de la France. Une relecture à quarante ans de distance » dans *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 73-76.

VINCENT (Pierre), « Les cheminots dans l'histoire sociale de la France » dans *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 69-72.

10. Histoire des relations professionnelles

10.1. Généralités

ADAM (Gérard), REYNAUD (Jean-Daniel), VERDIER (Jean-Maurice), *La négociation collective en France*, Paris : Éd. Économie et humanisme/Éd. ouvrières, 1972, 126 p.

CAIRE (Guy), *La négociation collective*, Paris : PUF, 1992, 127 p.

LE CROM (Jean-Pierre), « L'évolution du rôle de l'État en matière de relations professionnelles (1936-1950) » dans *L'État à l'épreuve du social*, dir. Philippe Auvergnon, Philippe Martin, Paris : Syllepse, 1998, p. 206-218.

LE GOFF (Jacques), *Droit du travail et société : tome I, Les relations individuelles de travail*, vol. 1, Rennes : PUR, 2001, 1015 p.

—, *Droit du travail et société : tome II, Les relations collectives de travail*, vol. 2, Rennes : PUR, 2002, 590 p.

SELLIER (François), *La confrontation sociale en France, 1936-1981*, Paris : PUF, 1984, 240 p.

TOUZARD (Hubert), « Consultation, concertation, négociation. Une courte note théorique » dans *Négociations*, n°5, 2006, p. 67-74.

10.2. Représentation du personnel

ANDOLFATTO (Dominique), *L'univers des élections professionnelles : travail et société au crible des urnes*, Paris : Éd. ouvrières, 1992, 223 p.

CHORIN (Jacky), « L'adaptation de la législation de la représentation du personnel dans les entreprises publiques à statut : le cas de la SNCF et de l'EDF-GDF » dans *Droit Social*, n°12, décembre 1990, p. 886-895.

LE CROM (Jean-Pierre), *L'introuvable démocratie salariale : le droit de la représentation du personnel dans l'entreprise, 1890-2002*, Paris : Syllepse, 2003, 194 p.

10.3. Statuts du personnel

CHEVANDIER (Christian), « Pétrifier un statut, consolider son identité. Les textes réglementaires et leur histoire dans la mémoire des groupes sociaux et professionnels » dans *Cahiers de sociologie économique et culturelle*, n°53-54, 2014, p. 71-83.

CHORIN (Jacky), *Le particularisme des relations du travail dans les entreprises publiques à statut*, Paris : LGDJ, 1994, 568 p.

DELESALLE (Pierre-Marie), *Le statut du personnel des entreprises nationalisées*, Paris : S. Saurat, 1953, 269 p.

GARBAR (Christian-Albert), *Le droit applicable au personnel des entreprises publiques*, Paris : LGDJ, 1996, 588 p.

GARBAR (Christian-Albert), MAGGI-GERMAIN (Nicole), « L'articulation entre la loi, le statut et la convention collective dans le secteur public » dans *Quelle démocratie sociale dans le monde du travail ? Actes du colloque, université de Rennes II*, dir. Jocelyne Barreau, Rennes : PUR, 2003, p. 159-177.

- LECAT (Donatien), *La continuité du service d'intérêt général : essai sur la pertinence d'un nouveau statut du personnel dans les grands services en réseaux*, thèse de droit public, dir. C.-A. Garbar, université de Nantes, 2015, 916 p.
- MAGGI-GERMAIN (Nicole), *Négociation collective et transformations de l'entreprise publique à statut*, Paris : LGDJ, 1996, 496 p.
- , « Statut et contrat : deux modes de construction de la relation de travail » dans *Revue de l'IRES*, n°45, 2004, p. 103-117.
- RIBEILL (Georges), « Genèse et consolidation des statuts corporatifs » dans *Transports 93, professions en devenir : enjeux et réglementations*, dir. Patrick Hamelin, Georges Ribeill, Claude Vauclore, Paris : Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992, p. 13-21.
- Le salariat à statut : genèses et cultures*, dir. Marie Cartier, Jean-Noël Retière, Yasmine Siblot, Rennes : PUR, 2010, 326 p.
- SCHWEITZER (Sylvie), « Métiers et statuts » dans *Bulletin du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, n°1-2, 1999, p. 5-11.
- SIWEK-POUYDESSEAU (Jeanne), « Syndicats et statuts » dans *Projet*, décembre 1989, n°220, p. 37-44.
- , « Les statuts des personnels dans le secteur public » dans *Les conventions collectives de branche, déclin ou renouveau ?*, dir. Annette Jobert, Jean-Daniel Reynaud, Jean Saglio, Paris : CEREQ, 1993, p. 95-102.

10.4. Conventions collectives

- AUBERT (Maurice), *Les conflits de conventions collectives de travail*, Lausanne : H. Jaunin, 1957, 164 p. (thèse de droit, Lausanne, 1957).
- Cent ans de conventions collectives : Arras, 1891-1991. Actes du colloque d'Arras, 21-22 novembre 1991*, dir. Olivier Kourchid, Rolande Trempé, Villeneuve-d'Ascq : Revue du Nord, 1994, 409 p.
- DAUNAC (Charles), « La mise en œuvre de la nouvelle législation des conventions collectives » dans *La revue administrative*, n°15, juin 1950, p. 258-260.
- DIDRY (Claude), « La nouvelle jeunesse des conventions collectives : la loi du 24 juin 1936 » dans *Deux siècles de droit du travail : l'histoire par les lois*, dir. Jean-Pierre Le Crom, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1998, p. 129-141.
- , « L'inspection du travail et les conventions collectives entre 1892 et 1936 » dans *Inspecteurs et inspection du travail sous la III^e et la IV^e République*, dir. Jean-Louis Robert, Paris : La Documentation française, 1998, p. 190-203.
- , « Du contrat collectif à la convention collective. Le "pluralisme légal" d'une institution économique » dans *Institutions et conventions : la réflexivité de l'action économique*, dir. Élisabeth Chatel, Dorothée Rivaud-Danset ; Robert Salais, Paris : EHESS, 1998, p. 227-251.
- , « La convention collective en 1936, les deux registres d'une institution légale dans les conflits sociaux du Front Populaire » dans *Actes du colloque des 20 et 21 septembre 2000 à Aix-en-Provence. Cahiers de l'IRT*, n°9, 2001, p. 147-162.
- , « La production juridique de la convention collective. La loi du 4 mars 1919 » dans *Annales. Histoire, sciences sociales*, n°6, 2001, p. 1253-1282.
- , *Naissance de la convention collective : débats juridiques et luttes sociales en France au début du 20^e siècle*, Paris : EHESS, 2002, 267 p.
- DIDRY (Claude), SALAIS (Robert), « L'écriture des conventions du travail entre le métier et l'industrie, un moment critique : les conventions collectives de 1936-1937 » dans *Études. Revue du CEREQ*, n°65, 1993, p. 77-94.
- , « Troubles sur les produits d'État et écriture des conventions collectives de travail de 1936 » dans *L'inscription sociale du marché : colloque, Lyon, novembre 1992*, dir. Annie Jacob, Hélène Vérin, Paris : L'Harmattan, 1995, p. 112-136.

- FOURNIER (Pierre), « Évolution des textes concernant les conventions collectives, le salaire minimum et les conflits collectifs » dans *Cahiers du Chatefp*, n°2-3, janvier 2000, p. 15-24.
- GAZIER (Albert), « Le retour aux conventions collectives » dans *Revue économique*, vol. 1, n°2, 1950, p. 157-167.
- LAROQUE (Pierre), « Les conventions collectives de travail en France » dans *Cahiers du Chatefp*, n°4, septembre 2000, p. 111-122.
- LE GOFF (Jacques), « La naissance des conventions collectives. Retour sur un débat doctrinal significatif (1890-1920) » dans *Droits. Revue française de théorie juridique*, n°12, 1990, p. 68-79.
- MACHU (Laure), « Négociations et conflits » dans *Le pain, la paix, la liberté : expériences et territoires du Front populaire*, dir. Jean Vigreux, Xavier Vigna, Paris : La Dispute/Éd. sociales, 2006, p. 83-101.
- , « La convention collective, fondatrice de nouveaux rapports sociaux et politiques ? » dans *Les deux France du Front populaire : chocs et contre-chocs. Actes du colloque tenu à l'École normale supérieure (Ulm), puis aux Archives nationales, du 4 au 6 décembre 2006*, dir. Gilles Morin, Gilles Richard, Paris : L'Harmattan, 2008, p. 199-209.
- , *Les conventions collectives du Front populaire : construction et pratiques du système français de relations professionnelles*, thèse d'histoire, dir. C. Omnès, université Paris-X Nanterre, 2011, 943 p.
- , « Les syndicats ouvriers et le droit des conventions collectives. L'exemple de la loi du 24 juin 1936 » dans *Pratiques syndicales du droit : France, XX^e-XXI^e siècles*, dir. André Narritsens, Michel Pigenet, Rennes : PUR, 2014, p. 267-277.
- MORIN (Marie-Laure), « Démocratie sociale ou démocratie politique ? La loi du 11 février 1950 sur les conventions collectives » dans *Deux siècles de droit du travail : l'histoire par les lois*, dir. Jean-Pierre Le Crom, Paris : Éd. de l'Atelier/Éd. ouvrières, 1998, p. 179-198.
- MOURIAUX (René), *Repères sur le mouvement syndical français et la convention collective avant la loi du 11 février 1950*, Paris : CEVIPOF, 1991, 20 p.
- MULLER (Eugène), MURCIER (Jean-Paul), *Les conventions collectives de travail*, Paris : CFTC, 1950, 83 p.
- RUDISCHHAUSER (Sabine), « Action publique et sciences sociales. Les débuts du droit des conventions collectives en France et en Allemagne, 1900-1918/19 » dans *Les politiques du travail (1906-2006) : acteurs, institutions, réseaux*, dir. Alain Chatriot, Odile Join-Lambert, Vincent Viet, Rennes : PUR, 2006, p. 313-327.
- , « Les conventions collectives, regards croisés sur la fondation des modèles sociaux » dans *Trajectoires des modèles nationaux : État, démocratie et travail en France et en Allemagne*, dir. Michèle Dupré, Olivier Giraud, Michel Lallement, Bruxelles : Peter Lang, 2012, p. 157-186.
- , « L'autonomie sociale, ou le syndicalisme producteur de normes. Les conventions collectives avant la lettre, 1890-1919 » dans *Pratiques syndicales du droit : France, XX^e-XXI^e siècles*, dir. André Narritsens, Michel Pigenet, Rennes : PUR, 2014, p. 101-112.
- SALLÉ (Robert), *Les conventions collectives de travail : analyse de la loi du 11 février 1950*, Paris : La Documentation économique et syndicale, 1951, 50 p.

10.5. Histoire du statut du personnel cheminot (jusqu'à la Seconde Guerre mondiale)

- CHENOT (Bernard), « Le statut social des cheminots » dans *L'organisation de la production industrielle*, n°18, septembre 1943, p. 29-36.
- CHEVANDIER (Christian), FUKASAWA (Atsushi), RIBEILL (Georges), « Le statut des cheminots : genèse, historique et représentations » dans *Professions et réglementations des transports dans la perspective européenne 1993 : colloque de Paris les 9, 10, 11 mai 1989*, [s.l.] : à compte d'auteur, 1989, p. 41-64.

- , « Les cheminots : un statut toujours en débat » dans *Transports 93, professions en devenir : enjeux et réglementations*, dir. Patrick Hamelin, Georges Ribeill, Claude Vauclore, Paris : Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1992, p. 41-64.
- DRESSEN (Marnix), « Du "statut pour tous" au "cadre social harmonisé" pour chacun ? Jeux d'acteurs en France, sécurité, négociations collectives et conflits » dans *Mondialisation et recomposition des relations professionnelles : un état des lieux*, coord. François Aballéa, Arnaud Mias, Toulouse : Octarès, 2010, p. 195-209.
- DRESSEN (Marnix), MAHIEUX (Christian), « Chapitre 4. La démocratie sociale en représentations et en actes : la négociation collective dans le secteur ferroviaire » dans *La démocratie sociale en tension*, dir. Dominique Andolfatto, Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2018, p. 85-102.
- FRANC (I.), *Statut des relations collectives. La commission mixte du statut de la SNCF*, mémoire de DEA de droit, université Paris-II Panthéon Assas, 1987, 37 p.
- JOUBERT (Pierre), « La commission mixte du statut de la SNCF (1951-1968) et la commission mixte du statut de la RATP » dans *RHCF*, n°19, automne 1998, p. 59-74.
- KOURCHID (Olivier), « Mineurs, cheminots, essai d'interrogations comparatives » dans *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 220-276.
- LE CROM (Jean-Pierre), *Syndicats, nous voilà ! Vichy et le corporatisme*, Paris : Éd. de l'Atelier, 1995, 410 p.
- LE GALL (Paulette), *Évolution des « relations collectives » entre les chemins de fer d'intérêt général et leur personnel*, thèse de droit, université de Paris, 1957, 179 p.
- MAURICE (Julie), communication sur « L'octroi d'un statut commun des cheminots, un remède à la crise des transports de l'après-Première Guerre mondiale ? » présentée au colloque « Compétitivité des chemins de fer et des cheminots », organisé à Dijon les 6-7 octobre 2016, par le CREDESPO, le CREGO et ThéMA de l'université de Bourgogne-Franche-Comté ainsi que l'association Ferinter.
- , « De la toute-puissance des compagnies à la convention collective de 1938 : retour sur l'histoire du statut des cheminots » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT cheminots*, n°63, 4^e trimestre 2017, p. 35-40.
- RENAUD (Alexandre), *La dialectique inachevée : mise en place de la commission mixte du statut de la SNCF*, mémoire de DEA de sciences sociales, université Paris-I Panthéon Sorbonne, 1999, 277 p.
- RIBEILL (Georges), « Les chantiers de la collaboration sociale des Fédérations légales des cheminots (1939-1944) » dans *Le Mouvement social*, n°158, mars 1992, p. 87-116.
- , « Aux origines du statut » dans *La Vie du Rail*, n°3667, 16 mars 2018, p. 11-14.
- , « Retour sur le statut des cheminots de 1920 », *Historail*, n°46, juillet 2018, p. 36-53.
- SCHAEFFER (Serge), *Les garanties individuelles des cheminots et les mutations du secteur ferroviaire au sein de l'Union européenne*, thèse de droit, université de Strasbourg-III, 1997, 404 p.

10.6. Histoire des statuts du personnel d'autres corporations

- BELTRAN (Alain), « Les électriciens en quête de statut » dans *Bulletin d'histoire de l'électricité*, n°29, juin 1997, p. 7-25.
- BELTRAN (Alain), WILLIOT (Jean-Pierre), *Les retraites des industries électriques et gazières : éléments historiques*, [s.l.] : [s.n.], 2007, 75 p.
- BIDOUZE (René), « Le statut général des fonctionnaires (1946-2006) » dans *Les cahiers de l'IHS-CGT*, n°99, septembre 2006, p. 10-11.
- CHEVALLIER (Jacques), « Le statut général des fonctionnaires de 1946 : un compromis durable » dans *La revue administrative*, vol. 49, janvier 1996, p. 7-21.
- DANAN (Yves Maxime), *Le statut des agents d'électricité de France et de gaz de France : entreprises nationales*, mémoire de DES de droit public, [s.l.], 1963, 194 p.

- DEBRABANT (François-Xavier), *Le droit social dans les houillères françaises (1810-1939)*, thèse de droit, dir. N. Olszak, université Robert-Schuman Strasbourg, 2001, 2 vol.
- , « Syndicats, patronat et administrations dans les houillères françaises du XIX^e au XX^e siècle : changement de siècle, changement de rapport de force » dans *Les acteurs de l'histoire du droit du travail*, dir. Jean-Pierre Le Crom, Rennes : PUR, 2004, p. 339-356.
- DEBRABANT (Virginie), DUBUC (André), DUMONT (Gérard), *Héros ou martyrs : identités, conditions et statuts des mineurs du Nord-Pas-de-Calais*, Lewarde : Éd. Centre historique minier, 2010, 116 p.
- DESCAMPS (Florence), « Une expérience de réforme administrative d'en bas en France : les commissions tripartites de 1933 ou la première tentative de cogestion administrative au ministère des Finances » dans *Pyramides. Revue du Centre d'études et de recherches en administration publique*, n°19, 2010, p. 153-178.
- FONTAINE (Marion), « La législation minière : un cas particulier dans le processus de codification du travail ? » dans *La codification du travail sous la III^e République*, dir. Alain Chatriot, Francis Hordern, Jeanne-Marie Tuffery-Andrieu, Rennes : PUR, 2011, p. 101-112.
- FORTUNET (Françoise), « L'État et l'intérêt des mineurs : propositions de lois sociales » dans *Jean Jaurès. Cahiers trimestriels*, n°150, décembre 1998, p. 145-151.
- FORTUNET (Françoise), KOURCHID (Olivier), TREMPÉ (Rolande), « Innovation et exemplarité des relations au social. Les mines, les mineurs et l'État en France à la fin du XIX^e siècle » dans *L'État à l'épreuve du social*, dir. Philippe Auvergnon, Philippe Martin, Paris : Syllepse, 1998, p. 170-192.
- FUSILIER (Raymond), « Le statut du personnel des entreprises nationalisées comparé au statut des agents de la fonction publique » dans *Revue du droit public et de la science politique en France et à l'étranger*, n°3, 1956, p. 501-525.
- GIARD Noémie, « La profession de gardien de la paix dans le Rhône (1895-1965) » dans *Bulletin du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, n°1-2, 1999, p. 65-81.
- MARGAIRAZ (Michel), *Histoire de la RATP : la singulière aventure des transports parisiens*, Paris : Albin Michel, 1989, 173 p.
- MONTAGNON (Florent), « Les employés de la compagnie des omnibus et des tramways de Lyon (1897-1936) » dans *Bulletin du Centre Pierre Léon d'histoire économique et sociale*, n°1-2, 1999, p. 96-114.
- , « Archives des normes, archives des pratiques. Les flexibilités dans la gestion du personnel des transports publics urbains lyonnais (1890-1980) » dans *La Gazette des archives*, n°2, 2005, p. 15-28.
- , « Nous n'entrerons pas dans la carrière. Le *turn-over* dans les services publics : le cas de la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon (OTL), de l'entre-deux-guerres aux Trente Glorieuses » dans *RHCF*, n°39, 2008, p. 211-228.
- MORTAL (Patrick), « Un statut dans la République, une position dans la classe ouvrière : les travailleurs de l'État (1897-1951) » dans *RHCF*, n°36-37, printemps-automne 2007, p. 198-205.
- PIGENET (Michel), « Le statut des dockers de 1947 : luttes sociales et compromis législatif », *Cahiers de l'Institut régional du travail. Numéro spécial*, 2000, p. 241-259.
- RAGGI (Pascal), *Les mineurs de fer au travail*, Metz : Éd. Serpenoise, 2007, 245 p.
- SIROT (Stéphane), *Électriciens et gaziers en France : une histoire sociale, XIX^e-XXI^e siècle*, Nancy : Éd. Arbre bleu, 2017, 269 p.
- SIWEK-POUYDESSEAU (Jeanne), « La genèse du statut de 1946 et de la grille indiciaire » dans *La revue administrative*, vol. 48, janvier 1995, p. 35-40.
- Le statut social des mineurs de charbon dans le monde. Actes du colloque international, les 30 novembre, 1^{er} et 2 décembre 2010*, Lewarde : Éd. Centre historique minier, 2011, 247 p.

Le syndicalisme docker depuis 1945 : journée européenne d'études, 1^{er} avril 1995, Rouen, Mont-Saint-Aignan : Presses universitaires de Rouen CNRS, 1997, 130 p.

10.7. Représentations des cheminots et de leur statut du personnel

BURDY (Jean-Paul), *Le Soleil noir : formation sociale et mémoire ouvrière dans un quartier de Saint-Étienne, 1840-1940*, thèse d'histoire, dir. Y. Lequin, université Lyon-II, 1986, 3 vol.

Images de cheminots. RHCF, n°36-37, printemps-automne 2007, 450 p.

ANNEXES

Les annexes ci-dessous sont classées dans l'ordre de lecture du tome premier de la thèse.

1. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État aux Travaux publics de 1830 à 1939
2. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État au Travail de 1906 à 1939
3. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État aux Finances de 1830 à 1939
4. Liste chronologique des textes normatifs et réglementaires
 - a. Codes, ordonnances, lois et décrets
 - b. Arrêtés ministériels
 - c. Circulaires ministérielles
 - d. Rapports officiels
 - e. Conventions

INTRODUCTION GÉNÉRALE

5. Un chemineau
6. Carte de la répartition du territoire français par les compagnies après 1919

CHAPITRE I. DES CHEMINOTS SOUMIS AU « BON VOULOIR » DES COMPAGNIES : UNE RELATION DE TRAVAIL DISSYMMÉTRIQUE

7. Modèle imprimé d'un certificat de santé de la compagnie du Nord en août 1893
8. La famille Faivre, une dynastie de cheminots
9. L'importance des recommandations
10. Le commissionnement d'un agent de la compagnie du Nord et le cautionnement

CHAPITRE II. LES CONDITIONS DE TRAVAIL EXIGEANTES D'UNE CORPORATION EXPOSÉE ET SPÉCIFIQUE

11. Évolution des effectifs des réseaux d'intérêt général de 1851 à 1937
12. La diversité des métiers des chemins de fer dans les années 1930
13. Hiérarchie et rémunération du personnel des chemins de fer des compagnies en 1891
14. Les accidents de chemins de fer
15. Le ressentiment d'un ancien agent face au favoritisme et à l'arbitraire

CHAPITRE III. FIDÉLISER LE PERSONNEL PAR LES ŒUVRES SOCIALES

16. Comparaison des caisses de retraites des réseaux d'intérêt général en 1899
17. Évolution de la subvention des réseaux et de la retenue sur les salaires des agents des chemins de fer en vue de la constitution de leur retraite des années 1850 aux années 1890, selon les compagnies
18. Évolution du montant des versements (en francs) effectués aux caisses de secours et de retraites des compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Midi, du PLM et de l'administration des chemins de fer de l'État de 1877 à 1895, selon les compagnies
19. Évolution du nombre d'agents de chemin de fer affiliés aux caisses de retraite entre 1875 et 1896
20. Les facilités de circulation, une libéralité enviée

CHAPITRE IV. FAIRE PRESSION POUR DÉFENDRE SES INTÉRÊTS

21. Adhérer au Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies en septembre 1902

22. Bandeaux de l'organe de presse de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938)
23. Les congrès fédéraux de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938)
24. La pétition par carte postale de juin 1907
25. Affiches commandées par le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer à Jules Grandjouan en 1910
26. Articles 414, 415 et 416 du Code pénal de 1810
27. Les secrétaires généraux de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938)
28. Groupes représentant les cheminots au Parlement des années 1880 à 1939
29. Liens entretenus entre les administrateurs des réseaux privés et les principaux acteurs financiers et industriels français et étrangers en 1937
30. Administrateurs des compagnies privées et politiques en 1883
31. Les relations des administrateurs des chemins de fer avec les parlementaires
32. Principales dispositions des circulaires ministérielles, arrêtés, propositions ou projets de loi successifs discutés ou adoptés des années 1850 aux années 1910 en matière de contrat de louage, de durée du travail, de retraite et de règlement des différends individuels survenus entre une compagnie et ses agents
33. Les limites de la stratégie parlementaire

CHAPITRE V. LE RAPPORT DE FORCE À L'ŒUVRE POUR LA CONSTRUCTION D'UN PREMIER CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE : AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DÉFENSE DES DROITS DE LA CORPORATION

34. L'évolution du règlement des litiges entre les agents des chemins de fer et les réseaux
35. Répartition des agents des chemins de fer au sein du conseil des prud'hommes de Paris et de la Seine en novembre 1908
36. L'administration du contrôle des chemins de fer au début du XXe siècle

CHAPITRE VI. LE LABORIEUX CHEMINEMENT VERS L'UNIFICATION DES RÉGIMES DE RETRAITE (ANNÉES 1890-1911)

37. Comparaison, par réseau, entre le nombre d'inscrits aux caisses de retraite et l'effectif total du personnel en 1909
38. Manifestation de cheminots réclamant les cent sous le 12 décembre 1909
39. La grève des cheminots d'octobre 1910

CHAPITRE VII. L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, UN LABORATOIRE SOCIAL DES CHEMINS DE FER (ANNÉES 1900)

40. Représentation du personnel dans certains conseils et commissions du réseau à partir de juillet 1907

CHAPITRE IX. DU STATUT DES AGENTS DU RÉSEAU DE L'ÉTAT À LA REVENDICATION D'UN STATUT COMMUN (1910-1918)

41. Statut du personnel ouvrier des ateliers et dépôts de l'administration des chemins de fer de l'État du 12 mai 1910

42. Statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912

43. Circulaire David du 13 mai 1914 relative à l'uniformité et à la codification du statut des employés et ouvriers des chemins de fer

44. La Première Guerre mondiale dans les chemins de fer : destructions des voies et des ouvrages d'art, travail des femmes et conditions dégradées de travail

CHAPITRE X. LES SUITES DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE. L'APPLICATION COMPLEXE D'UNE DISPOSITION DE DROIT COMMUN AUX CHEMINS DE FER : LA JOURNÉE DE 8 HEURES (1919-1921)

45. La revendication des 8 heures

CHAPITRE XI. 1920, UNE ANNÉE-CLÉ

46. La première réunion de la sous-commission paritaire du statut le 25 juin 1919

47. Les grèves des cheminots de 1920

48. Affiches éditées par la compagnie du PO à l'occasion de la grève de mai 1920

49. Statut commun du personnel des agents des grands réseaux de 1920

CHAPITRE XII. LA REMISE EN CAUSE D'UN STATUT DU PERSONNEL DÉCRIÉ (ANNÉES 1920-PREMIÈRE MOITIÉ DES ANNÉES 1930)

50. Séance du congrès national extraordinaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat organisé le 8 septembre 1920

51. Une critique de la mise à l'échelle

52. Le déficit des chemins de fer dans les années 1930

a. Évolution du déficit (exprimé en milliards de francs) des chemins de fer par année dans la première moitié de la décennie 1930

b. Les effets du déficit des chemins de fer pour les cheminots

CHAPITRE XIII. L'ADAPTATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CHEMINOTS AUX CONTEXTES SOCIAL, ÉCONOMIQUE ET FINANCIER (ANNÉES 1920-ANNÉES 1930)

52. Le déficit des chemins de fer dans les années 1930

a. Évolution du déficit (exprimé en milliards de francs) des chemins de fer par année dans la première moitié de la décennie 1930

b. Les effets du déficit des chemins de fer pour les cheminots

CHAPITRE XIV. L'APPLICATION DES MESURES SOCIALES DU FRONT POPULAIRE AUX CHEMINS DE FER

53. Les 40 heures

a. L'opposition patronale à la réduction de la durée du travail à 40 heures

b. La campagne de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer en faveur de la semaine de 40 heures

CHAPITRE XV. SAISIR UNE OPPORTUNITÉ : LA SUBSTITUTION DE LA CONVENTION COLLECTIVE AU STATUT DU PERSONNEL (1936-1937)

54. Les revendications cheminotes du Front populaire

CHAPITRE XVI. DES COMPAGNIES À LA SNCF : LA PERSISTANTE LIMITATION DE LA PLACE ACCORDÉE AU PERSONNEL DANS LA GESTION DE L'ENTREPRISE (1937-1938)

55. La création de la SNCF

a. Convention et décret-loi du 31 août 1937

b. Statuts de la SNCF

CHAPITRE XVII. UNE CONVENTION COLLECTIVE ADOPTÉE « PAR VOIE DE FRACTIONNEMENT »

56. L'inspiration vient en assistant à la discussion des chapitres de la convention collective

57. La convention collective du personnel du cadre permanent de la SNCF adoptée en mars et août 1938

CHAPITRE XVIII. RETOURS SUR AVANTAGES SOCIAUX À L'ÉPREUVE D'UN CONTEXTE POLITIQUE QUI S'ASSOMBRI (AVRIL 1938-ÉTÉ 1939)

58. La remise en cause de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer

1. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État aux Travaux publics de 1830 à 1939

Source : base de données « Gouvernements et présidents des assemblées parlementaires depuis 1789 » de l'Assemblée nationale <http://archives.assemblee-nationale.fr/gouv_parl/>

Guillaume Capelle	Ministre des Travaux publics du 19/05/1830 au 31/07/1830
Victor de Broglie	Ministre de l'Intérieur et des Travaux publics du 31/07/1830 au 01/08/1830
Antoine d' Argout	Ministre du Commerce et des Travaux publics du 13/03/1831 au 31/12/1832
Adolphe Thiers	Ministre du Commerce et des Travaux publics du 31/12/1832 au 04/04/1834
Hippolyte Passy	Ministre du Commerce et des Travaux publics du 22/02/1836 au 06/09/1836
Nicolas Martin du Nord	Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce du 19/09/1836 au 31/03/1839
Adrien de Gasparin	Ministre de l'Intérieur, des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce du 31/03/1839 au 12/05/1839
Jules Dufaure	Ministre des Travaux publics du 12/05/1839 au 01/03/1840
Alexis Legrand	Sous-secrétaire d'État aux Travaux publics du 18/05/1839 au 01/03/1840
Hippolyte Jaubert	Ministre des Travaux publics du 01/03/1840 au 29/10/1840
Jean Teste	Ministre des Travaux publics du 29/10/1840 au 16/12/1843
Pierre Dumon	Ministre des Travaux publics du 16/12/1843 au 09/05/1847
Hippolyte Jayr	Ministre des Travaux publics du 09/05/1847 au 24/02/1848
Alexandre Marie de Saint Georges	Ministre des Travaux publics du 24/02/1848 au 11/05/1848
Ulysse Trélat	Ministre des Travaux publics du 11/05/1848 au 28/06/1848
Adrien Recurt	Ministre des Travaux publics du 28/06/1848 au 13/10/1848
Alexandre Vivien de Goubert	Ministre des Travaux publics du 13/10/1848 au 20/12/1848
Léonard Faucher	Ministre des Travaux publics du 20/12/1848 au 29/12/1848
Bertrand de Lacrosse	Ministre des Travaux publics du 29/12/1848 au 31/10/1849
Jean Bineau	Ministre des Travaux publics du 31/10/1849 au 09/01/1851
Pierre Magne	Ministre des Travaux publics du 09/01/1851 au 26/10/1851
Bertrand de Lacrosse	Ministre des Travaux publics du 26/10/1851 au 03/12/1851
Pierre Magne	Ministre des Travaux publics du 03/12/1851 au 25/01/1852
Noël Lefebvre-Duruflé	Ministre des Travaux publics du 25/01/1852 au 28/07/1852
Pierre Magne	Ministre des Travaux publics du 28/07/1852 au 23/06/1853
Pierre Magne	Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce du 23/06/1853 au 03/02/1855
Eugène Rouher	Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics du 03/02/1855 au 23/06/1863
Louis Behic	Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics du 23/06/1863 au 20/01/1867
Jean de Forcade la Roquette	Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics du 20/01/1867 au 17/12/1868

Edmond Gressier Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics du 17/12/1868 au 02/01/1870

Auguste de Talhouët Ministre des Travaux publics du 02/01/1870 au 15/05/1870

Charles Plichon Ministre des Travaux publics du 15/05/1870 au 10/08/1870

Jérôme David Ministre des Travaux publics du 10/08/1870 au 04/09/1870

Pierre Dorian Ministre des Travaux publics du 04/09/1870 au 19/02/1871

Charles de Saubert de Larcy Ministre des Travaux publics du 19/02/1871 au 07/12/1872

Oscar Bardi de Fourtou Ministre des Travaux publics du 07/12/1872 au 18/05/1873

René Bérenger Ministre des Travaux publics du 18/05/1873 au 25/05/1873

Alfred Deseilligny Ministre des Travaux publics du 25/05/1873 au 26/11/1873

Charles de Saubert de Larcy Ministre des Travaux publics du 26/11/1873 au 22/05/1874

Eugène Caillaux Ministre des Travaux publics du 22/05/1874 au 09/03/1876

Albert Christophle Ministre des Travaux publics du 09/03/1876 au 17/05/1877

Auguste Pâris Ministre des Travaux publics du 17/05/1877 au 23/11/1877

Michel Graëff Ministre des Travaux publics du 23/11/1877 au 13/12/1877

Charles de Freycinet Ministre des Travaux publics du 13/12/1877 au 28/12/1879

Sadi Carnot Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 05/02/1879 au 28/12/1879

Henry Varroy Ministre des Travaux publics du 28/12/1879 au 23/09/1880

Sadi Carnot Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 29/12/1879 au 23/09/1880

Sadi Carnot Ministre des Travaux publics du 23/09/1880 au 14/11/1881

David Raynal Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 28/09/1880 au 14/11/1881

David Raynal Ministre des Travaux publics du 14/11/1881 au 30/01/1882

Désiré-Jules Lesguillier Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 14/11/1881 au 30/01/1882

Henry Varroy Ministre des Travaux publics du 30/01/1882 au 07/08/1882

Armand Rousseau Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 30/01/1882 au 07/08/1882

Anne-Charles Hérisson Ministre des Travaux publics du 10/08/1882 au 29/01/1883

Charles Baïhaut Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 10/08/1882 au 29/01/1883

Anne-Charles Hérisson Ministre des Travaux publics du 29/01/1883 au 21/02/1883

Charles Baïhaut Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 29/01/1883 au 21/02/1883

David Raynal Ministre des Travaux publics du 21/02/1883 au 06/04/1885

Charles Baïhaut Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 27/02/1883 au 06/04/1885

Sadi Carnot Ministre des Travaux publics du 06/04/1885 au 16/04/1885

René Hérault Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 09/04/1885 au 21/04/1885

Charles Demole Ministre des Travaux publics du 16/04/1885 au 04/11/1886

Édouard Millaud Ministre des Travaux publics du 04/11/1886 au 30/05/1887

Severiano de Hérédia Ministre des Travaux publics du 30/05/1887 au 12/12/1887

Émile Loubet Ministre des Travaux publics du 12/12/1887 au 03/04/1888

Pierre Deluns-Montaud Ministre des Travaux publics du 03/04/1888 au 22/02/1889

Yves Guyot Ministre des Travaux publics du 22/02/1889 au 27/02/1892

Jules Viette Ministre des Travaux publics du 27/02/1892 au 03/12/1893

Charles Jonnart Ministre des Travaux publics du 03/12/1893 au 30/05/1894

Louis Barthou	Ministre des Travaux publics du 30/05/1894 au 13/01/1895
Ludovic Dupuy-Dutemps	Ministre des Travaux publics du 26/01/1895 au 01/11/1895
Jean Guyot-Dessaigne	Ministre des Travaux publics du 01/11/1895 au 29/04/1896
Adolphe Turrel	Ministre des Travaux publics du 29/04/1896 au 28/06/1898
Louis Tillaye	Ministre des Travaux publics du 28/06/1898 au 17/09/1898
Jules Godin	Ministre des Travaux publics du 17/09/1898 au 01/11/1898
Camille Krantz	Ministre des Travaux publics du 01/11/1898 au 06/05/1899
Jean Monestier	Ministre des Travaux publics du 06/05/1899 au 22/06/1899
Pierre Baudin	Ministre des Travaux publics du 22/06/1899 au 07/06/1902
Émile Maruéjols	Ministre des Travaux publics du 07/06/1902 au 24/01/1905
Armand Gauthier de l'Aude	Ministre des Travaux publics du 24/01/1905 au 14/03/1906
Louis Barthou	Ministre des Travaux publics, Postes et Télégraphes du 14/03/1906 au 24/07/1909
Alexandre Millerand	Ministre des Travaux publics, Postes et Télégraphes du 24/07/1909 au 03/11/1910
Louis Puech	Ministre des Travaux publics, Postes et Télégraphes du 03/11/1910 au 02/03/1911
Charles Dumont	Ministre des Travaux publics, Postes et Télégraphes du 02/03/1911 au 27/06/1911
Jean Augagneur	Ministre des Travaux publics, Postes et Télégraphes du 27/06/1911 au 14/01/1912
Jean Dupuy	Ministre des Travaux publics, Postes et Télégraphes du 14/01/1912 au 22/03/1913
Joseph Thierry	Ministre des Travaux publics du 22/03/1913 au 09/12/1913
Fernand David	Ministre des Travaux publics du 09/12/1913 au 09/06/1914
Jean Dupuy	Ministre des Travaux publics du 09/06/1914 au 13/06/1914
René-Renoult	Ministre des Travaux publics du 13/06/1914 au 26/08/1914
Marcel Sembat	Ministre des Travaux publics du 26/08/1914 au 12/12/1916
Édouard Herriot	Ministre des Travaux publics, Transports et du Ravitaillement du 12/12/1916 au 20/03/1917
Georges Desplas	Ministre des Travaux publics et Transports du 20/03/1917 au 12/09/1917
Albert Claveille	Ministre des Travaux publics et Transports du 12/09/1917 au 20/01/1920
Jean Cels-Couybes	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics et Transports du 19/11/1918 au 20/01/1920
Yves Le Trocquer	Ministre des Travaux publics du 20/01/1920 au 29/03/1924
Yves Le Trocquer	Ministre des Travaux publics, Ports et de la Marine marchande du 29/03/1924 au 14/06/1924
Victor-Peytral	Ministre des Travaux publics du 14/06/1924 au 17/04/1925
Pierre Laval	Ministre des Travaux publics du 17/04/1925 au 29/10/1925
Laurent Eynac	Haut-Commissaire aux Travaux publics (Aéronautique et Transports aériens) du 17/04/1925 au 20/04/1925
Anatole de Monzie	Ministre des Travaux publics du 29/10/1925 au 23/06/1926
Daniel Daniel-Vincent	Ministre des Travaux publics du 23/06/1926 au 19/07/1926
André-Hesse	Ministre des Travaux publics du 19/07/1926 au 23/07/1926
André Tardieu	Ministre des Travaux publics du 23/07/1926 au 11/11/1928
Pierre Forgeot	Ministre des Travaux publics du 11/11/1928 au 03/11/1929
Georges Pernot	Ministre des Travaux publics du 03/11/1929 au 21/02/1930

André Mallarmé	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 03/11/1929 au 21/02/1930
Édouard Daladier	Ministre des Travaux publics du 21/02/1930 au 02/03/1930
Étienne Charlot	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 23/02/1930 au 02/03/1930
Georges Pernot	Ministre des Travaux publics du 02/03/1930 au 13/12/1930
Henri Falcoz	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 02/03/1930 au 28/11/1930
Édouard Daladier	Ministre des Travaux publics du 13/12/1930 au 27/01/1931
Gaston Gourdeau	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics et du Tourisme du 13/12/1930 au 27/01/1931
Maurice Deligne	Ministre des Travaux publics du 27/01/1931 au 13/06/1931
Gaston-Gérard	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics et du Tourisme du 27/01/1931 au 13/06/1931
Maurice Deligne	Ministre des Travaux publics du 13/06/1931 au 14/01/1932
Gaston-Gérard	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics et du Tourisme du 13/06/1931 au 14/01/1932
Maurice Deligne	Ministre des Travaux publics du 14/01/1932 au 20/02/1932
Gaston-Gérard	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics et du Tourisme du 14/01/1932 au 20/02/1932
Charles Guernier	Ministre des Travaux publics et de la Marine marchande du 20/02/1932 au 03/06/1932
Gaston-Gérard	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics et de la Marine marchande du 20/02/1932 au 03/06/1932
Charles Péchin	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics et de la Marine marchande du 20/02/1932 au 03/06/1932
Édouard Daladier	Ministre des Travaux publics du 03/06/1932 au 18/12/1932
Alfred Margaine	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 03/06/1932 au 18/12/1932
Georges Bonnet	Ministre des Travaux publics du 18/12/1932 au 31/01/1933
Joseph Paganon	Ministre des Travaux publics du 31/01/1933 au 09/02/1934
Pierre-Étienne Flandin	Ministre des Travaux publics du 09/02/1934 au 08/11/1934
Henri Roy	Ministre des Travaux publics du 08/11/1934 au 01/06/1935
Joseph Paganon	Ministre des Travaux publics du 01/06/1935 au 07/06/1935
Laurent-Eynac	Ministre des Travaux publics du 07/06/1935 au 24/01/1936
Camille Chautemps	Ministre des Travaux publics du 24/01/1936 au 04/06/1936
Pierre Mazé	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 24/01/1936 au 04/06/1936
Albert Bedouce	Ministre des Travaux publics du 04/06/1936 au 22/06/1937
Henri Queuille	Ministre des Travaux publics du 22/06/1937 au 18/01/1938
Paul Ramadier	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 22/06/1937 au 18/01/1938
Henri Queuille	Ministre des Travaux publics du 18/01/1938 au 13/03/1938
Alexis Jaubert	Sous-secrétaire d'État des Travaux publics du 18/01/1938 au 13/03/1938
Jules Moch	Ministre des Travaux publics du 13/03/1938 au 10/04/1938
Ludovic-Oscar Frossard	Ministre des Travaux publics du 10/04/1938 au 23/08/1939
Anatole de Monzie	Ministre des Travaux publics du 23/08/1939 au 21/03/1940

2. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État au Travail de 1906 à 1939

Source : base de données « Gouvernements et présidents des assemblées parlementaires depuis 1789 » de l'Assemblée nationale < http://archives.assemblee-nationale.fr/gouv_parl/>

Gaston Doumergue	Ministre du Commerce, de l'Industrie et du Travail du 14/03/1906	au 25/10/1906
René Viviani	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 25/10/1906	au 03/11/1910
Louis Lafferre	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 03/11/1910	au 02/03/1911
Joseph Paul-Boncour	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 02/03/1911	au 27/06/1911
René-Renoult	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 27/06/1911	au 14/01/1912
Léon Bourgeois	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 14/01/1912	au 21/01/1913
René Besnard	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 21/01/1913	au 22/03/1913
Henry Chéron	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 22/03/1913	au 09/12/1913
Albert Métin	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 09/12/1913	au 09/06/1914
Jean-Baptiste Abel	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 09/06/1914	au 13/06/1914
Maurice Couyba	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 13/06/1914	au 26/08/1914
Jean-Baptiste Bienvenu-Martin	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 26/08/1914	au 29/10/1915
Albert Métin	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 29/10/1915	au 12/12/1916
Étienne Clémentel	Ministre du Commerce, de l'Industrie, de l'Agriculture, du Travail, des Postes et Télégraphes du 12/12/1916	au 20/03/1917
Constant Roden	Sous-secrétaire d'État au Travail et à la Prévoyance sociale du 14/12/1916	au 20/03/1917
Léon Bourgeois	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 20/03/1917	au 12/09/1917
Constant Roden	Sous-secrétaire d'État au Travail et à la Prévoyance sociale du 20/03/1917	au 12/09/1917
André Renard	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 12/09/1917	au 16/11/1917
Pierre Colliard	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 16/11/1917	au 02/12/1919
Paul Jourdain	Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 02/12/1919	au 20/01/1920
Paul Jourdain	Ministre du Travail du 20/01/1920	au 16/01/1921
Daniel Daniel-Vincent	Ministre du Travail du 16/01/1921	au 15/01/1922
Albert Peyronnet	Ministre du Travail du 15/01/1922	au 29/03/1924
Daniel Daniel-Vincent	Ministre du Travail et de l'Hygiène du 29/03/1924	au 09/06/1924
Paul Jourdain	Ministre du Travail et de l'Hygiène du 09/06/1924	au 14/06/1924

Justin Godart Ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociales du 14/06/1924 au 17/04/1925

Antoine Durafour Ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociales du 17/04/1925 au 19/07/1926

Louis Pasquet Ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociales du 19/07/1926 au 23/07/1926

André Fallières Ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociales du 23/07/1926 au 01/06/1928

Louis Loucheur Ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociales du 01/06/1928 au 21/02/1930

Alfred Oberkirch Sous-secrétaire d'État au Travail, à l'Hygiène, à l'Assistance et à la Prévoyance sociales du 04/06/1928 au 11/11/1928

Louis Loucheur Ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance sociales du 11/11/1928 au 02/03/1930

Alfred Oberkirch Sous-secrétaire d'État au Travail, à l'Hygiène, à l'Assistance et à la Prévoyance sociales du 13/11/1928 au 21/02/1930

Pierre Laval Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 02/03/1930 au 13/12/1930

Pierre Cathala Sous-secrétaire d'État au Travail et à la Prévoyance sociale du 02/03/1930 au 13/12/1930

Édouard Grinda Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 13/12/1930 au 27/01/1931

Auguste Mounié Sous-secrétaire d'État au Travail et à la Prévoyance sociale du 13/12/1930 au 27/01/1931

Adolphe Landry Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 27/01/1931 au 20/02/1932

Maurice Foulon Sous-secrétaire d'État au Travail et à la Prévoyance sociale du 27/01/1931 au 20/02/1932

Pierre Laval Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 20/02/1932 au 03/06/1932

Albert Dalimier Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 03/06/1932 au 31/01/1933

François de Tesson Sous-secrétaire d'État au Travail et à la Prévoyance sociale du 18/12/1932 au 31/01/1933

François-Albert Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 31/01/1933 au 26/10/1933

Eugène Frot Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 26/10/1933 au 26/11/1933

Lucien Lamoureux Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 26/11/1933 au 09/01/1934

Eugène Frot Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 09/01/1934 au 30/01/1934

Jean Valadier Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 30/01/1934 au 09/02/1934

Adrien Marquet Ministre du Travail du 09/02/1934 au 08/11/1934

Paul Jacquier Ministre du Travail du 08/11/1934 au 01/06/1935

Ludovic-Oscar Frossard Ministre du Travail du 01/06/1935 au 04/06/1936

Maxence Bibié Sous-secrétaire d'État au Travail du 24/01/1936 au 04/06/1936

Jean-Baptiste Lebas Ministre du Travail du 04/06/1936 au 22/06/1937

André Février Ministre du Travail du 22/06/1937 au 18/01/1938

Philippe Serre	Sous-secrétaire d'État au Travail du 22/06/1937 au 18/01/1938
Paul Ramadier	Ministre du Travail du 18/01/1938 au 13/03/1938
Gabriel Lafaye	Sous-secrétaire d'État Travail du 18/01/1938 au 13/03/1938
Albert Sérol	Ministre du Travail du 13/03/1938 au 10/04/1938
Philippe Serre	Sous-secrétaire d'État au Travail du 13/03/1938 au 10/04/1938
Paul Ramadier	Ministre du Travail du 10/04/1938 au 23/08/1939
Charles Pomaret	Ministre du Travail du 23/08/1939 au 21/03/1940

3. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État aux Finances de 1830 à 1939

Source : base de données « Gouvernements et présidents des assemblées parlementaires depuis 1789 » de l'Assemblée nationale <http://archives.assemblee-nationale.fr/gouv_parl/>

Guillaume de Baron de Montbel	Ministre des Finances du 19/05/1830 au 31/07/1830
Joseph Louis	Ministre des Finances du 31/07/1830 au 02/11/1830
Jacques Laffitte	Président du Conseil et des Finances du 02/11/1830 au 13/03/1831
Adolphe Thiers	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 04/11/1830 au 13/03/1831
Joseph Louis	Ministre des Finances du 13/03/1831 au 11/10/1832
Jean Humann	Ministre des Finances du 11/10/1832 au 10/11/1834
Hippolyte Passy	Ministre des Finances du 10/11/1834 au 18/11/1834
Jean Humann	Ministre des Finances du 18/11/1834 au 18/01/1836
Antoine d'Argout	Ministre des Finances du 18/01/1836 au 06/09/1836
Charles Duchâtel	Ministre des Finances du 06/09/1836 au 15/04/1837
Jean Lacave-Laplagne	Ministre des Finances du 15/04/1837 au 31/03/1839
Jean Gautier	Ministre des Finances du 31/03/1839 au 12/05/1839
Hippolyte Passy	Ministre des Finances du 12/05/1839 au 01/03/1840
Jean Pelet de la Lozère	Ministre des Finances du 01/03/1840 au 29/10/1840
Jean Humann	Ministre des Finances du 29/10/1840 au 25/04/1842
Jean Lacave-Laplagne	Ministre des Finances du 25/04/1842 au 09/05/1847
Pierre Dumon	Ministre des Finances du 09/05/1847 au 24/02/1848
Michel Goudchaux	Ministre des Finances du 24/02/1848 au 05/03/1848
Louis Garnier-Pagès	Ministre des Finances du 05/03/1848 au 11/05/1848
Charles Duclerc X	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 23/03/1848 au 28/06/1848
Michel Goudchaux	Ministre des Finances du 28/06/1848 au 25/10/1848
Ariste Trouvé-Chauvel	Ministre des Finances du 25/10/1848 au 20/12/1848
Hippolyte Passy	Ministre des Finances du 20/12/1848 au 31/10/1849
Achille Fould	Ministre des Finances du 31/10/1849 au 24/01/1851
Pierre Magne	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 10/11/1849 au 09/01/1851
Charles Germiny	Ministre des Finances du 24/01/1851 au 10/04/1851
Adolphe Vuitry	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 26/04/1851 au 26/10/1851
Antoine Blondel	Ministre des Finances du 26/10/1851 au 23/11/1851
François Casabianca	Ministre des Finances du 23/11/1851 au 03/12/1851
Achille Fould	Ministre des Finances du 03/12/1851 au 22/01/1852
Jean Bineau	Ministre des Finances du 22/01/1852 au 03/02/1855
Pierre Magne	Ministre des Finances du 03/02/1855 au 26/11/1860
Jean de Forcade la Roquette	Ministre des Finances du 26/11/1860 au 14/11/1861
Achille Fould	Ministre des Finances du 14/11/1861 au 20/01/1867
Eugène Rouher	Ministre d'État et des Finances du 20/01/1867 au 13/11/1867
Pierre Magne	Ministre des Finances du 13/11/1867 au 02/01/1870

Louis Buffet	Ministre des Finances du 02/01/1870 au 14/04/1870
Alexis Segrès	Ministre des Finances du 14/04/1870 au 10/08/1870
Pierre Magne	Ministre des Finances du 10/08/1870 au 04/09/1870
Ernest Picard	Ministre des Finances du 04/09/1870 au 19/02/1871
Louis Buffet	Ministre des Finances du 19/02/1871 au 25/02/1871
Augustin Pouyer-Quertier	Ministre des Finances du 25/02/1871 au 23/04/1872
Eugène de Goulard	Ministre des Finances du 23/04/1872 au 07/12/1872
Léon Say	Ministre des Finances du 07/12/1872 au 25/05/1873
Pierre Magne	Ministre des Finances du 25/05/1873 au 20/07/1874
Albert Lefébure	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 27/11/1873 au 02/08/1874
Pierre Mathieu-Bodet	Ministre des Finances du 20/07/1874 au 10/03/1875
Louis Passy	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 02/08/1874 au 10/03/1875
Léon Say	Ministre des Finances du 10/03/1875 au 17/05/1877
Louis Passy	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 15/03/1875 au 17/05/1877
Eugène Caillaux	Ministre des Finances du 17/05/1877 au 23/11/1877
François Dutilleul	Ministre des Finances du 23/11/1877 au 13/12/1877
Léon Say	Ministre des Finances du 13/12/1877 au 28/12/1879
Adolphe Cochery	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 20/12/1877 au 04/02/1879
Pierre Magnin	Ministre des Finances du 28/12/1879 au 14/11/1881
Daniel Wilson	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 29/12/1879 au 14/11/1881
François Allain-Targé	Ministre des Finances du 14/11/1881 au 30/01/1882
Adolphe Lelièvre	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 14/11/1881 au 30/01/1882
Léon Say	Ministre des Finances du 30/01/1882 au 07/08/1882
Pierre Tirard	Ministre des Finances du 07/08/1882 au 06/04/1885
Justin Labuze	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 10/08/1882 au 21/02/1883
Justin Labuze	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 27/02/1883 au 06/04/1885
Jean-Jules Clamageran	Ministre des Finances du 06/04/1885 au 16/04/1885
Sadi Carnot	Ministre des Finances du 16/04/1885 au 11/12/1886
René Héroult	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 21/04/1885 au 07/01/1886
Paul Peytral	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 15/01/1886 au 11/12/1886
Albert Dauphin	Ministre des Finances du 11/12/1886 au 30/05/1887
Maurice Rouvier	Président du Conseil et des Finances du 30/05/1887 au 12/12/1887
Paul Peytral	Ministre des Finances du 03/04/1888 au 22/02/1889
Maurice Rouvier	Ministre des Finances du 22/02/1889 au 13/12/1892
Pierre Tirard	Ministre des Finances du 13/12/1892 au 04/04/1893
Paul Peytral	Ministre des Finances du 04/04/1893 au 03/12/1893
Auguste Burdeau	Ministre des Finances du 03/12/1893 au 30/05/1894
Raymond Poincaré	Ministre des Finances du 30/05/1894 au 26/01/1895
Alexandre Ribot	Président du Conseil et des Finances du 26/01/1895 au 01/11/1895
Paul Doumer	Ministre des Finances du 01/11/1895 au 29/04/1896
Georges Cochery	Ministre des Finances du 29/04/1896 au 28/06/1898
Paul Peytral	Ministre des Finances du 28/06/1898 au 22/06/1899
Joseph Caillaux	Ministre des Finances du 22/06/1899 au 07/06/1902
Maurice Rouvier	Ministre des Finances du 07/06/1902 au 24/01/1905
Pierre Merlou	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 25/01/1905 au 17/06/1905
Pierre Merlou	Ministre des Finances du 17/06/1905 au 14/03/1906
Raymond Poincaré	Ministre des Finances du 14/03/1906 au 25/10/1906
Joseph Caillaux	Ministre des Finances du 25/10/1906 au 24/07/1909
Georges Cochery	Ministre des Finances du 24/07/1909 au 03/11/1910
René-Renoult	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 24/07/1909 au 03/11/1910

Louis-Lucien Klotz	Ministre des Finances du 03/11/1910 au 02/03/1911
André Lefèvre	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 03/11/1910 au 03/02/1911
Joseph Caillaux	Ministre des Finances du 02/03/1911 au 27/06/1911
Louis-Lucien Klotz	Ministre des Finances du 27/06/1911 au 14/01/1912
René Besnard	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 27/06/1911 au 12/01/1913
Louis-Lucien Klotz	Ministre des Finances du 14/01/1912 au 22/03/1913
Élisée Bourély	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 21/01/1913 au 09/12/1913
Joseph Caillaux	Ministre des Finances du 09/12/1913 au 17/03/1914
René-Renoult	Ministre des Finances du 17/03/1914 au 09/06/1914
Étienne Clémentel	Ministre des Finances du 09/06/1914 au 13/06/1914
Joseph Noulens	Ministre des Finances du 13/06/1914 au 26/08/1914
Alexandre Ribot	Ministre des Finances du 26/08/1914 au 20/03/1917
Albert Métin	Sous-secrétaire d'État aux Administrations Financières du 14/12/1916 au 20/03/1917
Joseph Thierry	Ministre des Finances du 20/03/1917 au 12/09/1917
Albert Métin	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 20/03/1917 au 17/08/1917
Louis-Lucien Klotz	Ministre des Finances du 12/09/1917 au 16/11/1917
Élisée Bourély	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 12/09/1917 au 16/11/1917
Louis-Lucien Klotz	Ministre des Finances du 16/11/1917 au 20/01/1920
Charles Sergent	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 17/11/1917 au 20/01/1920
Paul-Morel	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 06/02/1919 au 27/11/1919
Yves Le Trocquer	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 27/11/1919 au 20/01/1920
Frédéric François-Marsal	Ministre des Finances du 20/01/1920 au 16/01/1921
Emmanuel Brousse	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 20/01/1920 au 16/01/1921
Paul Doumer	Ministre des Finances du 16/01/1921 au 15/01/1922
André Paisant	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 17/01/1921 au 15/01/1922
Charles de Lasteyrie	Ministre des Finances du 15/01/1922 au 29/03/1924
d'Aubigny	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 20/03/1923 au 29/03/1924
Frédéric François-Marsal	Ministre des Finances du 29/03/1924 au 09/06/1924
Frédéric François-Marsal	Président du Conseil et des Finances du 09/06/1924 au 14/06/1924
Étienne Clémentel	Ministre des Finances du 14/06/1924 au 03/04/1925
Anatole de Monzie	Ministre des Finances du 03/04/1925 au 17/04/1925
Joseph Caillaux	Ministre des Finances du 17/04/1925 au 29/10/1925
Paul Painlevé	Président du Conseil et des Finances du 29/10/1925 au 28/11/1925
Louis Loucheur	Ministre des Finances du 28/11/1925 au 16/12/1925
Paul Doumer	Ministre des Finances du 16/12/1925 au 09/03/1926
Raoul Péret	Ministre des Finances du 09/03/1926 au 23/06/1926
André Fallières	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 10/03/1926 au 23/06/1926
Joseph Caillaux	Vice-Président du Conseil et ministre des Finances du 23/06/1926 au 19/07/1926
François Piétri	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 23/06/1926 au 19/07/1926
Jacques Duboin	Sous-secrétaire d'État au Trésor du 23/06/1926 au 19/07/1926
Anatole de Monzie	Ministre des Finances du 19/07/1926 au 23/07/1926
Paul Jacquier	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 19/07/1926 au 23/07/1926
Paul-Morel	Sous-secrétaire d'État au Trésor du 19/07/1926 au 23/07/1926
Raymond Poincaré	Président du Conseil et des Finances du 23/07/1926 au 11/11/1928
Henry Chéron	Ministre des Finances du 11/11/1928 au 21/02/1930
Auguste Champetier de Ribes	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 03/11/1929 au 21/02/1930

Charles Dumont	Ministre des Finances du 21/02/1930 au 02/03/1930
Paul Reynaud	Ministre des Finances du 02/03/1930 au 13/12/1930
Maurice Petsche	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 02/03/1930 au 13/12/1930
Germain-Martin	Ministre des Finances du 13/12/1930 au 27/01/1931
Pierre-Étienne Flandin	Ministre des Finances du 27/01/1931 au 03/06/1932
Pierre Perreau-Pradier	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 20/02/1932 au 03/06/1932
Germain-Martin	Ministre des Finances du 03/06/1932 au 18/12/1932
Henry Chéron	Ministre des Finances du 18/12/1932 au 31/01/1933
Georges Bonnet	Ministre des Finances du 31/01/1933 au 30/01/1934
François Piétri	Ministre des Finances du 30/01/1934 au 04/02/1934
Paul Marchandea	Ministre des Finances du 04/02/1934 au 09/02/1934
Alexis Jaubert	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 04/02/1934 au 09/02/1934
Germain-Martin	Ministre des Finances du 09/02/1934 au 01/06/1935
Joseph Caillaux	Ministre des Finances du 01/06/1935 au 07/06/1935
Marcel Régner	Ministre des Finances du 07/06/1935 au 04/06/1936
Vincent Auriol	Ministre des Finances du 04/06/1936 au 22/06/1937
Georges Bonnet	Ministre des Finances du 22/06/1937 au 18/01/1938
Jean Brunet	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 22/06/1937 au 18/01/1938
Georges Bonnet	Ministre d'État chargé de coordonner l'action économique et financière du Gouvernement du 18/01/1938 au 13/03/1938
Paul Marchandea	Ministre des Finances du 18/01/1938 au 13/03/1938
Max Hymans	Sous-secrétaire d'État aux Finances du 18/01/1938 au 13/03/1938
Pierre Mendès-France	Sous-secrétaire d'État au Trésor du 13/03/1938 au 10/04/1938
Léon Blum	Président du Conseil et du Trésor du 13/03/1938 au 10/04/1938
Paul Marchandea	Ministre des Finances du 10/04/1938 au 01/11/1938
Paul Reynaud	Ministre des Finances du 01/11/1938 au 21/03/1940

4. Liste des textes normatifs et réglementaires

La présentation des textes normatifs et réglementaires cités dans cette thèse suit un ordre chronologique au sein de rubriques thématiques classées par ordre alphabétique.

a. Codes, ordonnances, lois et décrets

Accidents de travail

Loi du 9 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail

Administrateurs et sociétés

Loi du 22 avril 1806 relative à la banque de France

Loi électorale du 15 mars 1849

Décret organique du 2 février 1852 pour l'élection des députés au Corps Législatif

Loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés commerciales

Loi du 30 décembre 1928 portant fixation du budget général de l'exercice 1929

Décret du 10 décembre 1938 portant révocation de membres du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français

Administration des Travaux publics

Décret du 11 mars 1902 portant organisation du contrôle du travail des agents de chemins de fer

Assurances sociales

Loi du 5 avril 1928 sur les assurances sociales

Loi du 30 avril 1930 modifiant et complétant la loi du 5 avril 1928 sur les assurances sociales

Décret du 30 juin 1931 fixant, en exécution de l'article 49 de la loi du 30 avril 1930, le régime d'assurances des agents des grands réseaux d'intérêt général autres que le réseau d'Alsace et de Lorraine ainsi que les règles de coordination de ce régime avec le régime général des assurances sociales

Décret-loi du 28 octobre 1935 modifiant le régime des assurances sociales (régime applicable aux assurés du commerce et de l'industrie)

Décret du 6 août 1938 fixant le régime d'assurances des agents de la Société nationale des chemins de fer français autres que ceux en service dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle

Autres corporations ou groupes

Décret du 3 janvier 1813 contenant les dispositions de police relatives à l'exploitation des mines

Loi du 28 avril 1816 sur les finances

Loi du 22 mars 1831 sur la Garde nationale

Loi du 24 décembre 1907 sur le recrutement des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

Loi du 25 mars 1920 attribuant des majorations aux titulaires de pensions civiles ou de pensions militaires d'ancienneté liquidées ou à liquider

Loi du 28 juillet 1928 ayant pour objet l'insertion des clauses relatives au statut du personnel dans les cahiers des charges des concessions de gaz et d'électricité

Décret-loi du 4 avril 1934 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires de la loi du 14 avril 1924

Chemins de fer

Loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer

Ordonnance du 20 septembre 1845 portant autorisation de la société anonyme « compagnie des chemins de fer du Nord »

Ordonnance du 15 novembre 1846 portant réglementation d'administration publique sur la police, l'usage et l'exploitation des chemins de fer

Décret du 6 novembre 1852 portant autorisation de société anonyme formée à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne et approbation de ses statuts

Décret du 16 juin 1855 portant autorisation de la société anonyme formée à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Ouest

Loi du 11 juin 1859 qui approuve des conventions passées entre le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics et diverses compagnies de chemins de fer

Loi du 12 juillet 1865 relative aux chemins de fer d'intérêt local

Décret du 25 mai 1878 relatif à l'organisation administrative des chemins de fer rachetés et provisoirement exploités par l'État

Décret du 25 mai 1878 relatif à l'organisation du service financier des chemins de fer rachetés et provisoirement exploités par l'État

Décret du 24 janvier 1882 portant de neuf à seize le nombre des membres du conseil d'administration pour l'exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'État

Décret du 18 février 1882 relatif à la composition du conseil d'administration des chemins de fer de l'État

Loi du 29 décembre 1882 portant fixation du budget, des dépenses et des recettes ordinaires de l'exercice 1883

Décret du 28 avril 1883 portant abrogation des articles 2, 3, 4 et 5 du décret du 18 février 1882 qui a fixé le nombre des membres du conseil d'administration des chemins de fer de l'État

Loi du 20 novembre 1883 portant approbation de la convention provisoire passée, le 26 mai 1883, et d'une convention annexe passée, le 9 juillet 1883, entre le ministre des Travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Décrets du 10 décembre 1895 1° portant réorganisation de l'administration des chemins de fer de l'État ; 2° fixant la composition du conseil du réseau des chemins de fer de l'État ; 3° nommant le directeur des chemins de fer de l'État ; 4° nommant les membres du conseil du réseau des chemins de fer de l'État

Décret du 1^{er} mars 1901 modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer

Décret du 6 novembre 1906 relatif à l'institution d'une commission chargée de l'étude de l'organisation financière et administrative du réseau des chemins de fer de l'État dans le cas de reprise d'un ou de plusieurs réseaux actuellement concédés, et nommant les membres de cette commission

Loi du 13 juillet 1908 concernant le rachat du réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest

Loi du 18 décembre 1908 réglant les conditions provisoires d'exploitation, après rachat, du réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, ainsi que les mesures financières nécessitées par ce rachat

Décret du 18 février 1911 nommant le directeur des chemins de fer de l'État

Loi du 13 juillet 1911 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1911

Loi du 29 octobre 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général

Loi du 22 juin 1931 complétant l'article 62 de la loi du 13 juillet 1911 instituant les conférences trimestrielles d'arrondissement des chemins de fer

Décret du 3 juillet 1934 désignant Henri-Jean Michel, ingénieur des Ponts et Chaussées, adjoint au directeur général des chemins de fer et des routes, comme commissaire du gouvernement pour assister le ministre des Travaux publics, devant la Chambre des députés et devant le Sénat, dans la discussion de la proposition de loi tendant à réaliser le respect des droits acquis à ceux des agents des grands réseaux victimes de l'application du statut commun de 1920

Loi du 31 décembre 1936 portant réforme fiscale

Décret du 11 juin 1937 portant nomination au conseil de réseau des chemins de fer de l'État

Décret-loi du 31 août 1937 portant réorganisation du régime des chemins de fer

Décret du 31 décembre 1937 approuvant les statuts de la Société nationale des chemins de fer français

Décret du 29 juillet 1938 fixant la date de mise en vigueur du régime fiscal prévu en faveur de la Société nationale des chemins de fer français par les articles 1^{er} et 2 du décret-loi du 17 juin 1938

Décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la réorganisation du contrôle des transports et à diverses mesures intéressant la Société nationale des chemins de fer français

Décret du 28 janvier 1939 relatif à la mise en disponibilité d'agents du cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français détachés dans les usines et ateliers travaillant pour la Défense nationale

Décret du 28 janvier 1939 relatif à la mise en disponibilité d'agents du cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français détachés dans les usines travaillant pour la Défense nationale et dépendant d'établissements d'État

Code pénal (de 1810)

Conciliation et arbitrage

Loi du 27 décembre 1892 sur la conciliation et l'arbitrage facultatifs en matière de différends collectifs entre patrons et ouvriers ou employés

Loi du 31 décembre 1936 sur les procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs du travail

Décret du 16 janvier 1937 relatif aux procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs du travail

Loi du 4 mars 1938 sur les procédures de conciliation et d'arbitrage

Décret du 20 avril 1938 relatif à l'organisation des procédures de conciliation et d'arbitrage

Décret-loi du 12 novembre 1938 relatif à la procédure de conciliation et d'arbitrage

Conditions d'emploi et de travail

Loi du 12 avril 1803 relative aux manufactures, fabriques et ateliers

Loi du 22 février 1851 relative au contrat d'apprentissage

Loi du 8 août 1893 relative au séjour des étrangers en France et à la protection du travail national

Décrets du 10 août 1899 sur les conditions du travail dans les marchés passés au nom de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de bienfaisance

Décret du 17 septembre 1900 portant création et organisation des conseils du travail

Décret du 2 janvier 1901 portant modifications au décret du 17 septembre 1900, qui a institué des conseils du travail

Loi du 14 mars 1904 relative au placement des employés et ouvriers des deux sexes et de toutes professions

Loi du 7 décembre 1909 sur le paiement des salaires des ouvriers et employés

Loi du 28 décembre 1910 portant codification des lois ouvrières (livre I^{er} du Code du travail et de la prévoyance sociale)

Loi du 26 novembre 1912 portant codification des lois ouvrières (livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale)

Loi du 10 juillet 1915 portant modification des titres III et V du livre I^{er} du Code du travail et de la prévoyance sociale (salaire des ouvrières à domicile dans l'industrie du vêtement)

Loi du 23 décembre 1923 modifiant le livre II, chapitre IV du Code du travail et de la prévoyance sociale

Loi du 21 juin 1924 portant codification des lois ouvrières (livre IV du Code du travail et de la prévoyance sociale)

Loi du 25 février 1927 portant codification des lois ouvrières (livre III du Code du travail et de la prévoyance sociale des groupements professionnels)
Loi du 19 juillet 1928 modifiant l'article 23 du livre I du Code du travail (contrat de travail)
Décret-loi du 20 mars 1939 relatif aux conditions de travail dans les entreprises travaillant pour la Défense nationale
Décret-loi du 21 avril 1939 relatif au personnel auxiliaire de la Société nationale des chemins de fer français

Conseils de prud'hommes

Loi du 18 mars 1806 portant établissement d'un conseil de prud'hommes à Lyon
Décret du 11 juin 1809 portant règlement sur les conseils de prud'hommes
Décret du 27 mai 1848 relatif aux conseils de prud'hommes
Décret du 28 août 1858 modifiant la classification des industries soumises à la juridiction des conseils de prud'hommes de Paris
Loi du 21 mars 1905 attribuant aux tribunaux ordinaires l'appréciation des difficultés qui peuvent s'élever entre l'administration des chemins de fer de l'État et ses employés, à l'occasion du contrat de travail
Loi du 15 juillet 1905 relative à la composition des bureaux de jugement et à l'organisation de la juridiction d'appel des conseils de prud'hommes
Loi du 27 mars 1907 concernant les conseils de prud'hommes

Contrat de louage

Loi du 2 août 1868 abrogeant l'article 1781 du Code Napoléon
Loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies
Loi du 10 avril 1902 complétant l'article 2 de la loi du 27 décembre 1890 (contrat de louage)

Conventions collectives

Loi du 25 mars 1919 relative aux conventions collectives de travail
Loi du 24 juin 1936 modifiant et complétant le chapitre IV bis du titre II du livre I^{er} du Code du travail « De la convention collective du travail »

Discipline

Décret du 22 janvier 1794 (3 pluviôse an II) sur l'organisation de la justice militaire
Décret du 27 mars 1852 soumettant à la surveillance de l'administration publique le personnel actif employé par les compagnies de chemins de fer
Décret du 16 novembre 1901 instituant au sous-secrétariat des Postes et des Télégraphes un conseil de discipline
Décret du 9 juin 1906 portant organisation de conseils de discipline régionaux et d'un conseil central de discipline chargés de l'examen des affaires disciplinaires concernant le personnel des services extérieurs de l'administration des Postes et Télégraphes
Décret du 2 février 1907 modifiant le décret du 9 juin 1906, portant organisation de conseils de discipline régionaux et d'un conseil central de discipline, chargés de l'examen des affaires disciplinaires concernant le personnel des services extérieurs des Postes et Télégraphes
Loi du 5 février 1932 modifiant divers articles du livre I^{er} du Code du travail

Durée du travail, congés payés et repos hebdomadaire

Loi du 18 novembre 1814 sur l'observation des fêtes et dimanches

Loi du 22 mars 1841 relative au travail des enfants employés dans les manufactures, usines ou ateliers

Décret du 2 mars 1848 concernant la fixation de la durée du travail effectif dans Paris

Décret-loi du 9 septembre 1848 relatif aux heures de travail dans les manufactures et usines

Décret du 9 novembre 1853 réglant l'exécution de la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles

Loi du 19 mai 1874 sur le travail des enfants et des filles mineures employés dans l'industrie

Loi du 12 juillet 1880 ayant pour objet l'abrogation de la loi du 18 novembre 1814, relative à l'interdiction du travail pendant les dimanches et jours de fêtes religieuses reconnues par la loi

Loi du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants, des filles et de femmes dans les établissements industriels

Loi du 30 mars 1900 portant modification de la loi du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les établissements industriels

Décret du 21 juin 1900 relatif à la réorganisation du personnel ouvrier des Arsenaux

Décret du 28 mars 1902 portant règlement d'administration publique sur la durée du travail effectif des ouvriers adultes

Loi du 29 juin 1905 relative à la durée du travail dans les mines

Loi du 13 juillet 1906 établissant le repos hebdomadaire en faveur des employés et ouvriers

Loi du 31 décembre 1913 modifiant les articles 9, 12, 160 et 164 du livre II du Code du travail et de la prévoyance sociale relatifs au travail dans les mines

Loi du 11 juin 1917 tendant à organiser pour les femmes le repos de l'après-midi du samedi dans les industries du vêtement

Loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures

Loi du 24 juin 1919 relative à la durée du travail dans les mines

Loi du 2 août 1919 fixant à huit heures par jour la durée du travail sur un navire affecté à la navigation maritime

Décret du 9 août 1920 portant réglementation d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures dans les industries de la métallurgie et du travail des métaux

Décret du 14 septembre 1922 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains

Décret du 10 janvier 1923 relatif à l'application aux grands ateliers régis par les administrations des réseaux d'intérêt général des dispositions du décret du 14 septembre 1922

Décret du 16 janvier 1925 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains

Loi du 23 mai 1927 autorisant la ratification de la convention tendant à limiter à huit heures par jour et à quarante-huit heures par semaine le nombre des heures de travail dans les établissements industriels, élaborée par la conférence internationale du travail à Washington et signée à Paris le 24 janvier 1921 par la France et la Belgique

Décret du 14 mai 1930 modifiant le décret du 16 janvier 1925 portant règlement d'administration publique pour l'application de la journée de huit heures aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains

Loi du 20 juin 1936 instituant un congé annuel payé dans l'industrie, le commerce, les professions libérales, les services domestiques et l'agriculture

Loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de quarante heures dans les établissements industriels et commerciaux et fixant la durée du travail dans les mines souterraines

Décret du 18 janvier 1937 relatif à l'application aux agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de quarante heures dans les établissements industriels et commerciaux

Décret du 27 avril 1937 déterminant les modalités d'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de quarante heures dans les entreprises de transport par terre

Décret du 21 décembre 1937 portant modification des décrets du 25 septembre 1936 et 27 octobre 1936, relatifs à l'application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de quarante heures, respectivement dans les mines souterraines de charbon et dans les services du jour des mines de charbon

Décret du 21 décembre 1937 relatif à la récupération des heures perdues pour mortes-saisons dans les industries et commerces assujettis à la loi sur la semaine de quarante heures

Décret du 21 décembre 1937 portant dérogation exceptionnelle dans les industries assujetties à la semaine de quarante heures, qui souffrent d'une insuffisance de main-d'œuvre qualifiée

Décret du 21 décembre 1937 portant dérogation exceptionnelle dans les industries assujetties à la semaine de quarante heures dont l'activité conditionne celle d'une partie importante de la production nationale

Décret du 24 mai 1938 fixant les modalités de récupération des heures perdues et la procédure d'autorisation des heures supplémentaires pour surcroît de travail

Décret du 30 août 1938 concernant les heures supplémentaires dans le cadre de la semaine de quarante heures

Décret-loi du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer

Décret-loi du 12 novembre 1938 relatif aux congés payés

Décret du 31 décembre 1938 relatif à la durée du travail dans les établissements industriels, les services concédés, les établissements hospitaliers publics

Décret-loi du 21 avril 1939 relatif au régime du travail

Décret-loi du 19 mai 1939 portant réglementation du travail dans les chemins de fer et entreprises de transport par terre

Facilités de circulation

Décret du 4 juin 1923 déterminant les catégories de personnes pouvant bénéficier des facilités de circulation sur les grands réseaux de chemins de fer

Grèves et syndicats

Loi des 2-17 mars 1791 portant suppression de tous les droits d'aides, de toutes les maîtrises et jurandes et établissement des droits de patente

Loi des 14-17 juin 1791 proscrivant les organisations ouvrières

Loi du 27 novembre 1849 modifiant les articles 414, 415 et 416 du Code pénal

Loi du 25 mai 1864 abrogeant les articles 414, 415 et 416 du Code pénal et supprimant le délit de coalition

Loi du 21 mars 1884 relative à la création des syndicats professionnels

Loi du 12 mars 1920 sur l'extension de la capacité civile des syndicats professionnels

Instances

Décrets du 18 septembre 1893 concernant la réorganisation du comité consultatif des chemins de fer

Décret du 31 janvier 1921 modifiant la constitution du conseil supérieur du travail

Décret du 11 février 1922 fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du conseil supérieur des chemins de fer et du comité technique et commercial des chemins de fer

Décret du 16 janvier 1925 portant constitution d'un conseil national économique
Loi du 19 mars 1936 portant institution, organisation et fonctionnement d'un conseil national économique

Lois militaires et réquisition

Loi du 1^{er} février 1868 sur le recrutement de l'armée et l'organisation de la garde nationale mobile
Loi du 27 juillet 1872 sur le recrutement de l'armée
Loi du 24 juillet 1873 relative à l'organisation générale de l'armée
Loi du 13 mars 1875 relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale
Loi du 3 juillet 1877 relative aux réquisitions militaires
Loi du 28 décembre 1888 remplaçant les articles 22 à 27 (service militaire des chemins de fer) de la loi du 13 mars 1875
Loi du 18 mars 1889 relative au rengagement des sous-officiers
Loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée
Décret du 16 juillet 1910 relatif à l'organisation des sections de chemins de fer de campagne
Décret du 1^{er} septembre 1910 relatif à la nomination d'agents secondaires
Décret du 8 décembre 1913 portant règlement sur les transports stratégiques par chemin de fer
Décret du 2 février 1919 rendant la direction des réseaux aux administrations qui en sont chargées en temps de paix
Décret du 15 octobre 1919 instituant sur les grands réseaux de chemins de fer des priorités de transport pour les régions libérées, le ravitaillement et les combustibles, et créant des organismes de coordination pour l'exploitation des réseaux jusqu'au 31 décembre 1920
Loi du 21 janvier 1935 portant modifications à la loi du 3 juillet 1877 relative aux réquisitions militaires
Décret du 6 juin 1936 relatif à l'exercice du droit de réquisition
Loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre
Décret du 25 novembre 1938 autorisant la réquisition des voies ferrées exploitées par la Société nationale des chemins de fer français
Décret du 14 décembre 1938 relatif à la levée des réquisitions effectuées depuis le 24 novembre 1938

Mutualité

Loi du 15 juillet 1850 sur les sociétés de secours mutuels
Décret du 26 mars 1852 sur les sociétés de secours mutuels
Loi du 1^{er} avril 1898 relative aux sociétés de secours mutuels

Nationalisations

Loi du 11 avril 1924 comportant approbation et faculté de cession d'une convention en vue de la fabrication de l'ammoniaque synthétique
Loi du 11 décembre 1932 fixant le statut de l'aviation marchande
Loi du 24 juillet 1936 tendant à modifier et à compléter les lois et statuts qui régissent la Banque de France
Loi du 11 août 1936 sur la nationalisation de la fabrication des matériels de guerre
Loi du n°45-015 du 2 décembre 1945 relative à la nationalisation de la Banque de France et des grandes banques et à l'organisation du crédit

Politique sociale

Décret du 2 août 1881 relatif à l'établissement des écoles maternelles publiques ou libres

Loi du 25 mars 1910 supprimant les économats et interdisant aux employeurs de vendre directement ou indirectement à leurs ouvriers et employés des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit

Loi du 7 mai 1917 ayant pour objet l'organisation du crédit aux sociétés coopératives de consommation

Décret-loi du 12 novembre 1938 tendant à transformer les groupements de consommateurs en sociétés coopératives

Décret du 10 janvier 1939 relatif à la transformation des groupements de consommateurs en sociétés coopératives

Presse et affichage

Loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse

Représentation du personnel, délégués à la sécurité

Loi du 8 juillet 1890 sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs

Décret du 18 avril 1931 instituant dans les grands réseaux de chemins de fer des délégués à la sécurité des agents

Décret du 22 mai 1935 portant règlement d'administration publique et remplaçant le décret du 18 avril 1931 qui a institué des délégués à la sécurité des agents des chemins de fer

Décret-loi du 12 novembre 1938 portant statut des délégués du personnel, modifiant le statut des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs et relatif aux groupements professionnels

Retraites

Loi du 18 juin 1850 sur la caisse de retraites ou rentes viagères pour la vieillesse

Loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles

Loi du 7 juillet 1856 concernant la caisse des retraites pour la vieillesse

Décret du 13 janvier 1883 relatif à l'institution d'une caisse de retraites en faveur des agents et employés commissionnés des chemins de fer de l'État

Décret du 9 juillet 1888 admettant au bénéfice de la caisse de retraites les poseurs de la voie et les hommes d'équipe de l'Exploitation [des chemins de fer de l'État]

Décret du 11 juin 1891 admettant au bénéfice de la caisse des retraites les poseurs de la voie, les hommes d'équipe de l'Exploitation et les ouvriers commissionnés des chemins de fer de l'État

Décret du 18 janvier 1896 relatif à la mise à la retraite des fonctionnaires et agents des chemins de fer de l'État

Décret du 28 mai 1898 modifiant les articles 3, 8 et 13 du règlement relatif à l'institution d'une caisse de retraites en faveur des agents et employés commissionnés de tous les services du réseau des chemins de fer de l'État

Loi du 29 juin 1894 sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs

Loi du 27 décembre 1895 concernant les caisses de retraite, de secours et de prévoyance fondées au profit des employés et ouvriers

Décret du 12 juillet 1902 portant modification au règlement de la caisse des retraites des agents et ouvriers commissionnés des chemins de fer de l'État

Décret du 20 septembre 1905 modifiant les statuts de la caisse des retraites des agents et ouvriers commissionnés des chemins de fer de l'État

Loi du 21 juillet 1909 relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général
Loi du 5 avril 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes
Loi du 28 décembre 1911 complétant les dispositions de la loi du 21 juillet 1909, relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général
Loi du 31 décembre 1921 sur le budget général de 1922
Loi du 14 avril 1924 portant réforme du régime des pensions civiles et des pensions militaires
Décret-loi du 19 avril 1934 portant modification du régime des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer
Loi du 9 avril 1935 tendant à la création d'une commission chargée de procéder à la révision des décrets des 4 avril, 19 avril, 10 mai, 28 et 30 octobre 1934, portant réforme du régime des pensions d'ancienneté des fonctionnaires civils et militaires, des ouvriers des établissements industriels de l'État, des agents et ouvriers de l'Imprimerie nationale et des agents des compagnies de chemins de fer d'intérêt général
Décret du 6 mai 1935 relatif à la composition de la commission chargée d'étudier les revendications et les suggestions formulées au sujet du régime de retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer
Décret du 30 octobre 1935 relatif au régime des retraites des cheminots
Loi du 30 mars 1936 portant modification du régime des retraites des agents des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général
Loi du 31 décembre 1936 portant fixation du budget général de l'exercice 1937
Décret-loi du 25 août 1939 fixant les modalités de résorption des personnels en surnombre à la Société nationale des chemins de fer français

Réunions et manifestations publiques

Loi du 19 juin 1849 sur les clubs
Décret du 25 mars 1852 qui abroge celui du 28 juillet 1848, sur les clubs, à l'exception de l'article 13, et déclare applicables aux réunions publiques les articles 291, 292 et 294 du Code pénal, et les articles 1, 2 et 3 de la loi du 10 avril 1834
Loi du 6 juin 1868 relative aux réunions publiques
Loi du 30 juin 1881 sur la liberté de réunion

Troisième République

Loi du 24 février 1875 portant organisation du Sénat
Loi du 16 juillet 1875 sur les rapports des pouvoirs publics
Loi du 28 février 1934 portant fixation du budget général de l'exercice 1934
Loi du 24 décembre 1934 portant approbation de la convention passée le 24-11-1934 entre l'État et l'Office des biens et intérêts privés, relative à la renonciation au profit de l'État des droits que l'Office détient sur l'Hôtel Matignon et au règlement des travaux nécessaires à l'installation des services de la présidence du Conseil
Décret-loi du 25 août 1937 portant réalisation d'un ensemble de mesures tendant à assurer le redressement économique
Loi du 13 avril 1938 tendant au redressement financier
Loi du 5 octobre 1938 tendant à accorder au Gouvernement les pouvoirs pour réaliser le redressement immédiat de la situation économique et financière du pays
Loi du 19 mars 1939 tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs spéciaux
Décret-loi du 25 mars 1939 fixant la procédure de centralisation et d'examen des décrets-lois

b. Arrêtés ministériels

Administration des Travaux publics

Arrêté du ministre des Travaux publics du 28 octobre 1882 instituant au ministère des Travaux publics un comité de contentieux et d'études juridiques

Assurances sociales

Arrêté du ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et la Prévoyance sociales du 6 juin 1929 instituant la commission chargée de préparer le décret fixant le régime d'assurances des agents des grands réseaux d'intérêt général

Chemins de fer

Arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 16 octobre 1911 relatif aux conférences d'usagers

Arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 20 août 1912 relatif aux conférences d'usagers

Arrêté du ministre Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 7 mars 1913 relatif aux conférences d'usagers

Arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports du 27 octobre 1917 instituant une commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général

Arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports du 10 janvier 1918 modifiant la composition de la commission chargée d'étudier les modifications à apporter au régime des réseaux d'intérêt général

Arrêté du ministre des Travaux publics du 22 mars 1922 relatif aux conférences d'usagers

Arrêté du ministre des Travaux publics du 7 août 1931 relatif aux conférences d'usagers

Arrêté du ministre des Travaux publics du 11 janvier 1936 relatif aux conférences d'usagers

Arrêté du ministre des Travaux publics du 4 août 1938 instituant des conférences d'usagers auprès de la Société nationale des chemins de fer français

Conditions d'emploi et de travail

Arrêté de la Commission exécutive du 27 avril 1871 interdisant aux administrations publiques et privées d'imposer des amendes ou retenues aux employés et ouvriers

Arrêté du ministre des Travaux publics du 3 mai 1892 réglementant l'admission aux emplois de chauffeur et de mécanicien des chemins de fer

Arrêté du ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes du 17 octobre 1900 portant création de conseils du travail à Paris, Lille, Lens, Lyon et Marseille

Arrêté du ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes du 2 février 1901 modifiant divers articles de l'arrêté du 17 octobre 1900, créant cinq conseils du travail à Paris

Arrêté du ministre des Travaux publics du 13 février 1901 créant des comités du travail sur le réseau des chemins de fer de l'État

Arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports du 7 août 1918 instituant un comité d'études des questions intéressant les agents de chemins de fer

Arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports du 4 mars 1919 instituant une commission chargée de rechercher le moyen d'établir, pour l'ensemble du personnel des chemins de fer d'intérêt général, une tarification d'ensemble des salaires, reposant sur des bases communes à tous les réseaux

Arrêté du ministre des Travaux publics du 23 juillet 1921 instituant une commission pour l'examen des difficultés d'ordre général relatives au classement du personnel des grands réseaux de chemins de fer dans les nouvelles échelles de salaires

Conventions collectives

Arrêté du ministre des Travaux publics du 28 juin 1937 instituant au ministère des Travaux publics une commission mixte chargée d'élaborer une convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel

Arrêté du ministre des Travaux publics du 19 octobre 1937 modifiant la composition de la commission mixte chargée d'élaborer la convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel

Arrêté du ministre des Travaux publics du 9 décembre 1937 modifiant la composition de la commission mixte chargée d'élaborer la convention collective du travail ayant pour objet de régler les rapports entre les grands réseaux et leur personnel

Durée du travail, congés payés et repos hebdomadaire

Arrêté du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics du 12 juin 1866 réglant les délais d'expédition, de transport et de livraison des animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sur les voies ferrées

Arrêté du ministre des Travaux publics du 27 mai 1878 relatif au chargement et au déchargement des wagons

Arrêté du ministre des Travaux publics du 9 mai 1891 concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de petite vitesse

Arrêté du ministre des Travaux publics du 1^{er} août 1898 concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de petite vitesse

Arrêté du ministre des Travaux publics du 4 novembre 1899 concernant la réglementation de la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs

Arrêté du ministre des Travaux publics du 4 novembre 1899 concernant la réglementation de la durée du travail des agents des trains

Arrêté du ministre des Travaux publics du 23 novembre 1899 concernant la réglementation de la durée du travail des agents des gares, stations et haltes dont le service peut intéresser la sécurité des trains ou des manœuvres

Arrêté du ministre des Travaux publics du 10 octobre 1901 réglementant la durée du travail effectif des agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies sur les réseaux des chemins de fer de l'Etat, de l'Est, du Midi, du Nord, de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de Paris à Orléans et du syndicat des chemins de fer de la Ceinture de Paris

Arrêté du ministre des Travaux publics du 20 mai 1902 modifiant l'arrêté du 4 novembre 1899, relatif à la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs de chemins de fer

Arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 9 mai 1906 modifiant les arrêtés du 4 novembre 1899 sur la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer et des agents des trains

Arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 17 avril 1908 relatif à la modification du régime des gares les dimanches et jours fériés

Arrêtés du ministre des Travaux publics du 28 mai 1914 modifiant la réglementation de la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs et des agents des trains

Arrêté du 20 juillet 1917 instituant la commission des traités internationaux du travail

Arrêté du 6 septembre 1917 relatif à la commission des traités internationaux du travail

Arrêté du 14 novembre 1917 relatif à la commission des traités internationaux du travail
Arrêté du 19 février 1918 relatif à la commission des traités internationaux du travail
Arrêté du 1^{er} décembre 1918 relatif à la commission des traités internationaux du travail
Arrêté du 1^{er} mars 1919 relatif à la composition de la commission des traités internationaux du travail
Arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports du 24 avril 1919 instituant au ministère des Travaux publics, des Transports et de la Marine marchande une commission chargée d'étudier les mesures à prendre, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, en vue de l'établissement de la journée de huit heures dans les chemins de fer
Arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports du 5 juin 1919 nommant les membres d'une commission chargée d'étudier les mesures à prendre, en vue de l'établissement de la journée de huit heures dans les chemins de fer
Arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports du 8 novembre 1919 portant réglementation du travail des mécaniciens et chauffeurs
Arrêté du ministre des Travaux publics et des Transports du 8 novembre 1919 portant réglementation du travail des agents des trains
Arrêté du ministre des Travaux publics du 16 mai 1925 fixant la composition de la commission tripartite prévue par les alinéas 2 et 3 de l'article 19 du décret du 16 janvier 1925
Arrêté du ministre des Travaux publics du 23 janvier 1937 instituant une commission mixte permanente au ministère des Travaux publics en vue d'examiner les difficultés d'ordre général que pourrait soulever l'application de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer
Arrêté du ministre des Travaux publics du 29 juillet 1937 autorisant des journées de travail supplémentaires dans les mines de fer
Arrêté du ministre des Travaux publics du 22 mars 1938 désignant les représentants de la Société nationale des chemins de fer français au sein de la commission mixte permanente prévue par l'article 59 du décret du 18 janvier 1937
Arrêté du ministre des Travaux publics du 8 mars 1939 fixant la constitution de la commission tripartite prévue par l'article 55 du décret-loi du 12 novembre 1938 portant réglementation du travail dans les chemins de fer
Arrêté du secrétaire d'État aux Communications du 16 juin 1941 portant réglementation de la durée du travail du personnel de la SNCF

Lois militaires et réquisition

Arrêté des ministres de la Guerre et des Travaux publics du 31 juillet 1914 portant réquisition de tous les moyens de transport nécessaires pour assurer les mouvements de troupes, et suspension totale ou partielle des transports commerciaux selon les besoins militaires à satisfaire
Arrêté du ministre de la Guerre du 2 août 1914 portant suspension des transports de voyageurs et de marchandises sur les chemins de fer
Arrêté des ministres de la Guerre et des Travaux publics du 24 septembre 1938 portant réquisition des ressources des compagnies de chemins de fer pour les besoins militaires
Arrêté des ministres de la Guerre et des Travaux publics du 8 octobre 1938 relatif à la levée de la réquisition des ressources des compagnies de chemins de fer

Politique sociale

Arrêté du ministre des Travaux publics du 1^{er} avril 1936 relatif à la consultation sur la suppression des économats dans les chemins de fer

Réforme et retraites

Arrêté du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 30 mars 1912 relatif à la commission de réforme de l'administration des chemins de fer de l'État

Représentation du personnel, délégués à la sécurité

Arrêté du ministre des Travaux publics du 6 juillet 1935 déterminant les conditions d'application du décret du 22 mai 1935 instituant des délégués régionaux à la sécurité des agents dans les grands réseaux de chemins de fer

Statut du personnel

Arrêté des ministres des Finances et des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 23 décembre 1911 relatif à la date d'application du statut du personnel des chemins de fer de l'État

Arrêtés des ministres des Finances et des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 30 août 1912 portant approbation du statut du personnel non commissionné, commissionné et classé de l'administration des chemins de fer de l'État

c. Circulaires ministérielles

Chemins de fer

Circulaire du ministre des Travaux publics du 31 décembre 1846 pour l'exécution de l'ordonnance du 15 novembre 1846

Conciliation et arbitrage

Circulaire du ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 3 avril 1937 relative à l'application des procédures de conciliation et d'arbitrage aux différends collectifs de travail concernant les services concédés

Conditions d'emploi et de travail

Circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics du 18 novembre 1857 portant interdiction, pour les agents, de demander des emplois aux compagnies de chemins de fer

Circulaire du 30 novembre 1887 relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer

Circulaire du 28 novembre 1889 relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer

Circulaire du 25 janvier 1890 relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer

Circulaire du 19 mai 1892 relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer

Circulaire du 14 octobre 1893 relative à la présence d'étrangers dans le personnel des compagnies de chemins de fer

Circulaire du ministre des Travaux publics du 15 mars 1900 relative à la réglementation des conditions de travail des agents des compagnies de chemins de fer

Circulaire du ministre des Travaux publics du 20 janvier 1937 relative au recrutement du personnel nécessaire aux réseaux parmi les travailleurs en chômage et les agents licenciés des petites lignes, adressée par le Ministre des Travaux publics

Conventions collectives

Circulaire du ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 17 août 1936 relative à l'application de la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives de travail

Discipline

Circulaire du ministre des Travaux publics du 9 juillet 1877 relative à l'application éventuelle du décret du 27 mars 1852

Droits politiques

Circulaire du ministre des Travaux publics du 14 novembre 1874 relative aux candidatures des ingénieurs et agents des Ponts et Chaussées et des Mines aux fonctions de conseiller municipal

Circulaire du ministre des Travaux publics du 30 décembre 1877 relative aux candidatures des ingénieurs et agents des Ponts et Chaussées et des Mines aux fonctions de conseiller municipal

Durée du travail, congés payés et repos hebdomadaire

Circulaire du ministre des Travaux publics du 20 mars 1849 portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés

Circulaire du ministre des Travaux publics du 10 novembre 1851 portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés

Circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics du 3 octobre 1856 relative à la durée du travail journalier des agents

Circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics du 3 mai 1864 relative à la durée du travail des aiguilleurs

Circulaire du ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics du 9 mai 1865 relative à la durée du travail des mécaniciens

Circulaire du ministre des Travaux publics du 17 avril 1883 relative aux mesures de sécurité dans les chemins de fer

Circulaire du ministre des Travaux publics du 24 avril 1891 relative au travail journalier des mécaniciens et chauffeurs

Circulaire du ministre des Travaux publics du 25 avril 1892 relative à la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs employés par les compagnies de chemins de fer

Circulaire du ministre des Travaux publics du 4 mai 1894 relative à la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs

Circulaire du ministre des Travaux publics du 6 novembre 1894 relative à la durée du travail des agents préposés aux manœuvres et aux signaux

Circulaire du ministre des Travaux publics du 30 juillet 1896 relative au contrôle du service des chefs de station et des mécaniciens et chauffeurs

Circulaire du ministre des Travaux publics du 11 octobre 1897 relative à la mise à exécution moyennant plusieurs modifications, des dispositions de la circulaire du 30 juillet 1896 (contrôle du service des chefs de station et des mécaniciens et chauffeurs)

Circulaire du ministre des Travaux publics du 25 juillet 1898 relative à l'affichage dans les dépôts et dans les bureaux des agents des gares, des dérogations aux règles fixant la durée du travail et du repos minimum pour les chefs de station et pour les mécaniciens et chauffeurs

Circulaire du ministre des Travaux publics du 24 novembre 1899 relative à la mise en application des arrêtés des 4 et 23 novembre 1899 ; sur la réglementation de la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs, des agents des trains et des agents des gares et stations

Circulaire du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 10 mai 1906 relative à l'affichage du nom et de l'adresse des fonctionnaires du contrôle du travail

Circulaire du ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes du 10 avril 1909 relative à l'organisation du travail des agents de chemins de fer

Circulaire du ministre du Travail et de la Prévoyance sociale du 27 mai 1919 relative à l'application de la loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures

Statut du personnel

Circulaire du ministre des Travaux publics du 13 mai 1914 relative à l'uniformité et à la codification du statut des employés et ouvriers des chemins de fer

d. Rapports officiels

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, *Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer, publiée par ordre de S. Exe. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics*, 1858

e. Conventions

Convention du 7 mars 1848 conclue entre la compagnie d'Orléans et les délégués des ateliers
Conventions « Franqueville » de juin 1859 conclues entre l'État et les compagnies de chemins de fer

Convention de rachat du 24 juillet 1876 conclue entre la compagnie des Charentes et la compagnie du PO

Conventions des 26 mai et 9 juillet 1883 conclues entre l'État et la compagnie du PLM

Convention du 29 juillet 1899 pour le règlement pacifique des conflits internationaux, conclue à La Haye

Convention du 11 novembre 1911 conclue entre le Trésor et la Banque de France

Convention du 10 novembre 1916 instaurant l'allocation de cherté de vie, conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer

Convention du 17 mai 1920 conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer

Convention du 30 novembre 1920 conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer

Convention du 28 juin 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer, conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer

Convention du 30 mai 1933 relative à la naissance d'Air France, conclue entre l'État et la Société centrale pour l'exploitation de lignes aériennes

Accords Matignon du 7 juin 1936

Convention collective de travail du 12 juin 1936 concernant les ouvriers métallurgistes de la région parisienne

Convention internationale n°52 du 24 juin 1936 concernant les congés annuels payés

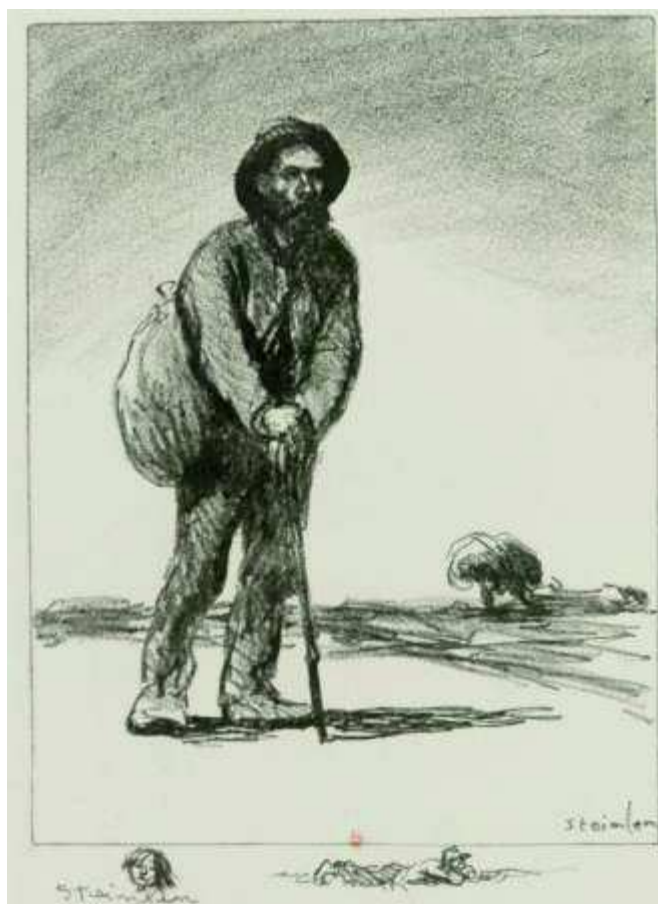
Convention collective de travail du 26 février 1937 des auxiliaires conclue entre les grands réseaux de chemins de fer et la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer

Convention du 31 août 1937 relative à la naissance de la SNCF, conclue entre l'État et les compagnies de chemins de fer

Convention collective de travail des agents du cadre permanent de la SNCF, conclue entre la SNCF et la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, et adoptée entre avril et août 1938

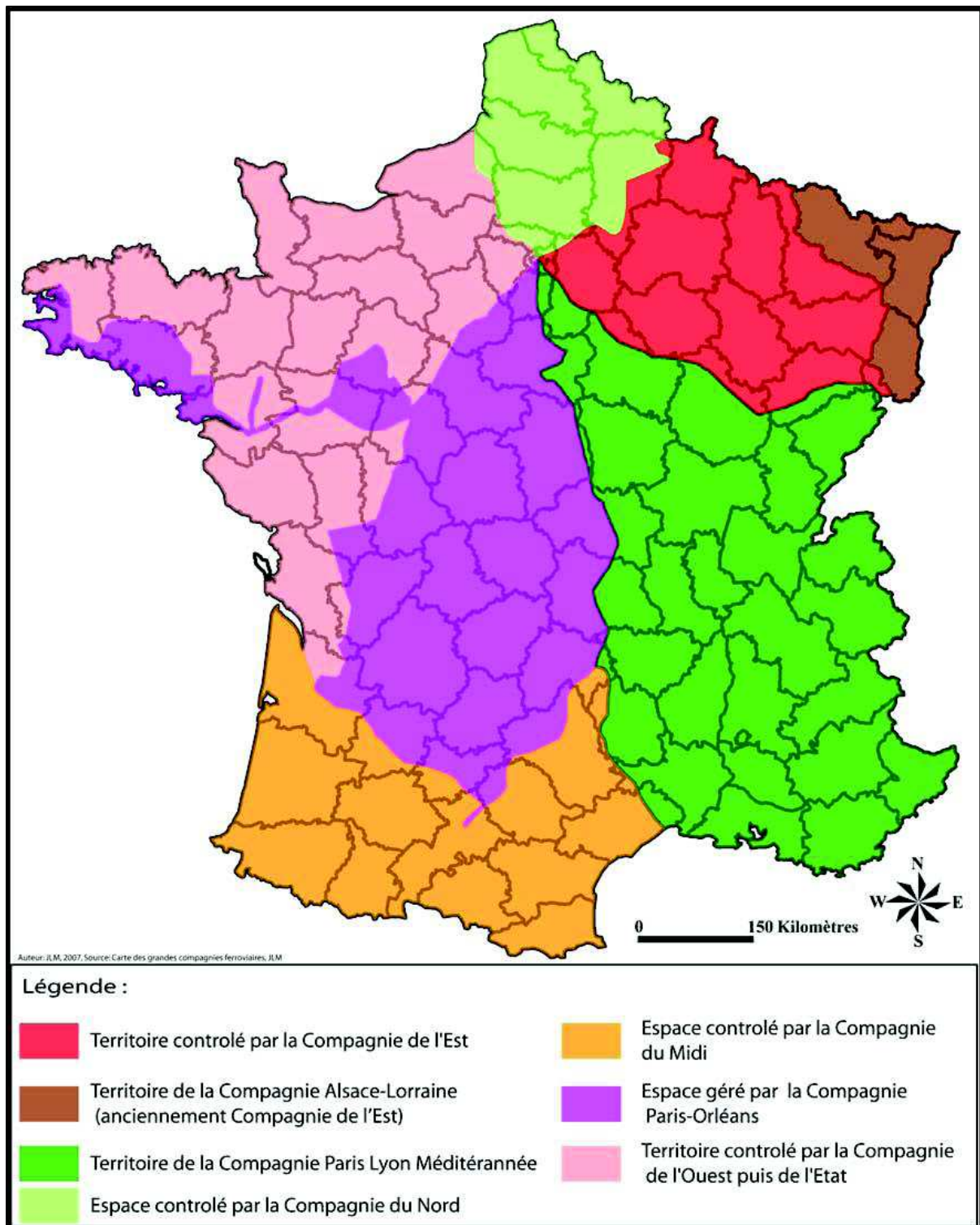
5. *Un chemineau*

Source : Théophile Steinlen, *Le chemineau à la besace*, 1913. Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10510636j>



6. Carte de la répartition du territoire français par les compagnies après 1919

Source : Jean-Louis Mignot, *L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'Est de la France : un espoir de désenclavement de la Haute-Saône par un renouveau des axes méridiens ?*, thèse de géographie, dir. A. Humbert, Nancy-Université, 2011, p. 109.



7. Modèle imprimé d'un certificat de santé de la compagnie du Nord en août 1893

Source : ANMT, 202 AQ 1247.

SERVICE MEDICAL CHEMIN DE FER DU NORD DIVISION

N° d'ordre

CERTIFICAT DE SANTÉ

Le nommé _____, candidat à un emploi de _____
présente les aptitudes physiques ci-dessous désignées :

1. Constitution générale (1) _____
2. Force musculaire _____
3. Organe de la respiration _____
4. Organe de la circulation _____
5. Etat de l'ouïe _____

6. Etat de la vue (2)

}	A Aspect extérieur	_____
	B Champ visuel	OD _____ OG _____
	C Acuité visuelle	OD _____ OG _____
	D Sens chromatique	_____

X Reconnu apte au service par les soins de la Compagnie (3)
Le nommé _____ atteint _____
a les aptitudes physiques nécessaires pour l'emploi qu'il sollicite

Le Médecin de la Compagnie .

Déclaré à _____
le _____ 189

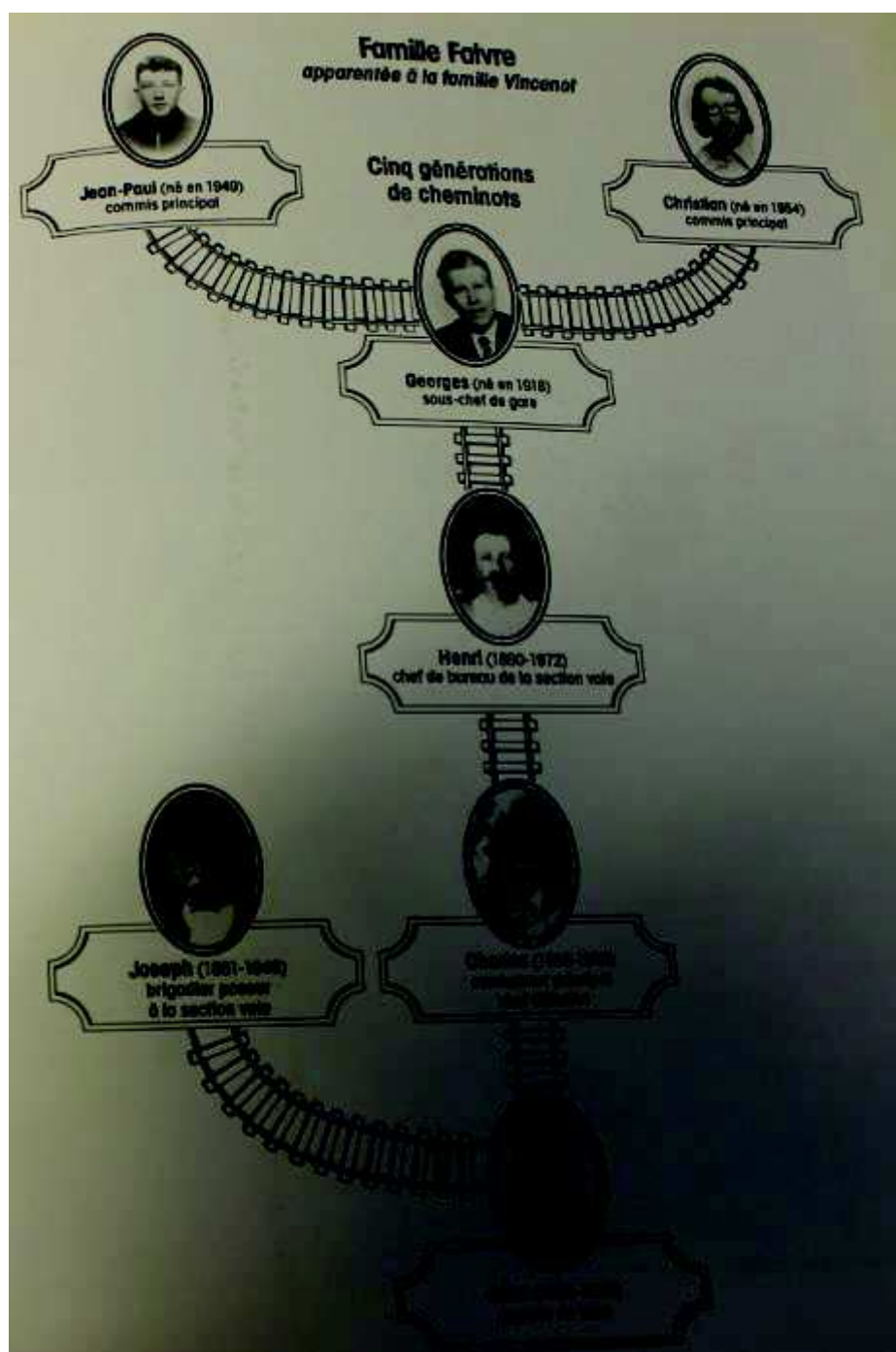
(1) Pour la détermination des différentes aptitudes comprises sous les N° 1, 2, 3, 4 et 5, on emploiera les termes : Bon, satisfaisant, médiocre.

(2) Vision relative à l'examen de la vision.

Méd. 412. 6105 6.93 3000

8. La famille Faivre, une dynastie de cheminots

Source : Marc Baroli, *Les cheminots*, Paris : Atlas, 1987, p. 57.



9. L'importance des recommandations

Source : *La Tribune des cheminots [unitaires]*, 1^{er} novembre 1930, p. 2.



Source : ANMT, 202 AQ 1177.

NOUS, soussignés, Administrateurs de la Compagnie du Chemin de fer du Nord,

Ce cautionnement est affecté par privilège au paiement des sommes dont le titulaire peut être constitué débiteur, soit par une décision du Conseil d'Administration, soit par une décision judiciaire, conformément aux dispositions qui précèdent.

Ce dernier déclare en avoir pris connaissance, les approuver et s'y soumettre.

1125

QUITTANCE DE CAUTIONNEMENT

Nous, soussignés, Administrateurs de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, reconnaissons que M.

employé dans notre entreprise en qualité de

a versé entre les mains du caissier de la Compagnie, la somme de

Cette somme est affectée par privilège au cautionnement que ledit sieur doit fournir en ladite qualité, conformément à la commission qui précède.

La restitution de ce cautionnement ne pourra être exigée que trois mois après la cessation des fonctions du sieur , et sous la déduction des sommes dont il pourrait se trouver débiteur envers l'Administration.

Ce cautionnement est productif de l'intérêt de 5 p. % payable à la fin de chaque exercice.

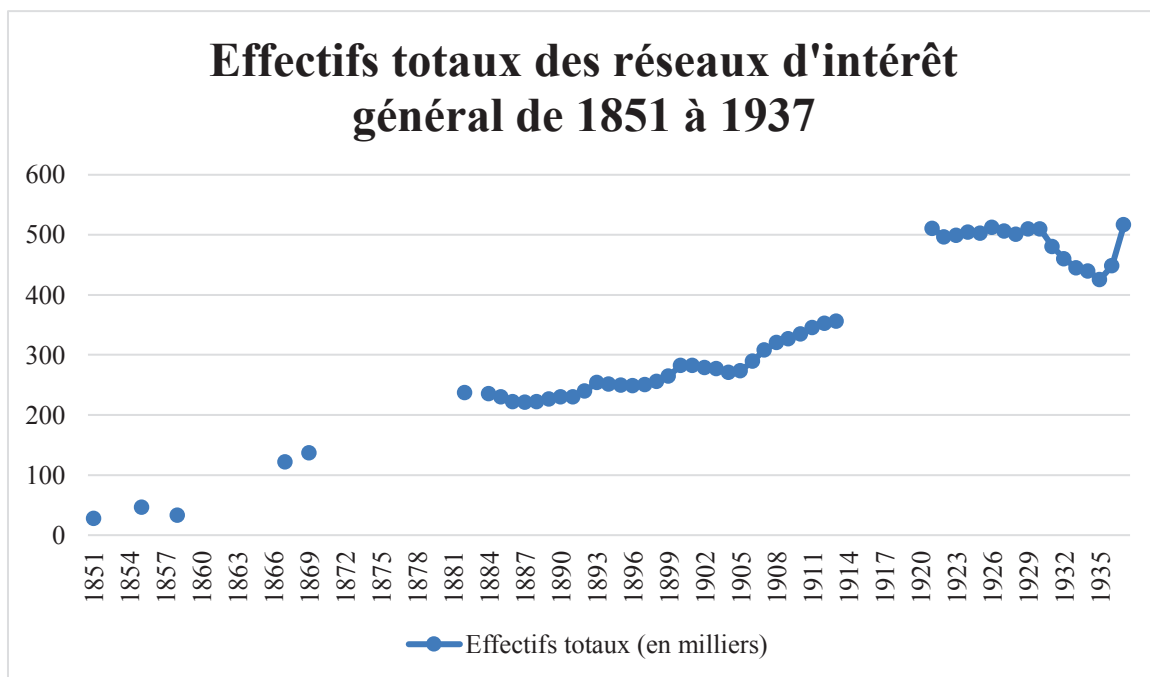
Paris, le

11. Évolution des effectifs des réseaux d'intérêt général de 1851 à 1937

Source : François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, op. cit.* ; Paul Riboud, « L'exploitation des grands réseaux de chemins de fer français de 1884 à 1937 », *RGCF*, n°4, 1^{er} octobre 1938, p. 169³.

Année	Effectifs totaux	Année	Effectifs totaux
1851	27 900	1905	274 000
1855	47 000	1906	290 000
1858	33 000	1907	308 000
1867	121 641	1908	321 000
1869	137 000	1909	327 000
1882	237 000	1910	335 000
1884	236 000	1911	346 000
1885	230 000	1912	353 000
1886	222 000	1913	356 000
1887	221 000	1921	511 000
1888	222 000	1922	497 000
1889	227 000	1923	499 000
1890	230 000	1924	505 000
1891	239 000	1925	503 000
1892	240 000	1926	513 000
1893	254 000	1927	506 000
1894	252 000	1928	501 000
1895	250 000	1929	510 000
1896	249 000	1930	510 000
1897	251 000	1931	481 000
1898	256 000	1932	460 000
1899	265 000	1933	445 000
1900	283 000	1934	440 000
1901	283 000	1935	426 000
1902	279 000	1936	449 000
1903	277 000	1937	517 000
1904	271 000		

3 Paul Riboud s'appuie sur les données de la « Statistique verte » éditée par le ministère des Travaux publics et celles fournies par les réseaux pour les années 1936 et 1937. Les données chiffrées pour les années 1884 à 1913 sont celles au 31 décembre, celles de 1921 à 1935 sont des moyennes.



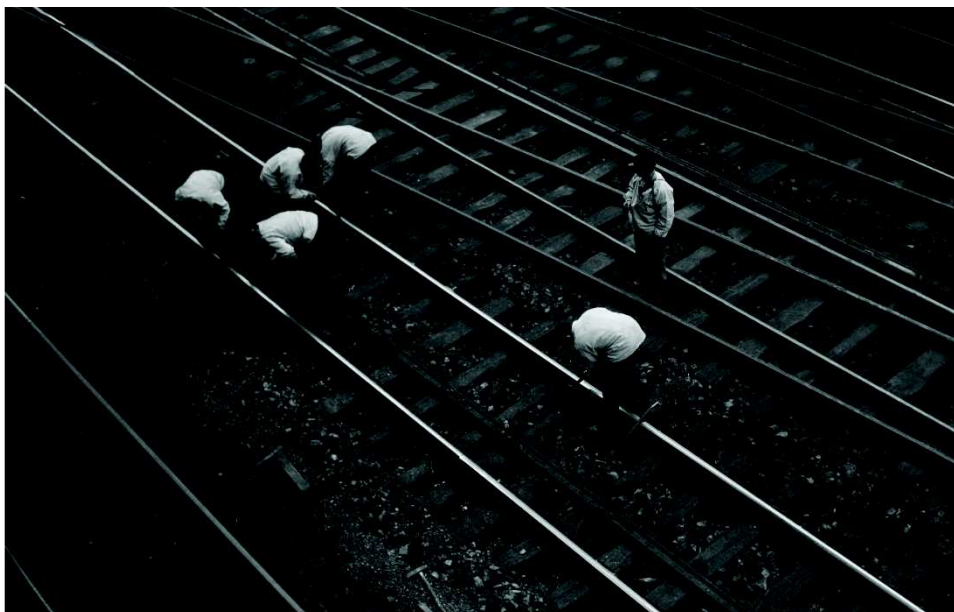
La loi de 8 heures (1919), l'incorporation du réseau d'Alsace-Lorraine (1919) et la loi de 40 heures (1936) représentent des temps forts de la hausse des effectifs. Après la Première Guerre mondiale, l'effectif le plus bas est atteint le 30 juin 1936 avec 420 400 agents (dont 384 800 au cadre permanent et 35 600 auxiliaires).

12. La diversité des métiers des chemins de fer dans les années 1930

Source : François Kollar, *La France travaille. [Série] I, : Rail*, s.d. [sans doute 1932] François Kollar / Bibliothèque Forney / Roger-Viollet.



Le mécanicien et le chauffeur sous l'abri



Ouvriers au travail sur les voies de circulation



Nettoyage intérieur des voitures



Distributeur de billets



Une équipe de réparateurs



Le chef de circulation



Poste 2 : aiguilleur au travail



Lampisterie

13. Hiérarchie et rémunération du personnel des chemins de fer des compagnies en 1891

Source : Élie Fruit, 1890-1910, dans *la mêlée...*, op. cit., p. 239.

Catégories hiérarchiques	Effectif	Proportion (%)	Traitement ou salaire annuel moyen (sans gratification)
1. <u>Haut personnel de direction</u> administrateurs, directeurs, membres des comités, secrétaires généraux, chefs de l'exploitation, etc.	587	0,2	20 000 à 100 000 f.
2. <u>Agents supérieurs</u> Ingénieurs, chefs de dépôt, chefs et s/chefs d'atelier, architectes, inspecteurs, chefs de section	1592	0,7	6 000 à 15 000 f.
	2 179	0,9	
3. <u>Chefs subalternes, personnel des bureaux</u> Chefs et s/chefs de gare Facteurs enregistriers, chefs comptables, receveurs Chefs de train, contrôleurs Personnel des bureaux adm. centrale Personnel des bureaux mouvement trafic (service central) Personnel des bureaux dépôts, contremaîtres Personnel des bureaux voie, conducteurs, piqueurs	6 547 29 118 4 719 2 719 7 222 6 194 5 607	2,7 12,1 1,9 1,1 2,9 2,6 2,3	1 500 à 4 000 f.
	62 126	25,6	
4. <u>Personnel d'exécution proprement dit</u> Mécaniciens et chauffeurs Concierges, garçons de bureau, gens de service (adm. centrale) Hommes d'équipes, manœuvres, ouvriers des gares Conducteurs, garde-freins Ouvriers (Traction et Matériel) Agents de la Voie	15 713 763 45 075 8 271 42 088 66 230	6,5 0,4 18,6 3,4 17,3 27,3	2 500 à 4 500 f. 850 à 2 100 f.
	178 140	73,5	
Total	242 445	100,0	

Nota : Les catégories 1 et 2 bénéficiaient en outre de gratifications importantes dont l'éventail allait de 10 % à 100 % du traitement annuel. Le traitement des garde-barrières pouvait varier entre 50 et 350 f.

14. Les accidents de chemins de fer

Source : Honoré Daumier, *Les transports en commun*, [Paris] : M. Trinckvel, 1992, p. 48.



15. Le ressentiment d'un ancien agent face au favoritisme et à l'arbitraire le 6 février 1903

Source : ANMT, 48 AQ 4781.

Cette lettre est caractéristique des sentiments de subis par les agents, mais aussi d'un discours noirci.

« Messieurs les membres du conseil d'administration
de la compagnie du chemin de fer du Nord

Le scandale de la gare de Paris est destiné à faire un grand tapage parmi le personnel qui se demande pourquoi on se contente de déplacer seulement les gros bonnets compromis dans de tels événements quand on agit impitoyablement contre des malheureux petits employés ou ouvriers qui prennent pour quelques centimes.

On connaît des chefs de gare, voleurs avérés qui ont été déplacés avec avancement. Par contre de malheureux coupables d'avoir dérobé pour 0^f50^c sont chassés et menacés de la correctionnelle.

Ce qui s'est passé à la gare se passe dans d'autres services, une enquête faite par des hommes probes ferait découvrir ce qui se passe aux Arrivages, au petit Matériel, etc. chez les ingénieurs de la voie ; les pots de vin reçus etc...

On reconnaîtrait l'immoralité des bureaux à femmes ou elles se prostituent avec les chefs surtout.

On reconnaîtrait que le nombre de chefs ne fait que croître et que par contre on diminue le nombre de petits qui sont contraints à un surmenage accablant.

Les gratifications et augmentations ne sont pas données au mérite c'est navrant. Il est à remarquer qu'il y a tellement de chefs qu'ils emportent la part du lion et qu'il ne reste presque plus rien pour les petits.

On peut comparer le nombre d'ingénieurs et de sous-ingénieurs par exemple, dans les services divers avec ceux qu'il y avait il y a 15 et 20 ans et le conseil d'administration sera édifié.

Certains ingénieurs ne craignent pas de dire qu'ils ne connaissent rien à ce qu'ils doivent faire. Mais ils épluchent soigneusement les demandes de permis des petits ou d'autres niaiseries semblables.

Rien n'est unifié : tel service donne des permis et des faveurs à profusion et à côté on n'obtient rien ou presque rien.

C'est la confusion, le chaos et il n'est pas étonnant que le petit personnel crie et soit découragé car on le pressure et on le blesse sans mesure.

Avec ce qui est perdu, gâché on pourrait relever le salaire des humbles et les intéresser à bien faire et à aimer la compagnie.

Elle peut économiser des millions avec ce qui est volé ou gâché.

Tel Ingénieur s'est fait bâtir une maison avec les matériaux de la compagnie et avec les ouvriers payés par elle.

Tel autre commande d'un seul coup des matériaux pour des sommes folles ??...

On peut faire une promenade sur le réseau ou dans les magasins ou chantiers, voir et examiner ce qui s'y passe.

On entreprend des travaux dans les gares ; en pleine exécution on remet en place ce qu'on avait défait..

On taille, on rogne, on remue pour payer et remuer des écus.

Dans tel bureau le nombre des chefs est presque égal à celui des employés.

Dans tel service on écarte toute demande de faveur qu'on admet dans les autres, on refuse de vous soumettre les demandes de secours, quand les chefs reçoivent au premier janvier des fortunes, des années de travail des petits...aux autres.

Le tableau n'est pas exagéré et j'affirme qu'il est au-dessous de la réalité comme on peut s'en convaincre si ces Messieurs en ont le sincère désir.

J'ai l'honneur d'être

Messieurs

Votre tout dévoué et respectueux serviteur

Un ancien serviteur de la compagnie »

16. Comparaison des caisses de retraite des réseaux d'intérêt général en 1899

Source : Paul Houdaille, *Étude sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies ou administrations qui ont engagé leurs services et avec l'État*, Paris : A. Rousseau, 1899, p. 152-180.

	Ouest	PO	Est	PLM	Midi	Nord	État
Date de création de la 1^{ère} caisse	1850	1851	1853	1856	1856	1855	1878
Recours à la CRV ? Caisse patronale ? Les 2 ?	Les 2	Les 2	Patronale	Patronale puis CRV	Patronale	Patronale puis CRV	Patronale
Apport de l'agent (taux de la retenue)	4 % sur le traitement fixe + 1 ^{er} 1/12 ^e de chaque augmentation	Pas de retenue	3 % sur le traitement fixe et les avantages accessoires	4-6 % sur le traitement fixe / puis 4 % sur le traitement fixe	3 % sur le traitement fixe + 1 ^{er} 1/12 ^e de chaque augmentation	3 % sur le traitement fixe (obligatoire pour les commissionnés) / puis 5 % sur le traitement fixe des commissionnés et 3 % pour les agents et ouvriers payés au mois ou à la journée depuis 3 ans	5 % sur le traitement fixe + 1 ^{er} mois de traitement + 1 ^{er} 1/12 ^e de chaque augmentation
Dotation patronale	12 % sur le traitement fixe + somme égale au 1 ^{er} 1/12 ^e de chaque augmentation	Complément pour porter à 10 % le versement de l'agent à la CRV + rente si chiffre insuffisant	12 % du traitement fixe et des avantages accessoires	1 % du traitement (10 % à partir du 1 ^{er} avancement suivant le 1 ^{er} mai 1895) / puis taux progressif de 4-6 % selon le nombre d'années de service + allocation	15 % des traitements	9 % du traitement / puis allocation de 5 % du traitement, majorée progressivement de 2-4 % selon le nombre d'années de service pour les	10 % du traitement

Autres ressources				de licenciement (4 % du traitement moyen des 6 dernières années)		commissionnés ; allocation de 3 % du traitement, majorée progressivement de 1-2 % selon le nombre d'années de service pour les agents et ouvriers classés	
	Dons, intérêts des fonds placés, amendes	-	Dons, legs, intérêts des fonds placés	Intérêts des fonds placés / puis -	Intérêts des fonds placés	Intérêts des fonds placés, amendes / puis -	Intérêts des fonds placés, dons, amendes
Bénéficiaires des pensions	Employés et ouvriers classés	Commissionnés au salaire < 12000 f.	Commissionnés	Commissionnés / agents nouveaux et en service au 1 ^{er} mai 1895	Commissionnés + ouvriers des dépôts et ateliers	Commissionnés + ouvriers des ateliers facultativement / commissionnés + agents et ouvriers classés payés au mois ou à la journée et travaillant depuis 3 ans	Commissionnés
Conditions d'âge de service	55 25 / puis roulants : 55 25 ; sédentaires : 60 30	55 25	55 25	55 25	55 25	Roulants : 50 20 (dont au moins 10 ans de roulant) ; sédentaires : 50 25 / puis 50 ans.	55 25
Calcul du montant de la pension	50 % du traitement moyen des 6 dernières années + 1/60°/année de service au-delà de	50 % du traitement moyen des 6 dernières années + 1/40°/année de service au-delà de	Fraction du traitement moyen des 6 dernières années ou des 6 les + favorables	1/50° du traitement moyen des 6 dernières années ou de la durée totale du service/année de	50 % du traitement moyen des 6 dernières années ou de la durée totale du service +	Rente produite par la CRV + rente égale à 25/80° du traitement moyen des 6 dernières	50 % du traitement moyen des 6 dernières années ou de la durée totale + 1/50°/année de

	25 / Idem sauf que 25 pour les roulants et 30 pour les sédentaires	25	(1/60 ^e avant 30 ans ; 1/50 ^e de 30-55 ans ; 1/60 ^e après 55 ans)	service au-delà de 25 / puis rente de la CRV + allocation de licenciement	1/50 ^e /année de service au-delà de 25	années + 1/80 ^e /année de service au-delà de 25 / puis rente de la CRV	service au-delà de 25
Mini maxi de la pension	500 f traitement maxi soumis à retenue : 15 000 f / puis 2/3 du traitement moyen	- ¾ du traitement moyen des 6 dernières années	¾ du traitement moyen et 600 f ¾ du traitement moyen et 9 000 f.	- / puis 1 % du traitement moyen/année de service 12 000 f / puis ¾ du traitement moyen	- 2/3 du traitement moyen et 8 000 f.	100 f (rente de la CRV non incluse) / puis - - / puis traitement maxi soumis à retenue : 12 000 f	- ¾ du traitement moyen des 6 dernières années et 6 000 f.
Retraite anticipée ?	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Non
Conditions d'obtention	50 ans d'âge et 20 de service		15 ans de service	55 ans d'âge / puis à partir de 50 ans	55 ans d'âge et 20 ans de service OU 15 ans de service pour femme ou homme congédié		
Conditions d'obtention de la retraite pour réforme	Pas de conditions d'âge/de durée de service, blessures graves ou infirmités prématurées entraînant incapacité de travail	Pas de conditions d'âge/de durée de service, blessures graves reçues en service ou infirmités prématurées entraînant incapacité de travail	15 ans de service + incapacité de travail reconnue par le service médical de la compagnie	15 ans de service + blessures, maladies ou infirmités contractées en service entraînant incapacité de travail	15 ans de service + incapacité de travail constatée par le service médical de la compagnie	Pas de conditions d'âge/de durée de service, blessures graves reçues en service ou infirmités prématurées entraînant incapacité de travail	50 ans d'âge et 20 de service OU 15 ans de service si infirmités contractées en service

CRV : caisse nationale de retraite pour la vieillesse

Le symbole « / » différencie les dispositions prescrites par les ancien et nouveau règlements des caisses sur les compagnies de l'Ouest, du Nord et du PLM.

17. Évolution de la subvention des réseaux et de la retenue sur les salaires des agents des chemins de fer en vue de la constitution de leur retraite des années 1850 aux années 1890, selon les compagnies

Source : « Les caisses de retraites des compagnies de chemins de fer », *Journal des transports*, n°46, 14 novembre 1896, p. 902-903.

Année	Retenue sur les salaires des agents	Subvention du réseau
Compagnie de l'Est		
1853	-	75 000 francs/an
1862	2 %	2 %
1879	3 %	8 %
1891	3 %	12 %
Compagnie du PLM		
1856	3 %	3 %
1864	4 %	3 %
1881	4 %	4 %
1889	4 %	6 %
1892	4 %	8 %
1895	6 %	10 %
Administration des chemins de fer de l'État		
1878	2,5 %	2,5 %
1883	5 %	5 %
1894	5 %	7,5 %
1896	5 %	10 %
Compagnie du Midi		
1856	4 %	$\frac{3}{4}$ des retenues
1865	3 %	$\frac{1}{3}$ des retenues
1878	3 %	$\frac{2}{3}$ des retenues
1881	3 %	5,5 %
1883	3 %	6,3 %
1885	3 %	8,5 %
1891	3 %	15 %
Compagnie du Nord		
1855	3 %	3 %
1890	3 %	9 %
1896	5 %	5 à 9 %
Compagnie de l'Ouest		
1850	3 %	3 %
1869	4 %	4 %

1884	4 %	5 %
1891	4 %	8 %
1895	4 %	12 %

18. Évolution du montant des versements (en francs) effectués aux caisses de secours et de retraites des compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Midi, du PLM et de l'administration des chemins de fer de l'État de 1877 à 1895, selon les compagnies

Source : « Les caisses de retraites des compagnies de chemins de fer », *Journal des transports*, n°46, 14 novembre 1896, p. 903.

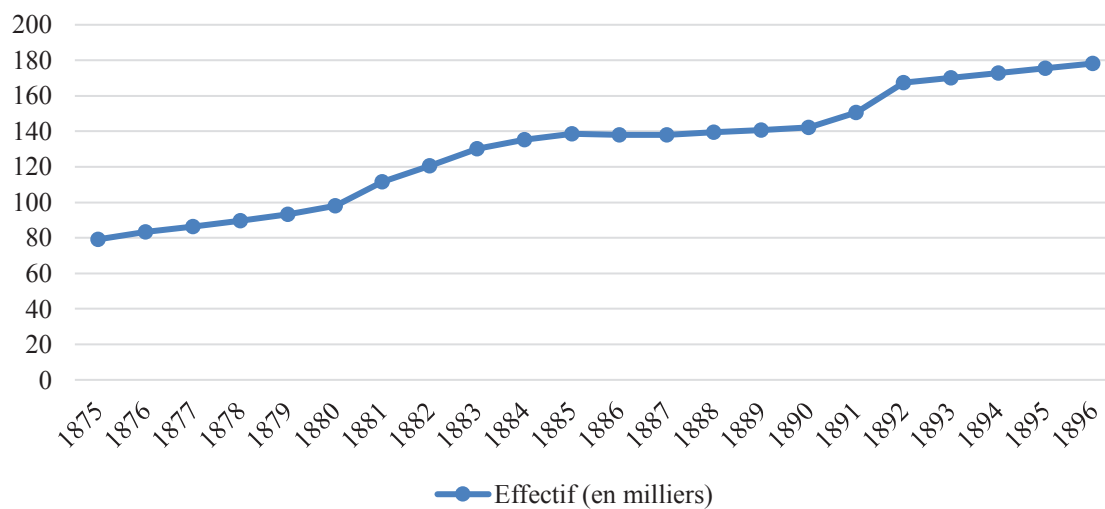
Années	Caisses de secours		Caisses de retraites		Totaux	
	Versements des agents	Versements des administrations	Versements des agents	Versements des administrations	Versements des agents	Versements des administrations
1877	2 563 000 f.	6 930 000 f.	761 000 f.	482 000 f.	3 314 000 f.	7 412 000 f.
1880	3 033 000 f.	8 549 000 f.	890 000 f.	601 000 f.	3 923 000 f.	9 150 000 f.
1885	4 702 000 f.	13 300 000 f.	1 475 000 f.	1 359 000 f.	5 877 000 f.	14 659 000 f.
1890	4 962 000 f.	16 413 000 f.	770 000 f.	2 359 000 f.	5 732 000 f.	18 772 000 f.
1891	5 014 000 f.	19 309 000 f.	767 000 f.	2 362 000 f.	5 781 000 f.	21 671 000 f.
1892	5 289 000 f.	23 498 000 f.	781 000 f.	2 641 000 f.	6 070 000 f.	26 139 000 f.
1893	6 580 000 f.	26 674 000 f.	812 000 f.	2 837 000 f.	7 392 000 f.	29 511 000 f.
1894	7 565 000 f.	32 162 000 f.	777 000 f.	3 275 000 f.	8 342 000 f.	35 437 000 f.
1895	8 497 000 f.	35 516 000 f.	836 000 f.	2 153 000 f.	9 333 000 f.	37 669 000 f.

19. Évolution du nombre d'agents de chemin de fer affiliés aux caisses de retraite entre 1875 et 1896

Source : Maurice Louvard, *Les caisses de retraites des compagnies de chemins de fer*, mémoire, École libre des sciences politiques, 1897, p. 190-191.

Années	Nombre total d'agents affiliés aux caisses de retraite
1875	79 189
1876	83 331
1877	86 370
1878	89 635
1879	93 225
1880	98 199
1881	111 569
1882	120 512
1883	130 125
1884	135 322
1885	138 645
1886	137 939
1887	138 091
1888	139 470
1889	140 799
1890	142 297
1891	150 541
1892	167 535
1893	170 227
1894	172 674
1895	175 532
1896	178 210

Effectif des réseaux d'intérêt général affilié aux caisses de retraite de 1875 à 1896



20. Les facilités de circulation, une libéralité enviée

Source : *La Tribune des cheminots [unitaires]*, 1^{er} juin 1929, p. 2.



21. Adhérer au Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies en septembre 1902

Source : ANMT, 202 AQ 1212.

 **Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer**
DE FRANCE & DES COLONIES

SIÈGE SOCIAL : Bourse du Travail, 3, Rue du Château-d'Eau — PARIS

BULLETIN D'ADHÉSION

Compagnie _____
Groupe _____

N° DE L'ADHÉSION _____

SYNDICAT NATIONAL
des
TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER
de France et des Colonies

Le soussigné déclare adhérer aux Statuts du **Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer de France et des Colonies**, et demande à être admis comme membre syndiqué ; il reconnaît qu'il ne peut bénéficier de l'aide du Syndicat que pour les accidents et différends qui pourraient survenir après son adhésion.

Reçu de _____
attaché à la C^e d _____
la somme de _____
centimes pour droit d'entrée.
le _____ 190
Le Receveur,

Nom _____
Prénoms _____
Né le _____
à _____
Département _____
Emploi _____
A quel service ? _____
Entré à la C^e d _____
Le _____

Signature : _____
Adresse : _____

Droit d'admission : 50 centimes pour les hommes ou 25 centimes pour les femmes, à remettre avec ce Bulletin au Receveur, ou à envoyer au Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer de France et des Colonies, Bourse du Travail, 3, rue du Château-d'Eau, Paris.

Conservé le présent Reçu qui sera échangé contre le Livret.

La Comptographie (Ch. Bar. 4 imp.), 108, rue de la République, Paris. — (Rev. ind. — 251.)

22. *Bandeaux de l'organe de presse de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938)*



Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée, paru de mars 1892 à février 1898.



La Tribune de la voie ferrée, parue de mars 1898 à juillet 1914.



Bulletin mensuel du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, paru d'août 1914 à janvier 1917.



La Tribune des cheminots, parue à partir de mars 1917.



La Tribune des cheminots [unitaires], parue de novembre 1921 à décembre 1935.

23. Les congrès fédéraux de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938)

Source : IHS-CGT des cheminots.

- 1^{er} congrès : avril 1891
- 2^e congrès : 22-25 octobre 1891, Paris
- 3^e congrès : 21-23 avril 1892, Paris, Bourse du Travail
- 4^e congrès national : 27-30 avril 1893, Paris, Bourse du travail
- 5^e congrès : 24-27 mai 1894, Paris, salle du concert parisien
- 6^e congrès national : 25-[28] avril 1895, Paris, salle des fêtes du café du Globe
- 7^e congrès national : 4-7 juin 1896, Paris, maison du peuple
- 8^e congrès national : 1-4 avril 1897, Paris, hôtel des sociétés savantes
- 9^e congrès national : 28-30 avril 1898, Paris, salle des fêtes du café du Globe
- Congrès extraordinaire : 20-21 janvier 1899, Paris, Café du Centre
- 11^e congrès national : 1^{er}-4 mars 1900, Paris, Bourse du travail
- 12^e congrès national : 21-23 mars 1901, Paris, Bourse du travail
- 13^e congrès national : 20-23 mars 1902, Paris, Bourse du travail
- 14^e congrès national : 30 avril-2 mai 1903, Paris, Bourse du travail
- 15^e congrès national : 12-15 mai 1904, Paris, Bourse du travail
- 16^e congrès national : 11-14 mai 1905, Paris, Bourse du travail
- 17^e congrès national : 5-8 avril 1906, Paris, Le Progrès social
- 18^e congrès national : 10-13 avril 1907, Paris, café du Globe
- 19^e congrès national : 15-18 mai 1908, Paris, Bourse du Travail
- 20^e congrès national : 28 avril-1^{er} mai 1909, Paris, Hôtel moderne
- Congrès national extraordinaire : 10-12 décembre 1909, Paris, Salle L'Égalitaire
- 21^e congrès national : 13-16 avril 1910, Paris, Hôtel Moderne
- 22^e congrès national : 2-5 août 1911, Paris, La Bellevilloise
- 23^e congrès national : 1^{er}-2 avril 1912, Paris, La Bellevilloise
- 24^e congrès national : 11-12 avril 1913, Paris, La Bellevilloise
- 25^e congrès national : 16-18 avril 1914, Paris, La Bellevilloise

Congrès intersyndical de fusion, 28 janvier 1917, salle de l'Union des syndicats

1^{er} congrès national : 28-30 juin 1918, Paris, La Bellevilloise
2^e congrès national : 14-17 mai 1919, Paris, Maison des syndicats, rue de la Grange-aux-Belles
3^e congrès national : 22-25 avril 1920, Paris, Gymnase Japy et Aubervilliers, Salle des Fêtes
Congrès national extraordinaire : 7-9 septembre 1920, Paris, Maison des syndicats, rue de la Grange-aux-Belles
4^e congrès national : 31 mai-2 juin 1921, Paris, Maison des syndicats, rue de la Grange-aux-Belles

Fédération nationale confédérée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat

5^e congrès fédéral : 19-20 janvier 1922, Paris, salle des sociétés savantes
6^e congrès fédéral : 12-14 mars 1924
7^e congrès fédéral : 24-26 mars 1926, Paris, palais d'Orléans
8^e congrès fédéral : 10-12 mai 1928, Toulouse, salle des Jacobins
9^e congrès fédéral : 2-4 juin 1930, Paris, Gymnase Huyghens
10^e congrès fédéral : 22-24 juin 1932, Paris, Gymnase Huyghens
11^e congrès fédéral : 24-26 juin 1934, Paris, salle de la Mutualité

Fédération nationale unitaire des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat

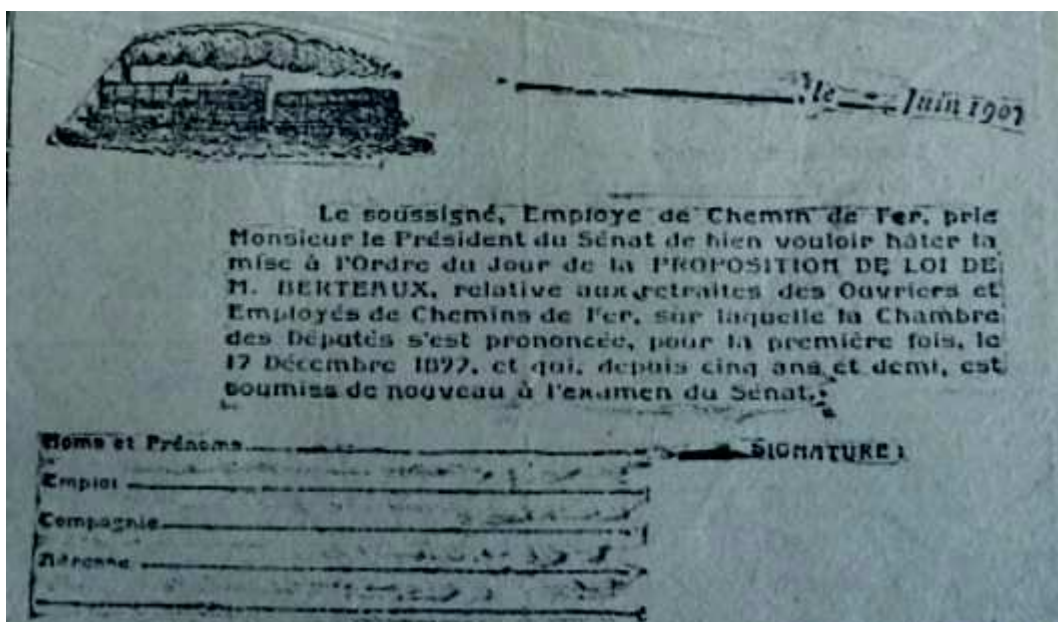
Congrès extraordinaire : 19-21 novembre 1921, Paris, maison des syndicats
Congrès fédéral : 22-24 décembre 1921
Congrès fédéral : 16-17 juin 1922, Paris, salle de l'Union des syndicats de la Seine
6^e congrès fédéral : 2-4 août 1923
7^e congrès : 1924
8^e congrès fédéral : 26-27 juin 1925, Paris, salle de l'Union des syndicats de la Seine
9^e congrès fédéral : 1^{er}-3 juillet 1926, Paris, salle de l'Union des syndicats de la Seine
10^e congrès fédéral : 7-9 juillet 1927
11^e congrès fédéral : 5-7 juillet 1928, Paris, Grande salle de l'Union des syndicats de la région parisienne
12^e congrès fédéral : 6-8 juin 1929
13^e congrès fédéral : 12-15 novembre 1930
14^e congrès fédéral : 24-26 mars 1932
15^e congrès fédéral : 15-17 mai 1934

Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat

16^e congrès fédéral de fusion : 9-10 décembre 1935, Paris, palais de la Mutualité
17^e congrès fédéral : 27-30 juin 1938, Paris, palais de la Mutualité

24. La pétition par carte postale de juin 1907

Source : AN, F⁷ 13665 : « Une manifestation monstre. 400.000 cartes postales au président du Sénat », *Action*, 24 mai 1907.



Transcription :

« _____, le ____ Juin 1907

Le soussigné, employé de chemin de fer, prie Monsieur le président du Sénat de bien vouloir hâter la mise à l'ordre du jour de la PROPOSITION DE LOI DE M. BERTEAUX, relative aux retraites des ouvriers et employés de chemins de fer, sur laquelle la Chambre des députés s'est prononcée, pour la première fois, le 17 décembre 1897, et qui, depuis cinq ans et demi, est soumise de nouveau à l'examen du Sénat.

Noms et prénoms _____

SIGNATURE :

Emploi _____

Compagnie _____

Adresse _____

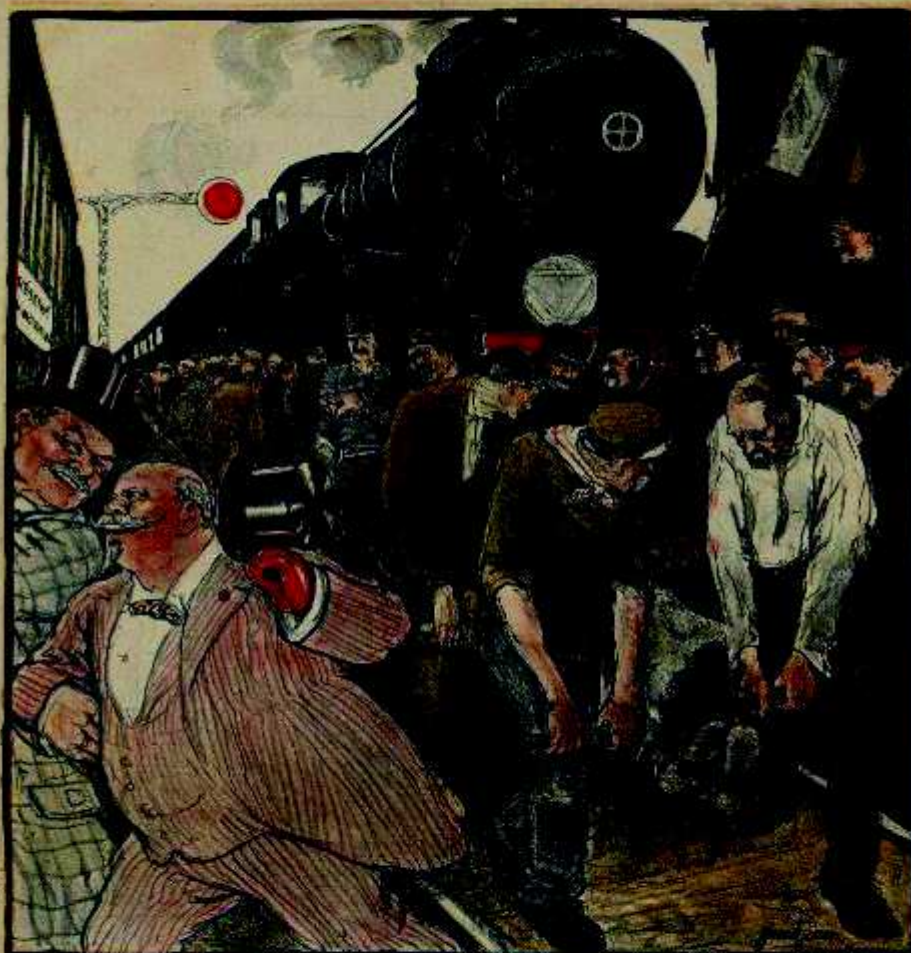
»

25. Affiches commandées par le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer à Jules Grandjouan en 1910



Syndicat National des Chemins de Fer

**" PUBLIC, APPRENDI QUE CHAQUE SEMAINE
LES ACCIDENTS DE TRAVAIL TUENT
TROIS DES NÔTRES ET EN BLESSENT QUINZE**



Imprimerie
du Syndicat
20 rue H. B.
de Moudon
Paris 13.
PLACEMENT
GRATUIT.

**ET LA CHAIR À TAMPON EST POUR RIEN
CAR NOUS AVONS DES SALAIRES DÉRISOIRES
AUSSI. PUBLIC, SOIS SYMPATHIQUE À TOUT CE QUE NOUS
POURRONS TENTER POUR AMÉLIORER NOTRE SORT
ET PAR LÀ MÊME, ASSURER TA SÉCURITÉ . "**

Source : BDIC, AFF 14950-2.

26. Articles 414, 415 et 416 du Code pénal de 1810

Source : *Code pénal de l'Empire français*, Paris : Prieur, Belin, Merlin, Rondonneau, libr., 1810, p. 64-65.

« 414. Toute coalition entre ceux qui font travailler des ouvriers, tendant à forcer injustement et abusivement l'abaissement des salaires, suivie d'une tentative ou d'un commencement d'exécution, sera punie d'un emprisonnement de six jours à un mois, et d'une amende de deux cents francs à trois mille francs.

415. Toute coalition de la part des ouvriers pour faire cesser en même temps de travailler, interdire le travail dans un atelier, empêcher de s'y rendre et d'y rester avant ou après de certaines heures, et en général pour suspendre, empêcher, enchérir les travaux, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution, sera punie d'un emprisonnement d'un mois au moins et de trois mois au plus.

Les chefs ou moteurs seront punis d'un emprisonnement de deux ans à cinq ans.

416. Seront aussi punis de la peine portée par l'article précédent et d'après les mêmes distinctions, les ouvriers qui auront prononcé des amendes, des défenses, des interdictions ou toutes proscriptions sous le nom de damnations et sous quelque qualification que ce puisse être, soit contre les directeurs d'ateliers et entrepreneurs d'ouvrages, soit les uns contre les autres.

Dans le cas du présent article et dans celui du précédent, les chefs ou moteurs du délit pourront, après l'expiration de leur peine, être mis sous la surveillance de la haute police pendant deux ans au moins et cinq ans au plus ».

27. Les secrétaires généraux de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938)

Source : IHS-CGT des cheminots.

Dates		Secrétaire général de l'organisation	
1890-1891		Prades	
1891-1906		Eugène Guérard	
1899-1909		Bardeau	
1906-1909		E. Robertjot	
Mai 1909		Eugène Poitevin	
Juin 1909-mars 1920		Marcel Bidegaray	
Avril 1920		Gaston Monmousseau	
Mai 1920-juin 1921		Marcel Bidegaray	
Fédération unitaire		Fédération confédérée	
1921-1924	Pierre Semard	1921-1922	Adolphe Montagne
1924-1934	Lucien Midol	1923-1926	Paul Le Guen
1934-1935	Pierre Semard	1926-1935	Jean Jarrigion
1935-1939		Pierre Semard & Jean Jarrigion	

28. Groupes représentant les cheminots au Parlement des années 1880 à 1939

Lorsqu'elles sont connues, les fonctions occupées par les parlementaires au sein de leur groupe sont précisées entre parenthèses.

Comité de défense des employés de chemins de fer

Mars 1883 : Charles de Janzé (président en mars 1884), Eugène Delattre

Groupe parlementaire des chemins de fer et canaux

Novembre 1885 : Léon Vacher (président)

Groupe parlementaire des chemins de fer

Octobre 1894 : Maurice Berteaux (président), Flaminius Raiberti (secrétaire), Jean Jaurès (secrétaire), Fernand Rabier (assesseur), André Castelin (assesseur), Antoine Jourde

Janvier 1896 : Gaston Guillemet, Maurice Berteaux, Fernand Rabier, Gustave Roch, Édouard Charruyer, Amédée de la Porte

Juin 1896 : Maurice Berteaux (président)

Février 1897 : Maurice Berteaux, Émile Basly, Amédée de la Porte

Avril 1897 : Maurice Berteaux, Charles Beauquier, Philippe Grenier, Victor Renou, Pascal Faberot, Pierre Vaux, Alfred-Léon Gérault-Richard

Juin 1900 : Maurice Berteaux (président), Paschal Grousset, Charles Gras

Juin 1909 : Maurice Berteaux (président)

Juin 1910 : Maurice Berteaux (président), Fernand Rabier (vice-président), Jean Jaurès (vice-président), Raphaël Perrisoud (secrétaire), Ellen-Prévot (secrétaire), Georges Saumande (questeur), Albert Willm, Gustave Dron

Octobre 1910 [nombre de membres évalué entre 200 et 300, probablement 250] : Maurice Berteaux (président), Jean Jaurès (vice-président), Calixte Camelle, Pascal Ceccaldi, Amédée Couesnon (vice-président), Étienne Fournol, Amédée Thalamas, Albert Thomas, René Besnard, Victor Fort, Georges Desplas, Charles Le Boucq, Adolphe Messimy, Théodore Steeg, Jules Aubriot, Édouard Vaillant, Marc Sauzet, Maurice Braibant, Camille Pelletan, Ferdinand Buisson, Alfred Le Roy, Arthur Groussier, Jules Guesde, Arthur Mille, Jules Cabrol, Albert Willm, Émile Dumas, Anatole Sixte-Quenin, Gustave Rouanet, Louis Ringuier, Joseph Lhoste, Jacques Lauche, Henri Roux-Costadau, Claude Nectoux, Jean Colly, Amédée de la Porte, Pierre Myrens, Lucien Hubert, Ferdinand Rougier, Édouard Bussat, Charles Deloncle, Raphaël Perrissoud, Franklin-Bouillon, Dalvies, Lebon, Bouveri, Tarbouriech, Reboul, Dallouy

Novembre 1910 : Rabier, Daniel Vincent, Braibant, Lenoir, Thomas, Thalamas, Camelle, Dalbiez, Godard, Ellen Prévost, Vazeille

Décembre 1910 : Rabier, Berteaux, Colly, Braibant, Betoulle, Ellen-Prévot

Janvier 1911 [nombre de membres évalué à 159 ou 160] : Berteaux (président), Bedouce, Ellen-Prevost, Magniaudé, Lenoir, Jaurès, Buisson, Binet, Doisy, Camelle, Dalimier, Raffin-Dugens, Sixte-Quenin, Castelin, Daniel Vincent, Garat, Bedouce, Albert Thomas, Rabier, Thalamas, Ribière

Février 1911 : Berteaux, Ferdinand Buisson, Berteaux, Lenoir, Doizy, Camelle, Sixte-Quenin, Bedouce, Raffin-Dugens, Dalimier, Prévot, Castelin, Jaurès, Aldy, Pourquery de Boisserin, Betoulle

Juin 1911 : Rabier, Jaurès, Lenoir, Ellen Prévost, Camelle, Bedouce, Aldy, Doisy, Colly

Novembre 1911 : Jaurès, Dumont, Brard, Rabier, Faure, Brisquet, Delory, Constant

Janvier 1915 : Ceccaldi
 Février 1915 : Ceccaldi (président)
 Mars 1915 : Ceccaldi, Andrieux, Cachin
 Novembre 1915 : Cachin
 Décembre 1915 : Ceccaldi
 Mars 1916 : Ceccaldi (président), Cachin (vice-président), Accambray, Deguise
 Avril 1916 : Cachin, Ceccaldi
 Juin 1916 : Ceccaldi (président)
 Juillet 1916 : Cachin, Barabant
 Décembre 1917 : Ceccaldi (président), Accambray, Barabant

Janvier 1920 : Nectoux (président), Ruhl (secrétaire), Bokanowski, Lajarrige, Molinié, Pilate, Lionville, Chénu, Calary de la Mazières
 Février 1920 : Nectoux (président), Ruhl (secrétaire), Bokanowski
 Mai 1920 : Nectoux (président), Ruhl (secrétaire), Bokanowski, colonel Fabry, Henri Lorin, Guy de Montjou, Bussat
 Juin 1920 : Bokanowski, Nectoux (président), Ruhl (secrétaire)
 Novembre 1920 : Taittinger

Novembre 1921 : Rognon (président), Durafour (vice-président), Acambray (vice-président), Charlot (vice-président), Morinaud (vice-président), Alexandre Boué (secrétaire général), Antériou (secrétaire), Aubry (secrétaire), Mouret (secrétaire), Valude (secrétaire), Bouligand (questeur)
 Mars 1922 : Rognon, Charlot, Boué
 Avril 1922 : Rognon (président), Locquin, Charlot, Jean Mouret, Chaussy, Goniaux, Israël, Rhul, Abbo, Escoffier, Poittevin, Ringuier
 Juin 1922 : Rognon
 Octobre 1922 : Rognon, Godart, Durafour, Morinaud, Abbo, Fiori, Roux-Freyssineng
 Novembre 1922 : Justin Godart
 Février 1923 : Rognon
 Juin 1923 : Rognon (président)
 Février 1924 : Locquin, Rognon
 Juin 1924 : Rognon, Victor Jean
 Novembre 1924 : Rognon (président)
 Février 1925 : Rognon
 Avril 1925 : Rognon, Barabant, Gerboud, Ferdinand Morain, Ernest Lafont, Mistral, Chaussy, Thivrier
 Novembre 1925 : Rognon (président)
 Janvier 1926 : Rognon (président)
 Février 1926 : Desoblin, Morin, Gerboud, Brégaut
 Mars 1926 : Étienne Rognon, Ferdinand Morin, Desoblin, Chaussy, Barabant, Barbin, Théo-Breton
 Avril 1926 : Thivrier
 Septembre 1927 : Henri Philippoteaux
 Juin 1928 : Rognon (président), Ferdinand Morin (vice-président), Morinaud (vice-président), Guilhaumon (vice-président), Mielliet (vice-président), Charles Lambert (secrétaire)
 Décembre 1928 : Rognon, Charlot, Lambert
 Mars 1929 : Rognon, Bedouce, Charlot, Moch, Borel
 Juillet 1929 [nombre de membres évalué à 285] : Rognon (président)
 Novembre 1929 : Trémintin, Étienne Rognon, Desbons

Février 1930 : Étienne Rognon, Morin, Trémintin, Mottu, Massimi, Masson
Juin 1930 : Rognon, Massimi, Coutel, Goniaux
Décembre 1931 : Rognon, Morin
Mars 1932 : Rognon (président)

Juin 1932 : Morin (président), Morinaud (vice-président), Guastavino (secrétaire)
Juillet 1932 : Émile Brachard
Décembre 1932 : Morin (président), Chaussy, Paul Richard, Auffray, Louis Sellier
Juillet 1933 : Morin (président)
Septembre 1933 : Morin (président), Sellier
Mars 1934 : Morin, Maxence Roldes, Ravanat, Marsais, Delcourt
Mai 1934 : Merlant
Novembre 1934 : Ferdinand Morin, Bedouce
Octobre 1935 : Morin (président)
Juin 1936 : Brachard (vice-président)
Juillet 1936 : Morin (président), Guastavino (vice-président), Jordery (vice-président), Ferrier (secrétaire), Vautrel (secrétaire), Bloncourt (secrétaire)
Décembre 1938 : Midol, Mocquet, Morin (président), Brachard (vice-président), Jordery
Mai 1939 : Morin

Groupe parlementaire des chemins de fer de l'État

Décembre 1906 : Roch (président), Lauraine (vice-président), Gentil (vice-président), Besnard (secrétaire), Roy (secrétaire).

Groupe parlementaire de défense des cheminots retraités

Avril 1926 : Bouyssou (président)

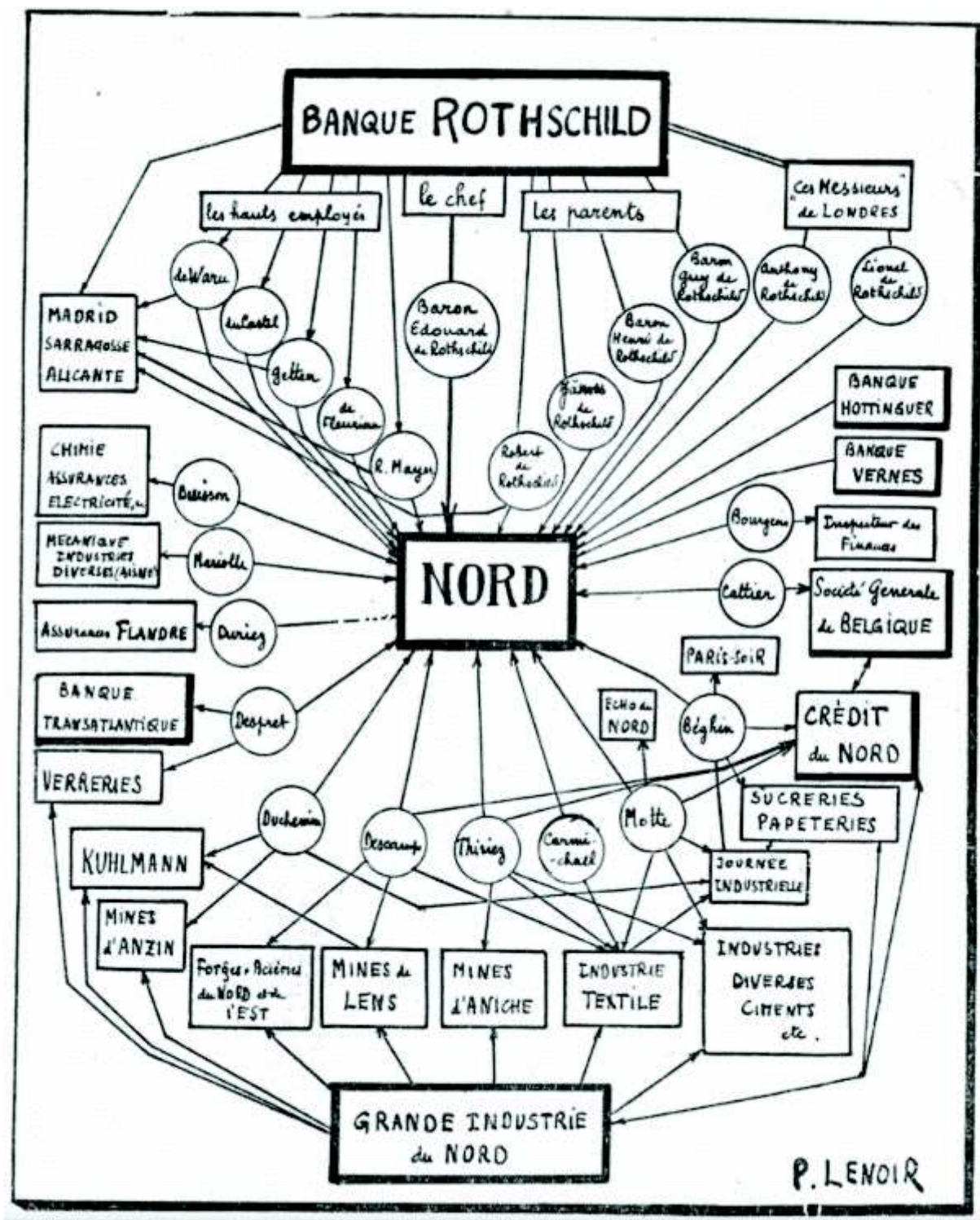


Illustration de P. Lenoir dans « Notre contribution à la réorganisation des chemins de fer. Et voici le conseil d'administration du réseau du Nord », *La Tribune des cheminots*, 31 juillet 1937, p. 2.

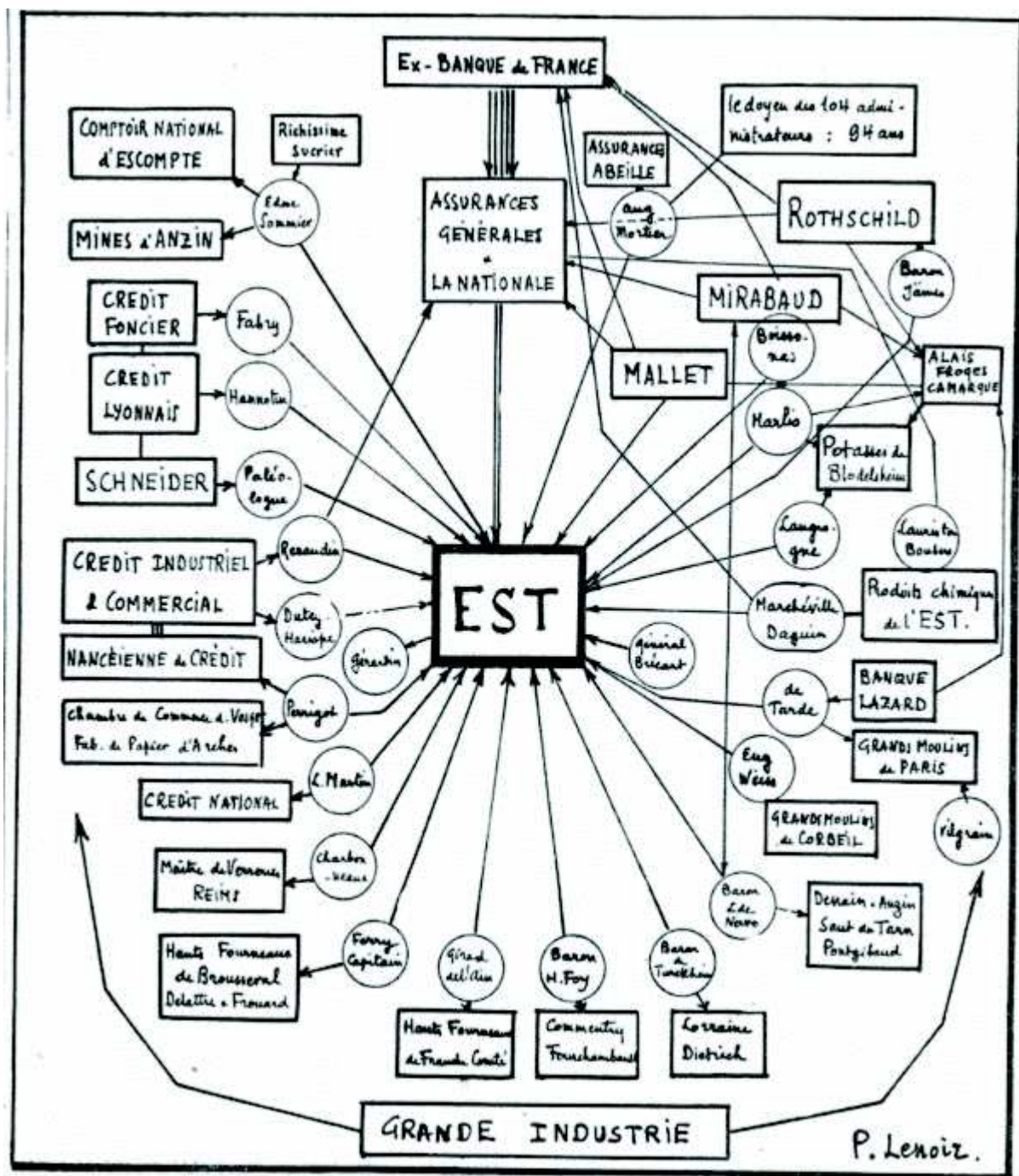


Illustration de P. Lenoir dans « Notre contribution à la réorganisation des chemins de fer. Et voici le conseil d'administration du réseau de l'Est », *La Tribune des cheminots*, 28 août 1937, p. 2.

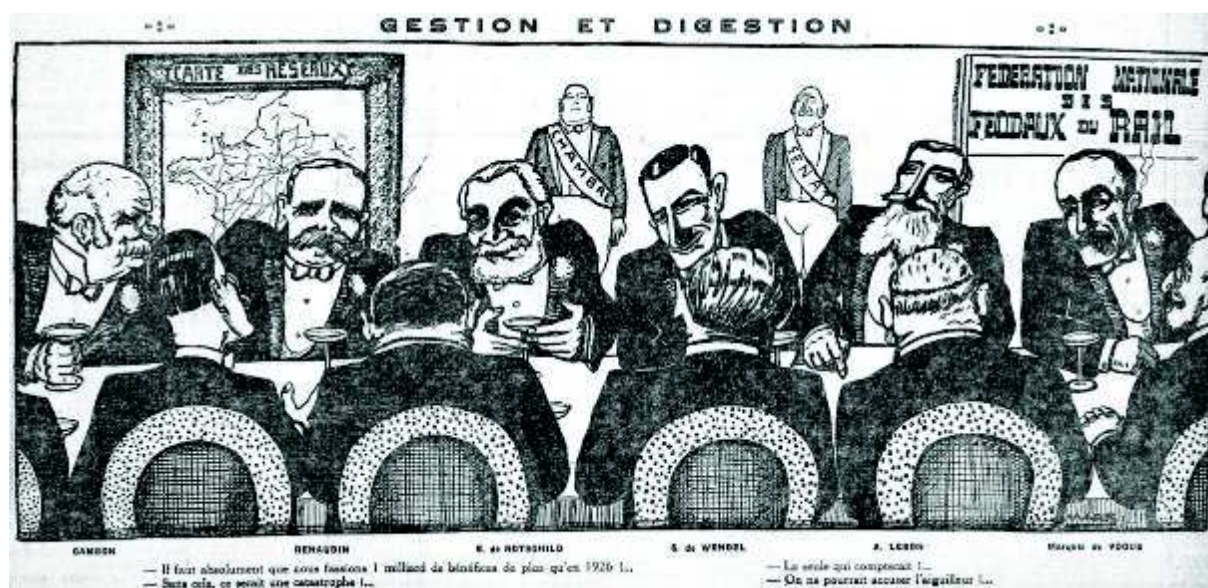
30. Administrateurs des compagnies privées et politiques en 1883

Source : tableau établi d'après les listes des administrateurs des compagnies de chemins de fer élaborées par Auguste Chirac, *L'agiotage sous la troisième République 1870-1887*, t. 2, Paris : A. Savine, 1888, p. 78-90.

Compagnie	Nom	Mandats ou fonctions
Nord	Léon Say	ancien représentant à l'Assemblée nationale, ancien ministre des Finances, ancien président du Sénat ; sénateur
	Baron de Soubeyran	ancien représentant à l'Assemblée nationale ; député
PLM	Eugène Caillaux	ancien député, ancien ministre des Finances ; sénateur
	Pierre-Edmond Teisserenc de Bort	ancien député, ancien ministre de l'Agriculture ; sénateur
	Louis Denormandie	ancien représentant à l'Assemblée nationale ; sénateur
Ouest	René Brice	ancien représentant à l'Assemblée nationale ; député
	Baron Henri-Alexandre Gérard	député
	Baron François de Chabaud-Latour	ancien député et représentant à l'Assemblée nationale ; sénateur
PO	Oscar Bardi de Fourtou	ancien représentant à l'Assemblée nationale, ancien député, ancien ministre des Travaux publics, des Cultes, de l'Instruction publique, de l'Intérieur ; sénateur
	Agénor Bardoux	ancien représentant de l'Assemblée nationale, ancien député, ancien sous-secrétaire d'État à la Justice, ancien ministre de l'Instruction publique, des Cultes et des Beaux-arts ; sénateur
	Baron René Reille	ancien sous-secrétaire d'État au ministère de l'Intérieur ; député
	Charles Thoinnet de la Turmelière	député
Midi	Édouard Bocher	ancien représentant de l'Assemblée nationale ; sénateur
Est	Vicomte Gustave Reille	ancien député, frère du député administrateur de la compagnie du PO René Reille

Fin 1882, Auguste Chirac complète son énumération des parlementaires « notoirement liés avec des conseils d'administration [des principaux réseaux], soit par des fonctions, soit par des opérations devenues publiques » avec, outre les détenteurs d'« actions possédées silencieusement et soigneusement dissimulées », le sénateur Othenin Cléron d'Haussonville, lié à la compagnie du PLM, ainsi que les députés Gautier et Léon Renault, qui ont respectivement des intérêts avec les administrations des chemins de fer du PO et de l'État.

31. Les relations des administrateurs des chemins de fer avec les parlementaires
 Source : *La Tribune des cheminots [unitaires]*, 15 novembre 1927, p. 1.



32. Principales dispositions des circulaires ministérielles, arrêtés, propositions ou projets de loi successifs discutés ou adoptés des années 1850 aux années 1910 en matière de contrat de louage, de durée du travail, de retraite et de règlement des différends individuels survenus entre une compagnie et ses agents

Circulaires ministérielles, arrêtés, propositions ou projets de loi discutés ou adoptés	Catégories du personnel concernées	Contrat de louage	Durée du travail	Retraites	Règlement des différends entre les réseaux et leur personnel
Circulaire ministérielle du 30 octobre 1855 (aux ingénieurs en chef du contrôle)	Agents de l'exploitation, employés du service de la Voie et de la Traction, gardes de jour et de nuit, agents des stations, aiguilleurs, mécaniciens et chauffeurs	-	- Prévient contre la surcharge de travail des agents de l'exploitation - Demande un état des employés du service de la Voie et de la Traction, des gardes de jour et de nuit, des agents des stations, des aiguilleurs, des mécaniciens et chauffeurs, qui précise la durée journalière de travail	-	-
Circulaire ministérielle du 7 janvier 1856 (aux ingénieurs en chef du contrôle)	Conducteurs, gardes-freins, graisseurs, etc.	-	- Idem que circulaire du 30 octobre 1855 pour les conducteurs, les gardes-freins, les graisseurs, etc.	-	-
Circulaire ministérielle du 3 octobre 1856 (aux	Gardes, aiguilleurs, mécaniciens et chauffeurs	-	- Attention des compagnies portées sur une durée du travail	-	-

compagnies)			journalière excessive pour les gardes, les aiguilleurs, les mécaniciens et les chauffeurs		
Circulaire ministérielle du 21 septembre 1858 (aux compagnies)	Aiguilleurs	-	- Idem que circulaire du 3 octobre 1856 pour les aiguilleurs	-	-
Circulaire ministérielle du 3 mai 1864 (aux compagnies)	Aiguilleurs	-	- Rappel que la durée maximale de travail des aiguilleurs est de 12 heures - Exige une réorganisation de leur service	-	-
Circulaire ministérielle du 9 mai 1865 (aux compagnies)	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Rappelle la circulaire du 3 octobre 1856 - Demande la durée journalière maximale (et non la moyenne) de travail des mécaniciens et chauffeurs	-	-
Proposition de loi de Janzé du 9 février 1872	Tout le personnel	-	-	-	- Création d'une cinquième section au conseil des prud'hommes de Paris
Proposition de loi Cazot du 3 août 1874	Mécaniciens et chauffeurs	- Congédiement qu'en vertu d'une cause déterminée dans un règlement	-	-	- Jugement des litiges par la section des métaux des conseils de prud'hommes le

		d'administration publique à rédiger après avoir consulté les parties - Indemnité en cas de renvoi jugé sans motif légitime			plus proche du dépôt
Proposition de loi Casse du 23 mars 1876	Mécaniciens et chauffeurs	- Congédiement qu'en vertu d'une cause déterminée dans un règlement d'administration publique à rédiger après avoir consulté les parties - Indemnité en cas de renvoi jugé sans motif légitime	-	-	- Jugement des litiges par la section des métaux des conseils de prud'hommes le plus proche du dépôt
Proposition de loi Casse du 22 janvier 1878	Agents commissionnés	- Congédiement que sur une cause prédéterminée fixée dans un règlement d'administration publique, à rédiger après avoir consulté les parties - Indemnité en cas de renvoi jugé sans motif légitime	-	- Remboursement des sommes retenues pour constituer une pension de retraites et des intérêts en cas de démission, révocation ou décès à l'agent ou ses ayants-droits	- Jugement des litiges par la section des métaux des conseils de prud'hommes le plus proche du chantier, de l'atelier ou du dépôt
Proposition de loi de Janzé du 15 janvier 1880	Agents commissionnés	- Proposition de loi instituant un règlement pénal qui	-	- Retenues salariales pour constituer une pension de retraite	- Création d'un comité exécutif, composé de

		fixe pour chaque infraction les sanctions encourues, applicable à toutes les compagnies - Indemnité égale à un an de traitement minimum en cas de renvoi sans motif légitime - Préavis d'un mois pour démissionner (sous peine de verser une indemnité d'un mois de salaire à la compagnie)		passées et à venir versées à la CRV, restent la propriété des agents ou de ses ayants-droits en cas de décès - Retraite sans condition d'âge, après 20 ans de service pour les conducteurs chefs, conducteurs de trains, chauffeurs, mécaniciens, aiguilleurs, serre-freins ou graisseurs de route - Retraite à 50 ans pour les autres agents du service actif qui cumulent 20 ans de service - Retraite à 50 ans pour les agents du service sédentaire qui cumulent 30 ans de service	l'ingénieur en chef du contrôle de l'État (qui préside), d'un délégué du conseil d'administration de la compagnie et d'un délégué des agents commissionnés. Chargé d'examiner la contestation des sanctions disciplinaires
Proposition de loi issue du rapport Margue (sur les propositions Casse et de Janzé) du 6 décembre 1880	Agents commissionnés	- Contrat à longue durée, annulable d'un commun accord ou par des juges suivant des motifs légitimes - Indemnité en cas de renvoi sans motif légitime - Préavis d'un mois	-	- Fin d'obligation des retenues salariales pour constituer la pension de retraite. Retrait possible des sommes versées - Constitution de caisses de secours par les agents, alimentées par les amendes	- Création d'un tribunal arbitral présidé par le juge de paix, accompagné de 2 arbitres juges désignés par les parties

		pour démissionner (sous peine de verser une indemnité à la compagnie) - règlement d'administration publique fixe les motifs entraînant la révocation ou la descente de classe			
Proposition de loi issue de l'annexe au rapport Margue du 6 décembre 1880	Agents commissionnés	- Contrat annulable d'un commun accord ou par des juges suivant des motifs légitimes - Indemnité en cas de renvoi sans motif légitime - Indemnité à la compagnie si démission sans motifs légitimes - règlement d'administration publique fixe les motifs entraînant la révocation ou la descente de classe	-	- Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics - Constitution de caisses de secours par les agents, dont les statuts doivent être approuvés par le ministre des Travaux publics - Caisse de secours et de prévoyance de la compagnie alimentée par les amendes	- Création d'un tribunal arbitral présidé par le juge de paix, accompagné de 2 arbitres juges désignés par les parties
Proposition de loi	Agents	- Règlement	-	- Homologation des	- Création d'un

Raynal & Waldeck-Rousseau du 6 février 1882	commissionnés	d'administration publique fixe les causes de rupture du contrat - Indemnité en cas de renvoi sans motif légitime		règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics - Constitution de caisses de secours par les agents d'une même compagnie, dont les statuts doivent être approuvés par le ministre des Travaux publics	tribunal arbitral présidé par le juge de paix, accompagné de 2 arbitres juges désignés par les parties
Proposition de loi Delattre & Janzé du 7 février 1882	Agents commissionnés	- Contrat de louage est un contrat à longue durée - Règlement fixe les sanctions disciplinaires - Indemnité en cas de renvoi sans motif légitime - Préavis de 15 jours pour démissionner (sous peine de verser une indemnité à la compagnie)	-	- Remboursement des retenues effectuées en vue de la retraite en cas de licenciement, démission ou décès - Emploi du produit des amendes - Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics	- Création d'un tribunal arbitral présidé par le juge de paix, accompagné de 2 arbitres juges désignés par les parties
Proposition de loi Delattre & Janzé du 2 mars 1882	Presque l'ensemble des agents	-	- Tient compte de la durée maximale de présence sur le lieu de travail (amplitude) au lieu de la moyenne	- Retraite des agents des trains après 20 ans de service, sans condition d'âge - Retraite anticipée et	-

			journalière du temps de travail - Amplitude de 8 heures sur 24, sauf cas de force majeure, pour les agents des trains et les aiguilleurs - Repos d'une durée double en cas de dérogation - Création des inspecteurs de sûreté, chargés de vérifier quotidiennement la durée de service des agents	proportionnelle des agents des trains après 15 ans de service	
Proposition de loi issue du rapport Delattre (sur les propositions Raynal et Delattre) du 12 juin 1882	Agents commissionnés	- Pas de rupture du contrat par l'une des parties sans motif légitime, sauf réparation - Règlement d'administration publique codifiant les emplois confiés aux agents commissionnés et les sanctions disciplinaires, notamment la descente de classe et la révocation	-	- Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics sous 3 mois - Formation et gestion de caisses de secours et de retraite par les employés des compagnies	- Création d'un tribunal arbitral présidé par le juge de paix, accompagné de 2 arbitres juges désignés par les parties

Texte voté par la Chambre des députés le 22 décembre 1882	Agents affiliés aux caisses de retraite et de secours	- Règlement d'administration publique codifiant les emplois confiés aux agents commissionnés - Employés et ouvriers participant aux caisses de retraite ou de secours assimilés aux agents commissionnés	-	- Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics - Caisses de secours et de prévoyance de la compagnie alimentée par les amendes - Formation et gestion de caisses de secours et de retraite par les employés des compagnies - Assimilation des agents affiliés aux caisses de retraites et de secours au personnel commissionné	- Différends jugés par les tribunaux civils et cours d'appel de manière sommaire et urgente
Circulaire du 17 avril 1883	Mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, gardes-freins et stationnaires des postes de <i>block system</i>	-	- Amplitude maximale de 12 heures sur 24, sauf cas de force majeure	-	-
Rapport Cuvinot (sur le texte voté par la Chambre des députés le 22 décembre 1882) du 25 juin 1885	Ensemble des agents	- Rupture du contrat peut donner lieu à des dommages et intérêts si la partie qui s'estime lésée prouve la mauvaise foi de celle adverse	-	- Retenues et versements effectués en vue de la constitution d'une pension de retraite entrent dans le calcul du montant de l'indemnité dans le cas d'un	-

				licenciement abusif	
Proposition de la commission reprise par Delattre le 16 janvier 1886	Agents des trains et aiguilleurs	-	- Tient compte de la durée maximale de présence sur le lieu de travail (amplitude) au lieu de la moyenne journalière du temps de travail - Amplitude de 8 heures sur 24, sauf cas de force majeure, pour les agents des trains et les aiguilleurs - Repos d'une durée double en cas de dérogation - Création des inspecteurs de sûreté, chargés de vérifier quotidiennement la durée de service des agents	- Retraite des agents des trains après 20 ans de service, sans condition d'âge - Retraite anticipée et proportionnelle des agents des trains après 15 ans de service	-
Rapport Wickersheimer (sur la proposition Delattre du 16 janvier 1886) du 28 mai 1887	Agents des trains et aiguilleurs	-	- Durée maximale de travail effectif (et non plus d'amplitude) de 10 ou 12 heures sur 24 pour les mécaniciens et chauffeurs (dont 7 heures maximum sur la machine) - Amplitude maximale (et non plus de travail	- Mécaniciens et chauffeurs ont droit à une retraite pleine après 20 ans de service, sans condition d'âge ; à une retraite proportionnelle anticipée après 15 ans de service	-

			effectif) de 12 heures sur 24 pour les autres agents des trains et les aiguilleurs - Repos d'une durée double en cas de dérogation		
Proposition de loi Cuvinot du 15 novembre 1887	Ensemble des agents	- Rupture du contrat par une partie peut entraîner le versement de dommages et intérêts	-	- Malgré la rupture du contrat, maintien des droits à la retraite acquis par l'agent, quel que soit le mode d'alimentation de la caisse de retraite à laquelle il participe	-
Proposition de la commission du Sénat (sur la proposition Cuvinot du 15 novembre 1887) du 20 février 1888, votée le 14 mars	Ensemble des agents	- Rupture du contrat par une partie peut entraîner le versement de dommages et intérêts	-	- Rupture du contrat entraîne la liquidation de la pension de retraite	-
Rapport Poincaré (sur le texte voté par le Sénat le 14 mars 1888) du 29 décembre 1888	Ensemble des agents	- Rupture du contrat par une partie peut entraîner le versement de dommages et intérêts	-	- Retenues et versements effectués en vue de la constitution d'une pension de retraite entrent dans le calcul du montant de l'indemnité dans le cas d'un licenciement abusif - Retraite des agents des trains après 20 ans de service, sans condition	- Différends jugés par les tribunaux civils et cours d'appel de manière sommaire et urgente

				d'âge, ou retraite anticipée et proportionnelle après 15 ans de service pour les mécaniciens et chauffeurs	
Texte adopté en première délibération par la Chambre des députés le 8 avril 1889	Agents des trains et aiguilleurs	-	- Amplitude maximale de 10 heures sur 24 (avec 7 heures consécutives au maximum) pour les agents des trains et les aiguilleurs - Prévoit un règlement pour fixer la durée de travail des aiguilleurs	-	-
Proposition de la commission de la Chambre des députés du 29 décembre 1888, adoptée le 11 avril 1889	Agents affiliés aux caisses de retraite et de secours	- Rupture du contrat par une partie peut entraîner le versement de dommages et intérêts - Pas de rupture du contrat par l'une des parties sans motif légitime, sauf réparation - Règlement d'administration publique codifiant les emplois confiés aux agents	-	- Conventions passées entre les compagnies, notamment en matière de retraite, entrent dans le calcul du montant de l'indemnité - Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics - Agent licencié après 15 ans de service conserve ses droits à la retraite, s'il verse le	- Différends jugés par les tribunaux civils et cours d'appel de manière sommaire et urgente

		commissionnés et les sanctions disciplinaires, notamment la descente de classe et la révocation - Employés et ouvriers participant aux caisses de retraite ou de secours assimilés aux agents commissionnés		montant de la retenue obligatoire et une allocation équivalente à celle donnée par la compagnie - Mécaniciens et chauffeurs ont droit à la retraite après 20 ans de service, sans condition d'âge - Mécaniciens et chauffeurs ont droit à retraite anticipée et proportionnelle après 15 ans de service - Formation et gestion de caisses de secours et de retraite par les employés des compagnies	
Rapport Cuvinot (sur le texte voté par la Chambre des députés le 11 avril 1889) du 10 juillet 1890	Ensemble des agents	- Rupture du contrat par une partie peut entraîner le versement de dommages et intérêts - Pas de rupture du contrat par l'une des parties sans motif légitime, sauf réparation	-	- Retenues et versements effectués en vue de la constitution d'une pension de retraite entrent dans le calcul du montant de l'indemnité	- Différends jugés par les tribunaux civils et cours d'appel de manière sommaire et urgente
Proposition Mège du	Agents des trains,	-	- Durée maximale de	-	-

24 novembre 1890	aiguilleurs et personnel effectuant des manœuvres de gares		travail journalier de 10 heures sur 24 pour les mécaniciens et chauffeurs, avec 7 heures maximum de présence sur la machine - Amplitude maximale de 12 heures pour les autres agents des trains, les aiguilleurs et les employés effectuant des manœuvres de gares - Repos d'une durée double en cas de dérogation		
Texte adopté par le Sénat le 28 novembre 1890	Ensemble des agents	- Rupture du contrat par une partie peut entraîner le versement de dommages et intérêts - Pas de rupture du contrat par l'une des parties sans motif légitime, sauf réparation	-	- Retenues et versements effectués en vue de la constitution d'une pension de retraite entrent dans le calcul du montant de l'indemnité - Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics	- Différends jugés par les tribunaux civils et cours d'appel de manière sommaire et urgente
Texte adopté par la Chambre des députés le 20 décembre 1890	Ensemble des agents	- Rupture du contrat par une partie peut entraîner le versement de dommages et	-	- Retenues et versements effectués en vue de la constitution d'une pension de retraite entrent dans le calcul du	- Différends jugés par les tribunaux civils et cours d'appel de manière sommaire et urgente

		intérêts - Pas de rupture du contrat par l'une des parties sans motif légitime, sauf réparation		montant de l'indemnité - Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics	
Loi du 27 décembre 1890	Ensemble des agents	- Rupture du contrat par une partie peut entraîner le versement de dommages et intérêts - Pas de rupture du contrat par l'une des parties sans motif légitime, sauf réparation	-	- Retenues et versements effectués en vue de la constitution d'une pension de retraite entrent dans le calcul du montant de l'indemnité - Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le ministre des Travaux publics sous 1 an	- Différends jugés par les tribunaux civils et cours d'appel de manière sommaire et urgente
Circulaire ministérielle du 24 avril 1891	Mécaniciens et chauffeurs, dont le service intéresse la sécurité publique	-	- Amplitude maximale de 12 heures sur 24, sauf cas de force majeure - Repos ininterrompu pendant au minimum 10 heures, et de préférence pris à la résidence de l'agent	-	-
Proposition Lagrange et Mesureur du 25 mai 1891	Ouvriers des chemins de fer et agents de la Traction	-	- Durée du travail effectif limitée à 12 heures	-	-

Proposition Argeliès du 14 novembre 1891	Ensemble des agents	-	- Durée maximale de service (repas compris) de 8 heures de travail pour les mécaniciens conduisant des express et les aiguilleurs de + de 5 aiguilles - Durée maximale de service (repas compris) de 10 heures pour les autres mécaniciens, aiguilleurs, conducteurs et chefs de train - Durée maximale de service (repas compris) de 12 heures pour les autres - Dérogation possible - 1 jour de repos par semaine et 2 jours par mois, si pas de repos hebdomadaire	-	-
Proposition Guillemet du 16 novembre 1891	Ensemble des agents	-	- Durée maximale de travail effectif de 12 heures sur 24 pour les sédentaires - Durée maximale de travail effectif de 10 heures pour le personnel du service actif - Repos ininterrompu	-	-

			d'au moins 10 heures - Dérogation possible - 2 jours de repos par mois		
Circulaire ministérielle du 25 avril 1892	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Définition des périodes de travail (agents sur ou auprès de la machine ou dans les ateliers et dépôts) et de repos (temps d'éloignement de la machine/du dépôt) - 12 heures maximum de travail sur 24 - 10 heures minimum de repos ininterrompu sur 24, avant et après toute période de travail. De préférence pris à la résidence de l'agent - Dérogations possibles, autorisées en amont par le ministère des Travaux publics. Consignées dans des comptes rendus adressés mensuellement au ministère	-	-
Circulaire ministérielle du 4 mai 1894	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Calcul de la durée du travail sur une période plus étendue que 24 heures : la décade	-	-

			- Durée moyenne maximale de 10 heures de travail effectif, un roulement de 10 jours ne pouvant dépasser 100 heures de travail - Maximum de 12 heures de travail effectif - Durée moyenne minimale de 10 heures de repos ininterrompu, un roulement de 10 jours ne pouvant compter moins de 100 heures de repos ininterrompu (7 heures minimum hors résidence, 10 heures minimum à la résidence) - Réserve assimilée au repos si passée dans les dortoirs et réfectoires des dépôts et ateliers ou dans un autre lieu de repos - Encadrement des dérogations		
Proposition Descubes du 28 juillet 1894	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Abandon du calcul sur la base de la décade - Amplitude maximale	- « Droit à la retraite » pour les mécaniciens et chauffeurs	-

			de 10 heures sur 24 - Absence de précision concernant la durée du repos - Réservée entièrement assimilée au temps de travail - Dérogation possible, avec paiement partiel d'heures supplémentaires - Responsabilité des chefs de service en cas d'accident - 24 heures de repos tous les 10 jours + 12 jours de congé consécutifs annuels	- Retraite proportionnelle pour les agents infirmes avec 15 ans de service ou de droit pour tout agent ayant 20 ans de service - Retraite pleine après 25 ans de service, sans condition d'âge - Agent révoqué après 15 ans de service conserve ses droits à la retraite proportionnelle - Calcul du montant de la pension sur la base de la moitié du traitement moyen des 6 meilleures années	
Proposition Berry du 23 octobre 1894	Mécaniciens, chauffeurs et aiguilleurs	-	- 10 heures pour les mécaniciens et chauffeurs - 12 heures pour les aiguilleurs - Dérogation possible	-	-
Circulaire ministérielle du 6 novembre 1894	Chefs de stations pourvues de signaux	-	- Durée minimale de 7 à 8 heures ininterrompues de repos entre 2 jours de service ; peut être réduite si pauses conséquentes dans la journée	-	-
Proposition	Agents de	-	-	-	- Jugement des litiges

Lhopiteau du 8 juillet 1895	l'administration des chemins de fer de l'État				relatifs au contrat de travail survenant entre l'administration des chemins de fer de l'État et ses agents
Rapport Descubes (sur le texte déposé à la Chambre des députés le 28 juillet 1894) du 21 décembre 1895	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Abandon du calcul sur la base de la décade - Amplitude maximale de 10 heures sur 24 - Absence de précision concernant la durée du repos - Réservée entièrement assimilée au temps de travail - Dérogation possible, avec paiement d'heures supplémentaires - Responsabilité des chefs de service en cas d'accident - 24 heures de repos tous les 10 jours + 12 jours de congé consécutifs annuels	- « Droit à la retraite » pour les mécaniciens et chauffeurs - Retraite proportionnelle pour les agents infirmes avec 15 ans de service ou de droit pour tout agent ayant 20 ans de service - Retraite pleine après 25 ans de service, sans condition d'âge - Calcul du montant de la pension sur la base de la moitié du traitement moyen des 6 meilleures années	-
Circulaire ministérielle du 30 juillet 1896	Chefs de station, mécaniciens et chauffeurs	-	- Durcissement des conditions de recrutement des chefs de station - Rappel du repos journalier ininterrompu d'au moins 8 heures des	-	-

			chefs de station - Affichage des tableaux de roulements, des tableaux de service et des comptes rendus mensuels de dérogations		
Circulaire ministérielle du 11 octobre 1897	Agents des gares	-	- Abandon de l'affichage des comptes rendus mensuels de dérogations - Possible réduction de la durée du repos à moins de 7 heures, après autorisation du ministre des Travaux publics	-	-
Projet gouvernemental du 26 novembre 1897	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Retour au calcul de la durée du travail sur la base de la moyenne - Durée moyenne de 10 heures de travail sur 24 heures - Pas de limitation maximale de la durée moyenne de travail journalière - Règles de calcul de la durée du travail, des repos et de la moyenne renvoyées dans un règlement d'administration	- Réseaux obligés d'assurer les droits à la retraite pour les mécaniciens et chauffeurs - Retraite proportionnelle pour les agents infirmes avec 15 ans de service	-

			publique à élaborer - Périodes de service doivent être séparées par un repos ininterrompu d'une durée suffisante, sans autre précision - Redéfinition de la réserve : temps passé dans les réfectoires et les dortoirs assimilé à du repos - Suppression des heures supplémentaires - Encadrement strict des dérogations, qui font l'objet d'un compte rendu au ministre des Travaux publics - 24 heures consécutives tous les 10 jours ou 3 jours par mois + 12 jours de congé consécutifs annuels		
Contre-proposition Berteaux-Jaurès-Rabier du 30 novembre 1897, adoptée par la Chambre des députés le 17 décembre 1897	Mécaniciens, chauffeurs et agents des trains	-	- Abandon du calcul de la durée du travail sur la base de la moyenne, au profit d'une durée maximale de travail - Durée maximale de travail de 10 heures sur	- « Droit à la retraite » pour les agents des chemins de fer - Retraite proportionnelle pour les agents infirmes, sans condition d'âge ou de durée de service, ou	-

			24 - 10 heures de repos ininterrompu entre chaque service - Pas de précision sur l'amplitude de la journée du travail - Réserve et battements de moins de 4 heures assimilés au travail - Repos de 24 heures tous les 10 jours + 15 jours de congé annuels - Absence de dérogation - Paiement d'heures supplémentaires	de droit pour tout agent ayant 15 ans de service - Retraite pleine après 20 ans de service, sans condition d'âge - Agent révoqué après 10 ans de service conserve ses droits à la retraite proportionnelle	
Proposition Lhopiteau du 4 mars 1899	Agents de l'administration des chemins de fer de l'État	-	-	-	- Jugement des litiges relatifs au contrat de travail survenant entre l'administration des chemins de fer de l'État et ses agents
Arrêté du 4 novembre 1899	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Calcul de la durée du travail sur la base de la décade - Durée moyenne de 10 heures de travail effectif, un roulement de 10 jours ne pouvant dépasser 100 heures de travail	-	-

			- Maximum de 12 heures de travail effectif - Maximum de 12 heures de travail effectif entre 2 grands repos pour une amplitude de 17 heures - Durée moyenne de 10 heures de repos, un roulement de 10 jours ne pouvant compter moins de 100 heures de repos ininterrompu (7 heures minimum hors résidence, 10 heures minimum à la résidence) - Maximum de 2 repos successifs inférieurs à 10 heures - Réserve assimilée au temps de travail effectif si agent occupé et partiellement comme repos si agent inoccupé - Battements entre 2 trains assimilés comme temps de travail si inférieurs à 1 heure 30 - Repos de 24 heures à la résidence tous les		

			10 jours/15 jours si pas de découcher (au maximum tous les 20 jours)		
Arrêté du 4 novembre 1899	Agents des trains	-	- Calcul de la durée du travail sur la base de la quinzaine - Durée moyenne de 10 heures de travail effectif, un roulement de 15 jours ne pouvant dépasser 150 heures de travail - Maximum de 12,5 heures de travail effectif entre 2 grands repos pour une amplitude de 17 heures, si le repos suivant est d'au moins 12 heures - Durée moyenne de 10 heures de repos, un roulement de 15 jours ne pouvant compter moins de 150 heures de repos ininterrompu (7 heures minimum hors résidence, 9 heures minimum à la résidence) - Maximum de 2 repos successifs inférieurs à	-	-

			9 heures - Réserve assimilée au temps de travail effectif si agent occupé et partiellement comme repos si agent inoccupé - Encadrement strict des dérogations - Repos de minimum 24 heures à la résidence tous les 15 jours en moyenne, maximum 30 jours entre 2 grands repos		
Arrêté du 23 novembre 1899	Agents des gares, stations ou haltes, dont le service intéresse la sécurité	-	- Durée maximale de 12 heures de travail effectif sur 24 - 8 à 9 heures de repos ininterrompu entre 2 journées de service (selon le lieu de résidence de l'agent) + repos d'une heure pour les repas - dérogation prévue pour les petites gares ne disposant que d'un seul agent - service de nuit limité à 7 ou 14 nuits consécutives - si service alternatif,	-	-

			repos ininterrompu de 24 heures à chaque changement - 1 journée ou 2 demi-journées de repos par mois, pouvant être cumulées sur 2 mois		
Avant-proposition de loi Monestier (soumise au Sénat) du 22 novembre 1900	Mécaniciens, chauffeurs et agents des trains	-	- Durée moyenne de 10 heures de travail - Durée maximale de 11 heures pour les mécaniciens et chauffeurs et de 12 heures pour les autres agents - Amplitude de travail maximale de 15 heures - Réserve partiellement comptée comme travail - Repos ininterrompu de 10 heures entre chaque roulement, voire 8 heures si repos hors domicile - Dérogation possible mais compensée par un repos d'une durée 5 fois égale à celle-ci - 24 heures consécutives tous les 10 jours + 12 jours de congé annuels	- Retraite anticipée pour les agents infirmes - Retraite pleine après 50 ans, voire 55 ans si accord de la compagnie	-

Rapport Godin (sur le texte voté par la Chambre des députés le 17 décembre 1897) du 25 février 1901	Mécaniciens, chauffeurs et agents des trains		Disjonction des dispositions relatives aux retraites et à la durée du travail		
			- Calcul de la durée du travail sur la base de la moyenne - Durée du travail de 90 heures par décade pour les mécaniciens et chauffeurs et 140 heures par quinzaine pour les conducteurs et gardes-freins - Durée de l'amplitude journalière pas fixée - Amplitude du travail effectif de 12 heures - Absence de dérogation - 1 repos de 24 heures minimum pris à la résidence par période, peut être prolongé en cas de dépassement du temps de travail fixé - Répartition des repos doit faire l'objet d'un arrêté	-	
Proposition d'un article additionnel par Paul Strauss le 7 juin 1901	Ensemble des agents	-	-	- Homologation du ministre des Travaux publics avec réserves non acceptées par la compagnie entraîne la saisie du Conseil d'État	-

				- Généralisation du droit à la retraite pour les invalides - Retraite auprès 20 ans de service pour les agents actifs et 25 ans de service pour le personnel sédentaire - Réversion de la pension de retraite	
Proposition transactionnelle de Théodore Rose, contenue dans son rapport du 2 juillet 1901	Ensemble des agents	-	-	- « Droit à la retraite » pour les ouvriers et employés des chemins de fer - Retraite proportionnelle pour les agents invalides - Retraite différée pour les agents révoqués ou démissionnaires - Retraite pleine après 50 ans d'âge et 20 ans de service, ou 55 ans d'âge - Réversion de la pension de retraite	-
Arrêté du 10 octobre 1901	Agents chargés de la surveillance, de l'entretien et du remaniement des voies, gardes-sémaphores, bloqueurs, aiguilleurs de	-	- Durée maximale de service de 12 heures sur 24 heures - 8 à 9 heures de repos ininterrompu sur 24 heures (selon le lieu de résidence de l'agent) + repos d'une heure pour	-	-

	pleine voie et gardes-barrières en faction permanente		les repas - Repos supplémentaire si durée du travail effectif supérieure à 11 heures - Si service alternatif, repos ininterrompu de 24 heures à chaque changement - 1 journée de repos par mois - Dérogations spéciales autorisées par le ministère des Travaux publics		
Rapport supplémentaire Rose (sur le texte voté par la Chambre des députés le 17 décembre 1897) du 14 novembre 1901	Mécaniciens, chauffeurs et agents des trains pour la durée du travail, ensemble des agents pour la retraite	-	- Durée du travail (c'est-à-dire amplitude) de 90 heures par décade pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains - Amplitude maximale de 10 heures de travail entre 2 grands repos - Définition du temps de travail comme le temps de préparation, de rentrée ou passé auprès des machines - 2 premières heures de la réserve comptées comme temps de travail,	- « Droit à la retraite » pour les ouvriers et employés des chemins de fer - Retraite proportionnelle pour les agents invalides - Retraite différée pour les agents révoqués ou démissionnaires - Retraite pleine après 50 ans d'âge et 20 ans de service, ou 55 ans d'âge - Réversion de la pension de retraite, également en cas de renvoi pour indécatesse	-

			les suivantes pour moitié si agent inactif - Définition du repos : temps pendant lequel l'agent dispose de sa personne - Repos inférieur à 1 heure compté comme temps de travail - Grand repos ininterrompu séparant deux périodes de travail ne peut être inférieur en moyenne à 10 heures (8 heures minimum pour les repos pris hors résidence) - 2 grands repos consécutifs de 18 heures minimum, séparés par 15 heures maximum - 1 repos de 24 heures minimum par décade, suivant ou précédant un grand repos + 15 jours de congés annuels		
Texte adopté par la Chambre des députés le 14 novembre 1901	Mécaniciens, chauffeurs et agents des trains pour la durée du travail, ensemble des agents pour la	-	- Abandon du calcul de la durée du travail sur la base de la moyenne, au profit d'une durée journalière fixe et absolue	- Retraite proportionnelle immédiate après 15 ans de service ou invalidité ; sinon, retraite proportionnelle différée pour l'agent qui a quitté	-

	retraite		- Durée du travail effectif maximale de 10 heures sur 24 pour les agents des trains - Amplitude de la période du travail pas précisée - Période de travail suivie par un repos d'au moins 10 heures - Réserve et battements entre 2 trains inférieurs à 4 h assimilés comme temps de travail	la compagnie (pour n'importe quel motif) - Retraite pleine après 20 ans de service - Calcul du montant de la pension sur la base de la moitié du traitement moyen des 6 dernières années - Réversion de la pension de retraite	
Rapport Godin (sur le texte voté par la Chambre des députés le 14 novembre 1901) du 11 mars 1902	Mécaniciens, chauffeurs et agents des trains pour la durée du travail, ensemble des agents pour la retraite	-	- Durée du travail de 90 heures par décade pour les mécaniciens et chauffeurs - 11 heures de travail effectif maximum entre 2 grands repos pour les mécaniciens et chauffeurs - 1 repos à la résidence de 24 heures consécutives minimum par décade pour les mécaniciens et chauffeurs - Durée du travail de 140 heures pour 15 jours pour les agents	-	-

			des trains - 12 heures de travail effectif maximum entre 2 grands repos pour les agents des trains - 1 repos à la résidence de 24 heures consécutives minimum pour 15 jours pour les agents des trains - Définition du temps de travail comme le temps de préparation, de rentrée ou passé auprès des machines - Tiers de la durée de la réserve compté comme temps de travail - Durée des grands repos de 8 heures minimum hors résidence et 10 heures à la résidence - Repos ou réserve de moins d'une heure entre 2 périodes de travail compté comme temps de travail - Repos de moins d'une heure entre 2 périodes de réserve ou entre une période de réserve et		

			une de travail (et inversement) compté comme temps de réserve - Répartition des repos déterminé par un arrêté ministériel - Dépassement de la durée du travail maximale donne droit à une prolongation du repos périodique du double de la durée du dépassement - 10 jours de congés annuels, aux époques fixées par la compagnie		
Arrêté du 20 mai 1902	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Modification d'une partie de l'arrêté du 4 novembre 1899 relatif aux mécaniciens et aux chauffeurs : grand repos à résidence de 30 heures minimum tous les 10 jours en moyenne ou de 24 heures toutes les quinzaines si l'agent ne découche pas	-	-
Amendement de Pierre Waldeck-Rousseau du 26 mai 1903	Mécaniciens, chauffeurs, agents des trains et autres agents dont le	-	- Renvoi aux arrêtés Baudin pour fixer le maximum de travail et le minimum du repos	- Homologation des règlements et statuts des caisses de retraite des compagnies par le	-

	service intéresse la sécurité des trains et des manœuvres		- Repos décadaire des mécaniciens et chauffeurs accolé à un grand repos de 10 heures	ministre des Travaux publics sous 3 mois après la promulgation de la loi - Retraite pleine après 25 ans de services et 55 ans d'âge, sauf pour les mécaniciens et chauffeurs (seulement 25 ans de service, sans condition d'âge) - Retraite proportionnelle pour les agents invalides après 15 ans de services ou après réforme pour limite d'âge - Retraite proportionnelle différée pour l'agent démissionnaire, révoqué ou dont l'emploi a été supprimé, après 15 ans de service - Réversion de la pension de retraite - Absence de règle concernant le mode de calcul de la pension ou son montant	
Proposition Lhopiteau du 21 mars 1904	Agents de l'administration des chemins de fer de l'État	-	-	-	Jugement des litiges relatifs au contrat de travail survenant entre l'administration

					des chemins de fer de l'État et ses agents
Proposition de loi transactionnelle de la commission d'entente syndicale du 4 août 1904	Ensemble des agents	-	- Abandon du calcul de la durée du travail journalier sur la base de 24 heures, au profit de moyennes - 10 heures par jour de travail en moyenne, basée sur le calcul de 90 heures par décade - 11 heures maximum de travail effectif entre 2 repos - Réduction d'une demi-heure tous les 2 ans, pour atteindre un maximum de 10 heures - Pause repas de 30 minutes compte dans le temps de travail - Amplitude maximale de la journée de travail effectif de 14 heures - définition du temps de travail comme le temps de préparation, de rentrée ou passé auprès des machines - définition du repos comme le temps pendant lequel les	- « Droit à la retraite » pour tout le personnel - Retraite entière après 25 ans de service et 50 ans d'âge (ou plus si l'agent le souhaite) - Droit à une retraite proportionnelle immédiate pour l'agent invalide ou malade, sans condition de durée de service ; sinon, retraite proportionnelle différée pour l'agent révoqué jusqu'à ce qu'il atteigne le jour où il aurait dû avoir 50 ans d'âge et 25 de service - Calcul de la retraite sur la base d'un cinquantième par année de service pour les 6 meilleures années - Réversion de la pension de retraite	-

			agents disposent de leur personne - Grand repos entre 2 périodes de travail de 10 heures minimum à résidence ou 8 heures hors résidence - durée minimale de 2 repos successifs de 18 heures - 4 premières heures de la réserve comptées comme temps de travail, les suivantes pour moitié si agent inactif - Durée de la réserve limitée à 12 heures - Dérogation exceptionnelle possible mais compensée par un la prolongation du grand repos d'une durée 2 fois égale à celle de la dérogation - La guerre peut entraîner une remise en cause de cette réglementation - 1 repos de 24 heures consécutives minimum, accordé régulièrement tous les 10 jours et pris		

			à résidence, suit ou précède un grand repos pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains ; un jour par mois minimum de repos périodique pour les autres agents		
Loi du 21 mars 1905	Agents de l'administration des chemins de fer de l'État	-	-	-	Jugement des litiges relatifs au contrat de travail survenant entre l'administration des chemins de fer de l'État et ses agents
Proposition de loi Congy du 13 juillet 1905, adoptée par la Chambre des députés le même jour	Ensemble des agents	-	-	-	Application des lois sur les conseils de prud'hommes aux litiges relatifs au contrat de louage survenant dans le commerce et l'industrie
Projet gouvernemental du 22 février 1906	Ensemble des agents	-	-	- Compagnies versent 17 % des salaires des agents pour leur retraite - Retraite pleine à 55 ans, peu importe la durée des services - Retraite proportionnelle immédiate pour les invalides - Réversion de la pension	-

				de retraite	
Rapport Strauss (sur le texte voté par la Chambre des députés le 13 juillet 1905) du 3 avril 1906	Ensemble des agents	-	-	-	- Application des lois sur les conseils de prud'hommes aux litiges relatifs au contrat de louage survenant dans le commerce et l'industrie
Arrêtés du 9 mai 1906	Mécaniciens, chauffeurs et agents des trains	-	- Modification des arrêtés du 4 novembre 1899 sur les points suivants : calcul de la durée moyenne du travail effectif et du repos sur la base de 9 jours successifs (soit 90 heures) pour les mécaniciens et chauffeurs et de 14 jours (soit 140 heures) pour les agents des trains ; d'où une moyenne de 10 heures de travail journalier	-	-
Rapport supplémentaire Strauss (sur le texte voté par la Chambre des députés le 13 juillet 1905) du	Ensemble des agents	-	-	-	Extension de la compétence des conseils de prud'hommes à de nouveaux bénéficiaires, parmi

10 juillet 1906					lesquels les ouvriers et employés des chemins de fer, pour les différends liés au contrat de louage
Texte adopté par le Sénat les 8 novembre 1906 et 26 février 1907	Ensemble des agents	-	-	-	Extension de la compétence des conseils de prud'hommes à de nouveaux bénéficiaires, parmi lesquels les ouvriers et employés des chemins de fer, pour les différends liés au contrat de louage
Rapport Groussier (sur la proposition de loi adoptée par le Sénat les 8 novembre 1906 et 26 février 1907) du 7 mars 1907	Ensemble des agents	-	-	-	Extension de la compétence des conseils de prud'hommes à de nouveaux bénéficiaires, parmi lesquels les ouvriers et employés des chemins de fer, pour les différends liés au contrat de louage
Texte adopté par le Sénat le 15 mars 1907	Ensemble des agents	-	-	-	Extension de la compétence des conseils de prud'hommes à de nouveaux

					bénéficiaires, parmi lesquels les ouvriers et employés des chemins de fer, pour les différends liés au contrat de louage
Loi du 27 mars 1907	Ensemble des agents	-	-	-	Extension de la compétence des conseils de prud'hommes à de nouveaux bénéficiaires, parmi lesquels les ouvriers et employés des chemins de fer, pour les différends liés au contrat de louage
Projet de loi gouvernemental du 13 novembre 1907	Ensemble des agents	-	-	- Compagnies versent 17 % des salaires des agents pour leur retraite - Retraite pleine à 55 ans, peu importe la durée des services - Retraite proportionnelle immédiate pour les invalides, sans condition d'âge - Réversion de la pension de retraite - Création de commissions de réforme, avec représentation du	-

				personnel - Droit d'option entre les anciens et le nouveau régime - Homologation des règlements des caisses de retraite par le ministre des Travaux publics sous trois mois après la parution des règlements d'administration publique	
Projet de loi gouvernemental du 12 novembre 1908	Ensemble des agents	-	-	- Compagnies versent 17 % des salaires des agents pour leur retraite - Garantie de toucher la pension de retraite équivalente à la poursuite des 5 années supplémentaires, en cessant le travail à 50 ans, pour les mécaniciens et chauffeurs, grâce à des bonifications et avantages - Retraite pleine à 55 ans, peu importe la durée des services - Retraite proportionnelle immédiate pour les invalides, sans condition	-

				d'âge - Maximum du montant de la pension fixé aux deux tiers du traitement moyen des 6 dernières années, éventuellement complétée, et minimum de 360 francs en cas d'invalidité contractée en service, sans condition de durée des versements - Création de commissions de réforme, avec représentation du personnel - Droit d'option entre les anciens et le nouveau régime - Réversion de la pension de retraite - Homologation des règlements des caisses de retraite par le ministre des Travaux publics sous trois mois après la parution des règlements d'administration publique	
Projet de loi gouvernemental du 25 février 1909	Ensemble des agents	-	-	- Retraite pleine après 25 ans d'affiliation et 50 ans d'âge pour les mécaniciens et	-

				chauffeurs - Retraite pleine après 25 ans d'affiliation et 55 ans d'âge pour les autres agents du service actif - Retraite pleine après 25 ans d'affiliation et 60 ans d'âge pour le personnel sédentaire - Pension immédiate pour les agents invalides après 15 ans d'affiliation, ou anticipée, sans condition de durée d'affiliation, si l'invalidité résulte du service - Pension différée pour les agents affiliés depuis 15 ans ou plus ayant démissionné, été licencié ou ayant vu leur emploi supprimé, sauf pour les départs au motif d'insubordination, d'ivresse, de mauvais service, d'un mauvais service persistant ou d'une malversation, et après avis de la commission de réforme ;	

				s'il n'a pas les 15 années requises ou ne bénéficie pas d'une retraite différée, les versements de l'agent et ses intérêts lui sont remboursés - Calcul du montant de la pension de retraite sur la base de la moitié du salaire moyen (fixé sur la base des 6 années les plus productives, primes comprises), augmentée d'un cinquantième par année d'affiliation pour toutes celles supérieures à 25, si les conditions d'âge et de durée de services sont remplies ; sinon, la pension est diminuée d'un centième du traitement moyen par année d'affiliation inférieure à 25, d'un centième par année d'âge inférieure à 55 et d'au moins un cinquantième du traitement moyen par année d'affiliation inférieure à 25 - Maximum du montant de la pension fixé par le	

				règlement de la caisse de retraites, pas inférieur à cinq-cinquantièmes du traitement moyen - Réversion de la pension de retraite - Montant des versements des réseaux déterminé par les règlements de retraite - Homologation des règlements des caisses de retraite par le ministre des Travaux publics six mois avant la mise en application du texte	
Circulaire ministérielle du 10 avril 1909	Mécaniciens, chauffeurs et agents des trains	-	- Durée totale de travail de 270 heures pour une période de 30 jours de service pour les mécaniciens et chauffeurs et de 280 heures pour 30 jours de service pour les agents des trains - Repas pris sur le temps de travail - Repos périodiques doivent être octroyés plus régulièrement - Augmentation de la durée des repos	-	-

			périodiques des agents des trains		
Rapport Strauss (sur le projet gouvernemental du 25 février 1909) du 25 mai 1909	Ensemble des agents	-	-	- Retraite pleine après 25 ans d'affiliation et 50 ans d'âge pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains - Retraite pleine après 25 ans d'affiliation et 55 ans d'âge pour le personnel restant - Pension immédiate pour les agents invalides après 15 ans d'affiliation, ou anticipée, sans condition de durée d'affiliation, si l'invalidité résulte du service - Pension différée pour les agents affiliés depuis 15 ans ou plus, ayant quitté la compagnie, sauf pour les départs au motif d'une malversation ou suite à une condamnation pour délits de droit commun, et après avis de la commission de réforme ; s'il n'a pas les 15 années requises ou ne bénéficie pas d'une	-

				retraite différée, les versements de l'agent et ses intérêts lui sont remboursés. S'il est invalide et qu'il n'a pas les 15 années requises, les versements de l'agent et ses intérêts lui sont remboursés et il reçoit une indemnité égale à ce montant - Calcul du montant de la pension de la retraite sur la base de la moitié du salaire moyen (fixé sur la base des 6 années les plus productives, primes comprises), augmentée d'un cinquantième par année d'affiliation pour toutes celles supérieures à 25, si les conditions d'âge et de durée de services sont remplies ; sinon, la pension est diminuée d'un centième du traitement moyen par année d'affiliation inférieure à 25, d'un centième par année d'âge inférieure à 55 et d'au moins un cinquantième	

				du traitement moyen par année d'affiliation inférieure à 25 - Droit d'option entre les anciens et le nouveau régimes - Présence de représentants élus du personnel au sein des commissions de réforme - Réversion de la pension de retraite - Montant des versements des réseaux déterminé par les règlements de retraite - Homologation des règlements des caisses de retraite par le ministre des Travaux publics six mois avant la mise en application du texte	
Loi du 21 juillet 1909	Ensemble des agents	-	-	- Retraite obligatoire pour tous les agents commissionnés ou avec un an de service - Retraite pleine après 25 ans d'affiliation et 50 ans d'âge pour les mécaniciens et chauffeurs - Retraite pleine après	-

				25 ans d'affiliation et 55 ans d'âge pour les autres agents du service actif - Retraite pleine après 25 ans d'affiliation et 60 ans d'âge pour les employés de bureau n'ayant pas effectué 15 ans dans le service actif - Pension immédiate pour les agents reconnus invalides après 15 ans d'affiliation, sans condition d'âge, ou, sans condition de durée d'affiliation, si l'invalidité résulte du service - Pension différée pour les agents affiliés depuis 15 ans ou plus ; s'il n'a pas les 15 années requises, les versements de l'agent et ses intérêts lui sont remboursés. S'il est reconnu invalide, que l'invalidité ne résulte pas du service, et qu'il n'a pas les 15 années requises, les versements	

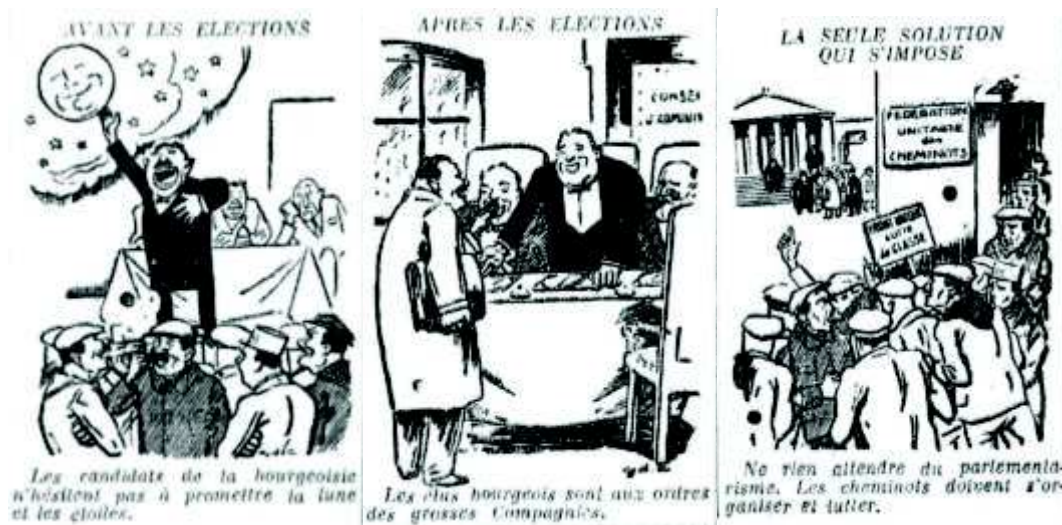
				de l'agent et ses intérêts lui sont remboursés et il reçoit une indemnité égale à ce montant - Calcul de la retraite sur la base de la moitié du salaire moyen (fixé sur la base des 6 meilleures années, primes comprises), augmentée ou diminuée si l'agent remplit ou non aux conditions d'âge et de durée d'affiliation - Réversion de la pension de retraite - Droit d'option entre les anciens et le nouveau régimes - Montant des versements des réseaux déterminé par les règlements de retraite - Création de commissions de réforme, avec représentation du personnel - Homologation des règlements des caisses de retraite par le ministre des Travaux publics six mois avant la mise en	

				application du texte	
Circulaire ministérielle du 26 mars 1910	Mécaniciens et chauffeurs	-	- Amplitude de la journée de travail des mécaniciens et chauffeurs réduite à 15 heures, avec possibilité de dérogations	-	-
Projet de loi gouvernemental du 22 décembre 1910	Ensemble des agents	-	-	- Intégralité des années de service comptabilisée dans le calcul de la retraite - Calcul du montant de la pension des agents non affiliés sur la base d'un quatre-vingtième du salaire moyen par année effectuée avant le 1^{er} janvier 1911 - Calcul du montant de la pension des agents affiliés sur la base d'un quatre-vingtième du salaire moyen par année effectuée avant le 1^{er} janvier 1911, puis un soixantième par année effectuée après cette date - Homologation des règlements des caisses de retraite par le ministre des Travaux publics sous	-

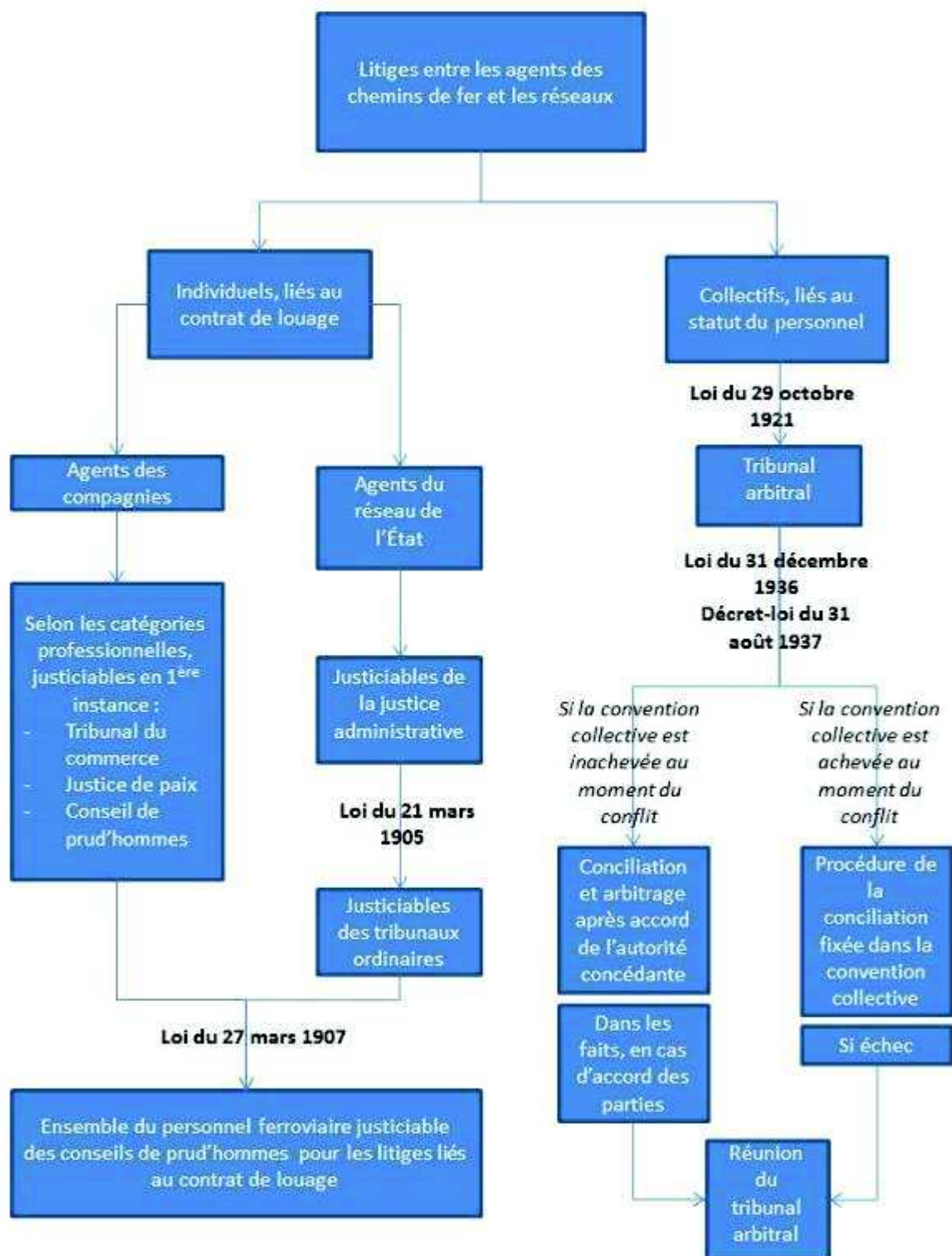
				deux mois	
Loi du 28 décembre 1911	Ensemble des agents	-	-	- Rétroactivité : pension calculée sur la base d'au moins un quatre-vingtième du traitement moyen pour les années de service effectuées par des agents non affiliés avant le 1^{er} janvier 1911 et sur la base du même taux pour les années antérieures, auxquelles s'ajoute un soixantième pour les années postérieures effectuées par des agents affiliés - Homologation des règlements des caisses de retraites sous 2 mois après promulgation de la loi	-

33. Les limites de la stratégie parlementaire

Source : *La Tribune des cheminots [unitaires]*, 15 mai 1932, p. 2.



34. L'évolution du règlement des litiges entre les agents des chemins de fer et les réseaux



35. Répartition des agents des chemins de fer au sein du conseil des prud'hommes de Paris et de la Seine en novembre 1908

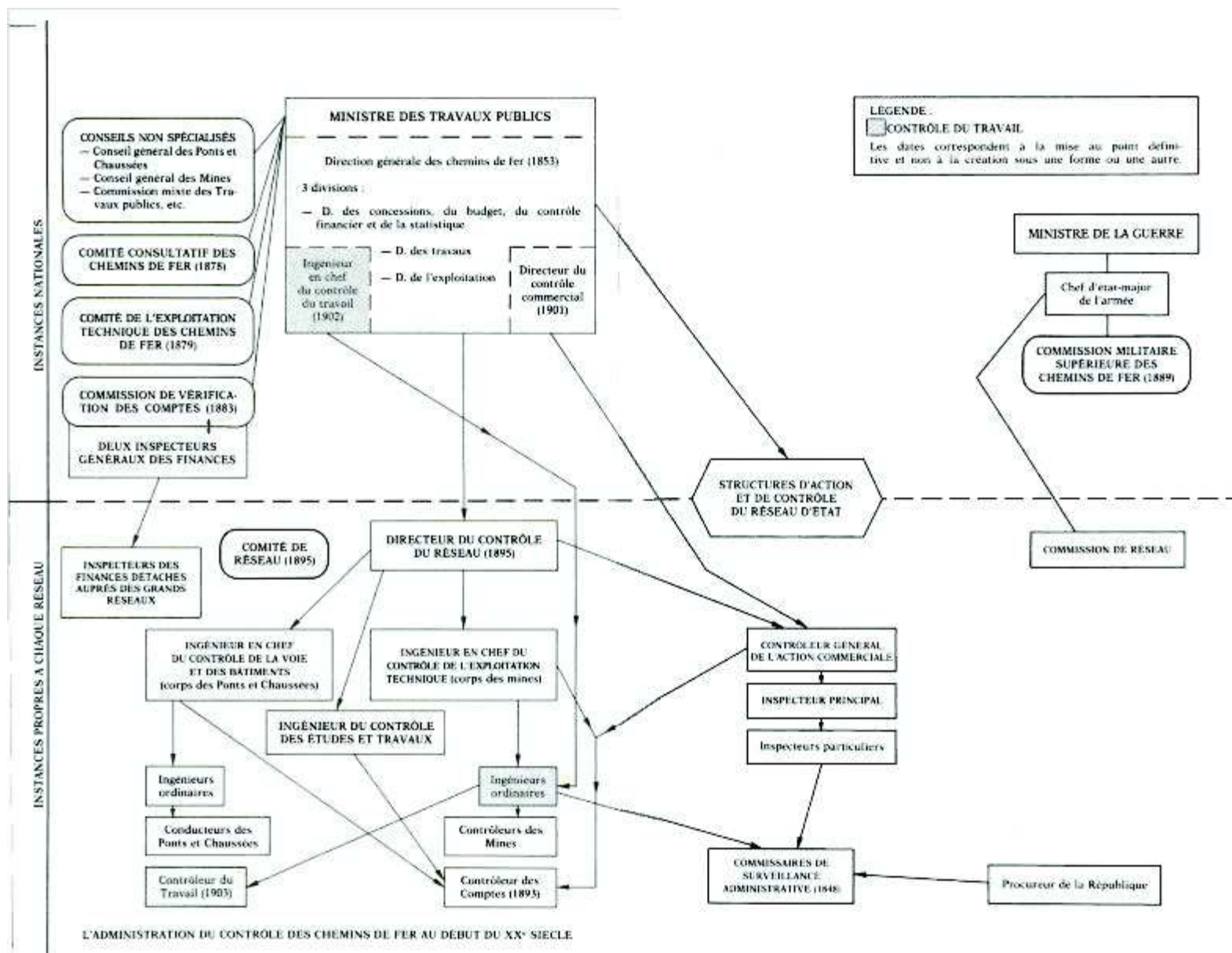
Source : « Les prud'hommes de Paris », *La Tribune de la voie ferrée*, 8 novembre 1908, p. 1.

En novembre 1908, les travailleurs des chemins de fer sont ainsi répartis au sein du conseil des prud'hommes de Paris et de la Seine, sans compter les ouvriers d'ateliers répartis dans les catégories des sections du bâtiment et des métaux :

Section du commerce	
1 ^{ère} catégorie	Employés du service des titres (avec les assurances et les banques)
7 ^e catégorie	Employés de bureaux, services administratifs, surveillance (avec les agences maritimes, entreprises de transport, etc.)
Section des métaux et industries diverses	
1 ^{ère} catégorie	Chauffeurs, mécaniciens de locomotives et de locomobiles
7 ^e catégorie	Aiguilleurs, agents sémaphoriques, agents des trains, chefs de trains, contrôleurs de billets, de routes ; gardes-barrières, gardes-freins, cochers et contrôleurs des omnibus de gares
8 ^e catégorie	Ouvriers et piqueurs des dépôts ; facteurs aux bagages, facteurs de ville ; hommes d'équipe ; laveurs et nettoyeurs ; cochers-livreurs ; palefreniers, camionneurs

36. L'administration du contrôle des chemins de fer au début du XX^e siècle

Source : Stéphane Rials, « Le contrôle de l'État sur les chemins de fer (des origines à 1914) » dans *Administration et contrôle de l'économie, 1800-1914*, Genève : Droz, 1985, p. 102-103.

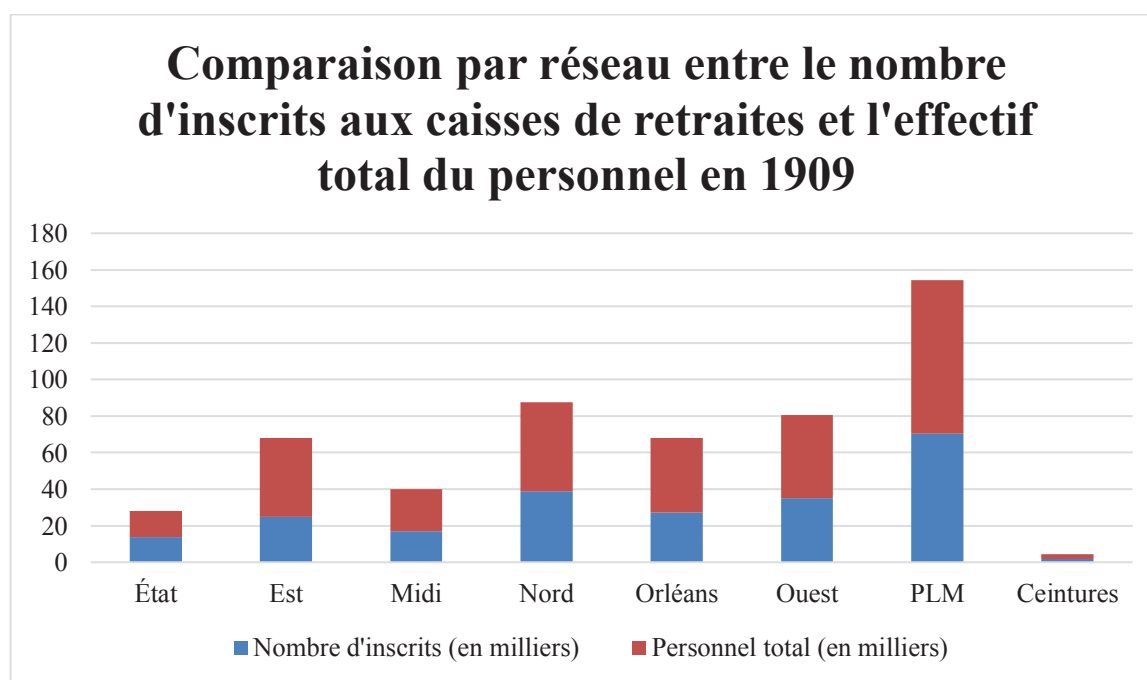


37. Comparaison, par réseau, entre le nombre d'inscrits aux caisses de retraite et l'effectif total du personnel en 1909

Source des données chiffrées : Maurice Charnay, *La retraite des cheminots. La loi Berteaux (loi du 21 juillet 1909)*, Paris, 2^e éd., 1909, p. 12.

Administration de chemins de fer	Inscrits	Personnel total	Proportion (en %)
État	13 700	14 300	95,8
Est	24 870	43 000	57,8
Midi	16 930	23 000	73,6
Nord	38 830	48 800	79,6
Orléans	27 150	41 000	66,2
Ouest	35 040	45 400	77,2
PLM	70 330	84 000	83,7
Ceintures	1 880	2 500	75,2
Totaux	228 730	302 000	75,7

Les effectifs totaux ne correspondent pas à ceux exposés à l'annexe n°11. Maurice Charnay s'est basé sur une estimation pour les établir : le nombre d'agents inscrits aux caisses de retraite et les effectifs totaux proposés correspondent aux chiffres établis par la statistique au 31 décembre 1905, majorés de 10 % pour tenir compte du recrutement lié à l'application du repos hebdomadaire dans les chemins de fer à partir de 1908.



38. Manifestation de cheminots réclamant les cent sous le 12 décembre 1909

Source : Agence Rol, *Chemin de fer, 12-12-09* [manifestation de cheminots réclamant « leurs cent sous »], 1909. Gallica : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b69129975>>



Source: Agence Rol / Bibliothèque nationale de France

39. La grève des cheminots d'octobre 1910



Source : gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Source : Agence Rol, [Octobre] 1910, grève des cheminots de la gare Saint-Lazare [soldats et mécanicien sur et près de la locomotive], 1910. Gallica : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6914849c>>



Source : coll. B. Vandon. Accessible en ligne :
<http://archivchemindefe.free.fr/1910strike/G191067.jpg>

40. Représentation du personnel dans certains conseils et commissions du réseau à partir de juillet 1907

Source : supplément à *La Tribune des cheminots*, 28 juillet 1907, p. 73-74.

Chemins de fer de l'État

Ordre général n°468

(2^e série)

Représentation du personnel dans certains conseils et commissions du réseau

Le directeur porte à la connaissance du personnel :

1° Son rapport en date du 29 mai 1907, et la dépêche de M. le ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes du 1^{er} juillet 1907, concernant :

La représentation du personnel dans les commissions régionales et la commission de classement ;

L'institution d'un conseil d'enquête comprenant également les représentants des agents et ouvriers ;

Des conférences des délégués du personnel avec le directeur.

2° Le règlement institué en vue de l'application de la nouvelle organisation.

La mention : « Voir l'ordre général n°468 » sera portée en marge de l'article 9 de l'ordre général 454 et de l'article 5 de l'ordre général 385, qui sont modifiés et complétés par les dispositions dont il s'agit.

Paris, le 12 juillet 1907.

Le directeur des chemins de fer de l'État,
BEAUGHEY.

RAPPORT

au ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes

Monsieur le ministre,

L'un de vos prédécesseurs a institué sur le réseau de l'État, par arrêté du 13 février 1901, les comités du travail des chemins de fer.

Aux termes de cet arrêté, « les comités du travail ont pour mission de veiller à l'exécution des lois, décrets, arrêtés ministériels et règlements concernant les heures de travail et de repos des mécaniciens et chauffeurs, des agents des trains, des agents des gares, stations et haltes, dont le service peut intéresser la sécurité des trains et des manœuvres, ainsi que les agents et ouvriers de la voie, des ateliers, des établissements relevant du service des approvisionnements généraux, et généralement de veiller à l'application de toutes les dispositions législatives et réglementaires concernant le travail ».

Ainsi que l'indiquait M. le ministre des travaux publics dans sa dépêche du 13 février 1901, la mission confiée aux comités du travail est nettement limitée par l'arrêté précité.

De plus, elle a été précisée par l'instruction du 12 août 1905.

Mais en dehors de la réglementation du travail, la situation du personnel soulève constamment des questions parfois difficiles, dont l'étude serait avantageusement poursuivie avec la participation des intéressés. Il y a intérêt à ce point de vue, dans toute industrie ou dans toute administration occupant un nombreux personnel d'ouvriers et d'employés, à rendre plus étroite et plus manifeste la collaboration de la direction et des travailleurs. En outre, si la direction est mise en mesure de connaître les besoins, les desiderata et les réclamations du personnel placé sous ses ordres et si, d'autre part, le personnel est à même de suivre la gestion de l'œuvre commune et d'y participer, il en résultera un sentiment de confiance et de loyauté réciproques qui rendra tout conflit impossible, un accord et une harmonie qui se feront sentir à

tous les degrés de la hiérarchie et qui contribueront puissamment à la bonne marche du service et à la prospérité du réseau.

Il importe, pour arriver à ce but qui me paraît si désirable, d'organiser d'abord la représentation du personnel auprès des commissions régionales et [illisible]

À cet effet, les agents des arrondissements d'exploitation, de voie et de traction, compris dans les groupes VIII et au-dessous de l'échelle des traitements du 16 décembre 1899, désigneront à l'élection, dans chaque arrondissement, un représentant par service et par groupe de ladite échelle. Les agents de la direction (y compris ceux des approvisionnements généraux) et des services centraux de Paris désigneront un agent par groupe pour la direction et pour chacun des trois services d'exploitation.

Le personnel ouvrier des ateliers et dépôts du service du matériel et de la traction désignera de même, dans chaque arrondissement, un représentant pour chacune des séries d'ouvriers fixées par l'ordre général 378, 1^{re} annexe.

Les commissions régionales prévues par l'ordre général 454⁴ comprendront, pour la préparation des propositions d'avancement des agents et ouvriers de chaque groupe, le représentant de ce groupe.

En ce qui concerne la direction (y compris les approvisionnements généraux) et les services centraux de Paris, les représentants de chaque groupe participeront dans les mêmes conditions à la conférence prévue au dernier alinéa du paragraphe 1^o de l'article 9 dudit ordre général.

La commission de classement du paragraphe 2^o de l'article 9 de l'ordre général 454 comprendra, pour la préparation des tableaux d'avancement des agents et ouvriers de chaque groupe, un représentant de ce groupe.

Dans chaque groupe et pour chacun des services d'exploitation, de traction et de voie, les représentants du personnel de chaque arrondissement désigneront l'un d'eux à cet effet. Les représentants des agents de la direction (y compris les approvisionnements généraux) et des services centraux de Paris désigneront de même pour chaque groupe un représentant à cette commission.

La représentation du personnel dans les commissions régionales et la commission de classement étant ainsi assurée, il paraît utile de faire participer également les représentants du

⁴ *Commissions régionales et commission de classement.* – Art. 9. Les commissions régionales et la commission de classement sont composées ainsi qu'il suit :

1^o Commissions régionales.

Service de l'exploitation :

Inspecteur principal, *président* ;

Inspecteurs et inspecteurs-chefs de gare ;

Chef de bureau de l'inspection principale, *secrétaire* ;

Service de la voie :

Ingénieur d'arrondissement, *président* ;

Chefs de section ;

Chef de bureau, *secrétaire* ;

Service du matériel et de la traction. – Ateliers :

Ingénieur en chef ou ingénieur des ateliers, *président* ;

Ingénieurs ou chefs d'atelier ;

Chef de bureau, *secrétaire* ;

Service du matériel et de la traction. – Traction :

Ingénieur ou chef de traction, *président* ;

Chefs ou sous-chefs de dépôt ;

Chef de bureau ou chef mécanicien, *secrétaire*.

Les notes et propositions concernant les agents de la direction et des services centraux sont établis par les chefs de service, dans une conférence à laquelle prennent part les chefs de division et chefs de bureau.

2^o Commission de classement.

L'ingénieur en chef adjoint au directeur, désigné par le directeur, *président* ;

Le chef de l'exploitation, les ingénieurs en chef de la voie et de la traction, l'ingénieur en chef attaché à la direction [illisible]

personnel à l'examen des propositions de mesures disciplinaires les plus graves dont peuvent être l'objet les agents du groupe qu'ils représentant.

Dans ce but, les propositions de mesures disciplinaires soumises à la décision du directeur devront faire l'objet d'un avis d'un conseil d'enquête composé de la manière suivante :

L'ingénieur en chef adjoint, désigné par le directeur, président ;

Le chef d'exploitation ;

L'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments ;

Le chef du service du personnel ;

Les autres chefs de service pour les affaires dans lesquelles un agent de leur service est en cause ;

Un agent du groupe IV, désigné par le directeur en dehors des services centraux, pour chacun des services de l'exploitation, de la traction et de la voie ;

Un agent du groupe IV de la direction (y compris les approvisionnements généraux) et des services centraux de Paris, de l'exploitation, de la traction et de la voie, désigné par le directeur, pour les affaires concernant des agents desdites services ;

Les représentants à la commission de classement des groupes des services de l'exploitation, de la traction et de la voie, auxquels appartiennent les agents déférés au conseil ;

Pour les affaires concernant les agents des services centraux de la direction (y compris les approvisionnements généraux), de l'exploitation, de la traction et de la voie, le représentant du groupe auxquels ces agents appartiennent.

Un agent du service du personnel désigné par le directeur remplira les fonctions de secrétaire.

Enfin, en dehors des questions d'avancement et de discipline, il est désirable que le personnel soit en mesure de présenter au directeur et de discuter avec lui, sans restriction, toutes les questions relatives aux intérêts matériels et professionnels, soit collectifs ou individuels, des agents et ouvriers du réseau.

À cet effet, des délégués du personnel seront institués pour représenter les agents et ouvriers auprès de la direction.

Ces délégués, au nombre de huit, seront répartis de la manière suivante, en vue de tenir compte, dans une certaine mesure, de l'effectif des services :

Direction (y compris les approvisionnements généraux) et services centraux de Paris :
1 délégué ;

Service de l'exploitation : 3 délégués ;

Service de la traction : agents, 1 délégué ; ouvriers, 1 délégué ;

Service de la voie et des bâtiments, 2 délégués.

Ils seront choisis dans chacun des services ci-dessus parmi les représentants du personnel auprès des commissions régionales et élus par eux.

Les délégués du personnel se réuniront en conférence avec le directeur à Paris, deux fois par an. Ils pourront ainsi, sans se substituer dans l'instruction des affaires aux fonctionnaires et agents du réseau, lui soumettre, avec leur avis, les vœux et les réclamations du personnel.

En dehors de ces conférences plénières, le directeur pourra, quand il le jugera utile, convoquer les délégués d'un ou plusieurs services ou les représentants d'une ou plusieurs catégories d'agents et ouvriers, soit pour l'examen de questions n'intéressant que certains services ou catégories, soit pour l'étude d'affaires qui ne sauraient sans inconvénient être renvoyées à la conférence plénière semestrielle.

Par analogie avec ce qui existe déjà pour les comités du travail, les représentants des agents auprès des commissions régionales et de la commission de classement, ainsi que les délégués du personnel, seront élus pour trois ans et seront rééligibles.

Lors de l'élection de chaque représentant ou délégué, il sera procédé à l'élection de deux représentants suppléants ou d'un délégué suppléant.

Les représentants et délégués ou leurs suppléants qui, pour une cause quelconque cesseraient d'appartenir au réseau, cesseront de plein droit de représenter le personnel, mais il ne sera procédé à des élections partielles qu'à défaut de suppléant dans le groupe intéressé.

Il ne sera, bien entendu, apporté aucune modification au fonctionnement des comités du travail dans les emplois des services actifs.

Toutes les mesures de détail relatives au fonctionnement de la nouvelle organisation [illisible]

Si vous pensez comme moi, monsieur le ministre, qu'il convient d'entrer dans cette voie et si les dispositions générales qui précèdent ne donnent lieu à aucune objection de votre part, elles seront portées à la connaissance du personnel par voie d'ordre général, pour être mises en vigueur à partir du 1^{er} août prochain, de façon à faire coïncider les élections des représentants et délégués du personnel et celles des délégués aux comités du travail.

Le directeur
des chemins de fer de l'État,
Beauguey.

**Lettre du Ministre des Travaux publics.
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Paris, le 1^{er} juillet 1907.

*Le Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes,
à Monsieur le Directeur des Chemins de fer de l'État.*

Je vous ai signalé l'intérêt qu'il y aurait à organiser dans votre administration, avec le concours de représentants du personnel, un conseil d'enquête qui serait appelé obligatoirement à donner son avis sur les propositions disciplinaires les plus graves dont peuvent être l'objet les agents du Réseau.

Après l'examen que nous avons fait en commun de la situation générale et des revendications du personnel, vous avez été conduit à me soumettre diverses mesures tendant :

1° À organiser la représentation du personnel dans les commissions régionales et la commission de classement chargées de la préparation des tableaux d'avancement des agents et ouvriers du réseau de l'État ;

2° À instituer un conseil d'enquête comprenant également des représentants des agents et ouvriers, et chargés d'émettre son avis sur toutes les propositions de mesures disciplinaires graves pouvant être prononcées par le directeur ;

3° À instituer également des délégués des agents et ouvriers auprès de la Direction, afin de discuter avec le directeur, au moins deux fois par an, toutes les questions relatives aux intérêts matériels et professionnels, soit collectifs ou individuels des agents ou ouvriers.

À cet effet, tous les agents commissionnés appartenant aux groupes VIII à XVI de l'échelle des traitements et les ouvriers du cadre permanent désigneraient, à l'élection, dans les conditions indiquées à votre rapport, leur représentant aux commissions régionales.

Ceux-ci choisiraient à leur tour parmi eux les délégués qui les représenteraient à la fois à la commission de classement et au conseil d'enquête.

Enfin, les mêmes représentants aux commissions régionales choisiraient huit d'entre eux pour les représenter aux conférences du personnel.

Les représentants et délégués des agents seraient élus pour trois ans et, lors de l'élection de chaque représentant ou délégué, il serait procédé à l'élection de deux représentants suppléants ou d'un délégué suppléant.

Ces nouvelles dispositions répondent entièrement au but que je m'étais proposé et je vous autorise à prendre, dès à présent, toutes mesures utiles pour leur application à partir du 1^{er} août prochain.

Le personnel du réseau de l'État, à tous les degrés de la hiérarchie, n'a cessé de témoigner de son attachement à la bonne gestion du réseau et je suis convaincu que, par la collaboration chaque jour plus intime de la direction et des travailleurs, il résultera de l'œuvre nouvelle un accord et une harmonie qui contribueront puissamment à sa prospérité.

Je vous laisse, d'autre part, avec la confiance que méritent votre autorité et vos services, le soin de fixer par des instructions intérieures le mode d'élection et les questions accessoires devant découler des institutions projetées.

LOUIS BARTHOU.

RÈGLEMENT institué en application de la dépêche ministérielle du 1^{er} juillet 1907.

CHAPITRE PREMIER

Représentation du personnel dans les commissions d'avancement.

Représentants du personnel dans les commissions régionales et dans la conférence instituée (pour la direction et les services centraux) par l'article 9 de l'ordre général 454. –

Les agents des arrondissements [illisible] groupe de ladite échelle, un représentant à la commission régionale de chaque arrondissement.

Les agents de la direction (y compris les approvisionnements généraux) et des services centraux de Paris, appartenant aux mêmes groupes de l'échelle, désigneront, dans les mêmes conditions, pour la direction et pour chacun de ces services, un représentant par groupe à la conférence instituée par l'article 9 de l'ordre général 454.

Le personnel ouvrier des ateliers et dépôts du service du matériel et de la traction désignera de même, dans chaque arrondissement, un représentant pour chacune des séries d'ouvriers fixées par l'ordre général 378, 1^{re} année.

Lors de l'élection de chaque représentant, il sera procédé à l'élection de deux suppléants.

Représentants du personnel dans la commission de classement. – Pour chaque groupe d'agents ou série d'ouvriers et dans chaque service, les représentants aux commissions régionales éliront parmi eux un représentant et deux suppléants à la commission de classement. Les représentants des agents de la direction (y compris les approvisionnements généraux) et des services centraux de Paris, désigneront de même, pour chaque groupe, un représentant à cette commission et deux suppléants.

Pour cette élection, les représentants suppléants sont électeurs, mais non éligibles.

Composition et fonctionnement des commissions régionales, de la conférence de la direction et des services centraux et de la commission de classement. – Les commissions régionales et la conférence instituée pour la direction et les services centraux de Paris, d'une part, et la commission de classement, d'autre part, comprendront respectivement, en outre des membres désignés à l'article 9 de l'ordre général 454, pour l'examen des propositions de primes et d'avancement de chaque groupe ou série d'ouvriers, les représentants de ces groupes ou séries désignés aux articles précédents.

Chaque représentant assiste aux séances uniquement pour le groupe ou la série qu'il représente.

CHAPITRE II

Conseil d'enquête.

Composition et fonctionnement du conseil. – Toutes les propositions de mesures disciplinaires graves, soumises à la décision du directeur, seront préalablement renvoyées à l'examen d'un conseil d'enquête chargé de donner son avis.

Ce conseil est composé de la manière suivante :

L'ingénieur en chef adjoint, désigné par le directeur, président ;

Le chef de l'exploitation ;

L'ingénieur en chef du matériel et de la traction ;

L'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments,

Le chef du service du personnel ;

Les autres chefs de services, lorsqu'un des agents placés sous leurs ordres est déféré au conseil ;

Un agent du groupe IV désigné par le directeur en dehors des services centraux pour chacun des services de l'exploitation, de la traction et de la voie, soit trois membres ;

Un agent du groupe IV, soit de la direction, soit des approvisionnements généraux ou des services centraux de l'exploitation, de la traction et de la voie, en résidence à Paris, désigné par le directeur, pour les affaires concernant respectivement des agents desdits services, soit un seul membre pour chaque affaire.

Les représentants à la commission de classement des groupes et séries⁵ des services de l'exploitation, de la traction et de la voie, auxquels appartiennent les agents ou ouvriers déférés au conseil, soit dans chaque affaire un membre de chaque service⁶ ;

Pour les affaires concernant les agents des services centraux de la direction (y compris les approvisionnements généraux), de l'exploitation, de la traction et de la voie, le représentant du groupe auxquels ces agents appartiennent.

Un agent du service du personnel, désigné par le directeur, remplira les fonctions de secrétaire.

Fixation de l'ordre du jour. – Le directeur fixe, pour chaque séance, l'ordre du jour des affaires soumises aux délibérations du conseil ; dès que le président a reçu communication de cet ordre du jour, il désigne les rapporteurs et convoque le conseil.

Moyens de défense de l'agent. – Tout agent qui est déféré au conseil d'enquête est avisé en temps utile, par les soins du secrétaire, de la date à laquelle sera discutée la proposition le concernant. Il sera mis à même de présenter ses observations au conseil, de vive voix ou par écrit. Il recevra connaissance, avant la séance, de toutes les pièces du dossier qui doit être soumis au conseil.

L'avis du conseil est consultatif.

CHAPITRE III

Délégués du personnel.

Des délégués du personnel sont institués pour représenter les ouvriers et agents auprès de la direction.

Ces délégués, au nombre de huit, sont choisis pour chaque service parmi les représentants du personnel auprès des commissions régionales et élus par eux.

Des délégués suppléants en même nombre sont nommés dans les mêmes conditions.

Les représentants suppléants sont électeurs mais non éligibles.

Les délégués et représentants se répartissent de la manière suivante entre les services :

⁵ Les ouvriers de la série A sont assimilés aux agents du groupe XI. Les ouvriers de la série B sont assimilés aux agents du groupe XII. Les ouvriers de la série C sont assimilés aux agents du groupe XIV. Les ouvriers de la série D sont assimilés aux agents du groupe XV. Les préposées aux billets et aux haltes sont représentées par le représentant du service de l'exploitation des agents du groupe XII (facteurs). Les préposées à la salubrité par le représentant du groupe XIV (hommes d'équipe). Les gardes-barrières par les poseurs.

⁶ Le service de la traction sera représenté par un agent ou un ouvrier, suivant que l'affaire concernera un agent ou un ouvrier [illisible]

Direction (y compris les approvisionnements généraux) et les services centraux de Paris, de l'exploitation, de la traction et de la voie : 1 délégué et 1 suppléant ;

Voie : 2 délégués et 2 suppléants.

Mission des délégués. – Conférences du personnel.

Les délégués du personnel se réunissent en conférence avec le directeur à Paris, deux fois par an. Leur mission consiste essentiellement à présenter au directeur et à discuter avec lui, sans restriction, toutes les questions relatives aux intérêts matériels et professionnels, soit collectifs ou individuels des agents et ouvriers.

En dehors des deux conférences plénières, les délégués des agents et ouvriers d'un ou plusieurs services pourront être convoqués, soit pour l'examen des questions n'intéressant que certains services, soit pour l'étude d'affaires qui ne sauraient sans inconvénients être renvoyées à la conférence plénière semestrielle.

Le directeur arrête l'ordre du jour des conférences et en fixe la date.

L'avis de convocation est adressé aux délégués en même temps que l'ordre du jour.

CHAPITRE IV

Dispositions générales.

Les représentants des agents et ouvriers auprès des commissions régionales et de la commission de classement ainsi que les délégués du personnel, sont élus pour trois ans et sont rééligibles.

Les suppléants des représentants et des délégués n'assistent aux commissions, conseil et conférence, qu'à défaut des titulaires.

Les représentants et délégués ou leurs suppléants qui, pour une cause quelconque, cesseraient d'appartenir au réseau, cesseront de plein droit de représenter le personnel ; mais il ne sera procédé à des élections partielles qu'à défaut de suppléant dans le groupe intéressé⁷.

Les difficultés auxquelles pourraient donner lieu l'application des dispositions qui précèdent seront réglées par des décisions du directeur.

Le présent règlement entrera en vigueur à partir du 1^{er} août prochain.

Paris, le 12 juillet 1907.

*Le directeur
des chemins de fer de l'État,
Beauguey.*

⁷ Cesseront également de plein droit de représenter le personnel : 1° Les représentants aux commissions régionales qui seront changés de résidence hors de leur arrondissement ou qui seront nommés à un emploi plus élevé ou à une autre série de profession d'ouvrier ; 2° Les représentants à la commission de classement qui seront nommés à un emploi plus élevé ou à une autre série de profession d'ouvrier ; 3° Les délégués à la conférence du personnel qui seront nommés à un emploi compris dans les sept premiers groupes de l'échelle.

41. Statut du personnel ouvrier des ateliers et dépôts de l'administration des chemins de fer de l'État du 12 mai 1910

Source : AN, F¹⁴ 12481.

Chemins de fer de l'État

Année 1910

529

Direction

ORDRE GÉNÉRAL N° 529

Le présent Ordre Général annule et remplace les Ordres généraux n° 478 (ancien Réseau de l'État), 513, 514 et 515, et toutes autres dispositions antérieures ayant le même objet.

TITRE PREMIER

RECRUTEMENT.

I. APPRENTIS OUVRIERS. – II. ÉLÈVES OUVRIERS. – III. OUVRIERS

CHAPITRE PREMIER.

Apprentis-ouvriers du Service des ateliers et du matériel roulant.

Conditions d'admission. ARTICLE PREMIER. – Il peut être admis chaque année des apprentis-ouvriers dans les ateliers du Service des Ateliers et du Matériel roulant. Le nombre en est fixé, avant le 1^{er} septembre, par le Directeur, sur la proposition de l'Ingénieur en chef.

Ce nombre est supérieur aux besoins réels des ateliers, pour faciliter aux agents et ouvriers du Réseau l'instruction professionnelle de leurs enfants. En conséquence, le Réseau ne pourra conserver comme ouvriers, à la fin de leur apprentissage, qu'une partie des apprentis admis. Le nombre de ceux qui seront ainsi conservés est également fixé chaque année par le Directeur, avant le 1^{er} octobre, selon les besoins du Réseau.

ART. 2. – Les demandes d'admission doivent être adressées à l'Ingénieur en chef du Service des Ateliers et du Matériel roulant avant le 1^{er} août de chaque année.

Les candidats devront être âgés de 13 ans au moins et de 15 ans au plus, au 1^{er} septembre de l'année de l'examen.

Les demandes indiqueront l'atelier (Batignolles, Gisors, Orléans, Rennes, Saintes, Sotteville ou Tours), dans lequel le jeune homme désire faire son apprentissage et la profession à laquelle il se destine (ajusteur, tourneur, chaudronnier en fer, chaudronnier en cuivre, forgeron, monteur, ferblantier, menuisier, charron, sellier ou peintre).

Elles feront connaître, en outre, l'adresse et la situation du père ou de la mère du candidat ou du parent à la charge de qui il se trouve et seront accompagnées :

1° D'une expédition de l'acte de naissance du candidat ;

2° D'un certificat du Directeur de l'École où le candidat a fait ses études, donnant des renseignements sur sa conduite, ses aptitudes et son degré d'instruction ;

3° D'un certificat délivré par un médecin des Chemins de fer de l'État constatant que le candidat n'est atteint d'aucune maladie ou infirmité qui le rende impropre au service actif des ateliers.

ART. 3. – Les demandes concernant chaque atelier seront examinées à Batignolles, Gisors, Orléans, Rennes, Saintes, Sotteville ou Tours, par des commissions nommées par le Directeur, sur la proposition de l'Ingénieur en chef.

Chacune de ces commissions, composée de quatre membres choisis parmi le personnel supérieur des ateliers, du représentant du personnel de la série B, et présidée par un Ingénieur ou Sous-Ingénieur, comprendra le Médecin des Chemins de fer de l'État, le plus ancien, en résidence dans la localité. Il sera, en outre, adjoint à la Commission, en qualité de secrétaire, un commis principal ou commis.

Les candidats devront se présenter devant la Commission : ils seront convoqués par les soins du Président, huit jours au moins à l'avance, après autorisation de l'Ingénieur en chef du Service des Ateliers et du Matériel roulant.

La Commission établira pour chaque atelier un projet de tableau de classement des candidats susceptibles d'être admis, en tenant compte de leurs antécédents et de leurs notes, de la situation de leur famille et des services de leur père.

Seront assimilés aux fils d'agents les petits-fils, frères ou neveux d'agents à leur charge.

ART. 4. – Le tableau de classement des candidats admissibles sera arrêté par l'Ingénieur en chef des Ateliers et du Matériel roulant et soumis à l'approbation du Directeur, avant le 1^{er} septembre de chaque année.

L'Ingénieur en chef convoquera les apprentis-ouvriers, en suivant rigoureusement l'ordre du tableau et dans la limite du maximum fixé par le Directeur.

Durée de l'apprentissage ART. 5. – La durée de l'apprentissage est de trois années pendant lesquelles les apprentis sont astreints à suivre des cours publics du soir, conformément au **Cours du soir**, programme établi à cet effet par l'Ingénieur en chef des Ateliers et du Matériel roulant.

Leur présence à ces cours est constatée par une feuille de pointage qui sera envoyée le lendemain à l'Ingénieur des ateliers, au Sous-Ingénieur ou au Chef d'atelier en résidence dans la localité.

Le temps de présence aux cours est ajouté au temps de présence à l'atelier pour le décompte du salaire dû aux apprentis.

Les apprentis n'embauchent à l'atelier, à la séance du matin, pendant la durée des cours publics du soir, que deux heures après les ouvriers.

L'Ingénieur en chef des Ateliers et du Matériel roulant pourra accorder des dispenses de suivre les cours du soir si les parents en font la demande et à la condition que les motifs allégués justifient cette dispense.

Les apprentis qui ne seront pas astreints à suivre les cours du soir embaucheront, le matin, à la même heure que les ouvriers.

ART. 6. – Les cours comprennent au moins les matières ci-après :
a). – Instruction générale... Langue française (lecture, écriture, rédaction). Arithmétique élémentaire. Éléments d'histoire et de géographie commerciale.
b). – Dessin industriel.

Notes. ART. 7. – Des notes mensuelles variant de 0 à 20⁸ sont données aux apprentis par chacun des professeurs dont ils suivront les cours, ainsi que par les chefs d'atelier, au point de vue de la conduite et de l'instruction professionnelle.

Ces notes sont adressées chaque mois à l'Ingénieur en chef des Ateliers et du Matériel roulant, qui établit la note moyenne mensuelle et la moyenne semestrielle de chaque apprenti, en affectant les diverses notes données par les professeurs et les chefs d'atelier des coefficients ci-après :

Instruction générale.....	2
Dessin industriel.....	3
Instruction professionnelle.....	3
Conduite.....	2

⁸ 0, nul ; 1, 2, très mauvais ; 3, 4, 5, mauvais ; 6, 7, 8, médiocre ; 9, 10, 11, passable ; 12, 13, 14, assez bon ; 15, 16, 17, bon ; 18, 19, très bon ; 20, parfait.

TOTAL..... 10

La note moyenne des apprentis dispensés de suivre les cours du soir sera calculée en leur attribuant, pour l’instruction générale et le dessin industriel, une note uniforme de 10 lorsqu’ils n’auront pas obtenu le certificat d’études primaires, et de 14 lorsqu’ils auront obtenu ce certificat.

ART. 8. – Les notes mensuelles moyennes inférieures à 9 seront affichées aux ateliers à titre d’avertissement.

L’ingénieur en chef prononcera le renvoi de tout apprenti qui, pendant deux mois consécutifs, aura obtenu une moyenne inférieure à 6, ou qui, pour un semestre, aura obtenu une note moyenne inférieure à 9.

ART. 9. – Les notes moyennes données à la fin de chaque semestre servent à fixer le salaire de l’apprenti pendant le semestre suivant, conformément au barème suivant :

		NOTE MOYENNE	
		INFÉRIEURE	ÉGALE OU SUPÉRIEURE
		à 15	à 15
	le 2 ^e semestre de la 1 ^{re} année.....	0 ^f 05	0 ^f 075
Salaire horaire à	le 1 ^{er} semestre de la 2 ^e année.....	0 10	0 15
attribuer pendant	le 2 ^e semestre de la 2 ^e année.....	0 15	0 20
	le 1 ^{er} semestre de la 3 ^e année.....	0 20	0 25
	le 1 ^{er} semestre de la 2 ^e année.....	0 25	0 30

ART. 10. – À la fin de chaque année d’apprentissage, l’Ingénieur en chef établit un classement général des apprentis d’après le nombre total des points obtenus en additionnant toutes les notes moyennes mensuelles qui leur auront été attribuées depuis le commencement de l’année.

Des prix en argent pourront être accordés à la suite de ce classement aux apprentis dont la note moyenne annuelle sera égale ou supérieure à 17.

Examen final. ART. 11. – À la fin de la troisième année d’apprentissage, les apprentis subissent l’examen prévu au chapitre III ci-après pour l’admission des ouvriers, chacun dans sa profession.

Ne pourront être conservés comme ouvriers, dans les conditions et limites fixées par l’article 1^{er}, que ceux qui auront obtenu le minimum de points fixé pour l’admission des ouvriers et qui rempliront, d’autre part, les conditions d’aptitude physique au service actif des ateliers, ce qui sera constaté par un certificat médical provisoire.

Les anciens apprentis conservés comme ouvriers reçoivent un salaire en rapport avec leur valeur professionnelle, sous réserve qu’en aucun cas ce salaire ne peut dépasser le minimum prévu pour les ouvriers recrutés dans les conditions du chapitre III.

**Apprentis
appelés sous
les drapeaux.** ART. 12. – Les anciens apprentis qui auront été conservés comme ouvriers à l'expiration de leur apprentissage et qui auront donné satisfaction *devront*, s'ils désirent être réadmis après avoir accompli leur service militaire, *présenter* leur

demande *dans un délai de 6 mois*, à partir de la libération de leur classe.

Ils auront un droit de priorité sur tous autres postulants et seront repris sans examen, dans les emplois de leur spécialité, au fur et à mesure des places disponibles, à condition toutefois qu'ils remplissent encore à ce moment toutes les autres conditions réglementaires.

Les demandes de réadmission qui ne seront pas présentées dans le délai sus-indiqué ne pourront être examinées que dans les conditions applicables à un postulant quelconque.

En cas de réadmission, il sera attribué aux anciens apprentis le salaire fixé par l'article 21 du présent Ordre général.

**Situation
spéciale des
apprentis non
incorporés.** ART. 13. – Les apprentis qui auront été reconnus impropres au service militaire seront soumis à un examen médical définitif et congédiés s'ils ne remplissent pas les conditions d'aptitude physique exigées pour le service actif des ateliers. La situation de ceux d'entre eux qui seront maintenus en service ne pourra être supérieure, au point de vue des élévations de salaire ou de l'admission éventuelle au bénéfice du classement ou du commissionnement, à celle des anciens apprentis revenus du régiment et appartenant à la même classe.

CHAPITRE II.

Élèves-ouvriers des Dépôts du Service de la Traction.

**Conditions
d'admission.** ART. 14. – Des jeunes gens ayant déjà fait un apprentissage dans l'industrie pourront être admis en qualité d'élèves-ouvriers dans les Dépôts du Service de la Traction, jusqu'à concurrence d'un nombre maximum fixé par le Directeur pour chaque établissement, sur la proposition de l'Ingénieur en chef.

Ils devront, au moment de leur admission, être âgés de 18 ans au moins et de 19 ans au plus, et être fils d'agents ou d'ouvriers du Réseau.

Sont assimilés aux fils d'agents ou ouvriers : les petits-fils, frères ou neveux d'agents ou ouvriers à leur charge.

ART. 15. – Les demandes d'admission devront être adressées à l'Ingénieur en Chef de la Traction et devront faire connaître le Dépôt dans lequel le candidat désire être employé ainsi que la profession à laquelle il se destine. Elles feront connaître, en outre, le nom et la situation du père du candidat (ou du parent à la charge duquel il se trouve), et seront accompagnées :

1° D'une expédition de l'acte de naissance du candidat ;

2° D'un certificat du Chef de l'établissement dans lequel le candidat a fait son apprentissage, donnant des renseignements sur sa conduite et ses aptitudes professionnelles ;

3° D'un certificat délivré par un médecin des Chemins de fer de l'État constatant que le candidat n'est atteint d'aucune maladie ou infirmité qui le rende impropre au service actif des Dépôts.

Examen d'admissibilité ART. 16. – Les postulants dont les candidatures auront été agréées par le Directeur sur la proposition du Chef de service seront soumis, devant une Commission de trois membres, dont un ouvrier de la profession du postulant, désignés par l'Ingénieur en Chef de la Traction, à l'examen prévu au chapitre III ci-après pour l'admission des ouvriers de leur profession. Toutefois, le nombre minimum de points exigés pour l'admissibilité sera de 240 pour les professions des séries A et B, et de 180 pour celles de la série C, et la note minimum exigée pour l'essai professionnel sera de 11 seulement.

Admission. ART. 17. – Les candidats ayant satisfait à cet examen et remplissant toutes les conditions exigées, seront admis comme élèves-ouvriers dans la limite des emplois disponibles.

Leur salaire sera fixé par l'Ingénieur en Chef selon leur aptitude professionnelle, et pourra être révisé tous les six mois, selon les progrès réalisés, et sous réserve qu'en aucun cas ce salaire ne pourra dépasser le minimum prévu pour les ouvriers recrutés dans les conditions du chapitre III.

Réadmission après le service militaire. ART. 18. – Les conditions de réadmission au Réseau au retour du régiment ou de maintien en service pour les élèves-ouvriers reconnus impropres au service militaire, sont celles indiquées aux articles 12 et 13, en ce qui concerne les anciens apprentis. Toutefois, si le défaut des vacances ne permet pas de réadmettre immédiatement la totalité des anciens élèves-ouvriers et des anciens apprentis, ces derniers ont un droit de priorité sur les élèves-ouvriers.

CHAPITRE III.

Ouvriers.

Définition. ART. 19. – Le personnel ouvrier comprend tous les ouvriers de profession, ainsi que les nettoyeurs et manœuvres payés à l'heure ou à la journée.

Exceptionnellement peuvent être payés au mois, les ouvriers commissionnés ou classés chargés d'un service d'alternement ou occupés à des services spéciaux, notamment les ouvriers des équipes volantes de la voie, lampistes des gares, etc.

Le personnel ouvrier se répartit encore les catégories suivantes :

a) Ouvriers à l'essai ;

- b) Ouvriers classés⁹ ;
- c) Ouvriers commissionnés.

Limites d'âge. ART. 20. – Nul ne peut être admis en qualité d'ouvrier s'il n'a satisfait à la loi sur le recrutement de l'armée et s'il n'est âgé de plus de 21 ans et de moins de 28 ans.

Pièces à produire. Tout candidat doit justifier qu'il est français ou naturalisé français et produire, pour la constitution de son dossier, les pièces suivantes :

- 1° Une expédition de son acte de naissance ;
- 2° Une expédition de son acte de mariage, quand il y a lieu ;
- 3° Un extrait de son casier judiciaire remontant à moins de 3 mois ;
- 4° Une note faisant connaître ses antécédents depuis l'âge de 15 ans, accompagnée, s'il y a lieu, des certificats des administrations, maisons de commerce, usines ou établissements quelconques dans lesquels il a été employé ;
- 5° Une copie légalisée de son certificat de bonne conduite au corps en toute pièce émanant de l'autorité militaire et en tenant lieu.

En outre, tout postulant est soumis à la visite des médecins du Réseau, et son admission ne peut être prononcée que s'il satisfait aux conditions d'aptitude physique exigées par les Règlements.

Les ouvriers employés pour des besoins permanents sont recrutés exclusivement sur une liste de candidats dressée par le Directeur. Les ouvriers qui sont employés pour des besoins temporaires *ne font pas partie du personnel* : ils sont recrutés sur place.

L'occupation de ces ouvriers temporaires, effectuée sous la responsabilité directe et après autorisation des chefs de service, ne peut avoir qu'une durée extrêmement réduite ; si les circonstances ayant motivé cette occupation doivent se prolonger au-delà de trois mois, les Chefs de service, avant d'autoriser une nouvelle occupation, doivent en référer au Directeur.

Connaissances exigées et salaires de début. ART. 21. – Aucun candidat ne peut être déclaré admissible s'il n'a satisfait à un examen constatant qu'il possède les connaissances exigées. Cet examen a lieu devant une Commission composée de trois membres, dont un Ouvrier de la profession du postulant, désignés par le chef du Service.

Les connaissances exigées pour les diverses professions sont indiquées au tableau ci-après, qui fait connaître également les salaires de début correspondant à ces professions.

⁹ Parmi les ouvriers classés sont compris les ouvriers du réseau racheté affiliés à la Caisse des retraites Ouest et, à titre transitoire, les ouvriers de l'ancien Réseau de l'État qui, en raison de leur âge, n'ont pu être admis au bénéfice du commissionnement. Ces derniers sont affiliés à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

SÉRIES.	PROFESSIONS.	CONNAISSANCES EXIGÉES.	COEFFI- CIENT D'IMPOR- TANCE.	NOMBRE MINIMUM de points exigés. (1)	SALAIRE HORAIRE de début. (2)
A	Chefs ajusteurs, chefs-charrons, chefs chaudronniers, chefs électriciens bobiniers, chefs-ferreurs, chefs-forgerons, chefs-travailleurs, chefs-menuisiers, chefs-monteurs, chefs-monteurs-électriciens, chefs-peintres, chefs-selliers, chefs-serruriers, chefs-tourneurs, chefs-tingueurs, électriciens, hochers, modelers, préposés à l'essai des ressorts, traceurs,.....	Lecture..... Écriture..... Calcul (les quatre règles, fractions ordinaires et décimales, proportions, système métrique)..... Pratique professionnelle..... Lecture d'un dessin.....	3 2 3 6 6	280	0,50

B	51	Ajusteurs, ajusteurs-électriciens, ajusteurs de ressorts, balanciers, chaudronniers en cuivre, chaudronniers en fer, électriciens bobiniers, ferblantiers-lampistes, forgerons d'atelier, marteleurs, maréchaux-ferrants, marteleurs, menuisiers, monteurs, monteurs-électriciens, mouleurs, outilleurs, racheveurs, télégraphistes, toupilleurs, tourneurs.....	Lecture..... Écriture..... Calcul (les quatre règles, système métrique)..... Pratique professionnelle..... Lecture d'un dessin.....	3 2 3 7 5	280	0,47
		Bourrelliers, charpentiers, charpentiers-charrons, charpentiers-menuisiers, charrons, chefs d'équipe de manœuvres, coupeurs, couvreurs, échafaudiers, emballeurs, ferblantiers, ferreurs, forgerons d'entretien, fondeurs, gardiens-chefs, garnisseurs, gâtiers, maçons, mécaniciens de machine fixe, noyautiers, ouvriers lampistes, peintres, peintres en roitures, peintres vitriers, plâtres, plombiers, polisseurs, selliers, serruriers, tapissiers, tôleurs, tonneliers, vanniers, tingueurs.....	Pour les professions dont la désignation est inscrite en italique dans la nomenclature ci-contre, la lecture d'un dessin n'est pas demandée; en conséquence, les coefficients d'importance et le nombre minimum de points exigés sont ceux indiqués pour la série C.			0,43

(1) Il est attribué, à chaque candidat, pour chaque matière de l'examen, une note de mérite variant de 0 à 20 d'après l'échelle suivante :
20, parfaitement ; 19, 18, très bien ; 17, 16, 15, bien ; 14, 13, 12, assez bien ; 11, 10, 9, passable ; 8, 7, 6, médiocre ; 4, 5, 3, mal ; 2, 1, très mal ; 0, néant.

(2) Le salaire de début des ouvriers payés au mois est fixé au taux du traitement de la dernière classe du groupe correspondant à leur série, diminué de 5 p. % représentant les retenues ultérieures au titre de la Caisse des retraites.

SÉRIES.	PROFESSIONS.	CONNAISSANCES EXIGÉES.	COEFFI- CIENT D'IMPOR- TANCE.	NOMBRE MINIMUM de points exigés. (1)	SALAIRE DÉBUT. (2)
C	Affûteurs, aides-ajusteurs, aides-charpen- tiers, aides-chaudronniers, aides-con- vexeurs, aides-dresseurs, aides-électri- ciens, aides-emballages, aides-forgerons, aides-garnisseurs, aides-lampistes, aides- maçons, aides-monteurs, aides-outilleurs, aides-plombiers, aides-télégraphistes, chauffeurs, chefs-rocketiers, chefs-ma- nœuvres, chelours, conducteurs de ma- chines-outils, créosoteurs, dresseurs, égoutiers, fondeurs, fraiseurs, frap- peurs, gardiens, graisseurs, lampistes, leveurs, meuleurs, monteurs de roues, mortaiseurs, ouvriers de boîte à feu, ouvriers distributeurs, paveurs, peintres en wagons, perceurs, pilonniers, pon- ceurs, raboteurs, régulateurs, rembour- reurs, scieurs, sondeurs de traverses, sous-chefs d'équipe de manœuvres, ta- randeurs, teneurs de pieds, tourneurs de roues, tubiers, vanniers.	Lecture..... Écriture..... Calcul (les quatre règles, système métrique)..... Pratique professionnelle.....	3 2 3 7	3 2 3 7	210 9,57

D	Bouillonneurs, charretiers, culottiers, cou- neurs, manœuvres, nettoyeurs, portiers.	Lecture..... Écriture..... Calcul (les quatre règles, système métrique)..... Pratique professionnelle.....	3 2 3 7	3 2 3 7	210 9,57

(1) Il est attribué, à chaque candidat, pour chaque matière de l'examen, une note de mérite variant de 0 à 20 d'après l'échelle suivante : 20, parfaitement ; 19, 18, très bien ; 17, 16, 15, bien ; 14, 13, 12, assez bien ; 11, 10, 9, passable ; 8, 7, 6, médiocre ; 4, 5, 3, mal ; 2, 1, très mal ; 0, néant.

(2) Le salaire de début des ouvriers payés au mois est fixé au taux du traitement de la dernière classe du groupe correspondant à leur série, diminué de 5 p. % représentant les retenues ultérieures au titre de la Caisse des retraites.

Le chiffre obtenu pour chaque matière est multiplié par le coefficient d'importance correspondant, et la somme des produits donne le nombre total de points obtenus.

Les candidats sont convoqués pour subir les examens prévus par le programme, au fur et à mesure des nécessités du recrutement.

Ne peuvent être déclarés admissibles, quel que soit d'ailleurs le nombre de points obtenus, les candidats ayant une note inférieure à 13 pour la pratique professionnelle et à 9 pour les autres connaissances exigées.

La déclaration d'admissibilité ne confère aucun droit aux candidats. Elle les met seulement en situation de pouvoir être admis, au fur et à mesure des vacances dans les emplois pour lesquels ils ont été déclarés admissibles.

Majoration de salaire à titre d'indemnité de résidence. ART. 22. – Au salaire des ouvriers, fixé conformément aux dispositions du présent Ordre général, s'ajoutera une majoration à titre d'indemnité de résidence dans les régions ou localités où cette mesure sera justifiée par la cherté des loyers ou des vivres ou par des raisons spéciales. Les dispositions prises à cet effet seront portées à la connaissance du personnel par la voie d'un ordre du jour.

TITRE II.

COMMISSIONNEMENT.

Conditions. dans lesquelles les ouvriers sont admis au ART. 23. – Les postulants admis dans les conditions du chapitre précédent font, en qualité d'ouvriers à l'essai, un stage de 18 mois¹⁰ pendant lequel ils sont placés en observation, tant au point de vue de l'aptitude professionnelle que du service en général ; en cas d'insuffisance ou de mauvais service, ils sont **immédiatement congédiés.**

bénéfice du commissionnement. Si, à l'expiration de ce stage, leur service donne entière satisfaction, ils peuvent être maintenus définitivement au Réseau et bénéficier du commissionnement, sous réserve qu'ils n'ont pas atteint l'âge de 30 ans.

Ainsi que le stipule l'article 13 du Titre I, les anciens apprentis ou élèves-ouvriers qui, pour un motif quelconque, n'ont pas été appelés sous les drapeaux, ne pourront participer au commissionnement qu'en même temps que leurs collègues appartenant à la même classe, réadmis à leur retour du régiment.

Augmentation de salaire lors du commissionnement réservée aux ouvriers à l'essai. ART. 24. – Au moment de leur commissionnement, les ouvriers à l'essai reçoivent les salaires suivants :

Série A.....	0 fr. 55	de l'heure.	
Série B § 1.....	0	50	–
§ 2.....	0	46	–
Série C.....	0	40	–
Série D.....	0	35	–

TITRE III.

¹⁰ Ce stage sera ramené à un an à partir du 1^{er} janvier 1911.

AVANCEMENT ET TABLEAU D'AVANCEMENT.

Définition des avancements. ART. 25. – Le personnel ouvrier peut bénéficier des nominations ou avancements ci-après

- a) L'augmentation de salaire dans la profession ;
- b) La nomination à une profession classée dans une série plus élevée ;
- c) La nomination en qualité d'agent commissionné.

TITRE II.

COMMISSIONNEMENT.

Tableau d'avancement. ART. 26. – Il est dressé, au 1^{er} janvier de chaque année, un tableau d'avancement qui comprend les ouvriers susceptibles d'obtenir les avancements énumérés à l'article précédent.

Ce tableau est divisé en trois chapitres correspondant à chaque nature d'avancement.

Augmentations de salaire. ART. 27. – Peuvent être inscrits au Tableau, pour une augmentation de salaire, groupés dans leurs catégories respectives, les ouvriers réunissant les conditions indiquées à l'article 28.

Pour chacune des catégories, le tableau d'avancement est subdivisé en deux sections, comprenant respectivement :

Les ouvriers proposés pour avancer avec l'ancienneté normale indiquée par l'article 28 ci-après,

et les ouvriers proposés pour avancer avec l'ancienneté réduite indiquée par ce même article.

Les ouvriers inscrits dans chacune de ces sections y figureront dans l'ordre d'ancienneté déterminé par la date de leur dernière augmentation de salaire. À ancienneté égale, leur ordre de priorité sera déterminé par la durée de leurs services. À durée de service égale, il sera déterminé par leur âge.

Les augmentations de salaire sont accordées en suivant rigoureusement l'ordre du tableau.

ART. 28. – Le montant des augmentations successives pouvant être accordées dans chaque série de professions, et le maximum de salaire horaire afférent à chacune de ces séries, sont indiqués au tableau ci-après :

SÉRIES.	MONTANT DES AUGMENTATIONS du salaire horaire.	SALAIRE HORAIRE MAXIMUM.	OBSERVATIONS.
A.	0 05	1 00	Les ouvriers des séries A, B et C parvenus au salaire maximum pourront recevoir, à cinq années d'intervalle au minimum, deux augmentations de salaire égales à celle prévue dans la colonne 2 pour la série à laquelle ils appartiennent. En ce qui concerne la série D, ces augmentations pourront être accordées dans le délai de 2 ans au choix et 3 ans à l'ancienneté. Le nombre des ouvriers de chaque série pouvant être appelés à bénéficier de cette mesure sera fixé chaque année par le Directeur.
B. { 5 I.	0 04	0 82	
{ 5 II.	0 04	0 78	
C.	0 04	0 68	
D.	0 02	0 48	

Les conditions exigées pour obtenir un avancement sont fixées conformément au tableau ci-dessous :

SÉRIE D'OUVRIERS.	ANCIENNETÉ ENVISAGÉE au 1 ^{er} de chaque mois.	OBSERVATIONS.
D.	2 ans.	Exceptionnellement, le délai de 2 ans pourra être réduit jusqu'à 18 mois pour les ouvriers particulièrement méritants, et sans que, dans aucun cas, leur nombre puisse atteindre la moitié du nombre des ouvriers recevant une augmentation dans le délai normal de 2 ans.

C. B. A.	Ouvriers ayant un salaire inférieur ou égal à 0 fr. 51 (1).	3 ans.	Exceptionnellement, le délai de 3 ans pourra être réduit jusqu'à 2 ans pour les ouvriers particulièrement méritants, et sans que, dans aucun cas, leur nombre puisse atteindre la moitié du nombre des ouvriers recevant une augmentation dans le délai normal de 3 ans.
	Ouvriers ayant un salaire supérieur à 0 fr. 51 (1), et au moins la note B.		Exceptionnellement, le délai de 4 ans pourra être réduit jusqu'à 2 ans 1/2 pour les ouvriers particulièrement méritants.
	Nota. — En ce qui concerne les ouvriers ayant une note inférieure à B, il sera statué par décision spéciale suivant avis des Commissions régionales et de la Commission de classement.	4 ans.	En aucun cas, d'ailleurs, le nombre des ouvriers bénéficiant d'une réduction sur le délai normal de 4 ans ne pourra atteindre, pour les salaires égaux ou inférieurs à 0 fr. 76 (1), la moitié du nombre des ouvriers augmentés après 4 ans d'ancienneté, et pour les salaires supérieurs à 0 fr. 76 (1), un nombre égal à celui des ouvriers augmentés dans le délai de 4 ans.

(1) Non compris, s'il y a lieu, la majoration à titre d'indemnité de résidence.

Les Commissions, pour la présentation de leurs propositions, s'inspirent à la fois de l'ancienneté, de la régularité, de la nature du service, de la valeur professionnelle de l'ouvrier, etc.

Ouvriers payés au mois. ART. 29. – Le salaire mensuel des ouvriers payés au mois, doit correspondre respectivement, suivant leur série, aux traitements prévus pour chacun des groupes XIV, XIII, XII et XI, et les augmentations sur place leur seront attribuées dans les mêmes conditions qu’aux agents de ces groupes.

Nomination à un emploi d’ouvrier d’une série plus élevée. ART. 30. – Le chapitre II du tableau comprend les ouvriers susceptibles d’occuper une profession d’une série plus élevée. Ce chapitre est subdivisé par séries, et, dans chaque série, par professions. Les ouvriers y sont inscrits en deux groupes, comprenant respectivement les ouvriers commissionnés et classés¹¹. (Chap. II.) L’inscription a lieu d’après la durée de leurs services ; à durée égale de services, d’après leur âge.

Les nominations aux différentes professions sont faites en suivant l’ordre du tableau.

S’il se produisait dans le courant de l’année que le chapitre II du tableau fût épuisé pour une profession des séries A, B ou C, l’Ingénieur en chef ou Chef de service ne pourra recruter des candidats dans l’une des professions envisagées qu’après s’être assuré qu’il n’existe dans l’ensemble des services aucun ouvrier ou agent ayant demandé sa nomination dans cette profession et qui soit susceptible d’occuper le poste vacant.

Tout ouvrier nommé à une profession d’une série plus élevée reçoit une augmentation de salaire, quelle que soit la date de son dernier avancement.

Cette augmentation ne pourra être inférieure à celle qu’il aurait pu recevoir dans son ancienne situation, d’après les dispositions de l’article 28.

Nomination à un emploi commissionné. ART. 31. – Le chapitre III du tableau comprend les ouvriers susceptibles d’occuper un des emplois prévus à l’échelle des traitements des agents commissionnés. Les ouvriers proposés pour chaque nature d’emploi y sont inscrits dans l’ordre (Chap. III.) suivant :

Ouvriers commissionnés et ouvriers classés du réseau racheté.

Ouvriers à l’essai âgés de moins de 30 ans.

L’ordre d’inscription est déterminé d’après la durée de leurs services, et, à durée égale de services, d’après leur âge.

Les ouvriers inscrits à ce chapitre sont nommés aux emplois vacants en suivant l’ordre du tableau, sous réserve de la priorité accordée aux anciens militaires, en application de la loi du 21 mars 1905.

Dispositions diverses. Établissement du tableau ART. 32. – Les propositions concernant le tableau d’avancement des ouvriers sont préparées par les commissions régionales et transmises aux chefs de service. Après examen de ces propositions, les chefs de service les adressent au Directeur (Service du Personnel) avec leurs observations, pour être soumises à la Commission de

¹¹ Exceptionnellement et à titre transitoire, des ouvriers à l’essai pourront être inscrits au tableau d’avancement de 1910 pour une élévation de salaire dans leur profession.

d'avancement. classement. Après avis de cette Commission, le tableau est arrêté par le Directeur à la date du 1^{er} janvier.

Durée de validité du tableau ART. 33. – Les inscriptions sur le tableau d'avancement ne sont valables que pour la durée d'une année à partir du 1^{er} janvier. Les ouvriers restant inscrits au 31 décembre sur ces tableaux concourront de **d'avancement.** nouveau, avec tous les autres ouvriers, pour l'inscription sur le tableau de l'année suivante, l'inscription antérieure ne pouvant à elle seule justifier le maintien de l'inscription sur le nouveau tableau.

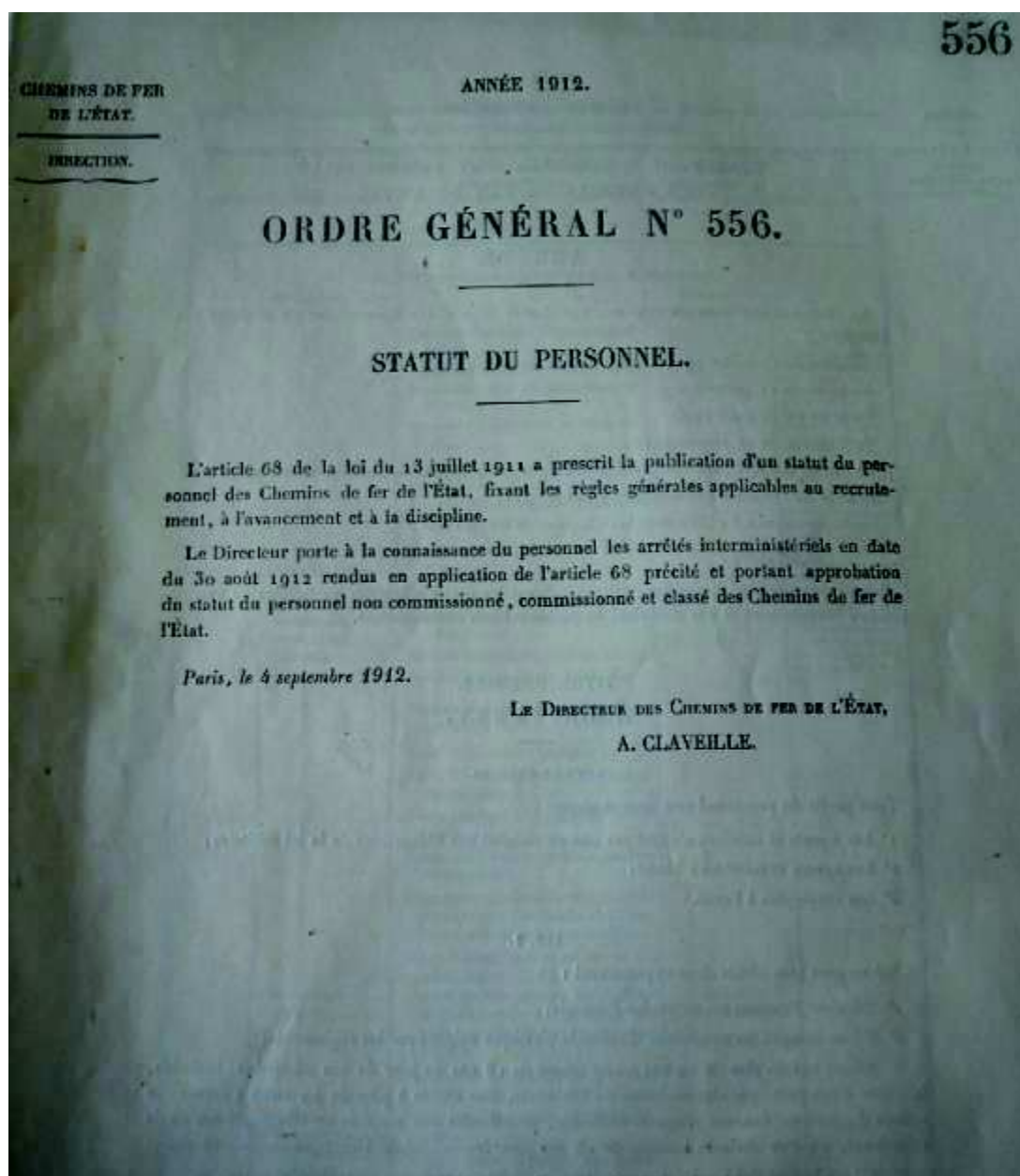
Ouvriers ayant année encouru le ou dernier ART. 34. – Les ouvriers qui ont encouru le dernier avertissement perdent une d'ancienneté dans leur salaire et ils ne peuvent être l'objet d'une augmentation d'une proposition quelconque d'avancement avant un délai d'une année, à partir du **avertissement.** jour de la punition.

Paris, le 12 mai 1910.

Le Directeur des chemins de fer de l'État,

BEAUGEY.

42. Statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912
Source : AN, 19800434/24.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

STATUT DU PERSONNEL NON COMMISSIONNÉ
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ARRÊTÉ.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES, ET LE
MINISTRE DES FINANCES,

Vu la loi du 13 juillet 1911 et notamment les articles 58 (2°) et 68 ;

Vu la loi du 21 juillet 1909 ;

Vu la loi du 21 mars 1905 ;
Vu le décret du 22 janvier 1910 ;
Vu l'arrêté des Ministres des Travaux publics et des Finances en date du 23 décembre 1911 ;

Vu l'avis du Conseil de Réseau du 27 juillet 1912 ;
Sur la proposition du Directeur des Chemins de fer de l'État,

ARRÊTENT :

Sont approuvées les dispositions ci-après, fixant les règles générales applicables au recrutement, à l'avancement et à la discipline du personnel non commissionné.

TITRE PREMIER. RECRUTEMENT.

ARTICLE PREMIER.

Font partie du personnel non commissionné :

- 1° Les agents et ouvriers n'ayant pas encore satisfait aux obligations de la loi militaire ;
- 2° Les agents et ouvriers à l'essai ;
- 3° Les employés à l'essai.

ART. 2.

Nul ne peut être admis dans ce personnel :

- 1° S'il n'est Français ou naturalisé Français ;
- 2° S'il ne remplit les conditions d'aptitude physique exigées par les règlements ;
- 3° S'il est âgé de plus de 29 ans ou de moins de 18 ans au jour de son admission ; toutefois, la limite d'âge peut, par des décisions du Directeur, être élevée à plus de 29 ans en faveur des veuves d'agents ou femmes d'agents réformés, postulantes aux emplois de télégraphistes ou de receveuses, ou être abaissée à moins de 18 ans pour les candidats à certains emplois spéciaux ;
- 4° S'il n'a justifié de connaissances, de titres ou de diplômes.

Conditions de capacité exigées des candidats étrangers au Réseau pour l'admission dans le personnel non commissionné.

GROUPES.	EMPLOIS.	ADMISSION sans examen préalable ou qualité d'aspirant ou stagiaire. Titres ou diplômes exigés.	ADMISSION après examen ou qualité d'agent, servant ou employé à l'essai.	OBSERVATIONS.
I. — Personnel ayant satisfait à la loi militaire.				
IX.	Contrôleurs techniques.....)	Anciens élèves de l'École polytechnique..... Ingenieurs civils des Mines..... Ingenieurs des Constructions civiles..... Ingenieurs des Arts et Manufactures..... Ingenieurs civils des Constructions navales..... Anciens élèves brevetés des Écoles d'Arts et Métiers..... Anciens élèves diplômés des Écoles ci-après : École supérieure d'Électricité.... Institut électrotechnique de Grenoble..... Institut électrotechnique de Nancy. Institut industriel du Nord..... Anciens élèves pourvus du diplôme supérieur des Ecoles ci-après : École d'Électricité Bréguet..... École d'Électricité et de mécanique industrielle..... École pratique d'Électricité industrielle.....	Concours ou examen.	Deux tiers des emplois du groupe IX (inclu) ou groupe XIII (inclu) et sous réserve de la proportion autorisée par la loi aux anciens militaires, une proportion de nominations, qui ne peut être inférieure aux 2/3, est réservée aux agents du réseau. Il ne peut être dérogé à cette disposition que dans le cas où l'un des emplois étant vacants pour tous à un examen, à un concours ou à la production d'un diplôme, le nombre des candidats admissibles provenant de listes s'élèverait par la proportion qui leur est réservée.
X.	Aides-contrôleurs..... Chefs d'équipe techniques..... Mécaniciens..... Wattman.....	École des Travaux publics (section d'électricité)..... Postulants admissibles au grade de Conducteur des Ponts et Chaussées ou de Contrôleur des Mines. Mêmes titres que ci-dessus et anciens élèves de l'École des Travaux publics munis du diplôme de Conducteur des Travaux publics ou d'Ingénieur des Travaux publics..... Anciens élèves de l'École polytechnique..... Ingenieurs des Arts et Manufactures..... Anciens élèves brevetés des Écoles d'Arts et Métiers.....	Concours ou examen.	
	Dessinateurs..... Piqueurs..... Rédacteurs - rapporteurs..... Sous-chefs de gare (3^e série).			

GROUPES.	EMPLOIS.	ADMISSION sans examens préliminaires ou qualité d'espérant ou stagiaire. Titres ou diplômes exigés.	ADMISSION après examens ou qualité d'agent, ouvrier ou employé à l'essai.	OBSERVATIONS.
I. — Personnel ayant satisfait à la loi militaire. (Suite).				
X.	Rédacteurs - rap- porteurs.....	Licenciés ou docteurs en droit, en lettres, en sciences.....	Examen, concours ou justification d'aptitude pro- fessionnelle.	Dans tous les em- plois du groupe IX (sauf) ou groupe XIII (sauf) et sous réserve de la proportion assurée par la loi aux an- ciens militaires, non proportion de no- minations, qui ne peut être inférieure aux 2/3, est résor- vée aux agents du Réseau.
	Sous-chefs de gare (3 ^e série).	Anciens élèves diplômés de l'École des Sciences politiques.....		
		Clercs de notaire ayant satisfait à l'examen prévu par la loi du 25 ventôse an XI (art. 43).....		
		Anciens élèves diplômés des Écoles supérieures de commerce.....		
XI.	Électriciens.....	"	Examen de capacité.	Il ne peut être dérogé à cette dis- position que dans le cas où l'absence des emplois étant sou- mise pour tous à un examen, à un con- cours ou à la pro- duction d'un diplô- me, le nombre des candidats admissi- bles provenant du Réseau n'atteindrait pas la proportion qui leur est résor- vée.
XII.	Surveillants tech- niques (travaux).	"		
XIII.	Facteurs-enregis- trants.....	Baccalauréat.....	Idem.	
XIII.	Commis d'ordre. Distributeurs....	"		
XIV.	Facteurs.....	"	Idem.	
XIV.	(2 ^e série). Hommes d'équipe. Poseurs.....	"		
Ouvriers.	Gérants de maga- sin.....	"	Idem.	
Série A.	Toutes professions	"		
— B.				
— C.				
— D.				
II. — Personnel n'ayant pas satisfait à la loi militaire.				
"	Surnuméraires des gares.....	Brevet élémentaire de capacité, certificat d'études primaires su- périeures.....	Concours.	
"	Elèves (agents et ouvriers).....	"	Exam. de capacité ou concours.	
"	Sta- tionnaires des gares	Baccalauréat.....	"	
"	Facteurs-enregis- trants.....	Brevet élémentaire de capacité...	"	
"	Facteurs.	Licence en droit, en lettres ou en sciences.....	"	
"	Aspirants mineurs	Anciens élèves des Écoles d'Arts et Métiers.....	"	
"	Apprentis-ouvriers	"	Examen d'aptitude.	
Dames.	Employées dans les Services con- traux.....	Licence en droit, en lettres ou en sciences.....	Concours.	
§ II.	Raccourcis.....	"	Examen.	
	Télégraphistes....	"		

ART. 3.

Exceptionnellement, les surveillants techniques préposés à la surveillance des travaux exécutés par le Service de la Voie et des Bâtiments et le Service des Lignes nouvelles ne peuvent être admis avant l'âge de 35 ans ni après celui de 45 ans.

Les agents ainsi admis ne peuvent, en aucun cas, occuper au Réseau d'autre emploi que celui de surveillant technique des travaux.

ART. 4.

Aucun candidat n'est admis après sa majorité dans les emplois d'agent ou d'ouvrier s'il n'a satisfait aux obligations de la loi militaire.

Les agents et ouvriers occupés au Réseau avant leur départ pour le service militaire et ayant obtenu des notes suffisantes peuvent, s'ils en font la demande dans le délai de six mois à

partir de la libération de leur classe, être repris sans examen, dans l'ordre de la durée de leur service au Réseau et au fur et à mesure des places disponibles, à la condition qu'ils continuent à remplir les conditions d'aptitude physique exigées. Ils sont soumis, à leur réadmission, au stage d'agent ou d'ouvrier à l'essai.

ART. 5.

Pour l'accès aux emplois de début en dehors de ceux qui sont réservés par la loi aux anciens militaires, la priorité est accordée aux parents ou parentes d'agents, ouvriers et employées en activité, retraités, réformés ou décédés, qui en font la demande et qui réunissent les conditions réglementaires d'admission à ces emplois.

Bénéficient de cette disposition :

1° Les femmes et enfants ;

2° Les petits-enfants, frères ou sœurs, neveux ou nièces, petits-neveux ou petites-nièces à la charge des agents, ouvriers ou employées et habitant avec eux.

ART. 6.

Les agents, ouvriers et employées à l'essai sont astreints à un stage d'une durée d'une année à l'expiration duquel ils sont congédiés s'ils n'ont pas donné satisfaction. Le personnel actuellement à l'essai pourra bénéficier de délais plus réduits, conformément aux errements en cours.

TITRE II.

SALAIRES. – PUNITIONS. – RÉCOMPENSES.

ART. 7.

Le personnel non commissionné reçoit une rémunération fixée à la tâche, aux pièces, à l'heure, à la journée ou au mois, suivant le service auquel il est affecté.

ART. 8.

Les punitions dont peuvent être frappés les agents, ouvriers et employés non commissionnés sont :

1° Le rappel à l'ordre ;

2° Le blâme sans inscription au dossier ;

3° Le blâme avec inscription au dossier ;

4° Le dernier avertissement ;

5° Le congédiement.

Les trois premières sont prononcées par les chefs de bureau de la Direction ou les chefs d'arrondissement, les deux dernières par les chefs de service.

Si l'agent ou ouvrier est suspendu de ses fonctions, il ne reçoit aucun salaire pendant cette période.

ART. 9.

Les dispositions relatives aux notes de fin d'année du personnel commissionné sont applicables au personnel non commissionné.

TITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 10.

Il ne doit figurer aucune recommandation ni dans les dossiers des candidats appelés à subir des examens et concours, ni dans ceux des agents en fonctions. Toute infraction à cette règle donnera lieu contre l'agent qui aura prescrit le classement de la pièce au dossier à des sanctions disciplinaires, soit d'office, soit sur la plainte des intéressés, des commissions d'examen ou des conseils d'enquête devant lesquels la recommandation aura été produite.

Il est interdit, sous peine de sanctions disciplinaires, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions.

ART. 11.

Des Ordres Généraux régleront les détails d'application des dispositions du présent arrêté.

Paris, le 30 août 1912.

Le Ministre des Finances,
L.-L. KLOTZ

*Le Ministre des Travaux publics,
des Postes et des Télégraphes,*
J. DUPUY

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

STATUT DU PERSONNEL COMMISSIONNÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ARRÊTÉ.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES, ET LE
MINISTRE DES FINANCES,

Vu la loi du 13 juillet 1911 et notamment les articles 58 (2°) et 68 ;

Vu la loi du 21 juillet 1909 ;

Vu la loi du 21 mars 1905 ;

Vu le décret du 22 janvier 1910 ;

Vu l'arrêté des Ministres des Travaux publics et des Finances en date du
23 décembre 1911 ;

Vu l'avis du Conseil de Réseau du 27 juillet 1912 ;

Sur la proposition du Directeur des Chemins de fer de l'État,

ARRÊTENT :

Sont approuvées les dispositions ci-après, fixant les règles générales applicables au
recrutement, à l'avancement et à la discipline du personnel commissionné.

TITRE PREMIER.

RECRUTEMENT.

ARTICLE PREMIER.

Le personnel commissionné se recrute :

1° Parmi les agents, ouvriers et employés à l'essai ayant terminé leur stage ; les
agents et ouvriers à l'essai qui ont été exemptés de tout ou partie du service militaire ne
pourront faire compter pour leur stage le temps durant lequel la classe à laquelle ils
appartiennent par leur âge était sous les drapeaux ;

2° Parmi les anciens militaires classés pour des emplois civils en conformité des
dispositions législatives en vigueur et remplissant, lors de leur admission, les conditions
d'aptitude physique exigées par les règlements ;

3° Parmi les fonctionnaires en service détaché, conformément aux indications du
tableau A d'annexé.

ART. 2.

Les agents, ouvriers et employés sont commissionnés dans l'emploi correspondant à
celui qu'ils ont occupé pendant leur période d'essai. Ils reçoivent le traitement ou salaire de
début prévu pour cet emploi.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux fonctionnaires en service détaché, aux candidats admis sur la production de titres ou de diplômes, ni aux surveillants techniques de travaux, pour lesquels il peut être tenu compte, dans la détermination de la classe de début, de l'expérience et des connaissances acquises dans leurs fonctions ou études antérieures.

ART. 3.

Le commissionnement est constaté par la remise d'un titre de nomination, délivré par l'autorité compétente, indiquant l'emploi, la classe et le traitement.

TITRE II.

CONGÉS. – MALADIES. – OCCUPATIONS ÉTRANGÈRES AU SERVICE

ART. 4.

Les agents, ouvriers et employées ont droit, pour chaque année, comptée du 1^{er} janvier au 31 décembre, à un congé de quinze jours avec solde, qui leur est accordé par leur chef direct en une ou plusieurs fois et suivant les exigences du service.

Le chef de service peut accorder, en outre, dans certains cas définis par les règlements, des congés supplémentaires avec solde jusqu'à concurrence de cinq jours, et des congés sans solde, sans que l'ensemble des congés obtenus dans l'année puisse dépasser trente jours.

En plus de ces congés, le Directeur peut, pour des raisons dûment justifiées, accorder des congés avec ou sans solde dont la durée ne doit pas excéder trente jours par an.

ART. 5.

Les agents, ouvriers et employées blessés en service reçoivent la solde entière jusqu'au jour où le médecin du Réseau déclare que l'intéressé peut reprendre son service, ou jusqu'au jour de la mise à la réforme.

La solde est réduite à la moitié pour les célibataires hospitalisés aux frais du Réseau et n'ayant à leur charge ni ascendant, ni enfant naturel reconnu.

Si la blessure est due à la faute inexcusable de la victime, *au sens de la loi du 9 avril 1898*, la solde est également réduite à la moitié.

ART. 6.

En cas de maladie dûment constatée par un médecin du Réseau, ou de blessure reçue en dehors du service, les agents, ouvriers et employées ont droit à la solde entière pendant *une période qui ne peut excéder soixante jours dans la même année*.

La solde est réduite à la moitié pour les célibataires hospitalisés aux frais du Réseau et n'ayant à leur charge ni ascendant, ni enfant naturel reconnu.

Sur la proposition des chefs de service et après avis du service de santé, le Directeur pourra, exceptionnellement et notamment pour les maladies contractées en service, autoriser le paiement de la solde ou de la demi-solde pendant un délai supplémentaire.

La période d'une année visée ci-dessus est calculée en tenant compte de toutes les absences pour blessures reçues en dehors du service, ou pour maladie, qui ont pu se produire pendant les douze mois antérieurs au début de la maladie envisagée et pendant lesquelles la solde a été payée en totalité ou en partie.

Pour l'application du présent article, l'accouchement est assimilé à la maladie.

ART. 7.

À chacune des interruptions postérieures aux deux premières survenues pendant la période d'une année, telle qu'elle a été définie à l'article 6, la solde ne commence à être payée qu'à partir du 4^e jour de la maladie. Toutefois, par décision spéciale, sur proposition motivée du Chef de Service et après avis du médecin traitant du Réseau, le Directeur pourra, dans des cas exceptionnels, autoriser la restitution de la solde afférente à ces trois premiers jours.

ART. 8.

Les agents, ouvriers et employés ne peuvent accepter aucun emploi en dehors du Réseau sans une autorisation écrite du Directeur.

Ils peuvent être mis en disponibilité sans traitement pendant une durée de trois ans au plus, pour remplir une fonction à la nomination du Gouvernement ou intéressant directement le service du chemin de fer.

Peuvent également être mises en situation de disponibilité sans traitement et pendant une durée d'une année les employés qui en font la demande en vue d'allaiter leurs enfants.

La mise en disponibilité peut être renouvelée par décision spéciale.

Tous droits à l'avancement sont suspendus au cours de la période de disponibilité, sauf en cas de nomination à une fonction intéressant directement le service du chemin de fer.

ART. 9.

Il est interdit aux agents, ouvriers et employés de tout grade soit de se livrer ou de participer à aucune opération ayant un caractère commercial, soit de laisser les personnes habitant avec eux tenir une auberge ou un débit de boissons dans le voisinage immédiat du lieu où ils exercent leurs fonctions.

Il leur est également interdit de recevoir, pour les opérations qu'ils ont à exécuter en raison de leurs fonctions, aucune rémunération des collectivités ou des particuliers.

En aucun cas et à aucun titre, ils ne peuvent être administrateurs ni agents d'une entreprise commerciale quelconque étant ou pouvant se trouver en relations avec le Réseau, ni entrepreneurs ou fournisseurs du Réseau ou employés par ces derniers.

TITRE III

NOTES. – AVANCEMENTS. – RÉCOMPENSES ET PUNITIONS

CHAPITRE PREMIER.

Notes.

ART. 10.

À la fin de l'année, il est attribué à tout agent, ouvrier et employée :

1° Une note dite de mérite, exprimant en chiffres de 0 à 20 la valeur des services rendus par l'agent dans l'année ;

2° Une note dite d'aptitude, écrite et relatant sommairement les qualités générales de l'intéressé, notamment au point de vue de l'aptitude à un emploi plus élevé.

CHAPITRE II.

Mutations, Avancements.

ART. 11.

À moins de circonstances exceptionnelles, les demandes de mutation pour convenances personnelles ne seront pas examinées si l'agent n'a pas une durée minima de résidence dans le poste qu'il demande à quitter. Cette durée est de un an pour la première demande de mutation et trois ans pour les suivantes.

ART. 12.

Les avancements du personnel commissionné se font, conformément aux indications du tableau B ci-annexé, soit par élévation de classe dans le même groupe, soit par promotion à un groupe ou une série plus élevée.

Dans le second cas ils ont lieu exclusivement au choix.

Dans le premier cas, ils ont lieu, partie au choix, partie à l'ancienneté. Toutefois, les agents ayant un traitement égal ou supérieur à 5.000 francs ne peuvent avancer qu'au choix.

ART. 13.

Nul ne peut être promu à un emploi supérieur s'il n'est demeuré au moins un an dans son emploi actuel, ni obtenir une élévation de classe, s'il n'a dans la classe précédente au moins le temps de service fixé dans chaque cas par le tableau B ci-annexé.

ART. 14.

Dans le dernier trimestre de chaque année, il est dressé un tableau d'avancement du personnel commissionné. Ce tableau comprend deux parties :

- a) Le personnel susceptible d'obtenir un avancement **à l'ancienneté** ;
- b) Le personnel proposé pour un avancement **au choix**.

Il est dressé, en même temps un tableau spécial, dit de concours, pour les promotions d'emplois ou de professions.

Ces tableaux sont valables du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année suivante.

Sauf les exceptions prévues à l'art. 27, nul ne peut recevoir un avancement s'il ne figure au tableau correspondant.

En cas d'épuisement du tableau de concours, il peut être dressé en cours d'année un tableau supplémentaire, en observant les mêmes règles que pour l'établissement du premier tableau.

ART. 15.

Les tableaux sont établis séparément :

- 1° Pour l'ensemble des services rattachés à la Direction ;
- 2° Pour le Service de l'Exploitation ;
- 3° Pour celui de la Voie et des Bâtiments ;
- 4° Pour celui du Matériel et de la Traction ;
- 5° Pour celui des Lignes nouvelles.

Des tableaux distincts sont respectivement dressés pour les agents pour les ouvriers et pour les employées.

ART. 16.

Ne sont inscrits au tableau d'avancement à l'ancienneté que ceux dont les services sont jugés satisfaisants, c'est-à-dire ayant une note au moins égale à 10.

ART. 17.

Sont rayés des tableaux de concours et d'avancement (choix) tous ceux qui, dans le courant de l'année, auront été frappés d'une punition du Directeur.

Seront rayés du tableau d'avancement (ancienneté) tous ceux qui, dans le courant de l'année, auront été frappés d'une punition supérieure au blâme du Directeur.

Sera rayé du tableau de concours tout agent, ouvrier et employée qui, à moins de motif d'une absolue gravité que le Directeur appréciera, aura refusé le poste auquel il était appelé.

ART. 18.

Les avancements de classe à l'ancienneté et au choix sont accordés en élevant l'intérêt d'une classe à la classe immédiatement supérieure.

Ils se font dans l'ordre du tableau, sous réserve des dispositions relatives aux réductions de délais dont bénéficient à titre transitoire certains anciens agents, ouvriers et employées.

ART. 19.

Figurent au tableau de concours, par ordre de mérite, en nombre suffisant pour parer à toutes les vacances prévues pour une année, les agents, ouvriers et employées jugés aptes à occuper un emploi supérieur à celui qu'ils remplissent.

Si, au 31 décembre de l'année pour laquelle il avait été préparé, le tableau n'est pas épuisé, les agents qui demeurent concourent avec tous les autres agents pour l'inscription au nouveau tableau. S'ils sont jugés aptes à y figurer ils sont inscrits en tête dans l'ordre même de leur inscription au précédent tableau.

ART. 20.

L'inscription d'un agent, ouvrier ou employée sur l'un des cinq tableaux de concours permet à l'Administration de nommer l'intéressé à l'emploi pour lequel il est reconnu apte, dans l'un quelconque des services du Réseau, à moins qu'il ne demande à être nommé seulement dans son propre service.

ART. 21.

Il peut être, pour les promotions de grade, dérogé à l'ordre du tableau de concours par suite de nécessités de service.

ART. 22.

La nomination à l'emploi supérieur ne peut être faite qu'à la dernière classe de cet emploi.

Toutefois, la nomination pourra être faite à une classe supérieure lorsque la nomination à la dernière classe ne donnera pas à l'intéressé une augmentation de traitement au moins égale à celle d'un avancement de classe dans son ancien grade.

L'ancienneté dans le grade part du jour de la nomination.

L'ancienneté dans le nouveau traitement est fixée en tenant compte à la fois de l'ancienneté de l'agent dans son précédent traitement et de l'augmentation reçue par lui au moment de sa promotion.

CHAPITRE III.

Récompenses et punitions.

ART. 23.

À la fin de chaque année, les agents, ouvriers et employées commissionnées qui ont le plus contribué à la bonne marche du service peuvent recevoir, s'ils comptent au moins trois mois de service au 31 décembre, une gratification, à titre de prime de gestion ou d'économie, variant entre la moitié et le double du traitement ou salaire mensuel.

ART. 24.

Le taux de la gratification pouvant être accordée à chaque intéressé est déterminé, dans les conditions fixées annuellement par le Directeur, d'après la valeur des services des agents, ouvriers et employées en cause.

ART. 25.

Ne bénéficieront que d'une gratification réduite dans des proportions réglées par le Directeur :

- 1° Les agents, ouvriers et employées admis dans le courant de l'année ;
- 2° Les agents, ouvriers et employées ayant cessé leur service dans le courant de l'année par suite de mise à la retraite ou à la réforme ;
- 3° Les agents, ouvriers et employées comptant dans l'année plus de 40 jours d'interruption pour congé, blessure reçue en dehors du service ou maladie.

ART. 26.

Ne peuvent en aucune manière participer aux gratifications :

- 1° Les agents ouvriers et employées admis dans le courant de l'année et ne comptant pas au 31 décembre trois mois au moins de services effectifs ;
- 2° Les agents, ouvriers et employées comptant dans l'année plus de 90 jours d'interruption pour congé, blessure reçue en dehors du service ou maladie, sauf décisions spéciales du Directeur prises après avis de la Commission de classement ;
- 3° Les agents, ouvriers et employées ayant encouru dans l'année une des punitions infligées par le Directeur. Sauf en cas de révocation, celui-ci peut cependant, par une décision spéciale fondée sur les bons services habituels des intéressés, leur accorder le minimum de la gratification ;

4° Les agents, ouvriers et employés qui ont cessé leurs fonctions par suite de démission, quel que soit leur temps de service dans l'année.

ART. 27.

Pour reconnaître les actes de dévouement ou de vigilance, ou des services exceptionnels, le Directeur peut, par décision motivée, accorder aux agents, ouvriers et employés :

- 1° La mise à l'Ordre du Jour du Service ou de la Direction ;
- 2° Des gratifications exceptionnelles ;
- 3° Des avancements ou des accroissements de salaire exceptionnels.

Il peut également récompenser les actes de probité par une lettre de félicitations personnelles ou par la mise à l'Ordre du Jour.

ART. 28.

Les punitions dont peuvent être frappés les agents, ouvriers ou employés sont :

- 1° Le rappel à l'ordre,
- 2° Le blâme sans inscription au dossier ;
- 3° Le blâme avec inscription au dossier ;
- 4° Le blâme du Chef de Service ;
- 5° Le blâme du Directeur ;
- 6° Le déplacement par mesure disciplinaire ;
- 7° L'abaissement de classe avec ou sans déplacement ;
- 8° La rétrogradation d'emploi ;
- 9° Le dernier avertissement ;
- 10° La mise à la retraite d'office ;
- 11° La radiation des cadres ;
- 12° La révocation.

ART. 29.

Ces punitions sont prononcées : les trois premières, par le Chef de Service d'arrondissement ou par tout agent supérieur assimilé ; la quatrième, par le Chef de Service ; les huit dernières, par le Directeur.

Le dernier avertissement entraîne nécessairement la radiation ou la révocation lorsque l'agent ou l'ouvrier auquel il a été infligé commet, dans les douze mois qui suivent, une faute pour laquelle il encourrait au moins le blâme du Directeur.

ART. 30.

Entraînent la révocation de plein droit les condamnations pour assassinat, meurtre, vol, concussion et escroquerie, tentative, d'assassinat, de meurtre, de vol et de concussion.

ART. 31.

Tout agent ou ouvrier qui compromet l'exécution du service ou qui commet une faute grave peut être immédiatement suspendu ou affecté à d'autres fonctions jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur son sort.

La suspension est prononcée par le Chef de Service d'arrondissement ou par tout autre agent supérieur assimilé. Il en est immédiatement rendu compte au Chef de Service et au Directeur.

Cette mesure entraîne, outre la suspension de tous droits à l'avancement et la suppression de tous les avantages accessoires, réduction de moitié du traitement ou salaire. Elle entraîne privation totale dudit traitement ou salaire en cas de vol ou de détournement avoué ou constaté par flagrant délit, ou d'emprisonnement.

Si le Directeur, après instruction, ne prononce aucune punition contre lui, l'intéressé a droit à la restitution du traitement ou salaire retenu. Il recouvre tous ses droits à l'avancement, éventuellement avec effet rétroactif.

Est également suspendu, avec privation totale du traitement ou salaire et des indemnités accessoires, tout agent ou ouvrier coupable d'abandon de poste.

CHAPITRE IV.

Dispositions générales.

ART. 32.

Les propositions de notes, de gratifications et d'inscription aux différents tableaux sont faites par les chefs directs des intéressés, qui ne doivent s'inspirer en les établissant que de la valeur personnelle des agents, ouvriers et employés et des services rendus par eux.

Elles sont transmises, par la voie hiérarchique, aux Chefs de service d'arrondissement.

ART. 33.

Les propositions concernant les employés, les ouvriers et les agents des groupes VII et au-dessous de l'échelle des traitements visés dans la colonne 1 du tableau A ci-annexé sont soumises, dans chaque arrondissement et pour chaque service ou groupe de services déterminé par les règlements, à l'avis d'une commission régionale. Cette commission, présidée par le Chef de service d'arrondissement, ou fonctionnaire assimilé, comprend des agents supérieurs désignés par le Directeur et un représentant élu du personnel. Ce dernier ne délibère que sur les propositions relatives aux agents, ouvriers ou employés qu'il représente.

Pour l'examen des propositions relatives aux agents des groupes IV, V et VI, la Commission ne comprend pas de représentant du personnel.

Les agents des groupes supérieurs sont notés directement par leurs chefs.

ART. 34.

Pour les services centraux de l'Exploitation, de la Voie et des Bâtiments, du Matériel et de la Traction, des Lignes nouvelles et pour les services rattachés à la Direction, les commissions régionales se réunissent à Paris, sous la présidence du Chef de service.

ART. 35.

Les propositions de notes, de gratifications et d'inscription aux tableaux sont ensuite soumises à l'avis d'une Commission centrale de classement qui, sous la présidence d'un sous-directeur, comprend les chefs de tous les services. Elle comprend également des représentants élus du personnel appelés à délibérer dans les mêmes conditions qu'aux commissions régionales, pour l'examen des propositions visant les agents des groupes VII et au-dessous, les ouvriers et les employés.

La Commission centrale de classement se subdivise en sous-commissions.

ART. 36.

Communication sans déplacement doit être donnée trois jours à l'avance aux membres de chaque Commission, par le Président, des propositions sur lesquelles ils doivent délibérer.

ART. 37.

Les notes, gratifications et inscriptions aux tableaux sont définitivement arrêtés par le Directeur, sur le vu des propositions de la Commission de classement, appuyées de l'avis des chefs de service.

ART. 38.

Les propositions de punitions sont présentées par les chefs directs des intéressés et, s'il y a lieu, transmises par la voie hiérarchique à l'autorité compétente pour statuer.

L'intéressé doit, dans tous les cas, avoir été mis à même de fournir ses explications par écrit.

Lorsque la gravité de la faute entraîne le renvoi de l'affaire devant le Conseil d'enquête, l'intéressé doit toujours en être avisé par écrit.

ART. 39.

Un Conseil d'enquête est appelé à donner son avis sur toutes les propositions de punitions réservées à la décision du Directeur.

Ce Conseil comprend, sous la présidence d'un sous-directeur, d'un chef de service ou d'un ingénieur en chef, des agents supérieurs de tous les services intéressés désignés par le directeur et les représentants à la Commission centrale de classement des groupes ou séries auxquels appartient l'agent, l'ouvrier ou l'employée poursuivi.

Si l'agent poursuivi appartient à un des groupes qui n'élisent pas de représentants, le Conseil présidé par un sous-directeur, comprendra les chefs des quatre grands services, et quatre agents, de grade équivalent à celui de l'agent poursuivi, choisis par le directeur dans l'ordre d'ancienneté de leur grade.

ART. 40.

Le Directeur statue, sans l'intervention du Conseil d'enquête, sur les propositions de punitions pour faits d'improbité ayant entraîné des condamnations pénales.

Également, en cas de cessation collective ou concertée de service, toutes peines disciplinaires peuvent être prononcées par le Directeur, sans intervention du Conseil d'enquête.

Dans les cas visés aux deux alinéas qui précèdent, les peines sont prononcées sans l'accomplissement des formalités spécifiées à l'article 38.

TITRE IV. CESSATION DES FONCTIONS.

ART. 41.

Tout agent, ouvrier ou employée peut cesser ses fonctions au Réseau :

1° Par démission ;

2° Par mise à la retraite ;

3° Par mise à la réforme ;

4° Par radiation des cadres ;

5° Par révocation ;

6° Pour les fonctionnaires en service détaché, par remise à la disposition de leur Administration d'origine, soit d'office, soit sur la demande de celle-ci.

ART. 42.

La démission n'est valable qu'à la condition d'être acceptée par le Directeur.

Peut être considéré d'office comme démissionnaire tout agent, ouvrier et employée qui n'aura pas rejoint son poste dans le délai imparti par la décision qui l'y nomme.

Aucun agent ouvrier ou employée qui cessé de faire partie du personnel, par suite de mesure disciplinaire, ne peut être admis à y rentrer, même à titre auxiliaire.

Les agents, ouvriers ou employées démissionnaires peuvent être par décision spéciale du Directeur, admis à rentrer au Réseau dans un emploi de début, s'ils réunissent toutes les conditions exigées des postulants.

ART. 43.

Les agents, ouvriers, et employées sont obligatoirement mis à la retraite à l'âge de 65 ans s'ils appartiennent à l'un des groupes I à VII inclusivement, et à l'âge de 62 ans s'ils appartiennent à tout autre groupe ou série.

Exceptionnellement, et à titre transitoire, si quelques agents, actuellement affiliés à la Caisse des retraites de l'ancienne Compagnie de l'Ouest et maintenus à cette Caisse après refus d'opter pour le règlement intervenu en application de la loi du 21 juillet 1909, atteignent l'âge de 62 ou 65 ans, suivant leur grade sans réunir les conditions exigées pour avoir droit à une pension de retraite il sera sursis à leur licenciement. Mais ils seront admis d'office à la retraite à partir du jour où ils rempliraient la condition exigée de durée d'affiliation.

Il en serait de même pour ceux des agents ou ouvriers visés au paragraphe précédent qui, *actuellement mariés*, ne réuniraient pas, au moment où ils atteindront la limite d'âge, la condition de durée de mariage nécessaire pour laisser droit à la réversibilité de pension.

Tout agent, ouvrier ou employé reconnu hors d'état de continuer ses fonctions peut être mis soit d'office à la retraite dès qu'il remplit les conditions réglementaires d'âge et de durée de services, soit à la réforme.

ART. 44.

La mise à la réforme ne peut être prononcée qu'après examen de l'intéressé par une Commission de réforme, composée et statuant en conformité des dispositions de la loi du 21 juillet 1909.

TITRE V. RÉPRÉSENTATION DU PERSONNEL.

ART. 45.

Les agents des groupes VII et au-dessous, les ouvriers et les employés ressortissant à une Commission régionale désignent à l'élection par groupement et par catégories tels que les définissent les Ordres généraux, leurs représentants titulaires et suppléants à cette Commission.

ART. 46.

Il est élu par les représentants titulaires ou suppléants de chaque service ou groupe de services, et de chaque groupe ou série, aux Commissions régionales, un représentant titulaire et deux suppléants à la Commission de classement.

Sont seuls éligibles à ces fonctions les représentants titulaires aux Commissions régionales.

ART. 47.

Une commission de seize délégués est instituée auprès du Directeur pour 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.

ART. 48.

Ces délégués sont répartis par service ou groupe de service de la manière suivante :

1^o Agents et dames employées.		
Services rattachés à la Direction	1	délégué.
Services centraux de Paris (Exploitation, Voie, Traction, Lignes nouvelles).....	1	délégué.
Services actifs de l'Exploitation 4 délégués, dont	1	pour les groupes VII à X et dames employées.
	1	pour les groupes XI et XII.
	1	pour le groupe XIII.
	1	pour le groupe XIV.
Services actifs du Matériel et de la Traction 4 délégués, dont	1	pour les groupes VII à IX (inclus).
	1	pour les groupes X et XI et dames employées.
	1	pour le groupe XII.
Services actifs de la Voie et des Lignes nouvelles 2 délégués, dont	1	pour les groupes XIII et XIV.
	1	pour les groupes VII à XI et dames employées.
2^o Ouvriers.		
Traction et tous autres Services.....	2	délégués.
Ateliers.....	2	délégués.

Les délégués sont élus par les représentants titulaires et suppléants de ces Services aux Commissions régionales. Il est désigné de même un suppléant pour chaque délégué, dans les conditions indiquées ci-dessus.

Les représentants titulaires sont seuls, dans chaque Service, éligibles à ces fonctions.

ART. 49.

Les délégués se réunissent quatre fois par an en conférence avec le Directeur, à Paris.

En dehors de ces réunions, ils peuvent être convoqués pour l'examen des questions urgentes pour l'étude desquelles le Directeur peut ne faire appel qu'aux représentants des services directement intéressés.

Le Directeur arrête la date et l'Ordre du jour de toutes les conférences.

ART. 50.

Les fonctions de représentant du personnel à la Commission de réforme sont remplies par des délégués auprès du Directeur.

ART. 51.

Les représentants du personnel aux diverses Commissions sont élus pour trois ans et rééligibles.

ART. 52.

Les représentants suppléants ne sont appelés à siéger qu'à défaut des titulaires.

Tout représentant ou représentant suppléant qui vient à quitter le Réseau pour une cause quelconque, ou qui change de groupe, de service ou d'arrondissement, perd sa qualité de plein droit.

Au cas où les limites d'un ou de plusieurs arrondissements viendraient à être modifiées au cours d'une période triennale, le Ministre décidera s'il y a lieu de procéder à des élections nouvelles pour chacune des circonscriptions révisées.

Le représentant titulaire est remplacé par un de ses suppléants, dans l'ordre du tableau, et il n'y a lieu, par suite, à l'élection partielle que si, dans un service ou dans un groupe, le titulaire et les suppléants font défaut simultanément.

En attendant cette élection, l'ancien délégué ou représentant titulaire reste en fonctions.

ART. 53.

Les représentants sont tenus d'assister à toutes les séances des Commissions. En cas d'impossibilité, ils se font remplacer par un de leurs suppléants, dans l'ordre du tableau.

Est valable la réunion de toute Commission, malgré l'absence des représentants titulaires ou suppléants d'un ou plusieurs groupes ou services, lorsque ceux-ci ont été touchés par une convocation à eux régulièrement adressée cinq jours au moins à l'avance.

Tout membre d'une Commission doit s'abstenir de prendre part aux délibérations dans lesquelles il est personnellement intéressé.

TITRE VI. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 54.

Il ne doit figurer aucune recommandation ni dans les dossiers des candidats appelés à subir des examens et concours, ni dans ceux des agents en fonctions. Toute infraction à cette règle donnera lieu, contre l'agent qui aura prescrit le classement de la pièce au dossier, à des sanctions disciplinaires, soit d'office, soit sur la plainte des intéressés, des commissions d'examen ou des conseils d'enquête devant lesquels la recommandation aura été produite.

Il est interdit, sous peine de sanctions disciplinaires, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions.

ART. 55.

Des Ordres généraux régleront les détails d'application des dispositions du présent arrêté.

Paris, le 30 août 1912.

Le Ministre des Finances,
L.-L. KLOTZ

*Le Ministre des Travaux publics,
des Postes et des Télégraphes,*
J. DUPUY

TABLEAU A.

Conditions de capacité exigées des candidats majeurs étrangers au Réseau
pour l'admission dans le personnel commissionné.

GROUPES.	EMPLOIS.	ADMISSION, SANS EXAMEN PRÉLIMINAIRE, en qualité d'agent ou d'ouvrier commissionné.	ADMISSION, APRÈS EXAMEN, en qualité d'agent ou d'ouvrier commissionné.	OBSERVATIONS.
		Fonctionnaires des Administrations publiques ci-après désignées :		Dans tous les em- plois du groupe VI (inclus) au groupe XIII (inclus), et sous réserve de la pro- portion accordée par la loi aux anciens militaires, une pro- portion de nomina- tions, qui ne peut être inférieure aux 2/3, est réservée aux agents du Ré- seau. Il ne peut être dérugé à cette dis- position que dans le cas où l'avis des emplois étant sou- mis pour tous à un examen, à un con- cours ou à la pro- duction d'un di- plôme, le nombre des candidats admis- sibles provenant du Réseau n'atteindrait pas la proportion qui leur est réser- vée.
III.	Chefs de Service d'arrondiss ^{ment} ..	Conseil d'Etat.....		
	Ingénieurs princi- paux.....	Inspection générale des finances..		
	Ingénieurs.....	Administration des Ponts et Chaussées et des Mines.....		
IV.	Sous-chefs de Ser- vice d'arrondis- sement.....	Administration centrale des Tra- vaux publics.....		
V.	Sous-ingénieurs..	Contrôle des Chemins de fer d'in- térêt général.....		
VI.	Chefs de section (travaux).....	Génie maritime.....		
VII.	Sous-chefs de sec- tion.....	Enregistrement, Domaines et Tim- bre.....		
VIII.	Dessinateurs prin- cipaux.....	Contributions directes (contrôleurs et inspecteurs).....		
		Le nombre de fonctionnaires de ces deux dernières Administra- tions détachés au Réseau ne peut excéder 3 pour chacune d'elles.....		
IX.	Conducteurs.....	Fonctionnaires de l'Administration des Ponts et Chaussées et des Mines.....		
	Chefs de district.			
	Dessinateurs.....	Fonctionnaires de l'Administration des Ponts et Chaussées et des Mines.....	Anciens militaires bénéficiant d'un droit de prio- rité.	
X.	Piqueurs.....	Fonctionnaires de l'Administration centrale des Travaux publics...	Idem.	
XI.	Commis.....	"	"	
XII.	Commis d'ordre..	"	"	
	Visiteurs.....	"	"	
	Chauffeurs.....	"	"	Anciens militaires bénéficiant d'un droit de prio- rité.
	Gardiens de bu- reau.....	"	"	
XIII.	Gardes-freins....	"	"	Idem.
	Distributeurs....	"	"	
	Facteurs (2 ^e série).	"	"	
XIV.	Hommes d'équipe.	"	"	Idem.
	Poseurs.....	"	"	
Ouvriers.				
Série A.				
— B.	Toutes professio ^{ns} ..	"	"	Idem.
— C.				
— D.				

TABEAU B.
CONDITIONS D'AVANCEMENT.
1° AGENTS ET DAMES EMPLOYÉES.

PROPORTION de choix et de l'ancienneté.	DÉLAIS EXIGÉS POUR OBTENIR UN AVANCEMENT		CATÉGORIES DE TRAITEMENTS.	OBSERVATIONS GÉNÉRALES.
	à l'ancienneté.	ou choix (délai minimum).		
1 ^o Agents commissionnés des groupes de l'échelle.				
Totalité au choix.	4 ans.	3 ans.	Pour obtenir un traitement supérieur à 5,000 francs.	DISPOSITION TRANSITOIRE. Exceptionnellement, le Directeur peut, par décisions prises annuellement dans la limite des crédits prévus à cet effet, abaisser les délais ci-contre en faveur d'agents admis antérieurement au 1 ^{er} janvier 1909, et sans que ces réductions puissent être accordées à des agents comptant moins de 15 ans de services et de 45 ans d'âge.
	4 ans.	3 ans (1).	Pour obtenir un traitement compris entre 5,000 francs inclus et 5,500 francs exclu.	
1/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	4 ans.	3 ans (1).	Pour obtenir un traitement compris entre 5,000 francs inclus et 4,500 francs exclu.	
	4 ans.	2 ans 1/2.	Pour obtenir un traitement compris entre 4,500 francs inclus et 3,400 francs exclu.	
2/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	4 ans.	2 ans 1/2.	Pour obtenir un traitement compris entre 3,400 francs inclus et 1,650 francs exclu.	
	3 ans.	1 an.	Pour obtenir un traitement compris entre 1,650 francs inclus et 1,400 francs exclu.	
	3 ans.	18 mois.	Pour obtenir un traitement égal ou inférieur à 1,400 francs.	
2 ^o Dames employées (§§ I et II).				
1/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	4 ans.	2 ans 1/2.	Pour obtenir un traitement supérieur à 2,400 francs.	
	4 ans.	2 ans 1/2.	Pour obtenir un traitement compris entre 2,400 francs inclus et 1,650 francs exclu.	
2/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	3 ans.	1 an.	Pour obtenir un traitement égal ou inférieur à 1,650 francs.	

Avancements spéciaux dits « Chevrons ».

Les agents des groupes I à XIII et les dames employées, parvenus à la 1^{re} classe de leur emploi, peuvent obtenir, à cinq ans d'intervalle et dans la proportion ci-dessous indiquée, deux augmentations égales chacune à celle qu'ils ont obtenue pour passer de la 2^e à la 1^{re} classe de leur emploi.

Les agents du groupe XIV parvenus au traitement de 1,400 francs peuvent obtenir ces avancements exceptionnels après un délai de trois ans à l'ancienneté ou de deux ans au choix.

Le nombre maximum d'agents de chaque groupe de l'échelle pouvant bénéficier des chevrons est indiqué au tableau ci-dessous :

NOMBRE MAXIMUM D'AGENTS POUVANT RECEVOIR CHACUN UN 1 ^{er} , SOIT EN 2 ^e CATEGORIE.		
Effectif de chaque groupe.	1 à 5 inclus.....	1 agent.
	6 à 10 inclus....	2 agents.
	11 à 100.....	1 unité supplémentaire par 10 emplois ou fraction de 10.
	à partir de 101..	1 unité supplémentaire par 20 emplois ou fraction de 20.

(1) Peuvent bénéficier d'un avancement au minimum du délai de trois ans les agents notés au moins T. B.

TABLEAU B.

CONDITIONS D'AVANCEMENT.

2° OUVRIERS COMMISSIONNÉS.

Montant des augmentations du salaire horaire.	{	Série A.....	0' 05
		— B (5 I).....	0 04
		— B (5 II).....	0 04
		— C.....	0 04
		— D.....	0 02

SÉRIES D'OUVRIERS.	ANCIEN- NETÉ PRÉVUE EN ANS de chaque mois.	OBSERVATIONS.
D	2 ans.	Le délai de 2 ans pourra être réduit jusqu'à 18 mois pour les ouvriers inscrits au choix au tableau d'avancement et sans que, dans aucun cas, leur nombre puisse atteindre la moitié du nombre des ouvriers recevant une augmentation dans le délai normal de 2 ans.
Ouvriers ayant un salaire inférieur ou égal à 0 fr. 51 (1)	3 ans.	Le délai de 3 ans pourra être réduit jusqu'à 2 ans pour les ouvriers inscrits au choix au tableau d'avancement et sans que, dans aucun cas, leur nombre puisse atteindre la moitié du nombre des ouvriers recevant une augmentation dans le délai normal de 3 ans.
C		Le délai de 4 ans pourra être réduit jusqu'à 2 ans 1/2 pour les ouvriers inscrits au choix au tableau d'avancement.
B		En aucun cas, d'ailleurs, le nombre des ouvriers bénéficiant d'une réduction sur le délai normal de 4 ans ne pourra atteindre, pour les salaires égaux ou inférieurs à 0 fr. 76 (1), la moitié du nombre des ouvriers augmentés après 4 ans d'ancienneté et, pour les salaires supérieurs à 0 fr. 76 (1), un nombre égal à celui des ouvriers augmentés dans le délai de 4 ans.
A	4 ans.	
Ouvriers ayant un salaire supérieur à 0 fr. 51. (1)		

A titre transitoire, les délais ci-contre peuvent être abaissés dans les conditions indiquées au tableau des agents et dames employées.

Avancements spéciaux aux ouvriers ayant atteint le salaire maximum.

SÉRIES.	SALAIRE HORAIRE MAXIMUM.	OBSERVATIONS.
A.....	1 ^{fr} 00 (1)	Les ouvriers des séries A, B et C, parvenus au salaire maximum, pourront recevoir, à cinq années d'intervalle, au minimum, deux augmentations de salaire égales à celle prévue pour la série à laquelle ils appartiennent.
B { \$ I.....	0 82 (1)	
\$ II.....	0 78 (1)	En ce qui concerne la série D, ces augmentations pourront être accordées dans le délai de 2 ans au choix et 3 ans à l'ancienneté.
C.....	0 68 (1)	
D.....	0 48 (1)	Le nombre des ouvriers de chaque série pouvant être appelés à bénéficier de cette mesure sera fixé chaque année par le Directeur.

(1) Non compris, s'il y a lieu, la majoration à titre d'indemnité de résidence.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

STATUT DU PERSONNEL CLASSÉ
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ARRÊTÉ.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES, ET LE MINISTRE DES FINANCES,

Vu la loi du 13 juillet 1911 et notamment les articles 58 (2°) et 68 ;

Vu la loi du 21 juillet 1909 ;

Vu la loi du 21 mars 1905 ;

Vu le décret du 22 janvier 1910 ;

Vu l'arrêté des Ministres des Travaux publics et des Finances en date du 23 décembre 1911 ;

Vu l'avis du Conseil de Réseau du 27 juillet 1912 ;

Sur la proposition du Directeur des Chemins de fer de l'État,

ARRÊTENT :

Sont approuvées les dispositions ci-après, fixant les règles générales applicables au recrutement, à l'avancement et à la discipline du personnel classé.

ARTICLE PREMIER.

Le personnel classé se compose des femmes employées préposées aux billets, aux haltes, à la salubrité ou à la garde des barrières.

ART. 2.

Selon les exigences du service, ces emplois sont attribués soit à des femmes d'agents ou d'ouvriers en activité de service, soit à des veuves d'agents ou ouvriers et à des femmes d'agents ou ouvriers retraités ou réformés, soit, exceptionnellement, à des filles d'agents et ouvriers, sœurs aînées d'orphelins en bas âge.

ART. 3.

Le personnel classé est rémunéré par des indemnités annuelles variables, déterminées d'après l'importance même des postes occupés.

ART. 4.

Pour tout ce qui concerne les conditions d'aptitude physique, notes de fin d'année, gratifications, punitions, congés et maintien de solde ou partie de solde en cas de maladie ou blessure, mise en disponibilité, le personnel classé est assujéti aux mêmes règles que le personnel commissionné.

ART. 5.

Les employées classées dont la situation est dépendante de celle de leur mari sont déplacées dans un délai aussi court que possible lorsque le mari est changé de résidence. Elles n'ont droit à aucune indemnité si la nouvelle situation du mari ne comporte pas d'emploi pour elles ou comporte un emploi moins rétribué que celui dont elles étaient chargées précédemment.

La cessation de service de leur mari, pour quelque cause que ce soit, entraîne d'office leur propre cessation de service sans aucune indemnité, mais cette mesure n'empêche pas leur réadmission éventuelle.

Inversement, l'employée classée dont la situation au Réseau est dépendante de celle de son mari peut être exceptionnellement maintenue en service après l'âge de 62 ans si son mari n'a pas lui-même encore atteint cette limite d'âge.

ART. 6.

Il ne doit figurer aucune recommandation ni dans les dossiers des candidats appelés à subir des examens et concours, ni dans ceux des agents en fonctions. Toute infraction à cette règle donnera lieu contre l'agent qui aura prescrit le classement de la pièce au dossier à des sanctions disciplinaires, soit d'office, soit sur la plainte des intéressés, des commissions d'examen ou des conseils d'enquête devant lesquels la recommandation aura été produite.

Il est interdit, sous peine de sanctions disciplinaires, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions.

ART. 7.

Des Ordres généraux régleront les détails d'application des dispositions du présent arrêté.

Paris, le 30 août 1912.

Le Ministre des Finances,
L.-L. KLOTZ

*Le Ministre des Travaux publics,
des Postes et des Télégraphes,*
J. DUPUY

43. Circulaire David du 13 mai 1914 relative à l'uniformité et à la codification du statut des employés et ouvriers des chemins de fer

Source : « Vers la victoire », *La Tribune de la voie ferrée*, 22 mai 1914, p. 1.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

Direction des chemins de fer

Exploitation – 3^e Bureau

Paris, le 13 mai 1914.

Le ministre à Messieurs les administrateurs de la compagnie de...

Un mouvement très marqué d'opinion s'est produit, ces dernières années, parmi les employés et ouvriers de la voie ferrée, en faveur de l'institution, par les compagnies de chemins de fer, d'un statut du personnel analogue à celui qui existe sur les chemins de fer de l'État.

Des préoccupations de même ordre se sont manifestées à plusieurs reprises au sein du Parlement ; elles ont été exposées en dernier lieu à la tribune de la Chambre des députés, dans la séance du 16 mars 1914, par M. Ceccaldi et par M. A. Thomas, rapporteur du budget annexe des chemins de fer de l'État.

Il n'est pas besoin d'insister longuement – et il suffit au surplus de se référer à cet égard aux résultats obtenus par le réseau de l'État – sur les avantages qu'une organisation de cette nature procure aussi bien aux administrations exploitantes qu'aux agents appelés à en bénéficier. En stipulant les garanties données aux intéressés pour toutes les questions relatives au recrutement, à l'avancement, aux salaires et à la discipline, en évitant à leurs yeux l'apparence même de tout arbitraire, cette organisation augmente la stabilité du personnel, par suite sa compétence et sa valeur professionnelle, et devient ainsi une garantie précieuse de la bonne exécution du service public confié à leurs soins.

Un certain nombre de règlements ou ordres de service concernant les questions qui font l'objet du statut existent d'ailleurs déjà sur la plupart des réseaux, mais ces dispositions gagneraient à être précisées, étendues et portées à la connaissance du personnel ; elles devraient, en outre, être uniformisées pour toutes les administrations de chemins de fer ou tout au moins codifiées par chacune d'elles.

M'appuyant sur les considérations ci-dessus exposées en conformément à l'engagement que j'ai pris devant la Chambre dans la séance du 16 mars dernier, je viens vous prier de procéder à l'étude dont il s'agit avec le désir de la mener à bien.

Vous voudrez bien me faire connaître le plus tôt possible la suite que vous aurez donnée à la présente dépêche.

Pour le ministre des travaux publics :
Le directeur des chemins de fer,
FONTAINEILLES.

44. La Première Guerre mondiale dans les chemins de fer : destructions des voies et des ouvrages d'art, travail des femmes et conditions dégradées de travail



Source : Agence Rol, *Pont du chemin de fer de Pecquigny détruit par les Français*, 1914.
Gallica : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6931625w>>



Source : Agence Rol, *Le travail des femmes dans les compagnies de chemins de fer*, 1917.
Gallica : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530042279>>



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Source : Agence de presse Meurisse, *À Decauville : le repos des convoyeurs de train*, 1916.
 Gallica : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90447803.item>>

45. La revendication des 8 heures

Source : illustration de Jules Grandjouan, *L'Assiette au Beurre*, 28 avril 1906, p. 1.



46. La première réunion de la sous-commission paritaire du statut le 25 juin 1919

Source : ANMT, 48 AQ 3387.

PARIS, LE 25 JUIN 1919.

COMMISSION PARITAIRE DU STATUT.

La première réunion a eu lieu ce matin, sous la présidence de M. TISSIER.

Étaient présents, en dehors de M. TISSIER et de M. DUCASTEL :

1 délégué pour chaque réseau,

1 délégué du personnel, par réseau,

et 1 assistant (pour le Nord, M. THIERY, comme permanent, M. DESOBLIN, comme assistant).

- - - - -

La séance, une fois ouverte, M. BIDEGARAY commence à poser 3 questions préjudicielles :

1° - la représentation des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à la commission du statut ;

2° - que les 2.400 frs, taux de début du personnel masculin, soit donné à tout le monde ;

Il cite le cas du réseau du Midi qui a des taux d'affiliation inférieurs à 1.700 frs, de sorte que, malgré l'augmentation de 700 frs, consentie au 1^{er} mai, le taux de début n'atteint pas 2.400 frs.

M. TISSIER précise qu'au cours de discussions, il a été bien entendu que les 700 frs, accordés, avaient pour objet d'amener tous les emplois de début à 2.400 frs et que, par conséquent, les taux inférieurs à 1.700 frs doivent être augmentés de plus de 700 frs, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1919.

Il se réfère aux termes de son rapport à ce sujet.

3° - le personnel féminin « dit classé » sur le réseau de l'État n'a pas obtenu d'augmentation de salaire : c'est le cas des garde-barrières en service discontinu, chefs de halte, etc...

M. TISSIER précise qu'en effet leur cas n'a pas tranché, mais qu'il conviendrait de le faire.

Ces points élucidés, on aborde la méthode de travail à employer pour l'examen du statut.

Les délégués du personnel demandent que l'examen soit fait très rapidement et que, pour cela, deux sous-commissions soient instituées, l'une pour la rédaction du statut proprement dit, l'autre pour l'examen des échelles.

M. BIDEGARAY expose que, selon lui, la première question à régler serait celle de la répartition du personnel dans un certain nombre de catégories. Cette répartition servirait, aussi bien pour la représentation, que pour l'examen des conditions de rémunération.

Le représentant du réseau de l'État soutient cette thèse.

Les délégués des réseaux s'élèvent, au contraire, contre cette argumentation, et soutiennent que la catégorisation relative à la représentation n'est pas forcément la même que celle se rapportant aux traitements, car il ne serait pas logique de traiter, comme salaire, de la même façon des agents qui, au point de vue hiérarchique (et, par conséquent, comme représentation, appartiennent à la même catégorie) mais peuvent présenter, pour le travail, et, dès lors, comme rémunération, des conditions très différentes.

M. THIERY soutient la thèse des réseaux qui, finalement, est adoptée.

M. LUUYT remet alors les titres I et II du statut et il spécifie que les listes A, B, C, D, E, vont suivre à brève échéance.

M. TISSIER rappelle alors une demande qu'il a présentée à M. GERARDIN, il y a quelques jours, tendant à obtenir, [illisible] bases de discussion, les échelles de tous les Services et, en particulier, celles des Services Centraux.

On lui fait observer que le réajustage nécessité par l'augmentation des 700 frs a modifié les conditions primitivement engagées.

Il répond que, puisqu'il a obtenu les échelles de l'Exploitation, de la Voie et une partie de la Traction, établies avant l'augmentation uniforme de 700 frs, il aurait besoin de posséder un exemplaire des échelles prévues pour les Services Centraux, avant le relèvement de 700 frs.

M. BRISSE prend note de son désir.

Il est décidé, alors, que, pour activer les travaux, il y a aura chaque semaine une séance de chacune des 2 sous-commissions (statut et échelles) le mercredi à 9 heures et que, le vendredi suivant, de la même semaine, une séance plénière aura également lieu, pour examiner la partie du travail sur laquelle l'accord aura pu être fait.

En terminant, un agent venu pour représenter les chemins de fer secondaires d'intérêt général appelle l'attention sur les nécessités de donner au personnel de ces chemins de fer la même augmentation de 700 frs consentis pour les grands réseaux.

M. BIDEGARAY dit également qu'il a reçu de divers côtés des protestations contre des nominations nombreuses faites sur certains réseaux pour l'application de la journée de 8 heures. Il craint que ces nominations ne mettent le personnel en présence du fait accompli, de telle sorte que, quand le statut entrera en vigueur, tous les ordres seront au complet.

Il cite, en particulier, le PO où le fait se serait produit. Il demande, puisque le PO a déjà une représentation du personnel, que la commission autorise le fonctionnement des Commissions de classement, fonctionnement auquel M. MANGE s'est rallié.

M. TISSIER répond qu'il n'y voit pas d'inconvénient et que la représentation du personnel étant effective sur le réseau du PO, le fonctionnement des commissions de classement peut entrer, dès maintenant, en vigueur.

47. Les grèves des cheminots de 1920



Source : Agence Rol, 28/2/20 [i.e. 29/2/20], *les cheminots [en grève] du PLM au bois de Vincennes*, 1920. Gallica : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530365700.item>>



Source : Archives municipales et communautaires d'Amiens, 11 Z 1.



CHEMINOT DU P. O.

On t'empêche de réfléchir et tu persistes dans ton erreur !

Libère-toi pendant une journée de l'esclavage que **T'IMPOSENT** les Meneurs de la grève ; au lieu d'assister aux réunions où l'on te raconte toujours les mêmes histoires mensongères, va fumer ta pipe sur le quai de la Fosse en regardant passer les trains **AUSSI NOMBREUX QU'AVANT LA GRÈVE** et raisonne un peu.

POURQUOI T'ES-TU MIS EN GREVE ?

Pour les 3.800 ?

Pour la Journée de huit heures ?

Pour les échelles de salaires ?

Pour les statuts ?

Tu as tout cela, et tu sais bien que l'on ne songe pas à te le retirer.

Pour tes libertés syndicales ?

Tu sais que l'on ne cherche pas à t'en priver. Et puisqu'il s'agit de liberté, compare celle dont tu jouis dans ton service, à l'esclavage stupide que l'on t'impose en ce moment et que tu subis passivement.

Peut-être est-ce pour la Nationalisation ?

Mais tu ne sais pas ce que c'est exactement, ni moi non plus du reste. Si cela veut dire que tu changeras de Maître, redoute de perdre au change et reviens à ton travail avant qu'il ne soit trop tard.

Cheminot du P. O., tu étais un homme de devoir et tout le monde t'estimait. Redeviens ce que tu étais et tu ne le regretteras pas. C'est à ta raison que je fais appel.

49. Statut commun du personnel des agents des grands réseaux de 1920

Source : CNAH, 163 LM 11.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST	
STATUT DU PERSONNEL	
SOMMAIRE	
LIVRE PREMIER	
Personnel non commissionné	
	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	14
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	

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

STATUT DU PERSONNEL¹²

LIVRE PREMIER

PERSONNEL NON COMMISSIONNÉ

TITRE PREMIER

Définition.

ARTICLE PREMIER

Sont compris dans le personnel relevant du présent livre les agents à service continu désignés ci-après, remplissant des emplois du cadre permanent :

- 1° Les agents majeurs à l'essai ;
- 2° Les agents majeurs réformés ou ajournés par l'Autorité militaire présents au Réseau pendant le séjour de leur classe de mobilisation sous les drapeaux ;
- 3° Les agents mineurs.

TITRE II

Recrutement.

ARTICLE 2

[Conditions d'admission.] Pour pouvoir être admis dans un emploi du cadre permanent tout candidat doit :

- 1° Être Français ou naturalisé Français¹³ ;
- 2° Remplir les conditions d'aptitude physique fixées par les règlements du Réseau¹⁴ ;
- 3° Produire un extrait du casier judiciaire et un certificat de bonnes vie et mœurs ;
- 4° Avoir satisfait aux obligations de la loi militaire ;
- 5° Être âgé de 18 ans au moins au jour de son admission et de 29 ans au plus¹⁵ sauf dérogations résultant, au titre militaire, des lois et règlements d'administration publique ainsi que des conventions intervenues entre le Réseau et l'État en vertu de ces lois et règlements d'administration publique.

La limite d'âge inférieure pourra être abaissée, dans les conditions prévues par le règlement du Réseau¹⁶ pour les candidats à certains emplois spéciaux. Un tableau annexé au règlement du Réseau¹⁷ déterminera la liste de ces emplois.

Il pourra également être dérogé à la condition du maximum d'âge pour les veuves d'agents ou pour l'admission à certains emplois comportant des connaissances spéciales ;

- 6° Avoir satisfait à l'examen ou au concours dont les conditions et le programme seront fixés par les règlements du Réseau (4)¹⁸.

Peuvent être dispensés de cet examen les candidats sortis de certaines écoles spéciales ou pourvus de certains diplômes.

12 Le mot « Agent » employé dans le présent statut s'applique aux Agents et Ouvriers de l'un et l'autre sexe pour toutes dispositions autres que celles qui visent le service militaire.

13 Cette condition ne s'applique pas aux Agents employés sur les parties du Réseau situées en dehors du territoire national. Il ne peut y être dérogé sur le dit territoire que dans des cas exceptionnels et justifiés.

14 Voir article 48 du Livre II.

15 A titre provisoire jusqu'au 1^{er} Janvier 1925, le Réseau aura la faculté de porter cette limite à 35 ans.

16 Voir article 48 du Livre II.

17 Voir article 48 du Livre II.

18 Voir article 48 du Livre II.

Un tableau spécial déterminera la liste de ces écoles et diplômes.

Pour l'accès aux emplois de début, la préférence est accordée, sous les réserves résultant, au titre militaire, des lois et règlements d'administration publique et des conventions visées au premier alinéa du 5° ci-dessus, et, en cas de concours, à égalité de notes, aux femmes et enfants d'agents en activité, retraités, réformés ou décédés ; la même préférence est accordée aux petits-enfants, frères ou sœurs, neveux ou nièces, petits-neveux ou petites-nièces des agents en activité, retraités ou réformés quand ils sont à la charge de ces agents et habitent avec eux. Les intéressés doivent, pour bénéficier de cette préférence, remplir les conditions réglementaires d'admission à l'emploi qu'ils postulent.

ARTICLE 3

[Admission à l'essai.] Pour les candidats remplissant les conditions fixées à l'article précédent, le Chef des Services ou son délégué statue sur l'admission à l'essai.

Celle-ci doit avoir lieu dans un des emplois de début dont la liste est fixée par les règlements du Réseau¹⁹, sauf dérogations résultant, au titre militaire, des lois et règlements d'administration publique ainsi que des conventions intervenues entre le Réseau et l'État en vertu de ces lois et règlements d'administration publique.

Par exception, les candidats sortis de certaines écoles spéciales ou pourvus de certains diplômes ou justifiant d'expérience et de connaissances acquises dans leurs fonctions ou par leurs études antérieures peuvent être nommés à un emploi de grade plus élevé.

Un tableau spécial déterminera la liste de ces écoles et diplômes ou celles des justifications à fournir, ainsi que la liste des emplois correspondants et les proportions maxima dans lesquelles pour chacun de ces emplois le recrutement pourra être assuré parmi des candidats remplissant les conditions fixées par ledit tableau.

ARTICLE 4

[Confirmation dans l'emploi. – Commissionnement.] Au cours de leur période d'essai, dont la durée est d'un an, les agents dont le service ne donne pas satisfaction sont licenciés par décision du Chef des Services.

Tout agent avant d'être licencié est mis à même de fournir ses observations écrites.

À l'expiration de la période d'essai, les agents admis par application de l'article 2 et donnant satisfaction sont confirmés dans leur emploi par décision du Chef des Services, s'il s'agit d'agents mineurs. Ils sont commissionnés par décision du Directeur s'il s'agit d'agents majeurs ; toutefois, les agents majeurs visés au 2° de l'article 1^{er} sont simplement confirmés dans leur emploi.

Tout agent doit avoir subi, dans les deux mois qui précèdent la date du commissionnement, une visite devant un Médecin du Réseau pour constater qu'il remplit les conditions d'aptitude physique fixées par les règlements²⁰.

TITRE III

Notes annuelles. – Gratifications.

ARTICLE 5

[Notes.] A la fin de chaque année, chaque agent ayant au moins 3 mois de service reçoit du ou des agents de grade supérieur désignés par le Chef des Services une note cotée de 0 à 20 et tenant compte de sa valeur professionnelle, de sa conduite, de son travail et de la difficulté du ou des postes tenus dans l'année.

Cette note est arrêtée par le Chef des Services s'il s'agit d'agents ayant moins d'un an de service ; pour les agents ayant au moins un an de service, elle est soumise à l'examen de la commission prévue à l'article 22 du Livre II et arrêtée définitivement par le Directeur, conformément à la procédure fixée au Livre II.

19 Voir article 48 du Livre II.

20 Voir article 48 du Livre II.

La note, une fois arrêtée définitivement, est communiquée à l'intéressé.

ARTICLE 6

[Gratifications.] A la fin de chaque année, les agents comptant au moins un an de service et bien notés peuvent recevoir une gratification dont la quotité est fixée par le Chef des Services sur la proposition des Chefs, directs de l'agent.

TITRE IV

Mesures disciplinaires.

ARTICLE 7

[Mesures disciplinaires.] Les mesures, disciplinaires dont peuvent être frappés les agents sont :

- a) Le rappel à l'ordre ;
- b) Le blâme sans inscription au dossier ;
- c) Le blâme avec inscription au dossier ;
- d) Le dernier avertissement ;
- e) Le congédiement par mesure disciplinaire.

Ces punitions sont à la décision du Chef des Services.

Toute nouvelle faute commise dans le délai de douze mois à partir de la notification d'un dernier avertissement et comportant une punition à la décision du Chef des Services entraîne nécessairement le congédiement par mesure disciplinaire.

Les mesures prévues au deuxième alinéa de l'article 4 sont applicables au congédiement par mesure disciplinaire.

Les mesures disciplinaires sont prises personnellement et sans délégation par le fonctionnaire ci-dessus qualifié ou, le cas échéant, par celui qui est régulièrement désigné pour le remplacer dans ses fonctions.

ARTICLE 8

[Suspension.] L'agent qui compromet l'exécution du service ou qui commet une faute grave peut être immédiatement suspendu par le Chef des Services jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur son sort.

La suspension entraîne, outre l'ajournement de tous droits à l'avancement, la privation totale du traitement ou salaire et la suppression de tous les avantages accessoires (facilités de circulation, fournitures diverses, etc.).

Sauf en cas d'abandon de poste, si le Chef des Services, après instruction, ne prononce contre lui aucune punition, l'intéressé a droit à la restitution du traitement ou du salaire retenu. Il recouvre alors tous les droits à l'avancement, éventuellement avec effet rétroactif.

TITRE V

Mutations, Congés, Maladies, Occupations étrangères au service.

ARTICLE 9

[Mutations, Congés, Occupations étrangères au Service.] Les dispositions, des articles 2, 3, 4, 6 et 7 du Livre II sont applicables aux agents sortis de la période d'essai.

En cas de blessure ou de maladie, les agents à l'essai restent soumis aux dispositions résultant des lois et règlements d'Administration publique en vigueur.

TITRE VI

Dispositions diverses.

ARTICLE 10

[Agents appelés sous les drapeaux.] Les anciens agents libérés du service militaire et qui ont donné satisfaction peuvent, s'ils en font la demande dans un délai de six mois à partir de la libération de leur classe, être repris sans examen dans l'ordre de leur durée de service au Réseau et au fur et à mesure des places disponibles, dans l'emploi qu'ils occupaient avant leur départ, sous réserve qu'ils continuent à remplir les conditions fixées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 2. Ils sont soumis à leur réadmission à une période d'essai d'un an.

ARTICLE 11

[Interdiction des recommandations.] Les dispositions des articles 46 et 47 du Livre II sont applicables au personnel soumis aux dispositions du présent Livre.

LIVRE II

PERSONNEL COMMISSIONNÉ

ARTICLE PREMIER

**Recrutement du personnel commissionné.
Formes du Commissionnement.**

Les dispositions du présent Livre sont applicables au personnel commissionné à service continu.

Ce personnel se recrute :

1° Parmi les agents à service continu admis au commissionnement dans les conditions prévues au Livre I ;

2° Parmi les anciens militaires dispensés du stage par les lois et règlements d'administration publique.

Le commissionnement est constaté par la remise d'un titre de nomination, délivré par le Directeur, indiquant l'emploi, la classe et le traitement ou salaire.

TITRE PREMIER

**Congés, maladies, changements de résidence pour convenances personnelles,
occupations étrangères au service.**

ARTICLE 2

[Congés.] Indépendamment des cinquante-deux jours de repos hebdomadaire, les agents commissionnés à service continu ont droit à un congé de quinze jours payés²¹ dans lesquels ne seront pas comptés les jours de repos hebdomadaire. À moins d'une autorisation spéciale, ils ne pourront être absents pendant plus de dix-sept jours consécutifs.

Le congé est accordé en tenant compte des convenances des agents dans la mesure où elles sont compatibles avec les exigences du service.

Lorsque par suite des nécessités du service les congés n'ont pu être accordés dans l'exercice en cours, ils sont accordés dans le premier trimestre de l'exercice suivant.

Le Chef des Services peut accorder, en outre, dans certains cas définis par les règlements, des congés supplémentaires avec solde jusqu'à concurrence de cinq jours et des congés supplémentaires sans solde, sans que l'ensemble des congés obtenus dans l'année puisse dépasser trente jours.

En plus de ces congés, le Directeur peut accorder des congés avec ou sans solde.

²¹ Pendant la durée de leur congé annuel, les Agents toucheront, en plus de leur traitement ou salaire fixe proprement dit, l'indemnité de résidence, les indemnités de cherté de vie et de charges de famille.

(3) Voir renvoi (1) article %.

En dehors des congés déterminés par le présent article, des congés seront accordés pour l'accomplissement des fonctions syndicales dans les conditions définies au règlement du Réseau²².

ARTICLE 3

[Agents blessés en service.] Les agents blessés en service reçoivent leur traitement ou salaire fixe entier²³ jusqu'au jour où le Médecin du Réseau déclare que l'intéressé peut reprendre son service ou jusqu'au jour de la mise à la réforme.

Si l'intéressé conteste qu'il soit en état de reprendre son service à la date indiquée, il est statué par le Médecin-Chef du Réseau.

Les célibataires hospitalisés aux frais du Réseau et n'ayant à leur charge ni ascendant, ni enfant naturel reconnu ne touchent que la moitié du traitement ou salaire fixe.

Pour tous les agents, si la blessure est due à une faute inexcusable de la victime au sens de la loi du 9 avril 1898, il n'est payé que la moitié du traitement ou salaire fixe.

L'intéressé peut d'ailleurs demander l'application, pour toute la durée de son incapacité, du régime de la loi du 9 avril 1898, s'il estime ce régime plus favorable que celui qui est défini par le présent article.

ARTICLE 4

[Maladies ou blessures reçues en dehors du service.] En cas de maladie ou de blessure reçue en dehors du service, dûment constatée par le Médecin du Réseau et ne résultant pas d'ivresse, les agents ont droit, tant qu'ils ne sont pas réformés :

1° Aux soins gratuits du Médecin du Réseau ;

2° Au traitement ou salaire fixe entier à partir du cinquième jour de chaque interruption et pour une période qui ne peut dépasser cent vingt jours.

L'intéressé pourra, sur constatation régulière de la maladie par le Médecin du Réseau, et en vertu d'une décision du Chef des Services, obtenir le paiement du traitement fixe entier tel qu'il a été défini au renvoi (1) de l'article 2, pendant les quatre premiers jours de la maladie ;

3° A la moitié du traitement ou salaire fixe pour une période qui ne peut dépasser quatre-vingt-dix jours au-delà de la période précédente.

Les célibataires hospitalisés aux frais du Réseau et n'ayant à leur charge ni ascendant, ni enfant naturel reconnu ne touchent que la moitié de ces allocations.

Sur la proposition du Chef des Services et après avis du Médecin du Réseau, le Directeur peut exceptionnellement autoriser le paiement de la totalité ou de la moitié du traitement ou salaire fixe au-delà des périodes fixées aux 2° et 3° ci-dessus.

Si dans les douze mois qui ont précédé le début de la maladie ou de la blessure l'agent a reçu tout ou partie de son traitement ou salaire afférent à des journées d'absence pour blessures reçues en dehors du service ou pour maladie, la durée des périodes limites de cent vingt et quatre-vingt-dix jours visées ci-dessus est diminuée du total des journées d'absence ainsi entièrement ou partiellement payées dans ces douze mois.

L'interruption pour accouchement ne doit pas entrer en ligne de compte dans la durée des absences pour maladie pendant les quatre semaines qui suivent la délivrance, ni pendant les quatre semaines qui la précèdent si le Médecin du Réseau constate que l'intéressée ne peut continuer à travailler sans danger pour elle-même ou pour l'enfant.

ARTICLE 5

[Disponibilité.] Les agents peuvent être mis en disponibilité sans traitement, sur leur demande, pendant une période n'excédant pas trois ans, dans des circonstances exceptionnelles et par décision spéciale du Directeur.

22 Voir article 48.

23 Voir renvoi^[10] article 2.

Peuvent être mises en situation de disponibilité sans traitement les employées qui en font la demande en vue d'allaiter ou soigner leurs enfants nouveau-nés.

La mise en disponibilité peut être renouvelée par décision spéciale.

Tous droits à l'avancement sont suspendus au cours de la période de disponibilité.

Au cours de cette période, les agents peuvent, avec l'autorisation du Directeur, conserver pendant quatre ans leurs droits à la retraite, à charge par eux de faire les versements totaux qui, en vertu du règlement des retraites, incombent tant à eux-mêmes qu'au Réseau.

ARTICLE 6

[Changement de résidence pour convenances personnelles.] A moins de circonstances exceptionnelles, les demandes de changement de résidence pour convenances personnelles ne sont pas examinées si l'agent n'a pas une durée minima de séjour dans le poste qu'il demande à quitter.

Cette durée est d'un an pour la première demande de changement de résidence et de deux ans pour les suivantes.

ARTICLE 7

[Interdiction de se livrer au commerce.] Il est interdit aux agents de tout grade de tenir un commerce ou de se servir de leur titre ou des facilités particulières que leur confère leur fonction pour participer à une opération ayant un caractère commercial.

Il leur est interdit également de laisser les personnes habitant avec eux tenir une auberge ou un débit de boissons dans le voisinage du lieu où ils exercent leurs fonctions.

Il leur est enfin interdit de recevoir, pour les opérations qu'ils ont à exécuter en raison de leurs fonctions, aucune rémunération de collectivités ou de particuliers.

Sauf autorisation spéciale du Directeur, ils ne peuvent être, à aucun titre, administrateurs ou agents d'une entreprise commerciale quelconque étant ou pouvant se trouver en relations avec le réseau, ni entrepreneurs ou fournisseurs du Réseau ou employés par ces derniers.

TITRE II

Représentation du personnel

ARTICLE 8

[Division du personnel en catégories.] Dans chacun des services de l'Exploitation, de la Voie et des Travaux, du Matériel et de la Traction et de l'Administration centrale, les agents des services actifs et des bureaux sont groupés par catégories en vue de leur représentation.

Les catégories sont constituées conformément aux indications du tableau A annexé.

ARTICLE 9

[Délégués auprès du Chef des Services.] Les Agents d'une même catégorie élisent parmi eux :

1° Des délégués titulaires à raison de 2 par catégorie ;

2° Des délégués suppléants à raison de 2 par catégorie.

Ces délégués sont appelés à conférer tous les trois mois avec le Chef des Services, pour lui soumettre leurs desiderata relativement à l'organisation du travail, à l'hygiène, à la sécurité et à toutes les questions d'ordre général intéressant le service. Ils collaborent en outre avec le Chef des Services, dans les conditions indiquées au titre III, à l'établissement des listes de gratifications, bonifications d'ancienneté, chevrons et des tableaux d'aptitude.

ARTICLE 10

[Réunions des délégués auprès du Chef des Services.] Les ordres du jour des réunions trimestrielles prévues à l'article précédent sont communiqués quinze jours à l'avance par le Chef des Services aux délégués du Personnel, ceux-ci peuvent, dans les huit jours, demander l'inscription à l'ordre du jour de questions les intéressant et rentrant dans les attributions du Chef des Services. En dehors de ces réunions périodiques, des conférences spéciales, entre les

délégués et le Chef des Services, peuvent être décidées par celui-ci, soit de sa propre initiative, soit sur la demande des délégués.

ARTICLE 11

[Délégués auprès du Directeur.] Les délégués titulaires auprès du Chef des Services élisent parmi eux les délégués auprès du Directeur dans les conditions suivantes :

Le nombre des délégués est de cinq, savoir :

Un pour le Service de l'Exploitation ;

Un pour le Service du Matériel et de la Traction ;

Un pour le Service de la Voie ;

Un pour les Services Centraux.

Un choisi dans n'importe quel service.

Les élections ont lieu par groupe ou réunion de groupes, dans les conditions indiquées par un règlement du réseau²⁴. Chaque groupe ou réunion de groupes désigne, en outre du délégué titulaire, un délégué suppléant.

L'ensemble des cinq délégués forme une délégation unique. Les conférences portent uniquement sur les questions d'ordre général ; les questions communes à deux ou plusieurs services sont directement portées devant le Directeur qui connaît en outre des questions préalablement examinées dans les conférences auprès du Chef des Services sur lesquelles une décision définitive n'a pu intervenir au cours de ces conférences.

Les conférences auprès du Directeur ont lieu semestriellement ; les ordres du jour en sont communiqués un mois à l'avance aux délégués qui, dans les huit jours, peuvent réclamer l'inscription d'autres questions d'ordre général.

ARTICLE 12

[Durée du mandat des délégués.] Les délégués aux différents degrés sont élus pour trois ans et sont rééligibles.

ARTICLE 13

[Rôle des délégués suppléants. – Élections partielles.] Un délégué suppléant n'est appelé à exercer une fonction quelconque de délégué qu'à défaut d'un titulaire.

Un délégué titulaire manquant ou empêché est remplacé par un de ses suppléants dans l'ordre du tableau.

Tout délégué ou délégué suppléant qui vient à quitter le réseau pour une cause quelconque, ou qui est mis en disponibilité, ou qui change de catégorie ou de service, perd sa qualité de plein droit.

Il n'y a lieu à élections partielles pour les délégués auprès du Chef des Services, et, pour les délégués auprès du Directeur, que si un groupe ou réunion de groupes d'un service n'est plus représenté.

ARTICLE 14

[Dispositions diverses.] Les opérations auxquelles un ou plusieurs délégués n'assistent pas sont valables si tous les délégués intéressés ont été touchés par une convocation régulière huit jours au moins à l'avance.

Tout membre d'une Commission doit s'abstenir de prendre part aux délibérations auxquelles il est personnellement intéressé.

ARTICLE 15

[Modifications des catégories.] Les catégories fixées au tableau A annexé, peuvent être modifiées par le Directeur après avis des délégués représentant auprès de lui le service intéressé.

TITRE III

24 Voir l'article 48.

**Bonifications d'ancienneté et retards à l'avancement.
Gratifications. – Chevrons. – Avancements en grade.**

CHAPITRE PREMIER

Bonifications d'ancienneté et retards à l'avancement. – Gratifications.

ARTICLE 16

[Bonifications d'ancienneté et retards à l'avancement.] Le passage dans un même grade d'un échelon à l'échelon supérieur s'effectue normalement à l'expiration du délai indiqué aux échelles de rémunération.

Ce délai peut être réduit ou augmenté par des bonifications d'ancienneté ou retards à l'avancement.

Les bonifications d'ancienneté sont attribuées annuellement aux agents les plus méritants et ont une valeur de un, deux, trois ou quatre mois.

Le nombre total d'agents bénéficiant des bonifications d'ancienneté ne peut dépasser le tiers de l'effectif des agents du grade.

Dans ces limites, la proportion des bonifications de un, deux, trois et quatre mois est réglée par les dispositions générales annexées aux échelles de rémunération.

Les retards d'avancement sont prononcés par mesures disciplinaires dans les conditions fixées au titre IV du présent Statut.

L'avancement peut être, en outre, retardé dans les conditions fixées par les règlements du réseau²⁵ en cas de maladie prolongée entraînant réduction de la solde.

ARTICLE 17

[Gratification.] A chaque échelon de chaque grade correspondent, dans les conditions prévues aux échelles de rémunération, une gratification normale, 4 degrés de gratifications majorées et 4 degrés de gratifications réduites.

Les agents dont la note de mérite fixée comme il est dit ci-dessous est supérieure ou égale à 12, reçoivent au moins la gratification normale ; ceux pour lesquels cette note est comprise entre 11 et 8 reçoivent une gratification réduite, ceux pour lesquels cette note est inférieure à 8 ne reçoivent aucune gratification.

La gratification peut être réduite ou supprimée par mesure disciplinaire. Elle peut également être réduite en raison du nombre total pendant l'exercice des jours de maladies ne résultant pas du service.

Les taux des gratifications normales, majorées et réduites, et le nombre maximum de gratifications majorées de chaque taux, accordés aux agents d'un même grade, sont fixés dans les dispositions générales annexées aux échelles de rémunération.

ARTICLE 18

[Tableaux et listes de classement.] L'attribution des bonifications d'ancienneté et des gratifications est faite pour chaque grade au moyen de tableaux de classement. Ces tableaux de classement sont dressés par service, pour l'ensemble du Réseau, dans le dernier trimestre de l'année.

Sur les tableaux de classement, comme sur les listes qui servent à les établir, les agents sont rangés d'après leur note de mérite et à égalité de cette note par ordre d'ancienneté dans le grade.

ARTICLE 19

[Propositions au 1^{er} degré.] A la fin de chaque année, chaque agent reçoit du ou des agents de grades supérieurs désignés pour chaque grade par le Directeur, une note de mérite cotée de 0 à

25 Voir article 48.

20 et tenant compte de sa valeur professionnelle, de sa conduite et de son travail et de la difficulté du ou des postes tenus dans l'année.

Cette note est complétée par une appréciation générale des qualités de l'intéressé.

La note numérique et l'appréciation écrite sont inscrites, pour chaque agent, sur une feuille signalétique dont le modèle est arrêté par le Directeur.

ARTICLE 20

[Classement des feuilles signalétiques.] Les feuilles signalétiques sont transmises au Chef des Services groupées par grades et classées dans l'ordre prévu au dernier alinéa de l'article 18.

ARTICLE 21

[Intervention du Chef des Services.] A l'aide des listes de classement des agents, le Chef des Services dresse, après avoir révisé s'il y a lieu les notes de mérite, des tableaux de classement pour l'ensemble du Réseau.

ARTICLE 22

[Intervention des Commissions Régionales.] Les tableaux de classement dressés par le Chef des Services, accompagnés, s'il y a lieu, des observations présentées au sujet des listes de classement, sont examinés par une Commission Régionale.

Cette Commission est composée :

1° Du Chef des Services assisté de deux fonctionnaires désignés par le Directeur ;

2° Des deux Délégués auprès du Chef des Services de la catégorie à laquelle appartiennent les agents intéressés.

Le Chef des Services apporte aux notes de mérite et aux tableaux de classement les corrections pour lesquelles il y a accord entre lui et les délégués.

Les tableaux sont transmis au Directeur. Ceux pour lesquels l'accord n'est pas complet entre le Chef des Services et les délégués sont accompagnés des observations du Chef des Services et de celles des délégués.

ARTICLE 23

[Décision du Directeur.] Sur le vu des propositions qui lui sont transmises par le Chef des Services et, s'il y a lieu, des observations qui ont été présentées par les délégués, le Directeur arrête les tableaux.

CHAPITRE II

Chevrons.

ARTICLE 24

[Chevrons.] Le chevron est un supplément exceptionnel de traitement accordé à un agent particulièrement méritant parvenu à l'échelon supérieur de son grade.

Les chevrons, au nombre de deux, sont attribués exclusivement au choix et suivant les règles indiquées dans les dispositions générales annexées aux échelles de rémunération.

Il est dressé pour les agents susceptibles de recevoir des chevrons des listes de classement à l'aide desquelles sont établis des tableaux de classement.

Les listes et tableaux de classement sont dressés suivant la procédure indiquée au Chapitre I^{er}.

CHAPITRE III

Avancements en grade.

ARTICLE 25

[Tableaux d'aptitude.] Dans le dernier semestre de chaque année il est établi pour l'année suivante un tableau d'aptitude pour chaque grade ou chacun des emplois spéciaux que ce grade peut comporter.

Nul ne peut recevoir un avancement en grade s'il ne figure sur le tableau d'aptitude pour ce grade.

Les tableaux d'aptitude sont dressés pour l'ensemble du Réseau.

Les tableaux d'aptitude sont valables du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année pour laquelle ils sont établis.

Si, au moment de l'établissement d'un tableau annuel le tableau précédent n'est pas épuisé, les agents qui y demeurent entrent en ligne avec tous les autres agents pour l'inscription au nouveau tableau. S'ils sont jugés aptes à y figurer ils sont inscrits en tête dans l'ordre même de leur inscription au tableau précédent.

ARTICLE 26

[Dérogations à l'ordre du tableau. – Radiation des agents qui refusent le poste auquel ils sont appelés.] Il peut être exceptionnellement dérogé pour les promotions de grade à l'ordre du tableau d'aptitude par suite de nécessité de service appréciée par le Chef des Services ou en raison de l'aptitude spéciale d'un agent.

Est rayé provisoirement du tableau d'aptitude tout agent qui, à moins d'un motif valable admis par le Directeur, refuse le poste auquel il est appelé. Le Directeur statue définitivement après avis de la Commission qui a établi le tableau.

ARTICLE 27

[Conditions générales d'établissement des tableaux d'aptitude.] Les tableaux d'aptitude sont établis sans concours préliminaire ou après concours.

Le Directeur fixe les grades qu'il faut avoir et les conditions qu'il faut remplir dans ces grades pour être admis à concourir pour un grade supérieur. Il arrête d'autre part la liste des grades auxquels on ne peut accéder qu'après concours. Avant d'arrêter ses décisions, le Directeur prend l'avis du Chef des Services et des délégués du personnel dans les conditions fixées par un règlement du Réseau²⁶.

En vue de l'établissement des tableaux d'aptitude chaque agent reçoit, pour chacun des grades supérieurs auxquels il est susceptible d'accéder, une note d'aptitude allant de 0 à 5 justifiée par une appréciation écrite et tenant compte de l'expérience acquise par l'agent dans ses fonctions antérieures, des qualités nécessaires dans le grade supérieur et, quand il n'y a pas concours, des résultats des examens professionnels qui peuvent être institués pour certains grades par les règlements du Réseau.

Les notes d'aptitude et leur justification écrite figurent sur les feuilles signalétiques ; elles sont arrêtées dans les conditions indiquées au chapitre I^{er} pour la note de mérite.

Ne peuvent être inscrits au tableau d'aptitude pour un grade que les agents qui ont reçu pour ce grade une note d'aptitude au moins égale à 3.

ARTICLE 28

[Établissement des tableaux d'aptitude pour les grades auxquels on accède sans concours.] Les tableaux d'aptitude pour les grades auxquels on accède sans concours sont établis :

Par le Chef des Services assisté de deux agents désignés par le Directeur et des deux délégués auprès du Chef du Service de la catégorie à laquelle ressortit le grade à obtenir.

Pour chaque grade, les agents sont classés dans l'ordre obtenu en additionnant leur note de mérite et leur note d'aptitude pour ce grade multipliée par 4 ; en cas d'égalité du total obtenu, le classement est fait par ordre d'ancienneté de grade.

ARTICLE 29

[Établissement des tableaux d'aptitude dressés après concours.] Les concours préliminaires à l'établissement des tableaux ont lieu dans un centre désigné par le Chef des Services.

Les délégués régionaux de la catégorie à laquelle ressortit le grade à obtenir participent à toutes les opérations du jury.

26 Voir article 48.

Celui-ci délègue à une Commission régionale la surveillance des épreuves écrites, communes à l'ensemble du réseau, dont il a arrêté les listes.

Le classement se fait à la suite de chaque concours en additionnant :

1° La note de mérite pour les services antérieurs ;

2° La note d'aptitude au grade supérieur multipliée par un coefficient variant de 1 à 4 suivant le grade à obtenir ;

3° La note moyenne du concours²⁷, multipliée par un coefficient variant de 1 à 10 suivant le grade à obtenir.

Dans le cas où plusieurs agents ont un total de points égal ils sont rangés par ordre d'ancienneté de grade.

CHAPITRE IV

Dispositions diverses.

ARTICLE 30

[Règles à observer pour la désignation des faisant fonctions.] S'il y a lieu de tenir temporairement un emploi vacant, on ne devra en principe faire appel qu'à des agents inscrits au tableau d'aptitude pour le grade de l'emploi à assurer.

Le cas de tout agent, ayant occupé pendant six mois consécutifs un emploi vacant de grade supérieur au sien sans être inscrit au tableau pour ce grade, sera signalé au Chef des Services pour en tenir compte, s'il y a lieu, au cours des travaux de la Commission intéressée.

ARTICLE 31

[Dispositions à observer pour la notation des agents.] Dans la notation des agents il doit être fait usage de tous les degrés des échelles des notes, de manière à obtenir, pour chaque grade, des moyennes comparables qui permettent de réaliser l'unité de notation sur l'ensemble du réseau.

Les punitions n'influent pas sur les notes lorsqu'elles sanctionnent des fautes résultant de défaillances passagères ; il en est différemment lorsqu'elles sont la marque d'une insuffisance professionnelle, d'un mauvais travail habituel ou d'une mauvaise conduite habituelle.

ARTICLE 32

[Communication des feuilles signalétiques.] Les feuilles signalétiques sont mises à la disposition des Membres de la Commission régionale huit jours au moins avant la date de leur réunion.

Elles sont communiquées à l'intéressé après fixation définitive de ses notes de mérite et d'aptitude.

ARTICLE 33

[Préférence à donner dans certains cas aux agents en service sur les candidats de l'extérieur.] Quand dans un concours un agent du réseau et un candidat de l'extérieur ont obtenu la même note, la priorité est accordée à l'agent déjà en service.

Les emplois des Services Centraux sont réservés de préférence aux agents des services actifs susceptibles de les remplir.

ARTICLE 34

[Récompense des actes de vigilance, de dévouement, de probité.] Pour récompenser les actes de dévouement et de vigilance le Directeur peut accorder aux agents par décision motivée :

1° La mise à l'Ordre du jour du Réseau ;

2° Des gratifications exceptionnelles.

²⁷ La note moyenne du concours s'obtient en multipliant par le coefficient qui lui est affecté la note, cotée de 0 à 20, qui est obtenue pour chaque épreuve et en divisant le total ainsi obtenu par la somme des coefficients.

Il peut également récompenser les actes de probité par une lettre de félicitations personnelles ou par la mise à l'Ordre du jour du Réseau.

Enfin, pour les agents qui se sont spécialement distingués dans les cas difficiles, le Directeur peut, soit au moment de l'établissement des tableaux d'aptitude, soit en cours d'année, faire des inscriptions d'office au tableau, après avis des délégués auprès de lui du Service de l'agent intéressé. Le Directeur fixe dans ce cas le rang à attribuer à l'agent ainsi inscrit d'office.

ARTICLE 35

[Limite d'application du Titre III.] Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas :

1° En ce qui concerne les notes de mérite, les notes d'aptitude, le mode d'attribution des bonifications d'ancienneté, des gratifications et des chevrons aux agents des échelles 15 et au-dessus ;

2° Pour l'accession aux grades des échelles 15 et au-dessus.

Pour l'attribution des bonifications d'ancienneté, des gratifications et des chevrons et pour l'avancement en grade des agents visés aux deux alinéas précédents, il est statué par le Directeur, sur propositions des Chefs de l'agent.

TITRE IV

Mesures disciplinaires.

ARTICLE 36

[Nomenclature des mesures disciplinaires.] Les mesures disciplinaires dont peuvent être frappés les agents sont :

a) Punitions prononcées par le Chef des Services :

1° le rappel à l'ordre ;

2° le blâme sans inscription au dossier ;

3° le blâme avec inscription au dossier ;

4° le blâme avec réduction de la gratification ;

b) Punitions prononcées par le Directeur ;

5° le blâme du Directeur avec réduction de la gratification ;

6° le blâme du Directeur avec retard d'avancement d'un à quatre mois ;

7° le blâme du Directeur avec descente d'un échelon de traitement ;

8° le déplacement par mesure disciplinaire ;

9° la rétrogradation à un grade inférieur ;

10° le dernier avertissement ;

11° la radiation des cadres ;

12° la révocation

Toutes les punitions supérieures à celle 5° entraînent la suppression de toute gratification et, s'il y a lieu, la radiation du tableau d'aptitude.

Toute faute nouvelle commise dans le délai de douze mois à partir de la notification d'un dernier avertissement et comportant une punition prononcée par le Directeur, entraîne la radiation des cadres ou la révocation.

Les fonctionnaires ci-dessus qualifiés, ou ceux qui sont régulièrement désignés pour les remplacer dans leurs fonctions, prononcent personnellement et sans délégation les mesures disciplinaires relevant de leur compétence.

ARTICLE 37

[Cas de révocation de plein droit.] Entraînent la révocation de plein droit les condamnations sans sursis pour assassinat, meurtre, vol, concussion, escroquerie, abus de confiance, attentat à la pudeur, tentative d'assassinat, de meurtre, de vol et de concussion.

ARTICLE 38

[Suspension.] Tout agent qui compromet l'exécution du service ou qui commet une faute grave peut être immédiatement affecté à d'autres fonctions ou suspendu jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur son sort.

L'affectation à d'autres fonctions et la suspension sont prononcées par le Chef des Services. Il en est immédiatement rendu compte au Directeur.

La suspension entraîne la privation totale du traitement ou salaire dans le cas où l'agent a abandonné son poste ou s'est rendu coupable des crimes ou délits indiqués à l'article précédent et où il y a aveu du coupable, flagrant délit ou incarcération préventive. Elle entraîne également la suppression de tous les avantages accessoires (facilités de circulation, fournitures diverses, etc.). Sauf dans le cas d'abandon de poste, si le Directeur, après instruction, ne prononce contre lui aucune punition qui l'exclue du Réseau, l'intéressé a droit à la restitution du traitement ou du salaire retenu. Il recouvre tous ses droits à l'avancement, éventuellement avec effet rétroactif.

ARTICLE 39

[Instruction des propositions de punitions.] Les propositions de punitions sont présentées par les Chefs directs des intéressés et, s'il y a lieu, transmises par la voie hiérarchique à l'autorité compétente pour statuer.

L'intéressé doit, dans tous les cas, avoir été mis à même de fournir ses explications par écrit.

Lorsque la gravité de la faute entraîne le renvoi de l'affaire devant le Conseil d'enquête, l'intéressé doit toujours en être avisé par écrit.

ARTICLE 40

[Conseil d'enquête.] Le Conseil d'enquête est appelé à donner son avis sur toutes les propositions, de punitions réservées à la décision du Directeur.

Le Conseil d'enquête comprend, sous la présidence d'un délégué du Directeur :

1° Deux agents supérieurs, dont un au moins du Service de l'intéressé, désignés par le Directeur ;

2° Deux agents, dont un au moins du Service de l'intéressé, pris par roulement sur un tableau dressé par ordre d'ancienneté parmi les délégués du Personnel auprès du Chef des Services.

Il y aura un délégué suppléant par délégué titulaire.

Les délégués du personnel devront être d'un grade au moins égal à celui de l'agent qui passe devant le Conseil d'enquête.

En aucun cas, le Chef direct qui propose la punition ne peut siéger au Conseil d'enquête. L'agent traduit devant le Conseil d'enquête peut se faire assister par un défenseur de son choix pris parmi ses camarades du Réseau.

L'avis du Conseil d'enquête peut toujours être modifié en faveur de l'intéressé par le Directeur ; celui-ci ne peut le modifier dans un sens défavorable que si la décision du Conseil n'a pas été prise à l'unanimité des voix et à charge d'en rendre compte immédiatement au Ministre des Travaux Publics.

ARTICLE 41

[Dispositions relatives aux agents rétrogradés.] L'agent rétrogradé par mesure disciplinaire concourt pour les augmentations et pour l'avancement avec les agents du grade dans lequel il a été remis.

Si la rétrogradation a été prononcée pour faute professionnelle, l'agent qui en a été l'objet peut, au bout de six mois à partir de la notification de cette punition, demander par écrit, avec motif à l'appui, qu'un examen spécial soit fait de sa situation.

Le Chef des Services, après examen de la situation, transmet au Directeur la demande de l'intéressé et sa proposition. Le Directeur peut inscrire d'office et à un moment quelconque ledit agent au tableau d'aptitude après avis des délégués ainsi qu'il est expliqué à l'article 34.

ARTICLE 42

[Punitions prononcées par le Directeur sans intervention du Conseil d'enquête] Le Directeur statue, sans l'intervention du Conseil d'enquête, sur les propositions de punition à la suite de vols, escroqueries, abus de confiance et attentat à la pudeur ayant entraîné des condamnations avec sursis.

En cas de cessation collective ou concertée de service, toutes peines disciplinaires peuvent être prononcées par le Directeur, sans intervention du Conseil d'enquête.

TITRE V

Cessation des fonctions.

ARTICLE 43

[Cessation des fonctions.] Tout agent peut cesser ses fonctions au Réseau :

- 1° Par démission ;
- 2° Par mise à la retraite ;
- 3° Par mise à la réforme ;
- 4° Par radiation des cadres ;
- 5° Par révocation.

Tout agent qui a cessé de faire partie du personnel ne peut être réadmis au Réseau, sauf exception dûment admise par le Directeur.

ARTICLE 44

[Dispositions spéciales aux femmes dont la situation dépend de celle de leur mari.] Les femmes dont la situation dépend de celle de leur mari quittent obligatoirement leur poste quand cette situation se modifie.

Elles n'ont droit à aucune indemnité si la nouvelle situation de leur mari ne comporte pas d'emplois pour elles ou si elle comporte un emploi moins rétribué que celui qu'elles occupaient antérieurement.

Les femmes ayant cessé leur service dans ces conditions peuvent être réadmissibles au Réseau. Elles sont dispensées d'accomplir un nouveau stage d'essai si leur réintégration se fait dans un emploi analogue à celui qu'elles ont occupé antérieurement.

ARTICLE 45

[Démission.] La démission donnée par un agent doit être écrite et datée.

Elle n'est valable qu'après avoir été acceptée par le Directeur.

Peut être considéré d'office comme démissionnaire tout agent qui, sauf dans le cas de force majeure, n'aura pas rejoint son poste dans le délai imparti par la décision qui l'y nomme.

TITRE VI

Dispositions générales.

ARTICLE 46

[Interdiction d'introduire des recommandations dans les dossiers.] Il ne doit figurer aucune recommandation ni dans les dossiers des candidats appelés à subir des examens et concours, ni dans ceux des agents en fonctions. Toute infraction à cette règle donnera lieu, contre l'agent qui aura prescrit le classement de la pièce au dossier, à des sanctions disciplinaires soit d'office, soit sur la plainte des intéressés, des Commissions régionales ou centrales, des jurys des concours ou des Conseils d'enquête devant lesquels la recommandation aura été produite.

Cette sanction sera au moins le blâme du Chef des Services.

Ne sont pas considérées comme des recommandations, les références professionnelles produites avant l'entrée au Réseau.

ARTICLE 47

[Interdiction de répondre à des recommandations.] Il est interdit, sous peine de sanctions disciplinaires, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions.

ARTICLE 48

[Accords des Réseaux pour la mise en vigueur des règlements prévus.] Les règlements visés au présent Statut et les instructions générales pour son application seront établis par l'Administration du Réseau après entente avec les Administrations des autres Réseaux et avis des délégués auprès du Directeur.

LIVRE III PERSONNEL A SERVICE DISCONTINU

ARTICLE PREMIER

Sont comprises dans le personnel relevant du présent Livre les femmes gardes-barrières et sémaphoristes, dites à service discontinu ou à faction non permanente, c'est-à-dire celles qui ont la faculté de quitter leur barrière ou leur guérite pour rentrer dans leur maison d'habitation.

Les femmes gardes-barrières à faction non permanente peuvent, en outre de leur fonction principale de gardes-barrières, être chargées de celle de gérante de halte dans les postes à service restreint ou de celle de préposée d'arrêt.

ARTICLE 2

Les dispositions des Livres I et II du présent Statut sont applicables aux femmes à service discontinu ci-dessus visées, à l'exception :

1° Du paragraphe 5° de l'article 2 du Livre I^{er} pour les femmes d'agents, en raison de la dépendance qui existe entre leur situation et celle de leur mari ;

2° Des articles 2, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 33 du Livre II.

ARTICLE 3

Les femmes à service discontinu recevront, à titre de repos et congé, un total de 52 jours payés par an. La répartition de ces jours de repos et congé, pris isolément ou groupés, sera déterminée en tenant compte des desiderata des agents suivant les exigences du service ; le maximum des jours pouvant être groupés sera de 17, à moins d'une autorisation spéciale.

ARTICLE 4

Pour la représentation, les femmes à service discontinu forment une catégorie spéciale du tableau B.

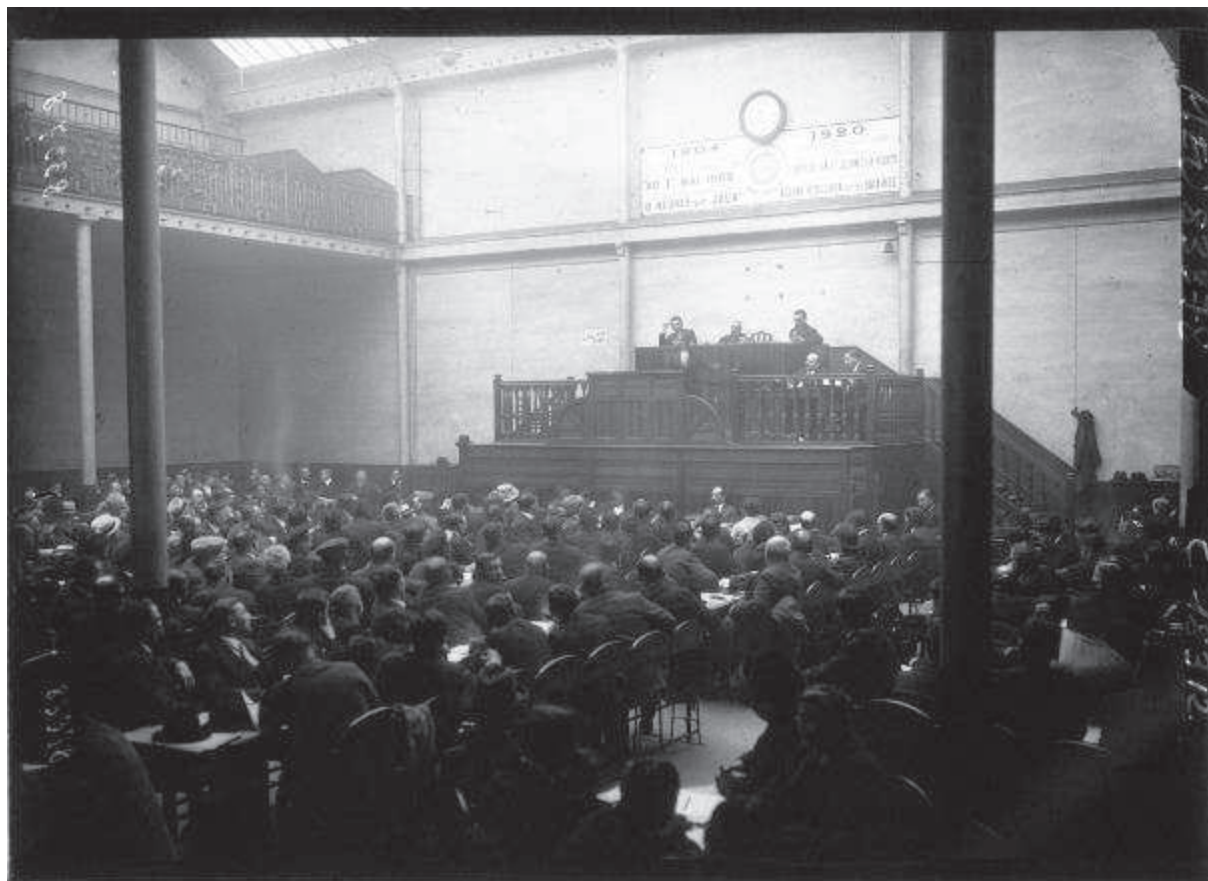
*Arrêté conformément aux décisions de la Commission d'arbitrage et notifié par le Directeur
de la Compagnie*

Paris, le 18 Avril 1920.

GÉRARDIN

50. Séance du congrès national extraordinaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat organisé le 8 septembre 1920

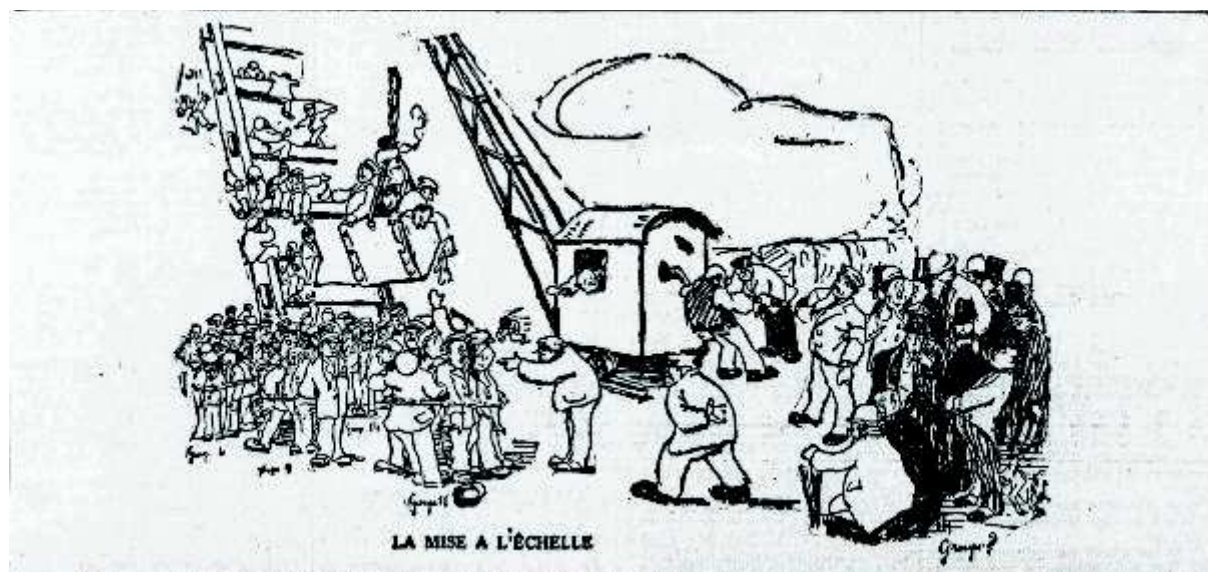
Source : Agence de presse Meurisse, *Congrès des Cheminots*, 33, rue Grange-aux-Belles, 8 septembre 1920. Gallica : <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90343969.item>>



Source: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

51. Une critique de la mise à l'échelle

Source : *La Tribune des cheminots*, 1^{er} février 1920, p. 1.

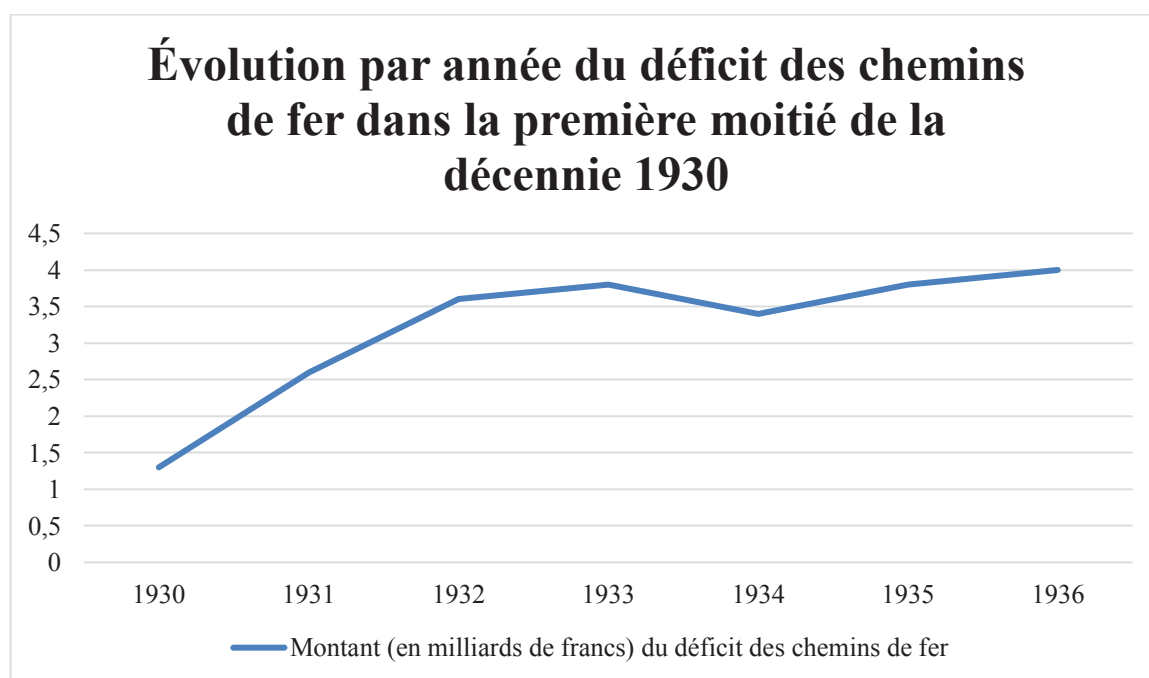


52. Le déficit des chemins de fer dans les années 1930

a. Évolution du déficit (exprimé en milliards de francs) des chemins de fer par année dans la première moitié de la décennie 1930

Source : François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome 2 1883-1937*, Paris : Fayard, 2005, p. 712.

Année	Montant du déficit
1930	1,3
1931	2,6
1932	3,6
1933	3,8
1934	3,4
1935	3,8
1936	4



b. Les effets du déficit des chemins de fer pour les cheminots

Source : *La Tribune des cheminots [unitaires]*, 1^{er} août 1931, p. 1.



53. Les 40 heures

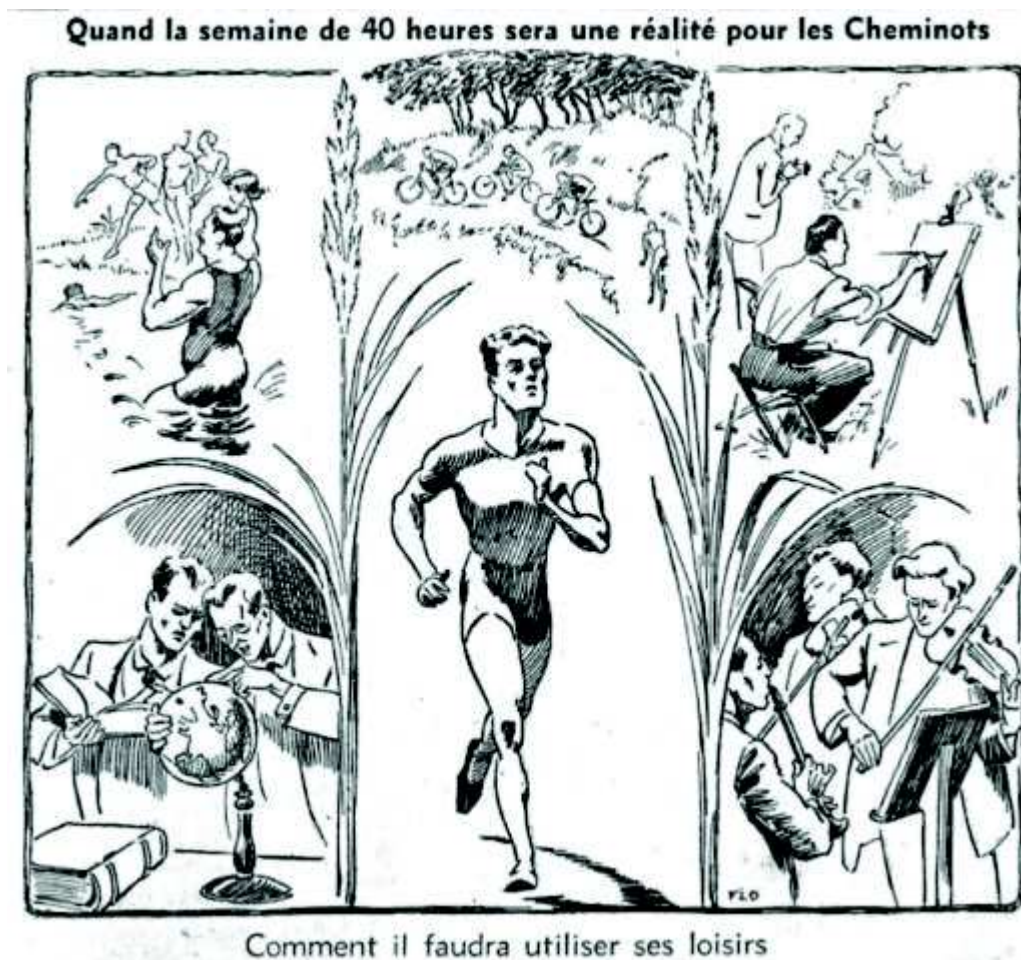
a. L'opposition patronale à la réduction de la durée du travail à 40 heures

Source : René Vincent, *Semaine de 40 heures... Misère. Une fois de plus trompé par l'Internationale le travailleur français se laissera-t-il prendre au mirage ?*, 1936. Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9017837j>



Source: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

b. La campagne de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer en faveur de la semaine de 40 heures



Quand la semaine de 40 heures sera une réalité pour les Cheminots



Comment il **ne faudra pas** utiliser sesloisirs.

Aucune corporation ne doit souffrir des 40 heures

Source : *La Tribune des cheminots*, 1^{er} juillet 1936, p. 1 et 3.

**Seul, tout seul, pendant 12 heures consécutives !
Repousser le sommeil quand tous les autres dorment !
Faire face aux plus lourdes responsabilités !**



**Il y a trop longtemps qu'on abuse de la conscience professionnelle des cheminots.
C'en est assez ! Vivent les 40 heures !**

Source : *La Tribune des cheminots*, 15 septembre 1936, p. 3.

54. Les revendications cheminotes du Front populaire



Source : *La Tribune des cheminots*, 1^{er} octobre 1936, p. 4.

CHEMINOTS !

**La révision des Décrets de misère,
La reconnaissance du Droit syndical,
Les 21 jours de congé,
L'abolition des régimes 1924 et 1933 en matière
de facilité de circulation,**

sont aujourd'hui une réalité grâce à la force syndicale

CHEMINOTS !

D'importantes questions restent encore à solutionner dont deux principales.

La révision du statut et des conditions de rémunération par l'établissement d'un contrat collectif.

L'application de la semaine de 40 heures.

Pour faire une œuvre durable et solide.

Pour faire aboutir le plus rapidement possible ces revendications qui vous tiennent à cœur.

Pour que les pourparlers en cours avec le Comité de Direction des grands réseaux aboutissent à des solutions favorables.

Il est nécessaire que cette force syndicale s'amplifie de jour en jour davantage.

Un seul mot d'ordre dans les Syndicats.

Plus un cheminot en dehors de notre organisation, la seule agissante et pouvant parler au nom de la masse des travailleurs du rail.

En avant pour les 300.000 syndiqués.

La Fédération des **Cheminots.**

Source : *La Tribune des cheminots*, 26 juin 1936, p. 4

55. La création de la SNCF

a. Convention et décret-loi du 31 août 1937

Source : *JO. Lois et décrets*, 1^{er} et 2 septembre 1937

RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 31 août 1937.

Monsieur le Président,

La loi du 30 juin 1937 a autorisé le Gouvernement à prendre par décret des mesures en vue d'assurer le redressement financier.

Parmi les plus importantes de celles-ci doit figurer la réorganisation des réseaux de chemins de fer. Tel est l'objet du présent décret que nous soumettons à votre haute approbation ; ses dispositions principales approuvent une convention passée aux effets énoncés ci-dessus avec les anciennes compagnies concessionnaires des chemins de fer d'intérêt général.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

Le président du Conseil, CAMILLE CHAUTEMPS.

Le ministre des Travaux publics, HENRI QUEUILLE.

Le ministre des Finances, GEORGES BONNET.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du président du conseil, des ministres des travaux publics et des finances ;
Vu la loi du 30 juin 1937 tendant à accorder au Gouvernement des pouvoirs en vue d'assurer le redressement financier ;
Vu la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer ;
Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ;
Vu l'article 79 de la loi de finances du 26 janvier 1892 ;
Vu le décret du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ;
Vu le décret du 26 juin 1857 approuvant la convention du 21 juin 1857 avec la compagnie du chemin de fer du Nord et le cahier des charges y annexé ;
Vu la loi et le décret du 11 juin 1859 approuvant la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 avec la compagnie des chemins de fer de l'Est et le cahier des charges y annexé ;
Vu la loi et le décret du 19 juin 1857 approuvant la convention du 11 avril 1857 avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et le cahier des charges y annexé ;
Vu la loi et le décret du 19 juin 1857 approuvant la convention du 11 avril 1857 avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et le cahier des charges y annexé ;
Vu le décret du 1^{er} août 1857 approuvant la convention du 1^{er} août 1857 avec la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et le cahier des charges y annexé ;
Vu les diverses lois portant concession de chemins de fer d'intérêt général ;
Vu les décrets des 12 août 1868, 2 mai 1863, 6 mai 1863, 6 juin 1863, et 6 mai 1863 sur les justifications financières à fournir respectivement par les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi ;
Vu les conventions des 26 mai, 5, 9, 11 et 28 juin 1883 approuvées par les lois du 20 novembre 1883 ;

Vu la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921 et l'avenant du 6 juillet 1933 approuvé par la loi du 8 juillet suivant ;
 Vu le décret du 20 octobre 1933 fixant le statut des représentants de l'État aux conseils d'administration des compagnies concessionnaires des grands réseaux ;
 Vu les décrets du 10 décembre 1851 et 22 janvier 1853 relatifs à la constitution du syndicat du chemin de fer de Petite Ceinture de Paris ;
 Vu la convention du 4 août 1875 approuvée par la loi du même jour, ensemble la convention du 23 septembre 1875 approuvée par décret 3 décembre 1875 concernant la constitution du syndicat du chemin de fer de Grande Ceinture ;
 Vu l'arrêté du commissaire général de la République à Strasbourg en date du 19 juin 1919 relatif à l'organisation des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine ;
 Vu le décret du 30 novembre 1920 ratifié par la loi du 30 mars 1923 portant rattachement des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine au ministère des travaux publics ;
 Vu la décision ministérielle du 31 mars 1923 relative à l'entrée du réseau d'Alsace et de Lorraine dans le régime commun, en application de l'article 23 de la convention du 28 juin 1921 approuvée par la loi du 29 octobre 1921 ;
 Vu la loi du 27 mars 1928 portant fixation des charges de capital du réseau d'Alsace et de Lorraine ;
 Vu le décret-loi du 1^{er} décembre 1926, modifié par les décrets-lois des 28 décembre 1926 et 25 octobre 1935, relatif à l'organisation financière des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine ;
 Vu les articles 41 à 70 de la loi de finances du 13 juillet 1911, ensemble les décrets-lois des 16 novembre, 28 décembre 1926, 6 février 1934, 25 octobre 1935 et 19 juin 1937, relatifs à l'organisation administrative et financière des chemins de fer de l'État ;
 Vu le décret du 14 novembre 1924 fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du conseil supérieur des chemins de fer et du comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer, modifié par les décrets des 27 octobre 1925, 15 juin 1926, 28 juin 1927, 31 décembre 1927, 12 mars, 8 septembre, 15 décembre 1928, 17 mars 1931, 30 décembre 1933, 1^{er} octobre 1935, 25 août 1936 et 21 février 1937 ;
 Vu le décret du 13 février 1932 portant réorganisation du contrôle de l'État sur les chemins de fer d'intérêt général ;
 Vu le décret du 6 janvier 1934 fixant la composition et le fonctionnement de la commission des marchés ;
 Vu l'article 26 de la loi du 31 décembre 1936 tendant à une réforme complète du régime des chemins de fer prenant sa place dans une coordination d'ensemble du service public des transports ;
 Le conseil des ministres entendu ;
 Décrète :
 Art. 1^{er}. — Est approuvée la convention passée le 31 août 1937 entre, d'une part, le ministre des travaux publics et, d'autre part, la compagnie du chemin de fer du Nord, la compagnie des chemins de fer de l'Est, la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la compagnie des chemins de fer du Midi, le syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture, le syndicat du chemin de fer de Petite-Ceinture, l'administration des chemins de fer de l'État et l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine pour l'exploitation de leurs réseaux par la société nationale des chemins de fer français.
 Un exemplaire de la convention restera annexé au présent décret.
 Art. 2. — La société nationale des chemins de fer français, créée par la convention approuvée par le présent décret, est régie par le code de commerce et par les lois en vigueur sur les sociétés anonymes, sous réserve des dérogations résultant tant du présent décret que de la

convention ci-annexée et des statuts de ladite société tels qu'ils seront établis dans les conditions définies à l'alinéa 3 du présent article.

Ladite société est dispensée des formalités légales de constitution et notamment des formalités de publicité.

Les statuts de la société nationale seront approuvés par un décret en conseil d'État contresigné du ministre des travaux publics et du ministre des finances, les compagnies entendues.

Les actions remises à l'État en vertu de l'article 2 de la convention ci-annexée seront inaliénables et incessibles.

Art. 3. — Chacune des compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi est autorisée à renoncer, à la date du 1^{er} janvier 1938, sous les clauses et conditions énoncées dans la convention approuvée par le présent décret, au droit d'exploiter la concession dont elle bénéficie.

Art. 4. — Aux seules fins visées par l'article 2 de la convention approuvée par le présent décret, les compagnies du Nord et de l'Est devront se proroger jusqu'au 31 décembre 1955.

Art. 5. — Le droit d'exploiter les concessions des compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, est transféré, à la date du 1^{er} janvier 1938 et jusqu'aux dates d'expiration respectives de chacune des concessions desdites compagnies, à la société nationale créée par l'article 1^{er} de la convention approuvée par le présent décret.

L'État attribue à la société nationale le droit d'exploiter, jusqu'au 31 décembre 1982, les deux réseaux de l'État et d'Alsace et de Lorraine. Le transfert d'attributions aura lieu au 1^{er} janvier 1938.

Les concessions actuellement attribuées aux compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi sont prorogées au profit de la société nationale depuis la date actuellement prévue de leur expiration jusqu'au 31 décembre 1982.

Art. 6. — La société nationale sera substituée dans les droits des compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi, ainsi que des administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine, en ce qui concerne la faculté d'expropriation et les autres droits attachés à la domanialité publique du chemin de fer.

Art. 7. — Un décret en conseil d'État, contresigné par les ministres des travaux publics et des finances, établira avant le 1^{er} janvier 1938, la Société nationale entendue, le cahier des charges commun aux concessions exploitées par la Société et déterminera les modifications à apporter au cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875 et notamment aux articles 3, 13, 20, 27, 32, 35 à 41, 42 à 50, 62, 68 et 69 du dit cahier des charges.

Art. 8. — Chaque année la loi de finances fixera à titre provisionnel :
1° Le montant des avances incombant au Trésor en vertu de l'article 25 de la convention approuvée par le présent décret ;
2° Le montant total des obligations et bons que la Société nationale des chemins de fer français et les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et du Midi et les administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine seront autorisées à émettre pour l'application des articles 28, 29, 31 et 43 de la convention approuvée par le présent décret.

Art. 9. — Le ministre des finances est autorisé à consentir à la Société nationale, sur les ressources du Trésor, des avances en cours d'exercice pour assurer le fonctionnement de sa trésorerie dans les conditions prévues à l'article 27 de la convention approuvée par le présent décret.

À partir du 1^{er} janvier 1943, le montant maximum de ces avances sera fixé chaque année par la loi de finances.

Art. 10. — 1. Sont exonérés de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières les obligations et bons des administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine, des

compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, ainsi que ceux du syndicat du chemin de fer de grande ceinture détenus au 31 décembre 1937 par les caisses de retraite, de pensions-accidents et de prévoyance visées à l'article 39 de la convention, approuvée par le présent décret, ainsi que, en cas de conversion, les titres des mêmes réseaux délivrés en représentation de ces bons et obligations.

2. Sont exonérés de l'impôt sur le revenu des capitaux mobiliers :
a) Tous les intérêts et produits des actions A de la Société nationale pendant la durée de blocage de ces actions prévue à l'article 2 de la convention approuvée par le présent décret ;
b) Les sommes versées par la Société nationale aux compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi en vertu de l'article 5 de la convention approuvée par le présent décret.

3. L'article 4 du code général des impôts directs est ainsi complété :
« 16° Les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi en ce qui concerne les sommes qu'elles doivent recevoir de la Société nationale des chemins de fer français, en vertu de l'article 5 de la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret de même date, pendant la durée de blocage des actions prévue à l'article 2 de ladite convention. »

4. Le paragraphe 2 de l'article 26 ter ajouté au code général des impôts directs par le décret du 9 mars 1937 pris en exécution de l'article 12 de la loi du 10 février 1936 est modifié ainsi qu'il suit :

« 2. Sont exemptés de la taxe :
1° Les réserves obligatoires en vertu des dispositions législatives ou réglementaires. Les sommes encaissées par les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, et inscrites au compte spécial prévu à l'article 3 de la convention du 31 août 1937, approuvée par le décret du même jour, ainsi que les produits de ce compte ;
2° Les amortissements... »
(Le reste sans changement).

Art. 11. — Tous les marchés et traités en cours conclus par les compagnies concessionnaires, antérieurement au 1^{er} janvier 1938, qui, par leur importance, seraient de la compétence de la commission des marchés et qui n'auraient pas fait avant cette date l'objet d'une présentation à ladite commission, lui seront soumis avant le 1^{er} juillet 1938. En cas d'avis défavorable et sous réserve des droits du ministre des travaux publics, ces marchés et traités seront, dans un délai de six mois à dater de l'émission de l'avis, susceptibles de révision par les soins du collège arbitral dont la création est prévue à l'article 44 de la convention approuvée par le présent décret et dans les conditions fixées par cet article.

Ceux des marchés et traités en cours qui, par leur montant, étaient exclus de la compétence de la commission des marchés, seront soumis à la même procédure lorsqu'ils auront été conclus par les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, avec des entreprises ou sociétés dans lesquelles elles possèdent des intérêts au titre de leurs domaines privés.

Art. 12. — Est confirmé, en tant que de besoin, le transfert, à dater du 1^{er} janvier 1938, à la société nationale, des biens donnés en gage par les compagnies ou administrations de chemins de fer ayant émis des emprunts à l'étranger.

Art. 13. — Les dispositions de la loi du 9 mars 1923, qui a rangé les obligations émises par les grands réseaux de chemins de fer dans la catégorie des valeurs admises pour tous emplois et remplois de fonds en valeurs garanties par l'État sont maintenues et étendues aux titres d'emprunts à émettre tant par la société nationale que par les compagnies du chemin de fer du Nord, des chemins de fer de l'Est, du chemin de fer de Paris à Orléans, des chemins de fer de

Paris à Lyon et à la Méditerranée, et des chemins de fer du Midi et par les administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine.

Art. 14. — Le ministre des travaux publics arrêtera, sur la proposition de la société nationale et d'accord avec les ministres des finances et des postes, télégraphes et téléphones, le montant de la rémunération annuelle à verser, par l'administration des postes, télégraphes et téléphones à la société nationale pour couvrir le prix de revient des services rendus par elle à titre gratuit ou à prix réduits à cette administration.

Les crédits correspondants seront inscrits au budget des postes, télégraphes et téléphones.

Si cet accord n'est pas intervenu avant le 1^{er} janvier 1939, les prestations faites à l'administration des postes, télégraphes et téléphones seront, à partir de cette date, payées par cette administration aux tarifs commerciaux des prestations analogues.

Art. 15. — Les frais de fonctionnement du conseil supérieur des transports, créé par le décret du 31 août 1937, des commissariats du Gouvernement près de cet organisme et près du conseil d'administration de la société nationale, ainsi que ceux de la commission des marchés seront à la charge de la société nationale à l'exception toutefois de ceux des frais des comités de coordination du conseil supérieur des transports et des secrétariats de ces comités qui sont à la charge d'autres organismes.

Ces frais seront ordonnancés et payés sur les crédits du ministère des travaux publics. La société nationale en remboursera le montant à l'État au titre des recettes d'ordre du budget.

Art. 16. — Les dépenses d'administration de la société nationale jusqu'au 31 décembre 1937 seront couvertes par l'administration des chemins de fer de l'État qui en sera remboursée par la société nationale avant le 31 mars 1938.

Ces dépenses feront l'objet d'états de prévision approuvés par les ministres des travaux publics et des finances.

Art. 17. — Les membres du conseil d'administration représentant le personnel, visés à l'article 7 (catégorie e) de la convention approuvée par le présent décret, sont nommés par décret contresigné du ministre des travaux publics sur la présentation de l'organisation syndicale la plus représentative du personnel.

Art. 18. — Le président du conseil d'administration sera, et les fonctionnaires représentant l'État au conseil d'administration et au comité de direction de la société nationale pourront être détachés sans limitation de durée, nonobstant toute disposition contraire des statuts des corps ou administrations auxquels ils appartiennent.

Toutefois en ce qui concerne les fonctionnaires de l'ordre administratif, les conditions de ce détachement seront, le cas échéant, fixées par décret contresigné du ministre dont relèvent les fonctionnaires intéressés. Ils conserveront leur droit à avancement dans leur corps ou administration d'origine.

Les fonctionnaires appartenant aux administrations publiques pourront être détachés à la société nationale. Ils conserveront, dans cette situation, leur droit à avancement dans les cadres de leur corps ou administration d'origine.

Art. 19. — Les fonctionnaires actuellement en congé hors cadres ou en disponibilité dans les grands réseaux pourront être, dans des conditions qui seront déterminées par décret, placés dans la situation de service détaché à dater du 1^{er} janvier 1938 si cette position est prévue par leur statut.

Art. 20. — En cours de mandat, il peut être mis fin, dans les conditions suivantes et dans les formes prévues pour leur nomination, aux fonctions des membres du conseil d'administration de la société nationale :

1° Il sera mis fin au mandat des membres des catégories **b)** et **d)** de l'article 7 de la convention approuvée par le présent décret lorsqu'ils se trouveront dans l'impossibilité de l'exercer ;

2° Le mandat des membres de la catégorie **b)** prendra fin lorsqu'ils perdront le titre à raison duquel ils auront été investis, s'ils ne reçoivent pas une nouvelle investiture ;

3° Le ministre des travaux publics, d'accord avec le ministre des finances, pourra, après avoir recueilli les explications de l'intéressé, provoquer le remplacement de tout membre de la catégorie **b)** qui aurait, par une faute, compromis d'une façon grave les intérêts de l'État.

La mesure ne pourra être prise qu'après avis d'une Commission de quatre membres choisis de concert par les ministres précités parmi les fonctionnaires de la catégorie à laquelle appartient l'intéressé et d'un grade et d'une ancienneté au moins égaux à la sienne. S'il n'en existe pas en nombre suffisant, ils devront être du grade le plus élevé du corps ou de l'administration auquel ils appartiennent.

Art. 21. — Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre le personnel et la société nationale sera réglée suivant la procédure prévue par la convention collective.

Si cette procédure n'aboutit pas à un accord, le différend sera soumis à un tribunal arbitral constitué ainsi qu'il suit :

Deux membres désignés par la société nationale ;
Deux membres désignés par l'organisation syndicale la plus représentative du personnel ;
Un membre désigné par les quatre membres ci-dessus ou, à défaut d'accord, par le ministre des travaux publics.

Art. 22. — Les administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine seront définitivement supprimées à l'achèvement des opérations d'émission prévues par l'article 31 de la convention approuvée par le présent décret et, au plus tard, à la date du 31 décembre 1942.

Art. 23. — L'enregistrement de la convention approuvée par le présent décret ne donnera lieu qu'à la perception d'un droit fixe de trente francs (30 fr.).

Sont exonérés de tout droit d'enregistrement les actes relatifs à la constitution de la société nationale et à la mutation des biens et droits transférés. La transcription de ces actes ne donnera lieu qu'au salaire du conservateur des hypothèques.

Art. 24. — Des décrets rendus en la forme de règlements d'administration publique ou des décrets simples interviendront pour fixer, les compagnies et la société nationale entendues en tant que de besoin, les mesures d'exécution du présent décret.

Art. 25. — Sont abrogées toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires au présent décret.

Sont expressément maintenus les articles 7, 8, 9, 10 et 11 de la loi du 29 octobre 1921, ainsi que le décret du 6 janvier 1934 sur la commission des marchés, sous réserve des dispositions prévues à l'article 42 de la convention approuvée par le présent décret.

Art. 26. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 30 juin 1937.

Art. 27. — Le président du conseil, le ministre des travaux publics, le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera inséré au « Journal officiel » de la République française.

Fait à Paris, le 31 août 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du conseil,
CAMILLE CHAUTEMPS.

Le ministre des travaux publics,
HENRI QUEUILLE.

Le ministre des finances,
GEORGES BONNET.

CONVENTION

L'an 1937 et le 31 août, entre : le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par un décret-loi,

D'une part ;

Et, d'autre part :

L'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, représentée par M. Bauer, président du conseil de réseau ;

L'administration des chemins de fer de l'État, représentée par M. Grimpret, président du conseil de réseau ;

La société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer de l'Est, ladite compagnie représentée par M. Marlio, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue et place de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 26 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires ;

La société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer du Midi, ladite compagnie représentée par M. Tirard, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, boulevard Haussmann, n°54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 25 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires ;

La société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer du Nord, représentée par MM. le baron Édouard de Rothschild, président du conseil d'administration, et René Mayer, vice-président, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue de Dunkerque, n°18, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 6 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires ;

La société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Lebon, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare, n°88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 27 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires ;

La société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, ladite compagnie représentée par M. Richemond, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue de Londres, n°8, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 30 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires ;

Le syndicat du chemin de fer de grande ceinture de Paris, représenté par M. le baron Édouard de Rothschild, président élisant domicile au siège du syndicat, à Paris, rue de Dunkerque, n°18, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration du syndicat en date du 31 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale du syndicat ;

Le syndicat du chemin de fer de petite ceinture de Paris, représenté par M. Lebon, président, élisant domicile au siège du syndicat à Paris, rue de Dunkerque, n°18, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration du syndicat en date du 31 août 1937, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale du syndicat ;

Vu la délibération du comité de direction des grands réseaux en date du 31 août 1937 ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

TITRE I^{er}

Constitution de la société.

Art. 1^{er}. — Il est créé une société nationale des chemins de fer français, régie, sous réserve des dérogations approuvées ou prévues par le décret en date du 31 août 1937, par le code de commerce et par les lois en vigueur sur les sociétés anonymes, par la présente convention et par ses statuts.

Ladite société, dont l'objet social est principalement l'exploitation et, s'il y a lieu, la construction de chemins de fer, viendra à expiration le 31 décembre 1982.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre des travaux publics et du ministre des finances, prendre toute concession, tout affermage, toutes participations directes ou indirectes dans toutes opérations quelconques se rattachant à l'objet ci-dessus spécifié, par voie de création de sociétés nouvelles, d'apports, souscriptions ou achats de titres, ou droits sociaux, fusions, associations en participation, syndicats de garantie ou autrement.

Chacune des compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, le syndicat du chemin de fer de grande ceinture et le syndicat du chemin de fer de petite ceinture, en vue du transfert à la société nationale de l'exploitation des lignes composant leurs réseaux, renoncent, à la date du 1^{er} janvier 1938, en faveur de la société nationale et sous les clauses et conditions ci-dessous énoncées, au droit d'exploiter les concessions dont ils bénéficient.

L'État transfère à la même date à la société nationale le droit d'exploiter les deux réseaux de l'État et d'Alsace et de Lorraine.

À l'exception des biens, droits et charges composant les domaines privés des compagnies, tous les biens, meubles et immeubles des grands réseaux d'intérêt général, et notamment les bâtiments, terrains et ateliers, le matériel, le mobilier et l'outillage, les approvisionnements, les crédits en banque et les fonds en caisse, ainsi que tous baux, contrats et arrangements quelconques conclus dans l'intérêt de l'exploitation de ces réseaux, la jouissance de toutes créances comme la charge de toutes dettes desdits réseaux seront à cette date transférés de plein droit à la société nationale.

Le droit d'exploiter le réseau constitué par l'ensemble des lignes ainsi transférées est, pour une période de 45 années, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1982, attribué par l'État à la société nationale, au profit de laquelle est prorogé jusqu'au 31 décembre 1982 le bénéfice de chacune des concessions des compagnies précitées au fur et à mesure de leur expiration.

Art. 2. — Les statuts de la société nationale devront être approuvés par un décret rendu en conseil d'État sous le contreseing des ministres des travaux publics et des finances, les compagnies entendues.

Le capital social est fixé à un milliard quatre cent dix-neuf millions quatre cent douze mille francs (1.419.412.000 fr.) et sera représenté :

D'une part, par un million trois cent quatre-vingt-onze mille vingt-quatre (1.391.024) actions A d'une valeur nominale de cinq cents francs chacune, qui seront remises, savoir :

Deux cent soixante-dix-neuf mille cinq cent quatre-vingt-seize (279.596) à la compagnie du Nord,

Deux cent cinquante mille trois cent quatre-vingt-quatre (250.384) à la compagnie de l'Est,

Deux cent vingt-huit mille quatre cent six (228.406) à la compagnie de Paris à Orléans,

Cinq cent vingt mille cinq cent vingt-deux (520.522) à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée,

Cent douze mille cent seize (112.116) à la compagnie du Midi,

en représentation de l'ensemble des apports faits par ces compagnies à la société nationale, et notamment de leur matériel, de leur mobilier, de leur outillage, de leurs approvisionnements et de leurs travaux complémentaires, y compris les parts respectives afférentes aux chemins de fer de Ceinture.

D'autre part, par un million quatre cent quarante-sept mille huit cent (1.447.800) actions B de même valeur nominale, qui seront remises à l'État en représentation des mêmes apports en ce qui concerne les réseaux de l'État et d'Alsace et de Lorraine et d'une partie, tant des dépenses faites à son compte antérieurement sur l'ensemble des réseaux exploités que des avances faites par lui au fonds commun institué par l'article 13 de la convention du 28 juin 1921.

Les actions A de la société nationale recevront jusqu'à remboursement un intérêt fixé à six pour cent (6 p. 100) de la valeur nominale du titre ; leur amortissement sera réglé de façon à être achevé le 31 décembre 1982. Les actions amorties seront remplacées par des actions de jouissance dites actions J.

Les actions B auront droit au même intérêt que les actions A.

L'intérêt des actions sera payé au 31 décembre de chaque année, et, pour la première fois, le 31 décembre 1938. Le remboursement des titres amortis sera, pour chaque année, effectué à la même date.

Les actions A remises aux compagnies demeureront, ainsi que les actions J, bloquées à leurs noms jusqu'au 31 décembre 1955.

À cette date, les actions A et J détenues par chacune des compagnies intéressées seront distribuées entre ses actionnaires au prorata de leurs droits respectifs dans l'actif de la compagnie.

Au terme de la prorogation des concessions accordées à la société nationale, c'est-à-dire à l'expiration de cette société, son actif fera retour gratuitement à l'État.

Art. 3. — Les sommes encaissées chaque année par les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions A de la Société nationale qu'elles détiennent, seront inscrites par chacune d'elles à un compte spécial. Ces sommes, dont les compagnies auront la gestion, ne pourront faire l'objet de répartitions entre les actionnaires des compagnies avant le 31 décembre 1955, sauf autorisation spéciale du ministre des finances. Les compagnies devront pouvoir justifier à tout moment, à la commission des comptes de la Société nationale, de l'emploi desdites sommes.

Les produits du placement des sommes portées au compte spécial susvisé pourront être répartis dans les conditions déterminées par les assemblées générales des compagnies.

Le montant du compte spécial et ses produits seront exonérés de tout impôt frappant les réserves des sociétés.

Par dérogation aux dispositions du 1^{er} alinéa du présent article, un pourcentage de 20 p. 100 au maximum des sommes encaissées annuellement par chaque compagnie au titre de l'intérêt et de l'amortissement des actions A de la Société nationale pourra être réparti entre les actionnaires desdites compagnies, lorsque la Société nationale aura, pour l'exercice correspondant, réalisé l'équilibre entre ses recettes telles qu'elles sont définies au paragraphe A de l'article 21 et ses dépenses telles qu'elles sont définies au paragraphe B du même article, alinéas **a)**, **b)**, **d)**, **e)**, **f)** et **g)**.

Art. 4. — Nonobstant toute disposition contraire, les actions A, B et J jouiront à l'assemblée générale de la Société nationale d'un droit de vote égal, sans limitation du nombre des voix.

Art. 5. — La société nationale versera annuellement aux Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi ;

D'une part, par moitié le 30 juin et le 31 décembre, les sommes nécessaires du remboursement du capital dans les conditions fixées par les statuts et le tableau d'amortissement actuel des compagnies ;

D'autre part, au 31 décembre, jusqu'aux dates d'expiration des concessions respectives, les sommes prévues par l'article 15, paragraphe **d)**, de la convention du 28 juin 1921.

Art. 6. — L'assemblée générale des actionnaires se réunit une fois par an pour délibérer sur la gestion et les comptes de la société.

Les délibérations concernant la gestion et les comptes devront être précédées du rapport d'une commission des comptes dont la composition, les pouvoirs et le droit de communication seront définis par les statuts et qui devra comprendre, en nombre égal, des membres désignés par les actionnaires autres que l'État, d'une part, et des membres représentant l'État, d'autre part.

TITRE II

Administration de la société

Art. 7. — Le conseil d'administration de la Société nationale comprend trente-trois membres jusqu'au 31 décembre 1955 et vingt-sept membres à partir du 1^{er} janvier 1956, savoir :

a) Trois membres de droit qui sont :

Le vice-président du conseil d'État ;

Le gouverneur de la Banque de France ;

Le directeur général de la caisse des dépôts et consignations ;

b) Douze membres désignés parmi les fonctionnaires en activité ou en retraite appartenant aux administrations vivantes :

Quatre parmi les catégories ci-après :

Trois membres du conseil d'État ayant au moins le grade de maître des requêtes, et un membre des corps d'inspection générale des grands services publics.

Quatre parmi les fonctionnaires relevant du département des finances et choisis :

Soit parmi les inspecteurs généraux des finances, les inspecteurs des finances de première ou de deuxième classe, les directeurs ou directeurs adjoints de l'administration centrale et les directeurs généraux des administrations financières, soit parmi les magistrats de la cour des comptes ayant au moins le grade de conseiller référendaire.

Quatre parmi les membres des corps des ponts et chaussées et des mines ayant au moins le grade d'ingénieur en chef, et les directeurs ou directeurs adjoints de l'administration centrale des travaux publics.

Ces fonctionnaires sont nommés par décret contresigné, soit du ministre des travaux publics pour ce qui concerne les agents relevant de son département, soit des ministres des travaux publics et des finances en ce qui touche les autres agents ;

c) 1° Jusqu'au 31 décembre 1955, douze membres désignés :

Trois par le conseil d'administration de la compagnie du Nord.

Deux par le conseil d'administration de la compagnie de l'Est.

Deux par le conseil d'administration de la compagnie de Paris à Orléans.

Trois par le conseil d'administration de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Deux par le conseil d'administration de la compagnie du Midi ;

2° A partir du 1^{er} janvier 1956 :

Six membres désignés par l'assemblée des porteurs d'actions A et J, les droits de vote attachés à la possession de ces actions dans ladite assemblée étant les mêmes pour les actions A et les actions J et s'exerçant, par disposition expresse, sans limitation du nombre des voix ;

d) Deux membres nommés par décret contresigné du ministre des travaux publics et choisis parmi les personnes ayant rendu au chemin de fer des services éminents ;

e) Quatre délégués du personnel nommés par décret contresigné du ministre des travaux publics et choisis sur une liste de huit agents en activité de service.

Les fonctions de membres du conseil d'administration sont incompatibles avec le mandat de sénateur ou de député.

Art. 8. — Les membres du conseil d'administration autres que les membres de droit sont nommés pour six ans et renouvelables par moitié tous les trois ans dans chacune des

catégories **b**, **c**, **d**, **e**, prévues à l'article 7. Le premier renouvellement interviendra le 1^{er} janvier 1941, les administrateurs sortants étant désignés par voie de tirage au sort.

Le président du conseil d'administration, choisi parmi les administrateurs représentant l'État, est nommé pour six ans, sur la proposition du ministre des travaux publics et du ministre des finances par décret délibéré en conseil des ministres. Il n'est pas, en tant qu'administrateur, soumis au premier renouvellement triennal.

Deux vice-présidents sont nommés pour la même durée, l'un d'entre eux étant obligatoirement choisi dans la catégorie **b** et l'autre dans la catégorie **c** de l'article 7.

Ils sont élus par le conseil d'administration.

À titre transitoire, la première nomination de chacun des deux vice-présidents sera faite par décret, le vice-président choisi dans la catégorie **c** étant présenté par les conseils d'administration des compagnies. Les deux vice-présidents nommés par décret ne seront pas, en tant qu'administrateurs, soumis au renouvellement triennal du 1^{er} janvier 1941.

En cas de partage égal des voix, le président à voix prépondérante.

Art. 9. — Il est constitué un comité de direction de la société nationale :

1° Jusqu'au 31 décembre 1955, ce comité est composé du président du conseil d'administration de la société, président du comité, des deux vice-présidents et de huit membres dont :

Quatre sont nommés par décret contresigné du ministre des travaux publics et éventuellement du ministre intéressé, parmi les administrateurs des catégories **a**, **b** et **d** de l'article 7 ;

Quatre sont nommés par décret contresigné du ministre des travaux publics parmi les administrateurs de la catégorie **c** de l'article 7, sur présentation par les administrateurs de ladite catégorie

2° A partir du 1^{er} janvier 1956, le nombre des membres visés à l'alinéa précédent est réduit à deux, le nombre des membres du comité autres que le président et les deux vice-présidents se trouvant ainsi ramené à six.

Art. 10. — Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou dans un marché fait avec la société nationale ou pour son compte, à moins qu'ils n'y soient autorisés par l'assemblée générale

Il est, chaque année, rendu à l'assemblée générale un compte spécial de l'exécution des marchés ou entreprises par elle autorisés, aux termes du paragraphe précédent.

En outre, lorsque le conseil d'administration ou le comité de direction de la société nationale examinera un marché ou traité, de quelque nature qu'il puisse être, conclu entre la société nationale et une entreprise dans laquelle un des administrateurs de la société aurait des intérêts au titre de propriétaire, gérant ou administrateur, cet administrateur ne prendra pas part au vote.

Dans les cas prévus au précédent alinéa, mention spéciale des conditions de passation du marché ou traité sera faite lors de sa présentation à la commission des marchés visée à l'article 42.

Art. 11. - Un commissaire du Gouvernement, qui est le directeur général des chemins de fer et des transports au ministère des travaux publics, siège au conseil d'administration et a accès au comité de direction. Ce commissaire est assisté du chef de la mission de contrôle financier des chemins de fer en qualité de commissaire adjoint.

Le commissaire du Gouvernement peut demander l'inscription à l'ordre du jour de telle question qu'il juge utile ; il peut le cas échéant, provoquer une réunion du conseil d'administration ou du comité.

Le commissariat du Gouvernement comprend en outre des commissaires suppléants et un secrétariat dans les conditions prévues pour l'ensemble des commissariats du Gouvernement près les comités de réseau des chemins de fer de l'État et des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

La société nationale supportera les frais de fonctionnement du commissariat du Gouvernement qui seront, sauf révision ultérieure, égaux aux chiffres antérieurement fixés pour l'ensemble des commissariats du Gouvernement près les comités de réseau des chemins de fer de l'État et des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine par application de l'article 10 du décret-loi du 16 novembre 1926 et de l'article 9 du décret-loi du 1^{er} décembre 1929.

Art. 12. — Le commissaire du Gouvernement reçoit, huit jours au moins avant chaque séance du conseil d'administration, un rapport écrit sur chacune des affaires soumises au conseil.

Il pourra être dérogé à cette régie, d'accord entre le président du conseil d'administration et le commissaire du Gouvernement.

Art. 13. — Le conseil d'administration est investi pour l'administration de la Société nationale des pouvoirs les plus étendus, dans les conditions qui seront définies par les statuts de la société.

Il peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs au comité de direction, dans les conditions qui seront définies par ces statuts.

Le président du conseil d'administration nomme, sous réserve des dispositions transitoires de l'article 15, le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général, sur proposition du conseil d'administration et sous réserve de l'agrément du ministre des travaux publics. Il nomme, en outre, les directeurs et principaux chefs de service, sur présentation du directeur général et après avis du comité de direction.

Art. 14. — Il sera mis fin, le 1^{er} janvier 1938, au jeu des dispositions tant des articles 6, 7 et 8 de la convention du 28 juin 1921 que de l'article fer de l'avenant du 6 juillet 1933.

TITRE III

Direction et organisation de la société

Art. 15. — Le directeur général est assisté d'un directeur général adjoint. Il est créé, en outre, un poste de secrétaire général.

Le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général sont nommés dans les conditions définies à l'article 13.

À titre transitoire, les premiers titulaires seront nommés par décret contresigné du ministre des travaux publics.

Le directeur général, le directeur général adjoint et le secrétaire général ne peuvent être relevés de leurs fonctions qu'après avis préalable du conseil d'administration et par l'autorité qui les a désignés. Toutefois, si l'avis du conseil n'est pas conforme, la décision sera prise par arrêté du ministre des travaux publics.

Le directeur général est chargé de la nomination et de la promotion du personnel, sous réserve des dispositions de l'article 13.

Art. 16. — Le conseil d'administration de la société nationale aura mission d'arrêter, avant le 30 juin 1938, en fonction de la réforme de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général faisant l'objet de la présente convention, le programme d'un ensemble de mesures tendant à la réorganisation et la simplification des services, qui lui paraîtront génératrices d'économies.

Art. 17. — Le comité de direction des grands réseaux et les compagnies du Nord, de l'Est, du Paris à Orléans, du Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, ainsi que les administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine, devront prendre, jusqu'au 1^{er} janvier 1938 et à la requête de la société nationale, les mesures nécessaires pour permettre l'organisation des nouveaux services de la société nationale sous l'autorité de son conseil d'administration.

TITRE IV

Dispositions financières

Art. 18. — Chaque année, avant le 1^{er} novembre, le conseil d'administration arrêtera le budget de l'exercice suivant.

Les recettes de toute nature à prévoir devront, dès l'exercice 1938, être au moins égales au montant de l'ensemble des dépenses et des charges de toute nature incombant à la société telles qu'elles sont énumérées à l'article 21, à l'exception toutefois de l'alinéa c) du paragraphe B.

Le conseil d'administration de la Société nationale sera tenu de faire face, par des augmentations ou aménagements de tarifs, à défaut d'économies suffisantes, à l'équilibre ainsi défini des prévisions budgétaires, de même qu'à toutes les modifications de la situation ainsi prévue qui pourraient apparaître en cours d'exercice et qui résulteraient notamment :

Soit d'une augmentation de plus de 5 p. 100 par rapport aux prévisions dans les éléments constitutifs des dépenses d'exploitation ;

Soit d'une réduction équivalente des recettes d'exploitation prévues ;

Soit d'une évolution des recettes et des dépenses de nature à compromettre l'équilibre budgétaire prévu.

Les aménagements ou augmentations de tarifs proposés en vertu des dispositions qui précèdent seront présentés par le conseil d'administration de la Société nationale et seront soumis pour avis au conseil supérieur des transports, dans les conditions fixées par le statut de ce dernier. Ils deviendront exécutoires de plein droit si le ministre des travaux publics, sur avis conforme du ministre des finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois à dater du jour où le conseil d'administration aura proposé la mesure. En cas d'opposition, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit égal au produit qui était attendu de l'augmentation ou de l'aménagement de tarifs proposé et dont le montant sera versé à la société. À défaut du vote de ce crédit dans un délai de deux mois à partir du jour de la proposition faite par le conseil d'administration, les mesures proposées par ce dernier seront applicables de plein droit.

Dans le cas où la proposition serait faite dans l'intervalle de deux sessions parlementaires, ce dernier délai pourra être porté à trois mois.

Le ministre des travaux publics pourra, d'accord avec le ministre des finances, demander à la Société nationale un abaissement de ses tarifs. Dans ce cas, le Gouvernement demandera immédiatement au Parlement le vote d'un crédit destiné à couvrir la perte de recettes qui résultera pour la Société nationale de l'application de la mesure imposée et dont le montant sera versé à cette dernière. Ladite mesure ne sera mise en application qu'après le vote du crédit prévu ci-dessus.

Art. 19 — L'équilibre intégral de l'ensemble des dépenses et des recettes de la Société nationale devra être assuré progressivement.

À cet effet, les dépenses qui figurent à l'alinéa c) du paragraphe B de l'article 21 devront être couvertes par la Société nationale dans les conditions définies aux alinéas 3 et suivants de l'article précédent, en cinq étapes annuelles égales, à partir du 1^{er} janvier 1939, en sorte que l'équilibre intégral soit assuré au plus tard pour l'exercice 1943.

La Société nationale recevra, s'il y a lieu, du Trésor, sous la forme des avances prévues à l'article 25, les sommes correspondantes aux charges qui, par application du paragraphe qui précède, ne seraient pas encore incorporées dans l'équilibre financier de la société.

L'État sera remboursé de ces avances dans les conditions Prévues à l'article 24 **in fine**.

Les économies résultant de toutes opérations ayant pour effet de réduire les charges financières de la Société nationale définies à l'alinéa c) du paragraphe B de l'article 21 viendront obligatoirement en atténuation de la part desdites charges encore couverte par des avances du Trésor.

Art. 20. — Pour chaque exercice, la Société nationale fera des propositions au sujet de la somme à lui verser pour couvrir le prix de revient des services rendus par elle, en vertu du cahier des charges, à titre gratuit ou à prix réduits à l'administration des postes, télégraphes et téléphones.

Les premières propositions seront faites au cours du deuxième trimestre de l'exercice 1938. Cette somme sera arrêtée par les ministres des travaux publics, d'accord avec le ministre des finances et des postes, télégraphes et téléphones.

Si cet accord n'est pas intervenu avant le 1^{er} janvier 1939, les prestations faites à l'administration des postes, télégraphes et téléphones seront, à partir de cette date, payées par cette administration aux tarifs commerciaux des prestations analogues.

Dans le but de diminuer le prix de revient visé au premier alinéa du présent article, il pourra être, d'un commun accord entre l'administration des postes, télégraphes et téléphones et la Société nationale, procédé à une révision des obligations de la Société nationale à l'égard de cette administration.

Art. 21. — Le compte annuel de liquidation de la Société nationale comprendra :

A. — En recettes, les recettes de toute nature, y compris les subventions versées en vertu de l'article 18 ;

B. — En dépenses :

a) Les dépenses d'exploitation proprement dites, y compris la dotation annuelle du fonds de renouvellement des installations et du matériel définie au premier alinéa de l'article 23 ;

b) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc.) dûment justifiées du capital social et des emprunts de toute nature contractés par la société ou pour son compte postérieurement au 1^{er} janvier 1938, sous déduction de tous remboursements et annuités dus par l'État, les départements, les communes et les particuliers ;

c) Le montant des charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc.) dûment justifiées des autres emprunts de toute nature pris en charge par la Société nationale en vertu des articles 30 et 31, sous déduction de tous remboursements et annuités dus par l'État, les départements, les communes et les particuliers ;

d) Les insuffisances des exploitations annexes et des participations financières, les redevances, remboursements, annuités et toutes autres charges incombant à la société en vertu de son objet social ;

e) Les sommes versées aux compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi par application de l'article 5 ci-dessus ;

f) Les primes prévues à l'article 36 ;

g) Le remboursement au Trésor des avances prévues au deuxième alinéa de l'article 25.

Art. 22. — Les sommes provenant du prélèvement effectué sur ses dépenses et charges par la société nationale, en exécution du décret du 16 juillet 1935 instituant un prélèvement de 10 p. 100 sur les dépenses publiques, du décret du 25 juillet 1935 et des textes subséquents, viendront en déduction des dépenses et charges telles qu'elles sont prévues à l'article 21.

Art. 23. — Il sera constitué un fonds de renouvellement des installations et du matériel de la société nationale. Ce fonds sera alimenté en premier lieu par une dotation annuelle qui, pour chaque exercice, sera égale à 20 p. 100 de l'excédent des dépenses complémentaires de premier établissement proprement dites (installations et matériel) sur la valeur initiale des installations et du matériel supprimés.

D'autre part, le fonds recevra une fraction de l'excédent du compte annuel de liquidation dans les conditions définies à l'article 24.

Art. 24. — En fin d'exercice, si le compte annuel de liquidation visé à l'article 21 laisse un reliquat, celui-ci sera affecté, pour 80 p. 100 au plus de son montant, au remboursement au Trésor des avances consenties par lui à la Société nationale, par application de l'article 25, le complément devant alimenter le fonds de renouvellement des installations et du matériel défini à l'article 23.

Toutefois, si ce complément, augmenté de la valeur initiale des installations et du matériel supprimé et de la dotation annuelle visée à l'article 23, dépasse 3 p. 100 des dépenses d'établissement proprement dites inscrites au bilan au 31 décembre de l'exercice considéré,

l'excédent sera affecté à la constitution d'un fonds de réserve jusqu'à ce que ce fonds ait atteint 10 p. 100 du montant des recettes d'exploitation de l'exercice et, au-delà, à l'apurement des avances faites par le Trésor public au fonds commun institué par l'article 13 de la convention du 28 juin 1921, sous déduction du capital représenté par la valeur nominale de celles des actions B qui correspondent à l'apport fait par l'État au titre des dites avances.

Art. 25. — Si, en fin d'exercice, le compte annuel de liquidation visé à l'article 21 fait apparaître une insuffisance, celle-ci sera couverte d'abord par les ressources du fonds de réserve visé à l'article 24 et, ensuite, par des avances directes en capital du Trésor, faites par l'État à titre de garant. Ces avances donneront lieu à des versements échelonnés, aussi régulièrement que possible, entre le 1^{er} janvier et le 30 juin de l'exercice suivant et seront remboursables dans les conditions prévues à l'article 24.

Toutefois, dans la mesure où ces avances dépasseront le montant des charges qui, par application du deuxième alinéa de l'article 19, ne seront pas encore incorporées dans l'équilibre financier de la société, elles seront remboursées au Trésor au plus tard le 31 décembre de l'exercice suivant celui au cours duquel elles auront été consenties et porteront intérêt au taux d'escompte de la Banque de France, majoré de un pour cent (1 p. 100).

Art. 26. — La Société nationale ne pourra emprunter qu'en vue de couvrir ses dépenses d'établissement dans les conditions définies aux articles 28 et 43 et de faire face à ses besoins de trésorerie.

Art. 27. — Si, en cours d'exercice, le Trésor est amené à consentir à la Société nationale des avances de trésorerie, celles-ci seront productives d'intérêts au taux d'escompte de la Banque de France, majoré de un pour cent (1 p. 100). Leur remboursement sera automatiquement imputé sur les versements faits par l'État en vertu du premier alinéa de l'article 25.

Art. 28. — Les dépenses complémentaires de premier établissement de matériel roulant, de mobilier et outillage, et les dépenses rattachées, savoir : approvisionnements, participations et valeur en capital des pensions de rétroactivité prévues par la loi du 28 décembre 1911, seront supportées par la société nationale.

Elles seront couvertes, dans la mesure décidée par le conseil d'administration, par les ressources du fonds de renouvellement dont la constitution fait l'objet de l'article 23 ci-dessus et, pour le surplus, par le produit de l'émission d'obligations ou de bons dont les types seront fixés par arrêté du ministre des finances.

Art. 29. — Si le ministre des finances leur en fait la demande, les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi émettront, jusqu'au 1^{er} janvier 1943, des emprunts pour la couverture de tout ou partie des dépenses visées à l'article 28. Elles en assureront, dans les conditions prévues à l'article 30, la gestion et le service, et seront remboursées des charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc.) dûment justifiées, qui correspondent à ces emprunts.

Art. 30. — Jusqu'à l'expiration de leurs concessions respectives, les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris-Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, assureront la gestion et le service des emprunts émis par elles ou par le syndicat de Grande Ceinture avant le 1^{er} janvier 1938, soit pour leur compte, soit pour celui de l'État.

Toutefois, à partir du 1^{er} janvier 1943, la société nationale pourra, au 1^{er} janvier de chaque année, et moyennant un préavis d'un an, prendre la gestion et le service desdits emprunts.

En toute hypothèse, à partir de l'expiration de la concession de chaque compagnie et jusqu'au 31 décembre 1982, la gestion et le service des emprunts dont ladite compagnie avait la charge seront assurés par la société nationale.

Le service des emprunts émis par l'administration des chemins de fer de l'État sera assuré directement par le Trésor.

Les compagnies, tant qu'elles assureront la gestion et le service de leurs titres, d'une part, et le Trésor, d'autre part, recevront de la société nationale, la veille de chaque échéance, une somme représentant les charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc.), dûment justifiées de ces emprunts.

Par dérogation aux dispositions du 6^e alinéa de l'article 1^{er} de la présente convention, chacune des compagnies, pour les titres émis ou pris en charge par elle, et le Trésor, pour les titres des chemins de fer de l'État, conserveront les fonds représentant, au 31 décembre 1937, les arriérés sur coupons et remboursements de ces titres, ainsi que les soldes de tous autres comptes relatifs aux opérations de titres en cours.

La société nationale assurera, dès le 1^{er} janvier 1938, la gestion et le service des emprunts émis par l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Art. 31. — Les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris-Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, ainsi que les administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine, émettront, s'il y a lieu, chacune pour la part qui la concerne, des emprunts pour la couverture des dépenses d'établissement, y compris les dépenses rattachées, effectuées à une date antérieure au 1^{er} janvier 1938 et non couvertes à cette date, ainsi que, si le ministre des finances leur en fait la demande, pour la couverture des montants des insuffisances d'exploitation antérieures à la même date, non encore couverts par des émissions d'obligations ou de bons des réseaux.

Les compagnies et les administrations susvisées émettront également, si le ministre des finances leur en fait la demande, des emprunts pour le remboursement, la consolidation ou la conversion de leurs emprunts existant au 1^{er} janvier 1938 ou des emprunts émis par elles postérieurement à cette date pour la couverture des dépenses d'établissement ou des insuffisances d'exploitation antérieures à cette même date.

La faculté donnée au ministre des finances en vertu de l'alinéa précédent prendra fin à partir de la date à laquelle la société nationale assurera la gestion et le service desdits emprunts.

La gestion et le service des emprunts visés aux deux alinéas précédents, ainsi que le remboursement des charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc.) dûment justifiées qui correspondent à ces emprunts seront assurés dans les conditions prévues à l'article 30.

Art. 32. — La Société nationale recevra de l'État des annuités dont le total devra couvrir :

- 1° Les charges effectives (intérêts, amortissement, frais accessoires, etc.) dûment justifiées des emprunts émis avant le 1^{er} janvier 1938 par les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris-Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, ainsi que par les administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine pour la couverture de dépenses d'établissement ou d'insuffisances d'exploitation incombant à l'État, soit au titre du budget ou de la caisse autonome d'amortissement, soit au titre des charges d'insuffisances 1921-1925 ;
- 2° Les charges effectives (intérêts, amortissements, frais accessoires, etc.) dûment justifiées des emprunts nouveaux émis à partir du 1^{er} janvier 1938 pour la couverture des dépenses remboursables d'établissement ou d'insuffisance d'exploitation antérieures à cette date et non encore couvertes à cette même date.

Ces annuités seront versées à la Société nationale en autant de fractions qu'il sera nécessaire, suivant des modalités à déterminer d'accord avec les ministres des travaux publics et des finances.

Le montant des annuités sera modifié pour faire état des arrêtés définitifs des comptes des anciens réseaux jusqu'à l'exercice 1937 inclus, ainsi que des remboursements et conversions intervenus sur les emprunts à la charge desquels ces annuités doivent faire face.

Par ailleurs, la Société nationale recevra de l'État — ou lui payera — toutes autres annuités prévues par les conventions antérieures.

Art. 33. — Les emprunts prévus par les articles 29, 30 et 31 bénéficieront de la garantie de l'État.

Art. 34. — Les charges des emprunts émis, soit par les compagnies et les administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et de Lorraine, soit par la Société nationale, dont la période d'amortissement dépasserait le 31 décembre 1982, seront, à partir de cette date, supportées par l'État.

La durée de ceux de ces emprunts qui seront émis à partir du 1^{er} janvier 1938 ne sera en aucun cas supérieure à 60 ans.

Art. 35. — La comptabilité de la Société nationale sera tenue suivant les principes de la comptabilité industrielle.

Elle comprendra un compte de premier établissement, un compte annuel d'exploitation et des comptes divers.

Les imputations à ces différents comptes, seront, en principe et sous réserve des dispositions de la présente convention, faites conformément aux règles actuellement applicables aux grands réseaux d'intérêt général.

Toutefois, les dépenses rangées actuellement dans les travaux complémentaires, dont le montant unitaire n'atteindra pas 200.000 fr. ou ultérieurement un chiffre fixé par arrêté ministériel seront considérées comme dépenses d'exploitation.

Art. 36. — Il sera alloué au personnel de la Société nationale, à son comité de direction et à son conseil d'administration, en fonction des résultats techniques et commerciaux de sa gestion, des primes d'exploitation dont le mode de calcul est fixé ci-dessous :

À partir de l'exercice pour lequel la totalité des dépenses figurant à l'alinéa c du paragraphe B de l'article 21 sera incorporée dans l'équilibre financier de la société, la prime du personnel autre que le personnel dirigeant sera égale aux cinquante millièmes de l'excédent des recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports sur les quatre-vingt-dix centièmes des prélèvements totaux du paragraphe B de l'article 21.

Pour les exercices au cours desquels une fraction égale à quatre, trois, deux ou un cinquièmes des dépenses du susdit alinéa c sera incorporée dans l'équilibre financier de la société, le coefficient de la prime sera réduit à quarante-huit, quarante-six, quarante-quatre ou quarante-deux millièmes et celui des dépenses élevé à quatre-vingt-onze, quatre-vingt-douze, quatre-vingt-treize ou quatre-vingt-quatorze centièmes.

Pour l'exercice où aucune part des dépenses du susdit alinéa c) ne sera incorporée dans l'équilibre financier de la société, le coefficient de la prime sera fixé à quarante millièmes et celui des dépenses à quatre-vingt-quinze centièmes.

La prime ainsi calculée ne pourra jamais excéder les six millièmes des recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports.

Si les recettes de toute nature augmentées de l'impôt sur les transports n'atteignent pas la fraction des dépenses venant, dans le calcul de la prime, en déduction de ces recettes, il ne sera alloué aucune prime.

La prime allouée au conseil d'administration, au comité de direction et au personnel dirigeant est égale, chaque année, aux quinze centièmes de la prime allouée au personnel autre que le personnel dirigeant.

Art. 37. — Un arrêté concerté des ministres des travaux publics et des finances fixera, la société nationale entendue, les modalités de répartition des deux primes visées à l'article 36.

TITRE V

Dispositions diverses

Art. 38. — Tous les agents des grands réseaux en activité de service au 31 décembre 1937 seront incorporés, à partir du 1^{er} janvier 1938, dans les cadres du personnel de la société nationale, avec la même échelle, le même échelon et la même ancienneté que ceux dont ils jouissaient sur leur réseau.

Le personnel des compagnies et administrations contractantes en activité de service au 31 décembre 1937 sur des réseaux autres que les grands réseaux de la métropole conservera les mêmes facultés d'intégration ou de réintégration dans les cadres de la société nationale que celles dont il eût joui vis-à-vis de la compagnie ou de l'administration intéressée.

Le temps de service, sur leur ancien réseau, des agents incorporés dans les cadres de la société nationale comptera, au même titre que celui de leurs services postérieurs, pour la détermination de leurs droits à la retraite.

Les compagnies pourront demander à la société nationale, moyennant le remboursement des charges y afférentes, de détacher auprès d'elles le personnel qui sera nécessaire au fonctionnement de leurs services, étant entendu que les opérations de liquidation des comptes du domaine public pour les exercices 1937 et antérieurs incomberont à la société nationale.

Art. 39. — La société nationale prendra possession de l'ensemble des avoirs des caisses de retraites et des caisses de pensions-accidents, à la date du 1^{er} janvier 1938, tels qu'ils se trouveront à cette époque.

Elle affectera ces avoirs, à due concurrence, d'une part, à la constitution d'un fonds de réserve unique pour les pensions de retraites du personnel et, d'autre part, à la constitution d'un fonds de réserve unique pour les pensions-accidents. Elle sera substituée à chacun des réseaux dans tous les droits et obligations de celui-ci.

À cet effet, et en ce qui concerne les retraites du personnel, elle inscrira chaque année, parmi ses dépenses d'exploitation, les sommes nécessaires pour porter, dans chaque exercice, au niveau des dépenses (arrérages ou capitaux des pensions, remboursements des retenues, allocations de réforme et frais de gestion) les ressources du fonds spécial de ces retraites (retenues des agents et autres ressources réglementaires, produits des placements de fonds et revenus des valeurs, capitaux constitutifs des pensions de rétroactivité, dons et legs).

Les agents des compagnies de l'Est, de Paris-Orléans et du Midi, affiliés au 31 décembre 1937 aux caisses de prévoyance de ces réseaux, continueront à être placés sous le régime de ces caisses, la société nationale se substituant auxdites compagnies dans leurs relations avec les caisses de prévoyance en question.

Art. 40 — Les ministres des travaux publics et des finances possèdent, à l'égard de la société nationale et de son personnel, les droits et pouvoirs qu'ils tiennent actuellement vis-à-vis des grands réseaux et de leur personnel des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

La société nationale sera soumise aux clauses et conditions d'un cahier des charges qui sera approuvé, avant le 1^{er} janvier 1938, la société nationale entendue, par un décret contresigné par les ministres des travaux publics et des finances et rendu en conseil d'État. Ce cahier des charges sera, en principe, conforme au cahier des charges annexé à la loi du 4 décembre 1875, sous réserve, d'une part, du remplacement, par des dispositions adéquates, de celles figurant notamment aux articles 3, 13, 20, 27, 32, 35 à 41, 42 à 50, 62, 68 et 69, et d'autre part, d'une adaptation aux diverses dispositions législatives et réglementaires en vigueur, et notamment aux deux décrets des 30 décembre 1933 et 19 janvier 1934.

Par ailleurs, les dispositions du nouveau cahier des charges qui ne répondraient plus, à un moment donné, à la situation du chemin de fer, pourront être modifiées sur proposition de la société nationale et par décret rendu en conseil d'État et contresigné des ministres des travaux publics et des finances.

Art. 41. — a) La société nationale fournit aux ministres des travaux publics et des finances, chaque année avant le 1^{er} novembre, son projet de budget pour l'exercice suivant.

Ce projet est accompagné de toutes justifications utiles.

Elle communique pour approbation aux ministres des travaux publics et des finances ses programmes de travaux, de matériel roulant, et d'une manière générale, l'ensemble de ses propositions relatives aux dépenses d'établissement de l'exercice suivant. Le montant des

emprunts à émettre pour assurer la couverture de ces dépenses est arrêté par le ministre des finances ;

b) En cours d'exercice, la société nationale soumet à l'approbation du ministre des travaux publics tous projets de travaux complémentaires de premier établissement, d'acquisition de matériel roulant, de mobilier et d'outillage à porter à son compte d'établissement dont le montant dépassera 200.000 fr., sauf révision ultérieure de ce dernier chiffre par arrêté ministériel.

Par ailleurs, elle prendra toutes dispositions utiles pour que les ministres des travaux publics et des finances puissent suivre mois par mois les recettes et les dépenses d'exploitation.

Les statistiques tenues par la société nationale devront permettre l'appréciation du résultat d'exploitation pour telle ligne ou section de ligne déterminée.

c) Aussitôt après la tenue de l'assemblée générale prévue à l'article 6, la Société nationale transmet ses comptes afférents à l'exercice précédent aux ministres des travaux publics et des finances. L'arrêté définitif de ces comptes interviendra après avis de la commission de vérification des comptes des chemins de fer.

Art. 42. — La commission des marchés, instituée par l'article 4 de l'avenant du 6 juillet 1933, modifiant l'article 7 de la convention du 28 juin 1921, conservera, à l'égard de la Société nationale, dans les conditions définies par ces textes, ses attributions actuelles, mais seulement en ce qui concerne :

D'une part, les marchés dont le montant net dépasse 200.000 fr. ;

D'autre part, les traités comportant perception ou versement d'une redevance annuelle supérieure à 20.000 fr. et pouvant engager la société pour une durée telle que le produit de la redevance par le nombre des années en cause dépasse 200.000 fr.

Les minima énoncés par le présent article sont susceptibles d'être révisés par arrêtés du ministre des travaux publics, pris la Société nationale entendue.

Art. 43. — Seul pourra être poursuivi l'établissement des lignes ou sections de lignes nouvelles déjà concédées ou déclarées d'utilité publique et dont les travaux de construction proprement dits sont entrepris à la date de la présente convention ; pour ces lignes ou sections de ligne la construction sera, à partir du 1^{er} janvier 1938, effectuée aux conditions définies par la convention de concession ou par l'acte déclaratif d'utilité publique, la Société nationale se substituant à la compagnie ou à l'administration intéressée.

Pour toute ligne ou section de ligne nouvelle autre que celles définies à l'alinéa précédent, les conditions d'établissement et de financement seront, dans chaque cas, fixées par une convention à intervenir entre l'État et la Société nationale.

Art. 44. — L'État reconnaît aux compagnies du Nord, de l'Est, de Paris-Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, la pleine propriété et la libre disposition de leurs domaines privés respectifs, sauf redressements à provenir des arrêtés définitifs des comptes et sous les réserves suivantes :

Les biens des domaines privés qu'après un examen de concert avec les compagnies, la Société nationale estimera nécessaires à l'exploitation du chemin de fer seront transférés à cette société dans les conditions de l'alinéa ci-après.

Ces biens seront, à défaut d'accord, déterminés pour chaque compagnie par un collège arbitral composé d'un expert désigné par la compagnie intéressée, d'un expert désigné par la société nationale avec l'agrément du ministre des travaux publics et d'un arbitre désigné par le premier président de la cour de cassation. Ce collège fixera le montant de l'indemnité qui sera due du fait du transfert de ces biens à la société nationale. La sentence arbitrale sera susceptible d'un recours de plein contentieux devant le conseil d'État.

À partir du 1^{er} janvier 1938, la société nationale prendra en location les immeubles ou locaux appartenant aux domaines privés des compagnies et actuellement affectés, soit au service du

chemin de fer, soit au logement de ses agents, soit au logement d'agents des services publics connexes. Cette location se fera aux conditions en vigueur au 31 décembre 1937.

Toutefois, il pourra être procédé à des révisions basées sur les prix de location des immeubles analogues et de situation comparable. En cas de désaccord, le collège arbitral consulté statuera dans les conditions de l'alinéa précédent. Ladite location ne prendra fin, s'il y a lieu et sauf accord amiable entre les parties, que par cession desdits immeubles au profit de la société nationale dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent et au plus tard au 31 décembre 1955.

Art. 45. — Les compagnies renoncent à tous recours contre les arrêtés ministériels pris avant le 1^{er} septembre 1937 et clôturant définitivement leurs comptes d'exercices. Elles abandonneront, en conséquence, toutes instances en cours, se désistant de leurs pourvois, et supporteront les frais de ces désistements.

Par contre, il ne sera apporté aux comptes d'exercices n'ayant pas encore donné lieu à arrêtés ministériels définitifs d'autres redressements à la charge des compagnies que :

Ceux résultant de l'application, pour lesdits exercices, aux mêmes cas, des décisions incluses dans les arrêtés visés au premier alinéa ;

Ceux qui pourraient éventuellement être la conséquence de contraventions graves aux règles d'imputation dans les comptes, les dépenses non engagées dans l'intérêt direct du chemin de fer pouvant seules donner lieu à redressements à la charge des compagnies.

Art. 46. — Sur les sommes prévues à l'article 1^{er} de la convention du 27 juin 1912 passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et approuvée par la loi du 13 juillet 1912 et complétée par divers avenants approuvés par les lois des 4 janvier 1920 et 5 avril 1923, la compagnie du Midi ne sera plus tenue à aucun versement à l'occasion d'avances faites ou à faire à la société des voies ferrées départementales du Midi.

Art. 47. — L'attribution aux compagnies des actions dont il est parlé à l'article 2 de la présente convention entraîne renonciation desdites compagnies aux droits qu'elles tiennent, en ce qui concerne l'indemnité de reprise ou de rachat, des articles 36 et 37 du cahier des charges, tels qu'ils ont été complétés ou modifiés par les conventions de 1883, de l'article 20 de la convention du 28 juin 1921 et de l'article 21 de la même convention, modifié par les articles 6 et 7 de l'avenant du 6 juillet 1933, et plus généralement la renonciation, en faveur de la société nationale, aux avantages directs ou indirect résultant des textes antérieurs, à l'exclusion de ce qui concerne les domaines privés dont le sort est réglé par l'article 44 ci-dessus.

Ce règlement implique l'extinction des dettes de garantie arrêtées au 31 décembre 1913 des compagnies de Paris-Orléans et du Midi et visées au premier alinéa de l'article 19 de la convention du 28 juin 1921.

Art. 48. — Le syndicat de Petite Ceinture, institué par la convention du 10 décembre 1851, approuvée par le décret du 11 décembre 1851, et le syndicat de Grande Ceinture, institué par la convention du 23 septembre 1875, approuvée par le décret du 3 décembre 1875, seront dissous à la date du 31 décembre 1937.

Art. 49. — Sont annulées toutes les dispositions des conventions antérieures contraires à celles de la présente convention.

Fait à Paris, le 31 août 1937, en onze exemplaires, dont un pour l'administration de l'enregistrement.

Pour l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine :

BAUER.

Pour l'administration des chemins de fer de l'État :

GRIMPRET.

Pour la compagnie des chemins de fer de l'Est :

MARLIO.

Pour la compagnie du chemin de fer du Nord :

ED. DE ROTHSCHILD.

RENÉ MAYER.

Pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

ANDRÉ LEBON.

Pour la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans :

RICHEMOND.

Pour la compagnie des chemins de fer du Midi :

P. TIRARD.

Pour le syndicat du chemin de fer de Grande Ceinture de Paris :

ED. DE ROTHSCHILD.

Pour le syndicat du chemin de fer de Petite Ceinture de Paris :

ANDRÉ LEBON.

Le ministre des travaux publics,

HENRI QUEUILLE.

b. Statuts de la SNCF

Source : *JO. Lois et décrets*, 1^{er} janvier 1938, p. 144-150

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Société nationale des chemins de fer
français.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre des finances,
Vu le décret-loi du 31 août 1937 et la convention y annexée relatifs à la réorganisation du régime des chemins de fer ; vu notamment l'article 2 dudit décret et l'article 1^{er} de ladite convention ;
Vu les résolutions adoptées par l'assemblée générale des actionnaires de la Société nationale des chemins de fer en date du 9 décembre 1937 ;
Vu les lettres des compagnies du chemin de fer du Nord, des chemins de fer l'Est, des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du chemin de fer de Paris à Orléans, et des chemins de fer du Midi ;
Le conseil d'État entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Sont approuvés les statuts de la Société nationale des chemins de fer français tels qu'ils ont été ratifiés par l'assemblée générale des actionnaires de cette société, tenue le 9 décembre 1937.

Un exemplaire desdits statuts restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Les rapports de la commission des comptes visés à l'article 6 de la convention annexée au décret-loi du 31 août 1937 sont transmis au ministre des travaux publics et au ministre des finances.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret, qui sera publié avec son annexe au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 31 décembre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,

HENRI QUEUILLE.

Le ministre des finances,

GEORGES BONNET.

STATUTS
DE LA

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

La société nationale des chemins de fer français régie par le décret-loi du 31 août 1937 et la convention y annexée, est soumise, en outre, aux dispositions ci-après :

Dénomination.

Art. 1^{er}. — La société anonyme créée par la convention approuvée par le décret-loi du 31 août 1937, sous le nom de « Société nationale des chemins de fer français », sera désignée ci-après : « Société nationale ».

Siège.

Art. 2 — Le siège de la Société nationale est établi à Paris, rue Saint-Lazare, n°88. Il peut être transféré en tout autre endroit du territoire français par décision du conseil d'administration. Il pourra être créé par décision du conseil d'administration des établissements auxiliaires dans toutes les localités des territoires sur lesquels s'exerce l'activité de la Société nationale et des agences à l'étranger.

Actions.

Art. 3. — Avant le 1^{er} juillet 1938, des certificats nominatifs seront délivrés à chacun des actionnaires de la Société nationale, indiquant le nombre d'actions qu'il possède et les numéros de ces actions. Ils seront extraits de registres à souches, revêtus d'un numéro d'ordre, du timbre de la Société nationale et de deux signatures, manuscrites ou griffées d'administrateurs ou, à défaut, d'un administrateur et d'un fonctionnaire de la Société nationale, délégués à cet effet par le conseil d'administration.

Les certificats mentionneront, pour les actions A et J, le blocage au nom des compagnies jusqu'au 31 décembre 1955 dans les conditions où il est prévu par l'article 2 de la convention du 31 août 1937 et, pour les actions B, l'inaliénabilité et l'incessibilité prévues par l'article 2 du décret-loi du 31 août 1937.

Jusqu'à l'assemblée générale qui sera appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 1955, la Société nationale peut avoir moins de sept actionnaires.

Art. 4. — À partir du 1^{er} janvier 1956, les actions A et J pourront être nominatives ou au porteur, au choix des actionnaires.

Au moment de leur création matérielle, les titres d'actions seront extraits de registres à souches, revêtus d'un numéro d'ordre, du timbre de la Société nationale et de deux signatures manuscrites ou griffées d'administrateurs ou, à défaut, d'un administrateur et d'un fonctionnaire de la Société nationale, délégués à cet effet par le conseil d'administration.

La cession des actions nominatives ne peut s'opérer que par une déclaration de transfert signée du cédant ou de son mandataire, inscrite sur un registre de la Société nationale à ce destiné.

La Société nationale peut exiger, sauf dispositions légales contraires, que la signature des parties soit certifiée par un agent de change ou un notaire.

La cession des actions au porteur se fait par la simple tradition.

Le registre des transferts est clos pendant les huit jours qui précèdent l'assemblée générale, ainsi que le jour même de l'assemblée.

Les actions sont indivisibles vis-à-vis de la société nationale qui ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

En conséquence, les copropriétaires indivis sont tenus de se faire représenter auprès d'elle par un seul d'entre eux, considéré par elle comme ayant seul droit de voter et d'encaisser le produit de l'action.

L'usufruitier et le nu-propriétaire d'une action nominative sont également tenus de se faire représenter par l'un d'entre eux. Toutefois, sauf opposition régulièrement notifiée à la société nationale au siège social, le nu-propriétaire est valablement représenté par l'usufruitier et la société nationale ne reconnaît que l'usufruitier pour toutes les communications à faire aux actionnaires ; le droit de vote appartient à l'usufruitier pour les assemblées générales.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe. La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la société nationale et aux résolutions prises par l'assemblée générale.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, requérir l'apposition des scellés sur les biens et documents de la société nationale, ni s'immiscer en aucune manière dans les actes de son administration.

Emprunts et émissions.

Art. 5. — En vertu des dispositions de l'article 12 des présents statuts, le conseil d'administration de la société nationale autorise tous les emprunts ou émissions de la société nationale dans les conditions définies à l'article 26 de la convention du 31 août 1937.

Les emprunts en obligations et bons ne pourront être autorisés par le conseil d'administration que jusqu'à concurrence des sommes fixées chaque année à titre provisionnel par la loi de finances et des autorisations données en cours d'année par le ministre des Travaux publics d'accord avec le ministre des Finances.

Si le conseil le juge nécessaire, il pourra, jusqu'au 1^{er} janvier 1943, faire au ministre des Finances toutes propositions utiles afin que celui-ci demande aux compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi, d'émettre des emprunts pour la couverture de tout ou partie des dépenses visées par les articles 28 et 43 de la convention du 31 août 1937, comme le prévoit l'article 29 de cette convention.

Art. 6. — Sont applicables aux obligations et bons à émettre par la société nationale à partir du 1^{er} janvier 1938 les dispositions de l'article 4 des présents statuts relatives à la forme et à la transmission des actions A et J après le 31 décembre 1955.

Conseil d'administration.

Art. 7. — Jusqu'au 31 décembre 1955 aucune obligation n'est imposée aux administrateurs d'être et de demeurer, pendant toute la durée de leurs fonctions, propriétaires d'actions de la société nationale.

À partir du 1^{er} janvier 1956, les membres du conseil d'administration désignés par l'assemblée des porteurs d'actions A et J devront être et demeurer, pendant toute la durée de leurs fonctions, propriétaires chacun de cinquante actions A. Ces actions seront affectées en totalité à la garantie des actes de l'administration, même de ceux qui seraient exclusivement personnels à l'un des administrateurs ; elles sont nominatives inaliénables, frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité, et déposées dans la caisse sociale.

Les responsabilités civiles résultant de l'exercice du mandat des administrateurs représentant l'État incombent à celui-ci ; les responsabilités pénales sont encourues par ces administrateurs personnellement.

Art. 8. — L'administrateur nommé en remplacement d'un autre ne conserve son mandat que jusqu'à l'époque où devraient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

Art. 9. — Le président du conseil d'administration est suppléé, en cas d'empêchement, par le vice-président choisi parmi les administrateurs de la catégorie *b*) de l'article 7 de la convention du 31 août 1937, ou, à son défaut, par le vice-président choisi parmi les administrateurs de la catégorie *c*).

Art. 10. — Sous réserve des droits que le commissaire du Gouvernement tient de l'article 11, alinéa 2, de la convention du 31 août 1937, le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que l'intérêt de la société nationale l'exige, soit au siège social, soit en tout autre lieu indiqué dans la lettre de convocation qui sera, en principe, adressée huit jours avant la séance. Il doit être convoqué au moins dix fois par an et une fois par trimestre et chaque fois que la moitié au moins des membres du conseil le demande.

Pour que le conseil d'administration puisse valablement délibérer, il suffit que la moitié au moins de ses membres en exercice soit présente. Sur deuxième convocation, le conseil peut valablement délibérer, avec le même ordre du jour, si le tiers au moins de ses membres en exercice est présent.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres de l'assemblée.

Un administrateur absent peut se faire représenter pour le vote par un autre administrateur, mais un administrateur ne peut représenter comme mandataire qu'un seul de ses collègues.

Le conseil désigne la ou les personnes devant remplir les fonctions de secrétaire et qui peuvent être prises en dehors de ses membres.

Art. 11. — Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par le président de séance et par un autre administrateur présent à la séance.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux à produire en justice ou dans toute circonstance sont signés, soit par le président du conseil d'administration, soit par deux autres administrateurs.

La justification du nombre des administrateurs en exercice et de leur nomination, ainsi que la justification du mandat donné par les administrateurs représentés à la séance, résulte valablement, vis-à-vis des tiers, de la simple énonciation, dans le procès-verbal, du nom des administrateurs présents ou représentés, et du nom des administrateurs absents non représentés.

Art. 12. — Le conseil d'administration fait ou autorise tous les actes et opérations relatifs à l'objet de la société nationale qui ne sont pas de la compétence de l'assemblée générale.

Il a notamment les pouvoirs suivants, lesquels sont énonciatifs et non limitatifs :

Il représente la société nationale vis-à-vis des tiers et de toutes administrations ;

Il fait les règlements de la société nationale ;

Il établit des établissements auxiliaires, agences, dépôts et bureaux partout où il le juge utile, en France, dans les colonies françaises, les pays de protectorat et les pays étrangers ; il les déplace ou les supprime ;

Il approuve les conventions collectives de travail ; il établit, le cas échéant, les règlements concernant le personnel et sa rémunération, les échelles de traitements et salaires du personnel de tout grade, les conditions générales de l'admission, de l'avancement et de la révocation des agents ; il organise toutes caisses d'assurance, de secours, et de prévoyance pour le personnel ;

Il détermine, dans les limites fixées par décisions concertées entre le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances, la rémunération des fonctionnaires en service détaché faisant partie du conseil d'administration, ainsi que les indemnités spéciales allouées aux membres du comité de direction ;

Il remplit toutes les formalités pour soumettre la société nationale aux lois des pays dans lesquels elle pourrait opérer ;

Il détermine le placement des sommes disponibles et règle l'emploi des fonds de réserve, ainsi que des sommes disponibles du fonds de renouvellement ;

Il contracte et résilie toutes assurances ;

Il souscrit, endosse, accepte, négocie et acquitte tous effets de commerce ;

Il statue sur tous traités, marchés, soumissions, adjudications, entreprises à forfait ou autrement, rentrant dans l'objet de la société nationale ;

Il demande ou accepte toutes concessions, fait toutes soumissions, prend part à toutes adjudications, fournit tous cautionnements ;

Il autorise toutes acquisitions, tous retraits, transferts, aliénations de rentes, valeurs, créances, brevets ou licences de brevets d'invention et droits mobiliers quelconques ;

Il consent ou accepte, cède ou résilie tous baux et locations, avec ou sans promesse de vente ;

Il autorise toutes acquisitions et tous échanges de biens et droits immobiliers, ainsi que la vente de ceux qu'il juge inutiles ;

Il décide toutes constructions, aménagements, installations et tous travaux ;

Il se fait ouvrir à toutes banques, notamment à la Banque de France, tous comptes courants et avances sur titres et crée tous chèques et effets pour le fonctionnement de ces comptes ; il règle les conditions auxquelles la Société nationale reçoit des fonds en dépôt et en comptes courants ;

Il demande et autorise tous escomptes, avances et crédits, quelles qu'en soient la forme et les conditions ;

Il détermine les conditions auxquelles la Société nationale participe à des opérations d'émissions directement, par garantie ou autrement ;

Il donne la caution simple ou solidaire de la Société nationale pour assurer le paiement de toutes dettes contractées par des tiers, sous forme d'obligations ou autrement ; il confère, s'il y a lieu, toutes garanties mobilières et immobilières, notamment toutes hypothèques et tous nantissements, sur les biens de la Société nationale ; il avalise tous effets de commerce ; il garantit l'exécution de toutes conventions passées avec des tiers et de tous engagements contractés par eux ;

Il contracte tous emprunts par voie d'ouverture de crédit ou autrement, sous réserve des dispositions des articles 5 et 26 des présents statuts ;

Il fonde toutes sociétés françaises ou étrangères ou concourt à leur fondation ; il fait à des sociétés constituées ou à constituer, aux conditions qu'il juge convenables, tous apports n'entraînant pas restriction de l'objet social ; il souscrit, achète et cède toutes actions, obligations, parts de fondateurs, parts d'intérêt et tous droits quelconques ; il intéresse la Société nationale dans toutes participations et tous syndicats ;

Il prend toutes mesures conservatoires et exerce toutes actions judiciaires tant en demandant qu'en défendant, forme tous appels et pourvois, s'en désiste, fait exécuter tous jugements et arrêts, fait procéder à toutes saisies et mesures d'exécution ;

Il représente à la Société nationale dans toutes opérations de faillites ou de liquidation, adhère à tous règlements amiables et à tous concordats ; fait toutes remises de dettes, consent la transformation de créances en actions, parts bénéficiaires ou obligations ;

Il autorise tous traités, transactions, compromis, tous acquiescements et désistements ainsi que toutes subrogations et antériorités avec ou sans garantie, et toutes mainlevées d'inscription, saisie, opposition et autres droits avant ou après paiement ;

Il arrête les états de situation, les inventaires et les comptes qui doivent être soumis à l'assemblée générale des actionnaires ; il statue sur toutes propositions à lui faire et fixe l'ordre du jour.

Comité de direction.

Art. 13. — La durée du mandat des membres du comité de direction est de six ans. Toutefois, elle ne saurait, en aucun cas, excéder la durée du mandat au conseil d'administration.

Le comité de direction ne peut prendre valablement de décision que si six au moins de ses membres sont présents.

Les décisions sont prises à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, le président a voix prépondérante.

Art. 14. — Les pouvoirs que, en application des dispositions de l'article 13, alinéa 2, de la convention du 31 août 1937, le conseil d'administration peut déléguer au comité de direction sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes approuvés et dans la limite des crédits ouverts par le conseil et de rendre compte au conseil de sa gestion, sont les suivants :

a) Contracter tous emprunts dans les limites fixées par le conseil d'administration, auquel il sera rendu compte à sa plus prochaine séance ;

b) Approuver les projets dont le montant ne dépasse pas 5 millions ;

c) Approuver les adjudications inférieures à 10 millions ;

d) Autoriser la passation des marchés de gré à gré lorsque le montant de la dépense ne dépasse pas 2 millions ;

e) Décider tous achats, ventes, échanges, acquisitions et aliénations de biens, meubles et immeubles, lorsque, le montant de l'opération ne dépasse pas 1 million de francs, toutes locations de moins de dix-huit ans, ainsi que tous retraits, transferts, conversions, aliénations et acquisitions de valeurs ;

f) Approuver les nominations du personnel supérieur laissées à la décision du directeur général ;

g) Fixer, dans le cadre des règles tracées par le conseil d'administration, les traitements, salaires, gratifications et indemnités diverses des directeurs, principaux chefs de service et fonctionnaires supérieurs de la société nationale, ainsi que toutes les autres conditions de leur entrée au service de la société nationale ou de leur départ ;

h) Recevoir les sommes dues à la société nationale, donner tous reçus, quittances et décharges ;

i) Fixer et modifier les tarifs sous réserve des formalités réglementaires d'homologation, dans les conditions fixées par les cahiers des charges et dans le cadre des limites et règles générales arrêtées par le conseil d'administration, auquel il sera rendu compte à sa plus prochaine séance ;

j) Autoriser et suivre toutes actions judiciaires devant toutes juridictions, tant en demande qu'en défense ;

k) Déterminer l'emploi des fonds disponibles et le placement des réserves ; autoriser tous compromis, transactions, acquiescements, désistements et toutes mainlevées d'inscription, de saisie, d'opposition avant ou après paiement ;

l) Et, plus généralement, tous pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche des affaires courantes de la société nationale et, notamment, le fonctionnement de sa trésorerie.

Les limites fixées aux alinéas *b*, *c*, *d* et *e* ci-dessus pourront être relevées par décision du conseil d'administration.

Le conseil d'administration peut, en tout état de cause, déléguer au comité de direction des pouvoirs spéciaux pour le règlement d'une affaire déterminée.

Le comité de direction détermine, dans les limites de sa propre compétence, les contrats qui peuvent être valablement passés, sans son approbation, par le président du conseil d'administration ou par le directeur général ou leurs délégués.

Le comité de direction décide des délégations de signature à conférer à l'un de ses membres ou à tout autre mandataire général ou spécial pour l'exécution des actes délibérés par le conseil, ou le comité et les opérations nécessitées par la gestion courante de la société nationale, notamment l'ouverture et le fonctionnement de tous comptes, le retrait de fonds ou valeurs, les chèques, virements, mandats de paiement, quittances et acceptations, les souscriptions et endos de tous effets comportant reconnaissance de dette par la société nationale et l'acceptation de toutes traites, les achats, mises en garantie, transferts et aliénations de rentes ou valeurs, tous escomptes, ventes et crédits.

Le comité est saisi de toutes les questions intéressant le fonctionnement de la société nationale et, notamment, de tous les rapports de contrôle intérieur ayant une portée générale.

Signature des actes engageant la société nationale et de la correspondance officielle.

Art. 15. — Sous réserve des dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article 14, les actes engageant la société nationale délibérés par le conseil d'administration ou le comité devront porter les signatures conjointes du président du conseil d'administration et d'un vice-président avec faculté de délégation à des membres du comité de direction.

La correspondance officielle est signée par le président du conseil d'administration avec faculté de délégation à un vice-président ou, à défaut, à un membre du comité de direction.

Pouvoirs du directeur général.

Art. 16. — Sous réserve des dispositions énumérées aux articles précédents ou figurant dans les conventions collectives de travail, le directeur général a compétence pour suspendre et révoquer le personnel.

Il fixe, dans le cadre des conventions collectives de travail et des règles tracées par le conseil d'administration, sous réserve des dispositions de l'article 14, alinéa g), les traitements, salaires, gratifications et indemnités diverses de tous les agents et employés de la société nationale, ainsi que toutes les conditions de leur entrée en service et de leur départ.

Il signe la correspondance de service.

Commission des comptes.

Art. 17. — La commission des comptes est composée de huit membres, savoir :

Quatre membres désignés par les actionnaires autres que l'État, dont l'un au moins doit être choisi sur la liste établie conformément à l'article 33 de la loi du 24 juin 1867, modifié par le décret-loi du 8 août 1935 et le décret-loi du 31 août 1937 ;

Et quatre membres représentant l'État, désignés par arrêté concerté entre le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances, savoir :

Un membre du conseil d'État ;

Un magistrat de la cour des comptes ;

Un membre de l'inspection générale des Finances ;

Un membre des corps des mines ou des ponts et chaussées.

Les commissaires sont désignés pour trois ans et leur mandat peut être indéfiniment renouvelé.

La commission désigne dans son sein son président choisi parmi les quatre membres représentant l'État. Elle délibère à la majorité de membres présents ; en cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante ; les dissidents ont la faculté de faire connaître leur avis dans le rapport commun ou dans un rapport séparé.

Chaque commissaire peut, sous sa responsabilité, se faire assister par un collaborateur dans l'exercice de sa mission. Pour les commissaires représentant l'État, ce collaborateur est obligatoirement pris dans le corps auquel appartient le commissaire ; il doit être agréé par le ministre des travaux Publics et le ministre des Finances.

En ce qui concerne la convocation de l'assemblée générale, en cas d'urgence, conformément à l'article 32 de la loi du 24 juillet 1867, modifié par le décret-loi du 8 août 1935 et le décret-loi du 31 août 1937, chacun des deux groupes de quatre membres de la commission pourra agir séparément.

Tout membre de la commission nommé en remplacement d'un autre conserve ses fonctions jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions du commissaire qu'il remplace.

La commission dispose, pour l'examen des opérations de la société nationale, des pouvoirs reconnus aux commissaires par les articles 32 et 34 de la loi du 24 juillet 1867, modifiés par le décret-loi du 8 août 1935 et le décret-loi du 31 août 1937.

Assemblées générales.

Art. 18. — Les actionnaires sont réunis en assemblée générale par le conseil d'administration dans les six premiers mois qui suivent la clôture de chaque exercice, aux jour, heure et lieu indiqués par l'avis de convocation.

En dehors de cette assemblée générale annuelle, les actionnaires peuvent être réunis en cas d'urgence, soit par le conseil d'administration, soit par la commission des comptes ou l'un des deux groupes des membres de la commission des comptes, en assemblée générale convoquée extraordinairement. Le conseil d'administration est tenu, d'autre part, de convoquer extraordinairement l'assemblée générale dans le délai d'un mois lorsque la demande lui en est adressée par un ou plusieurs actionnaires représentant le quart au moins du capital social.

Les convocations à l'assemblée générale sont faites 16 jours au moins à l'avance par un avis inséré au *Journal officiel* et dans l'un des journaux d'annonces légales du lieu du siège social. Ce délai de convocation peut être réduit à huit jours pour les assemblées spéciales et pour les assemblées générales convoquées extraordinairement ou réunies sur deuxième convocation.

Les avis de convocation doivent indiquer sommairement l'objet de la réunion.

Art. 19. — Toute personne titulaire d'une ou plusieurs actions depuis huit jours au moins avant une assemblée générale peut assister à cette assemblée sans formalité préalable.

À partir du 1^{er} janvier 1956, les propriétaires d'actions au porteur doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres cinq jours ouvrables au moins avant cette assemblée, soit au siège social, soit dans les maisons de banques ou établissements

indiqués dans ladite convocation. Toutefois, le conseil d'administration a la faculté d'accepter des dépôts même en dehors de la limite ci-dessus fixée. Il est remis à chaque déposant une carte nominative ou un récépissé nominatif qui en tiendra lieu.

Les titulaires de titres nominatifs et les déposants d'actions au porteur dans les conditions ci-dessus fixées peuvent se faire représenter à l'assemblée générale.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'assemblée générale s'il n'est lui-même membre de cette assemblée ou représentant légal d'un membre de l'assemblée.

Le ministre des Finances et le ministre des Travaux publics désignent la personne appelée à représenter l'État à l'assemblée générale.

Les sociétés sont valablement représentées par un de leurs gérants ou un associé en nom ayant la signature sociale, ou par un membre de leur conseil d'administration valablement délégué à cet effet, soit par tout autre mandataire, membre lui-même de l'assemblée ; les femmes mariées sont représentées par leur mari s'il a l'administration de leurs biens, les mineurs, interdits et autres incapables, par leur tuteur ou administrateur, les associations et établissements ayant une existence juridique par un délégué dûment mandaté, le tout, sans qu'il soit nécessaire que le gérant, l'associé en nom, le délégué du conseil d'administration, le mari du tuteur, l'administrateur ou le délégué soit personnellement actionnaires.

Le nu propriétaire est valablement représenté par l'usufruitier, conformément aux dispositions de l'article 4 des présents statuts.

La forme des pouvoirs est déterminée par le conseil d'administration, ainsi que les lieu et délai de leur production.

Art. 20. — L'assemblée est présidée par le président du conseil d'administration. Celui-ci peut être suppléé par l'un des vice-présidents dans les conditions prévues par l'article 9 des présents statuts ou, à défaut, par un autre administrateur désigné par lui.

Les fonctions de scrutateurs sont remplies par les deux actionnaires présents et acceptants, qui représentent le plus grand nombre d'actions.

Le bureau désigne un secrétaire qui peut être pris en dehors des actionnaires.

Il est tenu une feuille de présence contenant les noms et domiciles des actionnaires présents et représentés, le nombre d'actions possédées par chacun d'eux. Cette feuille est certifiée par le bureau ; elle est déposée au siège social et doit être communiquée à tout requérant.

Art. 21. — L'ordre du jour est arrêté soit par le conseil d'administration si la convocation est faite par lui, soit par la commission des comptes ou l'un des groupes de membres de cette commission, si la convocation est faite, en vertu de l'article 32 de la loi du 24 juillet 1867, modifié par le décret-loi du 8 août 1935 et le décret-loi du 31 août 1937.

Il n'y est porté que des propositions émanant du conseil ou des commissaires.

Toutefois, y sont également portées, s'il s'agit d'une assemblée générale annuelle, les propositions du ressort de cette assemblée qui ont été communiquées au conseil un mois au moins avant la réunion et revêtues de la signature des membres de l'assemblée représentant au minimum le quart du capital social.

Il ne peut être mis en délibération aucune proposition ne figurant pas à l'ordre du jour.

Art. 22. — Le vote à l'assemblée générale a lieu à main levée, à moins que le scrutin secret ne soit réclamé par le quart au moins des actionnaires présents.

Art. 23. — Les délibérations de l'assemblée générale sont constatées par les procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par les membres composant le bureau ou tout au moins par la majorité d'entre eux.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux, à produire en justice ou en toute circonstance sont signés soit par le président du conseil d'administration, soit par un des vice-présidents, soit par deux autres administrateurs.

Art. 24. — L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Les délibérations valablement prises par l'assemblée obligent tous les actionnaires même absents ou dissidents.

Art. 25. — Pour délibérer valablement, l'assemblée générale doit être composée d'un nombre d'actions représentant au moins un quart du capital social.

Si cette condition n'est pas remplie, l'assemblée est convoquée de nouveau, suivant les formes prescrites par l'article 18 ci-dessus.

Dans cette seconde réunion, les délibérations sont valables quel que soit le nombre d'actions représentées, mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion.

Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

Art. 26. — L'assemblée générale annuelle détermine l'importance des jetons de présence et allocations à attribuer aux membres du conseil d'administration, à titre d'indemnité de fonctions et remboursements de frais.

Elle détermine également les allocations accordées au même titre aux membres de la commission des comptes.

L'importance des jetons de présence et allocations fixée par une assemblée générale au titre des deux paragraphes qui précèdent reste maintenue jusqu'à décision contraire.

L'assemblée fixe le montant maximum des emprunts à faire par la société pour la couverture des dépenses visées aux articles 28 et 43 de la convention du 31 août 1937.

Elle délibère sur toutes les propositions portées à son ordre du jour.

L'assemblée générale convoquée extraordinairement peut statuer sur toutes les questions relevant de la compétence de l'assemblée générale annuelle, à l'exception de celles ayant trait à l'approbation des comptes ou s'y rattachant.

*Assemblées spéciales pour la désignation des membres de la commission des comptes
représentant les actionnaires et pour la désignation des six membres du conseil
d'administration représentant les porteurs d'actions A et J.*

Art. 27. — À l'issue de l'assemblée annuelle, s'il y a lieu — ou en tant que de besoin — et pour la première fois à l'issue de l'assemblée approuvant les statuts, les actionnaires autres que l'État tiendront une assemblée spéciale en vue de la désignation des membres de la commission des comptes chargés de les représenter dans les conditions de l'article 17 des présents statuts.

Le bureau de cette assemblée sera constitué par les trois plus forts porteurs d'actions présents à l'assemblée qui désigneront parmi eux le président.

Art. 28. — À partir du 1^{er} janvier 1956, à l'issue de l'assemblée générale ou à toute autre date — et en tant que de besoin — il sera tenu une assemblée spéciale des porteurs d'actions A et J, en vue de désigner les six membres du conseil d'administration qui doivent les représenter ou de compléter à six le nombre de ces membres.

Le bureau de cette assemblée sera constitué par les trois plus fort porteurs d'actions présents à l'assemblée qui désigneront parmi eux le président.

Art. 29. — Les deux assemblées dont la réunion est prévue aux articles 27 et 28 ci-dessus seront convoquées par le conseil d'administration dans les mêmes conditions que l'assemblée générale.

Les règles d'admission, de quorum et de vole prévues pour les assemblées générales seront applicables à la tenue de ces deux assemblées dont les frais seront supportés par la société nationale.

Année sociale.

Art. 30. — L'année sociale commence le 1^{er} janvier et finit le 31 décembre.

Inventaire.

Art. 31. — L'inventaire contenant l'indication de l'actif et du passif de la société nationale, le compte de profils et pertes, le bilan et le compte annuel de liquidation établis chaque année par le conseil d'administration, sont mis à la disposition des commissaires le quarantième jour au plus tard avant l'assemblée générale et sont présentés à cette assemblée.

Dans les quinze jours qui précèdent l'assemblée générale, tout actionnaire peut prendre, au siège social, communication de l'inventaire et de la liste des actionnaires, et se faire délivrer, à ses frais, copie du bilan résumant l'inventaire et du rapport des commissaires.

Amortissement des actions.

Art. 32. — L'amortissement des actions A prévu à l'article 2 de la convention du 31 août 1937 sera réglé conformément au tableau annexé aux présents statuts, qui fixe le nombre d'actions à rembourser chaque année dans chaque série. Chacune des séries est déterminée comme suit :

1^{re} série : actions n^{os} 1 à 279.596.

2^o série : actions n^{os} 279.597 à 529.980.

3^o série : actions n^{os} 529.981 à 758.386.

4^o série : actions n^{os} 758.387 à 1.278.908.

5^o série : actions n^{os} 1.278.909 à 1.391.024.

À partir du 1^{er} janvier 1956, la désignation des actions à amortir dans chaque série aura lieu au moyen de tirages au sort, qui se feront, publiquement à Paris dans le dernier trimestre de l'année, suivant la forme qui sera déterminée par le conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées le 31 décembre suivant seront publiés dans les formes prévues au paragraphe 3 de l'article 18 ci-dessus.

Contestations.

Art. 33. — En cas de contestation s'élevant pendant le cours de la société nationale, soit entre les actionnaires et la société nationale, soit entre les actionnaires eux-mêmes au sujet des affaires sociales, tout actionnaire doit faire déclaration de domicile dans le ressort du siège social et toutes assignations ou significations sont régulièrement délivrées à ce domicile.

À défaut d'élection de domicile, les assignations et significations sont valablement faites au parquet du procureur de la République près le tribunal civil du lieu du siège social.

Approbation et modification des statuts.

Art. 34. — Les présents statuts seront soumis à l'approbation d'une assemblée générale réunie à cet effet sur l'initiative du conseil d'administration.

Ils sont modifiés, le cas échéant, sur la proposition du conseil d'administration et suivant les mêmes formes.

Vu pour être annexé au décret du 31 décembre 1937.

Le ministre des Travaux publics,
HENRI QUEUILLE.

Le ministre des Finances,
GEORGES BONNET.

56. L'inspiration vient en assistant à la discussion des chapitres de la convention collective

Source : IHS-CGT des cheminots, 2 F 494.

Ces croquis du 15 février 1938 et du 14 avril 1939 sont signés par Paul-Jean Cathala, militant actif de la Fédération des cadres. Les portraits sont ceux des militants Raymond Tournemaine, Henri de Kerdelleau, Georges Quertelet, qui représentent la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer à la commission mixte de la convention collective, ainsi que du chef du personnel de la SNCF René Barth.



TOURNEMAIN



CE DE KERDELUAN



ME BARTH
JNCF



QUERTELET

[Signature]

Croquis d'ensemble
15
2
1730

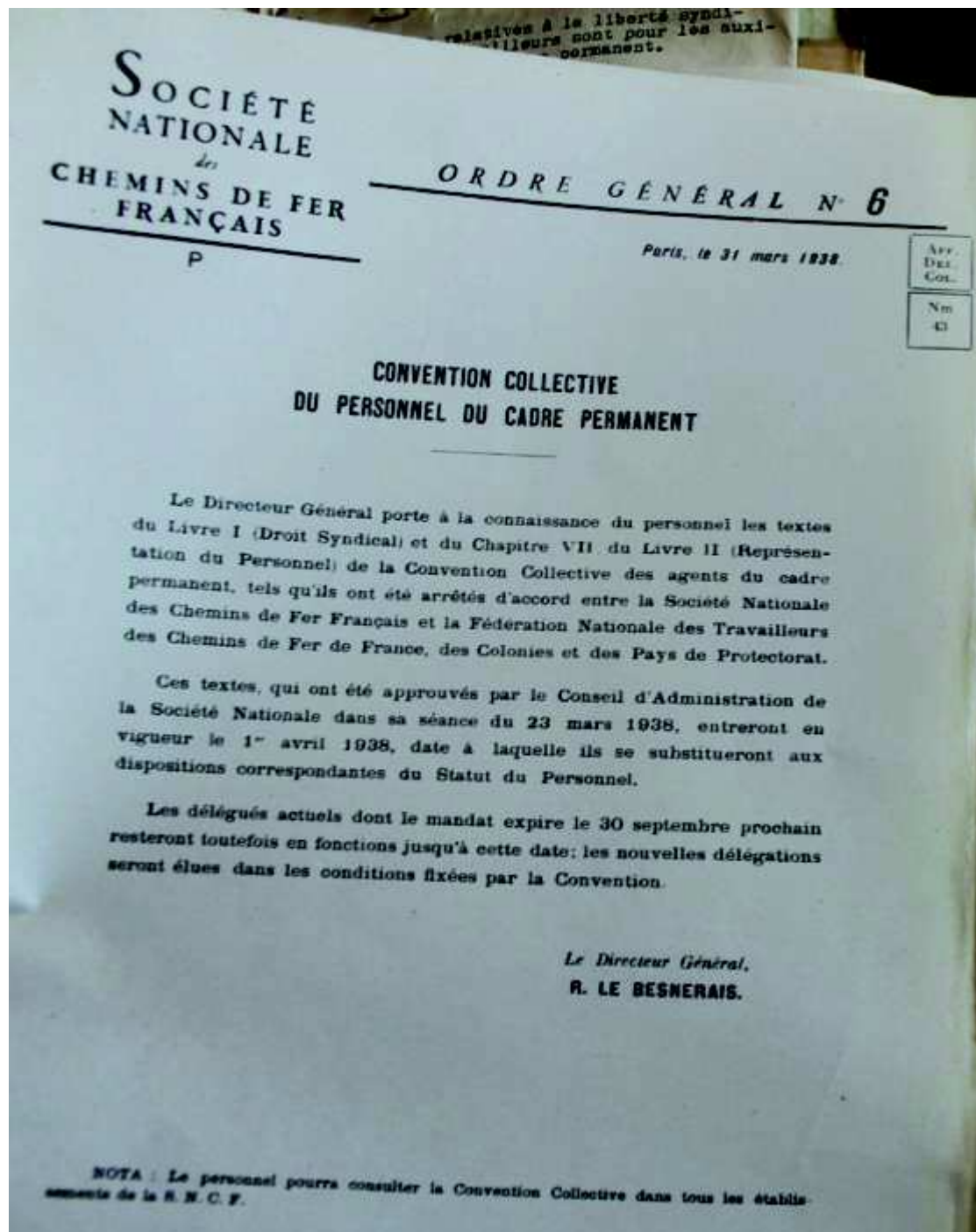
*Pour le 1er Cathala
M. Corbel*

Commission des 8 - TRAVAUX PUBLICS
Contrat 1000000



57. La convention collective du personnel du cadre permanent de la SNCF adoptée en mars et août 1938

Source : AN, 19900105/13.



CT/5N
Bureau
1-4-40
Rec. 55
Econ. 10
24-1-40

(1)

CONVENTION COLLECTIVE

DE

PERSONNEL DU CADRE PERMANENT

de la Société Nationale des Chemins de Fer Français

La présente Convention est conclue entre :
La Société Nationale des Chemins de fer Français, représentée par MM. (1)

d'une part,

et la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat, Organisation Syndicale la plus représentative, représentée par MM. (1)

d'autre part.

Elle est conclue pour une durée indéterminée et peut être dénoncée dans les conditions prévues au Chapitre IV bis du Titre II du Livre 1^{er} du Code du Travail, mais la dénonciation doit être notifiée trois mois au moins avant la date à laquelle la partie qui la notifie désire mettre fin à la Convention. Le délai de dénonciation ne peut toutefois commencer à courir que neuf mois après la date de la mise en vigueur de la Convention.

(1) Les signataires ne pourront être indiqués que lors de la signature définitive de la Convention.

LIVRE I

DROIT SYNDICAL

Article 1. — Reconnaissance et application du droit syndical.

§ 1. — L'observation des lois s'imposant à tous, la Société Nationale des Chemins de fer français reconnaît la liberté d'opinion, ainsi que le droit pour ses agents d'adhérer librement et d'appartenir à un syndicat professionnel, constitué en vertu du Livre III du Code du Travail.

§ 2. — Elle s'engage à ne pas faire dépendre ses décisions concernant le recrutement d'un candidat, la conduite ou la répartition du travail, la prise d'une mesure disciplinaire ou le congédiement d'un agent, du fait que l'agent ou le candidat appartient ou non à une organisation syndicale.

§ 3. — Si la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer estime qu'une mesure prise contre un agent l'a été en violation du droit syndical ci-dessus rappelé, les deux parties s'emploieront à établir les faits, et à apporter au cas litigieux une solution équitable. Cette procédure ne fait pas obstacle au droit, pour la partie intéressée, d'obtenir judiciairement réparation du préjudice causé.

§ 4. — L'exercice du droit syndical ne saurait d'autre part, autoriser les membres des syndicats à commettre des actes contraires à la législation en vigueur.

§ 5. — En application des principes exposés ci-dessus, les parties contractantes déclarent qu'aucun inconvénient d'aucune sorte ne saurait résulter pour un agent ou pour un candidat, du fait qu'il est ou non affilié à une organisation syndicale de son choix, ou des fonctions qu'il exerce dans celle-ci.

Il ne peut en résulter aucun obstacle à son recrutement, à sa mutation d'un emploi à un autre, à son avancement, à son accession à un grade ou emploi.

§ 6. — Il ne doit exister dans les dossiers individuels aucune mention relative à la qualité de syndiqué.

Article 2. — Relations des Syndicats avec la Société Nationale.

§ 1. — Les parties contractantes reconnaissent la nécessité d'une collaboration inspirée de part et d'autre, par une large conception des droits et des devoirs réciproques.

§ 2. — Pour permettre l'examen en commun des questions d'ordre professionnel et syndical, la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer, désigne des représentants qui sont accrédités auprès du Directeur Général de la Société Nationale. Ces représentants sont reçus par le Directeur Général ou son représentant, à la demande de l'une des parties.

§ 3. — Chaque Union de Syndicats désigne aux mêmes fins, des représentants accrédités auprès du Directeur de l'Exploitation de la Région intéressée qui les reçoit dans les mêmes conditions.

§ 4. — Les Chefs des Grands Services des Régions reçoivent également, sur leur demande, les représentants de l'Union des Syndicats de la Région.

§ 5. — En vue de faciliter la solution de difficultés ne dépassant pas le cadre d'un arrondissement (ou d'une circonscription assimilée à un arrondissement) le Directeur de l'Exploitation de la Région ou le Chef d'un des Grands Services, d'une part, l'Union des Syndicats de la Région, d'autre part, à la demande de l'une ou de l'autre des parties, se mettront d'accord pour que soit tenue une réunion à laquelle assisteront un représentant du Directeur de l'Exploitation de la Région ou du Chef du Service, un représentant de l'Union des Syndicats de la Région, le Chef de l'arrondissement (ou de la circonscription assimilée) et les représentants du ou des Syndicats locaux intéressés.

§ 6. — Toutefois, dans les cas d'urgence (incidents graves) les Chefs locaux recevront les délégués mandatés par le Syndicat, en vue de provoquer, s'il y a lieu, les mesures nécessaires.

§ 7. — Il est répondu par écrit aux questions écrites posées par la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer ou par l'Union des Syndicats d'une Région, soit au Directeur Général de la Société Nationale, soit au Directeur de l'Exploitation ou à l'un des Chefs du Service de cette Région.

§ 8. — Les Unions de Syndicats des Régions et la Fédération Nationale soumettent aux Chefs du Service des Régions, aux Directeurs de l'Exploitation ou au Directeur Général, les contestations qui se produisent entre elles et la Société Nationale.

§ 9. — Au cas où la contestation étant d'ordre collectif, l'accord ne peut se faire après que la question a été soumise en dernier ressort au Directeur Général, la partie la plus diligente provoque l'arbitrage prévu par l'article 21 du Décret-loi du 31 Août 1937.

Article 3. — Exercice des fonctions syndicales.

§ 1. — Les agents occupant des fonctions syndicales, soit à la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer, soit à la Confédération Générale du Travail, soit dans les organismes qui font partie de l'une ou de l'autre, sont à la demande de la dite Fédération, ou à la demande d'une Union de Syndicats de Région, mis en disponibilité sans solde suivant les modalités ci-après :

A. — Agents en disponibilité pour fonctions syndicales dans les organisations professionnelles exclusivement composées de travailleurs des Chemins de fer.

A 1. — Le droit à la retraite de ces agents peut être maintenu sans limitation de durée, à charge pour eux de faire à la Caisse des Retraites, tels qu'ils sont prévus par le règlement pour les agents en disponibilité, les versements correspondant à la part ouvrière ; les versements correspondant à la part patronale sont effectués par la Société Nationale.

A 2. — Ils continuent, à titre exceptionnel, à bénéficier de l'avancement en échelons sans changer d'échelle. S'ils se trouvent, au moment de leur mise en disponibilité, inscrits à un tableau d'aptitude ils sont maintenus sur ce tableau et promus à leur tour d'inscription.

A 3. — Pendant leur disponibilité, le cas de ces agents est examiné en commission de notation auprès du Chef du Service, en vue de leur inscription éventuelle au tableau d'aptitude suivant les règles ordinaires, sur le vu des notes qui leur sont attribuées par le Chef du Service et, le cas échéant, d'après le résultat des examens ou concours qu'ils ont passés.

A 4. — En cas d'inscription au tableau d'aptitude, ils sont promus à leur tour suivant leur rang d'inscription.

A 5. — Ceux qui ont avancé en grade au cours de leur période de disponibilité pour fonctions syndicales peuvent être appelés à subir un examen pratique dans les trois mois de leur reprise de service.

A 6. — Au cas où le résultat de cette épreuve n'est pas satisfaisant, les agents intéressés peuvent être mutés dans une autre filière. Il leur est assuré dans ce cas, dans leur nouveau grade, une rémunération globale équivalente à celle dont ils auraient bénéficié au moment de leur réintégration, s'ils avaient été maintenus dans leur ancienne filière.

A 7. — Ces agents bénéficient, pour eux et pour leur famille, des facilités de circulation accordées aux agents en service et, le cas échéant, des avantages consentis par les éconômats ; ils bénéficient également, pour la fourniture de combustible, des mêmes avantages que les agents en service.

A 8. — Ils peuvent, dans la limite compatible avec les dispositions de la loi sur les Assurances Sociales, bénéficier des prestations accordées par la Société Nationale à ses agents en service et à leur famille, pour les soins médicaux et pharmaceutiques, sous réserve de verser à cette Société les cotisations correspondantes (part ouvrière) ; la cotisation relative aux soins médicaux et pharmaceutiques attribués aux agents eux-mêmes sera égale à la moitié de la dépense moyenne par agent.

A 9. — Le nombre des agents mis en disponibilité dans ces conditions ne peut excéder 1 pour 10.000 adhérents, le nombre des adhérents étant arrondi au multiple de 10.000 le plus voisin.

B. — *Agents mis en disponibilité pour fonctions syndicales dans des organisations qui ne sont pas exclusivement composées de travailleurs des Chemins de fer.*

B 1. — Ces agents peuvent conserver, sans limitation de durée, leurs droits à la retraite, à charge pour eux de faire à la Caisse des Retraites, tels qu'ils sont prévus par le règlement pour les agents en disponibilité, les versements totaux correspondant à la part ouvrière et à la part patronale.

B 2. — Les agents autres que ceux en disponibilité qui assistent aux réunions visées à l'Article 2 sont, pendant les absences nécessitées par leurs fonctions syndicales, considérés au point de vue de la rémunération comme étant en service.

§ 2. — Des congés avec solde sont accordés aux agents pour leur permettre d'assister aux congrès prévus tous les deux ans par les Statuts de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer et des Unions de Syndicats. Le nombre de ces congés est limité à un par Syndicat, pour les congrès de la Fédération Nationale et des Unions de Syndicats, et à 10 par Syndicat pour les congrès de la Fédération des Syndicats des cadres. Leur durée ne peut excéder trois jours pour chacun de ces congrès. Il peut être accordé, en outre, un délai de route n'excédant pas deux jours, étant entendu que la valeur moyenne de ce délai n'excédera pas un jour pour l'ensemble du territoire.

§ 3. — Des congés syndicaux sans solde sont accordés aux agents pour leur permettre de participer aux réunions périodiques et congrès prévus par les statuts des organismes syndicaux auxquels adhèrent la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer et les Unions de Syndicats, de l'Internationale Syndicale, de la Confédération Générale du Travail et des Unions départementales et locales, ainsi qu'aux réunions périodiques, autres que les congrès, provoquées par la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer et les Unions de Syndicats.

Les conditions d'attribution de ces congés et le nombre de ceux qui peuvent être accordés sont fixés par l'Annexe concernant les congés prévue à l'article 5.

Article 4. — Affichage des convocations et communications syndicales.

§ 1. — Dans chaque établissement où des emplacements favorables existent, dans les parties non accessibles au public, la Fédération Nationale et ses organismes peuvent afficher les convocations aux réunions de l'Organisation Syndicale.

§ 2. — Ces convocations ne mentionnent que la date, le lieu et l'ordre du jour ou le but de la réunion, ainsi que le nom de l'Organisation qui la provoque; elles doivent être signées par un membre responsable du Syndicat. Le libellé du texte affiché ne peut porter que sur des questions purement corporatives. Cet affichage est exécuté par un agent que l'Organisation Syndicale a préalablement désigné au Chef de l'établissement.

Article 5. — Établissement des Annexes et Ordres de service.

Réservé sur le fond.

Article 6. — Adhésion d'autres Syndicats à la Convention.

Conformément aux dispositions de l'article 31 j du Livre premier du Code du Travail modifié par l'article 3 de la loi du 24 Juin 1936 sur les conventions collectives de travail, tout syndicat professionnel, non partie à la Convention, pourra y adhérer ultérieurement.

LIVRE II

PERSONNEL DU CADRE PERMANENT A SERVICE CONTINU

CHAPITRE VII

REPRÉSENTATION DU PERSONNEL

Article 24. — *Organisation Générale de la représentation du personnel.*

§ 1. — La représentation du personnel comprend quatre degrés :

- représentation auprès des Chefs d'arrondissement ou des fonctionnaires assimilés;

- représentation auprès des Chefs des Grands Services des Régions ou des fonctionnaires assimilés;

- représentation auprès du Directeur de l'Exploitation de la Région ou du Directeur Général Adjoint pour l'ensemble des Services Centraux;

- représentation auprès du Directeur Général.

§ 2. — Dans chaque Région et dans chacun des services de l'Exploitation, de la Voie et des Bâtiments, du Matériel et de la Traction et de l'Administration Centrale, ainsi que dans les Services Centraux de la Société, les agents sont classés par catégories et par groupes de catégories en vue de leur représentation (1).

SECTION A

REPRÉSENTATION DES AGENTS DES RÉGIONS

Article 25. — *Délégués d'Arrondissement.*

§ 1. — Dans chaque arrondissement ou circonscription assimilée de l'Exploitation, de la Voie et des Bâtiments, du Matériel et de la Traction,

(1) En ce qui concerne la Sous-Direction de Strasbourg, la représentation du personnel fonctionnera comme il est indiqué dans la lettre n° B-45 adressée le 24 mars 1938 par la Société Nationale des Chemins de fer à la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer.

ainsi que dans chaque circonscription assimilée de l'Administration Centrale de chaque Région, les électeurs d'une même catégorie élisent parmi les agents commissionnés de leur catégorie :

1° des délégués titulaires à raison de un délégué par 300 électeurs du cadre permanent inscrits ou par fraction de 300 électeurs inscrits avec un minimum de deux délégués par catégorie ;

2° un nombre double de délégués suppléants ;

§ 2. — Sont électeurs, d'une part, les agents du cadre permanent majeurs (personnel commissionné et personnel non commissionné) et, d'autre part, au bout de 3 mois de présence continue, les auxiliaires majeurs soumis à la Convention Collective des auxiliaires en date du 26 Février 1937.

§ 3. — Les délégués ainsi désignés, dénommés délégués d'arrondissement, sont appelés à conférer dans la première quinzaine du premier mois de chaque trimestre avec le Chef d'arrondissement ou fonctionnaire assimilé pour lui soumettre leurs desiderata relativement aux conditions de travail, à l'hygiène et à toutes les questions locales qui peuvent se présenter.

§ 4. — Lorsque dans un même arrondissement, les délégués de plusieurs catégories demandent à siéger en commun pour l'examen de questions intéressant simultanément ces catégories, le Chef d'arrondissement organise la réunion chaque fois que la demande est présentée par la moitié au moins des délégués des catégories intéressées.

§ 5. — Sauf cas d'urgence, les délégués adressent au Chef d'arrondissement, huit jours au moins avant la réunion, la liste des questions qu'ils désirent voir inscrire à l'ordre du jour. Celui-ci, arrêté par le Chef d'arrondissement, est porté à la connaissance des délégués avant la réunion.

§ 6. — En dehors de ces réunions trimestrielles, des réunions spéciales entre les délégués et le Chef d'arrondissement peuvent être convoquées par celui-ci, soit à son initiative, soit à la demande des délégués.

§ 7. — Les délégués d'arrondissement participent, en outre, avec le Chef d'arrondissement, aux travaux de notation et d'avancement du personnel.

§ 8. — Les délégués d'arrondissement qui désirent faire une enquête sur place au sujet des questions figurant à l'ordre du jour d'une réunion peuvent, sur leur demande, être autorisés par le Chef d'arrondissement à faire cette enquête : ils seront, dans ce cas, accompagnés par un représentant de la Société et pourront, s'ils le jugent utile, entendre personnellement les agents intéressés.

- 8 -

Article 26. — Délégués auprès du Chef du Service.

§ 1. — Dans chaque Service, les délégués d'arrondissement titulaires et suppléants d'une même catégorie élisent, pour l'ensemble de la Région, parmi les agents commissionnés de leur catégorie :

1° des délégués titulaires dont le nombre est calculé à raison d'un délégué par 2.000 agents du cadre permanent ou par fraction de 2.000 agents, avec un minimum de deux délégués par catégorie;

2° un nombre double de délégués suppléants.

§ 2. — Les délégués ainsi désignés, dénommés délégués auprès du Chef du Service, sont appelés à conférer, dans le deuxième mois de chaque trimestre, avec le Chef du Service, au sujet des questions d'ordre général intéressant ce Service, ainsi que de celles pour lesquelles une décision définitive n'a pu intervenir au cours des réunions auprès des Chefs d'arrondissement.

§ 3. — Lorsque les délégués de plusieurs catégories relevant du même Service demandent à siéger en commun pour l'examen de questions intéressant simultanément ces catégories, le Chef du Service organise la réunion chaque fois que la demande est présentée par la moitié au moins des délégués des catégories intéressées.

§ 4. — Sauf cas d'urgence, les délégués adressent au Chef du Service, douze jours au moins avant la réunion, les questions qu'ils désirent voir inscrire à l'ordre du jour. Celui-ci, arrêté par le Chef du Service, est porté à la connaissance des délégués 4 jours avant cette date.

§ 5. — En dehors de ces réunions trimestrielles, des réunions spéciales entre les délégués et le Chef du Service peuvent être provoquées par celui-ci, soit à son initiative, soit à la demande des délégués.

§ 6. — Le ou les délégués auprès du Directeur de l'Exploitation du ou des groupes auxquels appartiennent la ou les catégories intéressées, assistent de droit aux réunions trimestrielles et aux réunions spéciales des délégués auprès du Chef du Service.

§ 7. — Les délégués auprès du Chef du Service participent, en outre, avec le Chef du Service, aux travaux de notation et d'avancement du personnel.

Article 27. — Délégués auprès du Directeur de l'Exploitation.

§ 1. — Les délégués d'arrondissement, titulaires et suppléants, élisent parmi les agents commissionnés des délégués auprès du Directeur de l'Exploitation de la Région dans les conditions suivantes :

Le nombre des délégués est de 25, savoir :

- 8 pour le Service de l'Exploitation,
- 9 pour le Service du Matériel et de la Traction,

— 5 pour le Service de la Voie et des Bâtiments, le S.E. étant séparé.

— 3 pour les Services de l'Administration Centrale et pour les bureaux des arrondissements.

Les élections ont lieu par groupe ou réunion de groupes.

Chaque groupe ou réunion de groupes élit un délégué titulaire et deux délégués suppléants.

§ 2. — Ces délégués sont appelés à conférer dans le dernier mois de chaque semestre, avec le Directeur de l'Exploitation de la Région.

§ 3. — Ces réunions portent sur les questions d'ordre général intéressant l'ensemble du personnel, sur les questions communes à plusieurs Services, ainsi que sur celles pour lesquelles une solution définitive n'a pu intervenir au cours des réunions auprès des Chefs du Service.

§ 4. — En vue de la fixation des questions dont ils désirent demander la mise à l'ordre du jour, les délégués sont autorisés à tenir une réunion préparatoire un mois au moins avant la date fixée pour la réunion semestrielle.

§ 5. — Trois semaines au moins avant la date de la réunion semestrielle, les délégués adressent au Directeur de l'Exploitation de la Région, la liste des questions qu'ils désirent voir inscrire à l'ordre du jour. Celui-ci est arrêté par le Directeur de l'Exploitation de la Région et porté à la connaissance des délégués huit jours avant cette date.

SECTION B

REPRÉSENTATION DES AGENTS DES SERVICES CENTRAUX

Article 28. — Organisation particulière de la représentation du personnel.

§ 1. — Les agents des Services Centraux sont, en principe, représentés auprès du Chef du Service qui cumule, de ce point de vue, les attributions dévolues au Chef d'arrondissement et celles dévolues au Chef du Service.

§ 2. — Ces Services peuvent être, au point de vue de la représentation du personnel, divisés en groupes comportant chacun une délégation.

§ 3. — Dans chaque Service et dans chaque catégorie (et, en ce qui concerne les Services divisés, pour chacune des délégations prévues), il est élu un délégué titulaire et deux délégués suppléants par 300 électeurs ou fraction de 300 électeurs, avec minimum de deux délégués titulaires.

Les dispositions des articles 25 et 26 sont applicables au fonctionnement de ces délégations.

§ 4. — Exceptionnellement, lorsque l'importance d'un Service le justifie, les agents de ce Service sont représentés, d'une part, auprès des Chefs de Division jouant le rôle de Chefs d'arrondissement et,

- 51 -

d'autre part, auprès du Chef du Service. Il est alors élu, dans chaque catégorie et pour chacune des divisions, un délégué titulaire et deux délégués suppléants par 300 électeurs ou fraction de 300 électeurs avec minimum de deux délégués titulaires.

Les dispositions de l'article 25 sont applicables au fonctionnement de ces délégations.

Les délégués titulaires et suppléants de chaque catégorie de l'ensemble des délégations auprès des Chefs de Division élisent parmi les agents commissionnés de leur catégorie, pour l'ensemble du Service, un délégué titulaire et deux délégués suppléants par 3.000 agents ou fraction de 3.000 agents, avec un minimum de deux délégués titulaires par catégorie.

Les dispositions de l'article 26 sont applicables au fonctionnement de cette délégation.

Article 29. — Représentation auprès du Directeur Général Adjoint.

§ 1. — Dans chaque catégorie, les délégués titulaires et suppléants auprès du Chef du Service (et, dans les Services où exceptionnellement la représentation est organisée à deux degrés, les délégués titulaires et suppléants auprès des Chefs de Division) élisent parmi les Agents commissionnés un délégué titulaire et deux délégués suppléants auprès du Directeur Général Adjoint.

§ 2. — Ces délégués sont appelés à conférer dans le dernier mois de chaque semestre avec le Directeur Général Adjoint. Ces réunions portent sur les questions d'ordre général intéressant l'ensemble du personnel des Services Centraux, sur les questions communes à plusieurs Services, ainsi que sur celles pour lesquelles une solution définitive n'a pu intervenir au cours des réunions auprès des Chefs du Service.

SECTION C

**REPRÉSENTATION DE L'ENSEMBLE DU PERSONNEL
AUPRÈS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL**

Article 30. — Délégués auprès du Directeur Général.

§ 1. — Les délégués titulaires et suppléants auprès du Directeur de l'Exploitation de chaque Région désignent parmi eux trois délégués titulaires et trois délégués suppléants auprès du Directeur Général; les délégués titulaires et suppléants des Services Centraux auprès du Directeur Général Adjoint désignent parmi eux un délégué titulaire et un délégué suppléant auprès du Directeur Général.

En outre dans deux Régions déterminées par roulement le collège des délégués titulaires et des délégués suppléants auprès du Directeur de l'Exploitation désigne un quatrième délégué titulaire et un quatrième délégué suppléant choisis parmi les délégués des échelles 15 à 18 et qui représentent auprès du Directeur Général l'ensemble du personnel de ces échelles.

§ 2. — Ces délégués sont appelés à conférer le premier mois de chaque semestre avec le Directeur Général.

§ 3. — Ces réunions portent sur les questions d'ordre général intéressant l'ensemble du personnel et les questions communes à plusieurs des délégations auprès des Directeurs de l'Exploitation des Régions ou du Directeur Général Adjoint.

§ 4. — En vue de la fixation des questions dont ils désirent demander la mise à l'ordre du jour, les délégués sont autorisés à tenir une réunion préparatoire, un mois au moins avant la date fixée pour la réunion.

§ 5. — Trois semaines au moins avant la date de la réunion, les délégués adressent au Directeur Général la liste des questions qu'ils désirent voir inscrire à l'ordre du jour. Celui-ci est arrêté par le Directeur Général et porté à la connaissance des délégués, huit jours avant cette date.

SECTION D

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 31. — Durée et validité du mandat des délégués.

§ 1. — Les délégués du personnel à tous les degrés sont élus pour quatre ans et sont rééligibles.

§ 2. — Les délégués d'arrondissement titulaires et suppléants, qui sont élus délégués auprès du Chef du Service, du Directeur de l'Exploitation de la Région, du Directeur Général Adjoint ou du Directeur Général, conservent leur qualité, même s'ils cumulent tous les degrés de la représentation.

Article 32. — Rôle des délégués suppléants. Elections partielles.

§ 1. — En principe, un délégué suppléant n'est appelé à exercer une fonction de délégué qu'à défaut du titulaire. Un délégué titulaire manquant ou empêché est remplacé par un de ses suppléants dans l'ordre du tableau.

§ 2. — Tout délégué titulaire ou délégué suppléant qui vient à quitter la Société pour une cause quelconque, qui est mis en disponibilité, qui est suspendu ou qui change de catégorie pour les délégués d'arrondissement et pour les délégués auprès du Chef du Service, ou qui change de groupe pour les délégués auprès du Directeur de l'Exploitation ou du Directeur Général Adjoint, perd sa qualité de

plein droit. Il en est de même pour les délégués d'arrondissement qui changent d'arrondissement et pour les délégués auprès du Directeur Général qui changent de Région sous la réserve que ces mutations soient accomplies avec l'assentiment de l'agent.

§ 3. — Toutefois, les délégués titulaires ou suppléants auprès du Directeur Régional, du Directeur Général Adjoint ou du Directeur Général, conservent leurs qualités s'ils sont mis en disponibilité pour fonctions syndicales à la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer ou aux organismes qui en font partie.

§ 4. — Si les limites d'un ou plusieurs arrondissements, circonscriptions assimilées ou Régions sont modifiées, au cours d'une période quadriennale, les élections nouvelles nécessaires pour assurer la représentation normale du personnel dans les nouvelles circonscriptions ont lieu immédiatement après la réalisation des modifications, si ces élections sont nécessaires pour compléter les délégations dans les conditions prévues à l'alinéa suivant.

§ 5. — Il y a lieu à élections partielles lorsque la représentation du personnel, soit d'une catégorie auprès du Chef d'arrondissement ou du Chef du Service, soit d'un groupe ou d'une réunion de groupes auprès du Directeur de l'Exploitation de la Région, soit d'une Région auprès du Directeur Général, est réduite aux seuls délégués titulaires.

Article 33. — Dispositions diverses.

§ 1. — Pour les élections aux trois premiers degrés, les candidatures peuvent être présentées, soit sous forme de listes émanant d'une Organisation Syndicale ou d'un groupement d'agents autre qu'une Organisation Syndicale, soit sous forme de candidatures individuelles.

§ 2. — Les opérations auxquelles un ou plusieurs délégués n'assistent pas sont valables si tous les délégués intéressés ont été touchés par une convocation régulière 8 jours au moins à l'avance.

§ 3. — Aucun délégué ne peut prendre part à une délibération à laquelle il est personnellement intéressé.

§ 4. — Les procès-verbaux des réunions des délégations sont remis aux délégués du personnel titulaires et suppléants ainsi qu'aux Organisations Syndicales parties à la présente Convention; des mesures sont prises, en outre, pour porter la teneur de ces P. V. à la connaissance du personnel intéressé.

§ 5. — Une annexe à la présente Convention précise la liste des catégories, groupes et réunion de groupes du personnel, la consistance des arrondissements ou circonscriptions assimilées, la désignation des Chefs de ces arrondissements ou circonscriptions, la procédure des élections, ainsi que les facilités à accorder aux délégués pour l'accomplissement de leur mandat.

SECTION E

COMMISSION DE RÉFORME ET COMMISSION DE RETRAITES

Article 34. — Commission de Réforme.

Dans chacun des Services de l'Exploitation, de la Voie et des Bâtiments, du Matériel et de la Traction, ainsi que dans l'Administration Centrale de chaque Région, les Délégués auprès du Directeur de l'Exploitation de la Région, titulaires et suppléants, désignent parmi eux un délégué titulaire et un délégué suppléant pour siéger à la Commission de Réforme de la Région et y jouer le rôle défini par les textes qui réglementent le fonctionnement de cette Commission.

Article 35. — Commission des Retraites.

§ 1. — Il est institué une Commission des Retraites comprenant 7 délégués représentant le personnel en activité de service, choisis par les délégués titulaires et suppléants auprès du Directeur Général parmi les agents en activité de service.

§ 2. — Cette Commission comprend également 2 représentants des agents retraités.

Paris, le 20 Août 1938.

AE.
Del.
Cot.

Nm.
41

Pa

**CONVENTION COLLECTIVE
DU PERSONNEL DU CADRE PERMANENT**

Dans l'Ordre Général N° 6 du 31 Mars 1938 ont été publiés les textes du Livre I (Droit Syndical) et du Chapitre VII du Livre II (Représentation du Personnel) de la Convention Collective du Personnel du cadre permanent, tels qu'ils ont été arrêtés d'accord entre la Société Nationale des Chemins de fer Français et la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et des Pays de Protectorat.

Le Directeur Général porte à la connaissance du personnel les textes ci-après énumérés qui viennent d'être arrêtés dans les mêmes conditions :

1° le libellé de l'article 5 du Livre I dont la rédaction avait été réservée lors de la mise en application de ce Livre, le 1^{er} Avril 1938;

2° les chapitres suivants du Livre II (Personnel du cadre permanent à service continu) :

- Chapitre I. — (Recrutement, stage d'essai, confirmation et commissionnement);
- Chapitre II. — (Rémunération);
- Chapitre III. — (Congés);
- Chapitre IV. — (Disponibilité);
- Chapitre VI. — (Changement de résidence);
- Chapitre VIII. — (Bonifications d'ancienneté et retards à l'avancement — Gratification de fin d'année — Chevrons);
- Chapitre IX. — (Avancement en grade du personnel commissionné);
- Chapitre X. — (Mesures disciplinaires);
- Chapitre XI. — (Cessation de fonctions);
- Chapitre XII. — (Dispositions diverses);

3° Le livre III (Personnel du cadre permanent à service discontinu).

Ces textes qui ont été approuvés par le Conseil d'Administration de la Société Nationale dans sa séance du 3 Août 1938 se substituent aux dispositions correspondantes du Statut du Personnel à dater du 1^{er} Septembre 1938.

Le chapitre V (Blessures, maladies et maternité) du Livre II sera arrêté ultérieurement et porté à la connaissance du Personnel par la voie d'un Ordre Général.

Le Directeur Général,
R. LE BÉNEAUX.

NOTA. — Le personnel pourra consulter la Convention Collective dans tous les établissements de la S.N.C.F.

CONVENTION COLLECTIVE
DU
PERSONNEL DU CADRE PERMANENT
de la Société Nationale des Chemins de Fer Français

LIVRE I

Article 5 (1). — Annexes et instructions générales.

§ 1. — Six annexes à la Convention réglementent ou complètent les dispositions prévues en ce qui concerne :

- les congés;
- les maladies, les blessures et la maternité;
- le fonctionnement des délégations du personnel;
- les facilités de circulation;
- l'organisation de l'apprentissage;
- les conditions de rémunération.

§ 2. — Les instructions générales ayant pour objet l'application des divers chapitres de la Convention Collective et de ses annexes sont établies par le Directeur Général après consultation des représentants de la Fédération accrédités auprès de lui en vertu des dispositions du § 2 de l'Article 2 du Livre I (Droit Syndical).

(1) La rédaction de cet article avait été réservée lors de la mise en application le 1^{er} Avril 1938 du Livre I (Droit Syndical).

LIVRE II

PERSONNEL DU CADRE PERMANENT A SERVICE CONTINU

CHAPITRE I

RECRUTEMENT, STAGE D'ESSAI, CONFIRMATION ET COMMISSIONNEMENT

Article 7. — Classification du personnel du cadre permanent à service continu.

§ 1. — Le personnel du cadre permanent à service continu comprend des agents à l'essai, des agents commissionnés et des agents confirmés.

§ 2. — Les Agents à l'essai sont ceux qui effectuent le stage visé à l'Article 10 ci-après.

§ 3. — Les agents commissionnés sont ceux qui, sortis de la période d'essai, ont été admis au commissionnement dans les conditions prévues au même article.

§ 4. — Les agents confirmés sont ceux qui, bien que sortis de la période d'essai, ne remplissent pas les conditions nécessaires pour être commissionnés.

Article 8. — Conditions générales d'admission au cadre permanent.

Pour pouvoir être admis dans un emploi du cadre permanent, tout candidat doit :

- 1° être Français ou naturalisé Français ;
- 2° remplir les conditions d'aptitude physique fixées par la Société Nationale ;
- 3° produire un extrait de son casier judiciaire ;
- 4° être en règle avec les obligations de la loi militaire ;
- 5° être âgé de 18 ans au moins et de 29 ans au plus au jour de son admission.

La limite d'âge inférieure peut toutefois être abaissée, pour les agents recrutés comme élèves dans les équipes, bureaux ou ateliers à l'âge où cesse légalement l'obligation scolaire.

La limite d'âge supérieure peut être relevée pour les veuves d'agents, pour les filles d'agents décédés, demeurées au foyer pour y remplacer ou suppléer leur mère décédée ou dans l'incapacité physique de remplir son rôle, pour les agents admis à certains emplois comportant des connaissances spéciales ainsi que pour certains candidats recrutés au titre militaire, en exécution de Conventions intervenues entre la Société Nationale et l'Etat.

Aucune limite d'âge supérieure n'est imposée aux femmes d'agents admises au cadre permanent lorsque la situation à leur attribuer dépend de celle de leur mari.

Tout agent admis à la Société Nationale, après l'âge de 20 ans doit souscrire l'engagement d'accepter de quitter le service dès qu'il remplit la condition d'âge fixée pour l'admission à la retraite normale par le Règlement des Retraites auquel il est affilié.

6° Avoir satisfait à un examen ou à un concours pour les emplois figurant sur une liste établie par le Directeur Général après consultation des représentants de la Fédération accrédités auprès de lui, en vertu des dispositions du § 2 de l'Article 2 du Livre I (Droit Syndical).

Peuvent être dispensés de cet examen ou concours les candidats sortis de certaines Ecoles ou pourvus de certains diplômes dont un tableau spécial donne la liste.

Tout agent, déjà en service, qui en fait la demande peut se présenter à un concours pour un emploi de début ouvert aux candidats de l'extérieur. Il peut être nommé à cet emploi dans les mêmes conditions que ces derniers, la priorité lui étant réservée en cas d'égalité de notes.

Deux délégués du personnel de la catégorie à laquelle ressortit le grade à obtenir assistent aux examens d'admission et participent aux opérations du jury des concours. Ils prennent part à la surveillance des épreuves écrites avec les représentants de la Société Nationale.

Article 9. — Admission à l'essai.

§ 1. — Le Chef du Service ou son Délégué statue sur l'admission à l'essai des candidats remplissant les conditions fixées à l'Article 8 précédent.

§ 2. — Sous réserve des dispositions des Conventions visées au 5° du dit article, l'admission a lieu dans un des emplois de début dont la liste est établie par le Directeur Général après consultation des représentants de la Fédération accrédités auprès de lui, en vertu des dispositions du § 2 de l'Article 2 du Livre I (Droit Syndical).

§ 3. — Les candidats sortis des Ecoles ou pourvus des diplômes visés au 2° alinéa du 6° de l'Article 8 ou justifiant d'expérience ou de connaissances acquises dans leurs fonctions ou par leurs études antérieures peuvent, toutefois, être nommés à un emploi autre que ceux de début.

Le tableau spécial prévu au 2^e alinéa du 6^e de l'article 8 détermine la liste de ces Ecoles et diplômes ou les justifications à fournir ainsi que la liste des emplois correspondants, les conditions spéciales d'admission et les proportions maxima dans lesquelles, pour chacun de ces emplois, le recrutement peut être assuré parmi les candidats remplissant les conditions fixées par ledit tableau.

Ce tableau est établi par le Directeur Général après consultation des représentants de la Fédération accrédités auprès de lui en vertu des dispositions du § 2 de l'Article 2 du Livre I (Droit Syndical).

§ 4. — Pour l'accès aux emplois de début, la préférence est accordée dans l'ordre suivant, sous réserve des dispositions prévues au § 5 ci-après pour les anciens mineurs confirmés et des dispositions des Conventions visées au 5^e de l'Article 8 ci-dessus et, en cas de concours ou d'examen, à égalité de notes :

- a) aux veuves et aux orphelins d'agents ;
- b) aux femmes et enfants d'agents en activité, réformés, retraités ou décédés ;
- c) aux petits-enfants, frères ou sœurs, neveux ou nièces des agents en activité, retraités ou réformés quand ils sont à la charge des agents.

Dans chaque Région, deux des représentants de l'Union des Syndicats accrédités auprès du Directeur de l'Exploitation de la Région, dans les conditions prévues au § 3 de l'Article 2 du Livre I (Droit Syndical), sont habilités à s'assurer périodiquement dans chacun des Grands Services que les préférences visées ci-dessus sont bien accordées.

§ 5. — Les anciens agents mineurs confirmés par la Société Nationale avant leur appel sous les drapeaux, qui présentent leur demande de réadmission deux mois, au plus tard, après leur libération du service militaire obligatoire, sont réadmis dans le délai d'un an à compter de leur libération, exception faite des anciens mineurs confirmés dont les services auront été reconnus insuffisants et qui devront avoir été avisés au moment de leur appel sous les drapeaux qu'ils ne seront pas admis à bénéficier de cette mesure.

§ 6. — Les intéressés doivent, pour bénéficier des dispositions visées aux §§ 4 et 5 ci-dessus, remplir les conditions réglementaires d'admission à l'emploi qu'ils postulent.

Article 10. — Stage d'essai, confirmation et commissariat.

§ 1. — La durée obligatoire du stage d'essai est d'un an; elle est, toutefois, réduite :

- à trois mois pour les anciens mineurs confirmés visés au § 5 de l'Article 9 et réadmis après le service militaire;

— à six mois pour les anciens mineurs confirmés visés à l'alinéa c) du § 7 du présent article, maintenus en service pendant que leur classe est sous les drapeaux et remis en stage d'essai lors de la libération de cette classe.

§ 2. — Les périodes d'instruction militaire obligatoires n'interrompent ni ne prolongent le stage d'essai.

§ 3. — Les agents à l'essai qui ne donnent pas satisfaction peuvent être licenciés avec le préavis d'usage par décision du Chef du Service à condition qu'ils aient, au préalable, reçu notification par le Chef d'Arrondissement (ou assimilé) d'un avertissement spécifiant que le licenciement sera prononcé après un délai déterminé s'ils n'améliorent pas leur manière de servir. Ils sont, avant d'être licenciés, mis à même de fournir leurs explications écrites.

§ 4. — Tout agent doit subir, dans les deux mois qui précèdent la date du commissionnement (ou de la confirmation) une visite devant un médecin de la Société permettant de s'assurer qu'il remplit les conditions d'aptitude physique nécessaires.

§ 5. — Tout agent qui, au cours de son stage d'essai, a interrompu son service pour maladie grave peut, si la visite avant commissionnement (ou confirmation) lui est défavorable, demander à passer une contre-visite devant un médecin spécialement désigné à cet effet par le Chef du Service Médical de la Région et se faire assister au cours de cette visite par un médecin de son choix. En cas de désaccord entre les deux médecins, la décision définitive est prise par le Chef du Service sur l'avis d'un médecin de la Direction Générale.

§ 6. — La situation des agents à l'essai, victimes d'un accident en service est examinée par la Commission de Réforme.

§ 7. — A l'expiration de leur stage d'essai et sous réserve qu'ils donnent satisfaction et remplissent les conditions d'aptitude physique nécessaires :

a) les agents mineurs (hommes et femmes) sont confirmés dans leur emploi par décision du Chef du Service;

b) les agents majeurs hommes ayant satisfait aux obligations du service militaire de l'armée active et les agents majeurs femmes sont commissionnés par décision du Directeur de l'Exploitation de la Région (ou du Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux);

c) les agents qui avaient été confirmés dans leur emploi comme mineurs avant l'appel sous les drapeaux de leur classe de recrutement et qui ont été réformés par l'autorité militaire sont commissionnés par décision du Directeur de l'Exploitation de la Région (ou du Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux);

d) les agents majeurs hommes réformés ou ajournés par l'autorité militaire présents à la Société Nationale pendant le séjour sous les drapeaux de la classe de recrutement ou de la portion de classe à laquelle ils appartiennent d'après leur âge et qui n'ont pas déjà été confirmés comme mineurs sont confirmés dans leur emploi par décision du Chef du Service.

Les agents visés aux alinéas c) et d) ci-dessus sont soumis à un nouveau stage d'essai à partir du jour où commence le renvoi dans ses foyers de leur classe de recrutement. Ils ne peuvent être commissionnés qu'après ce stage et au plus tôt à la date de la décision les dispensant définitivement de tout service militaire actif.

§ 8. — La confirmation est constatée par la remise d'un titre délivré par le Chef du Service indiquant le grade, le traitement et la date de la confirmation.

§ 9. — Le commissionnement est constaté par la remise d'un titre délivré par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) indiquant le grade, l'échelle, l'ancienneté, le traitement et la date du commissionnement.

CHAPITRE II

RÉMUNÉRATION

Article II. — A — Personnel commissionné.

§ 1. — Tout agent commissionné bénéficie d'un traitement fixe annuel dont le montant est déterminé par le tableau des échelles de traitement et auquel s'ajoute pour certains emplois le logement en nature ou une indemnité représentative de logement.

§ 2. — Il peut bénéficier, en outre :

a) d'une gratification de fin d'année dont le taux normal est fixé, pour chaque échelle, par le même tableau ;

b) d'allocations pour charges de famille ;

c) de primes de travail, de production, de gestion, de surveillance ou de traction ;

d) de diverses indemnités ;

e) d'une part de la prime du personnel prévue par l'Article 36 de la Convention du 31 Août 1937.

§ 3. — Les divers éléments énumérés aux §§ 1 et 2 ci-dessus, sauf l'élément e) sont fixés par les conditions de rémunération annexées à la présente Convention.

§ 4. — Le traitement fixe annuel ainsi que les éléments a), c) et e) ci-dessus sont passibles de retenue pour la retraite.

B — Personnel non commissionné.

§ 1. — Le traitement fixe annuel des agents majeurs non commissionnés, des agents mineurs et des élèves est fixé par le tableau des échelles de traitement annexé à la présente Convention.

§ 2. — Le personnel non commissionné touche les mêmes allocations pour charges de famille que le personnel commissionné; il peut également recevoir tout ou partie des primes et indemnités visées aux alinéas e) et d) du § 2 ci-dessus.

§ 3. — Le personnel confirmé peut recevoir une gratification de fin d'année dont le taux normal est fixé pour chaque échelle par le tableau des échelles de traitement. Il peut également recevoir une partie de la prime du personnel prévue par l'Article 36 de la Convention du 31 Août 1937.

CHAPITRE III

CONGÉS

Article 12. — Congé annuel des agents commissionnés et confirmés.

Indépendamment des jours de repos fixés par la réglementation du travail, les agents commissionnés et confirmés à service continu ont droit à un congé annuel déterminé ainsi qu'il suit :

a) Agents affectés à des services chômant les dimanches et jours de fêtes légales : 18 jours.

Le nombre de 18 jours est porté à :

— 21 jours pour les agents des échelles 10 à 11 et F10;

— 24 jours pour les agents des échelles 12 à 14 et F12 et F14.

— 28 jours pour les agents des échelles 15 ou F15 et au-dessus;

b) Agents affectés à des services ne chômant pas les dimanches et jours de fêtes légales : 21 jours.

Le nombre de 21 jours est porté à :

- 24 jours pour les agents des échelles 12 à 14 et F12 et F14;
- 28 jours pour les agents des échelles 15 ou F15 et au-dessus.

Article 13. — Congé annuel des agents à l'essai.

Indépendamment des jours de repos fixés par la réglementation du travail, les agents à l'essai (mineurs ou majeurs) et les élèves à l'essai ont droit à 12 jours de congé par an, qu'ils soient ou non affectés à des services chômant les dimanches et jours de fêtes légales.

Article 14. — Congés supplémentaires avec ou sans solde.

§ 1. — Le Chef du Service peut accorder aux agents commissionnés ou non des congés supplémentaires avec solde jusqu'à concurrence de 5 jours et des congés supplémentaires sans solde jusqu'à concurrence de 5 jours.

§ 2. — Le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) peut, à titre exceptionnel, accorder d'autres congés supplémentaires avec ou sans solde.

Article 15. — Dispositions communes.

§ 1. — Les congés accordés en vertu des dispositions des 3 articles précédents le sont en tenant compte des convenances des agents dans la mesure compatible avec les exigences du service.

§ 2. — Ils ne sont pas interrompus en cas de maladie.

§ 3. — A moins d'une autorisation spéciale du Directeur de l'Exploitation de la Région (ou du Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) l'absence totale d'un agent qui groupe des repos et des congés ne peut dépasser 35 jours de calendrier consécutifs.

§ 4. — Lorsque, par suite des nécessités du service ou d'impossibilité dûment justifiée de la part de l'agent, le congé annuel n'a pu être entièrement accordé ou pris dans l'exercice en cours, le solde en est accordé dans le premier trimestre de l'exercice suivant.

§ 5. — Une annexe à la présente Convention précisera les conditions d'application du présent chapitre.

CHAPITRE IV

DISPONIBILITÉ

Article 16. — Mise en disponibilité.

§ 1. — Sous réserve des dispositions prévues à l'Article 3 ci-dessus, les agents commissionnés peuvent être mis en disponibilité, sans traitement, sur leur demande, pendant une période n'excédant pas 4 ans, dans des circonstances exceptionnelles et par décision spéciale du Directeur de l'Exploitation de la Région (ou du Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux).

§ 2. — La mise en disponibilité peut être renouvelée par décision spéciale du Directeur de l'Exploitation de la Région (ou du Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux).

§ 3. — A l'expiration de la période de disponibilité, les agents sont repris dès que possible dans leur emploi et à leur ancienne résidence, ou, en cas d'impossibilité, à une résidence autant que possible de leur choix, sous réserve qu'ils remplissent les conditions d'aptitude physique nécessaires.

§ 4. — Au cours de la période de disponibilité, tous les droits à l'avancement sont suspendus, mais les agents peuvent, s'ils en formulent la demande, être autorisés par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) à conserver pendant 4 années leurs droits à la retraite, à charge pour eux de faire les versements totaux qui, en vertu du Règlement des Retraites, incombent tant à eux-mêmes qu'à la Société Nationale.

§ 5. — Toutefois, aucune limitation n'est fixée au maintien des droits à la retraite pour les agents qui sont placés dans la position de disponibilité pour remplir un mandat électif (Sénateurs, Députés, Conseillers Généraux et d'Arrondissements, Maires, Adjointes, Conseillers Municipaux).

§ 6. — Les agents mis en disponibilité pour raison de santé, maladie de longue durée, hospitalisation ou cure, allaitement ou soins aux enfants, bénéficient, d'autre part, des mesures particulières ci-après :

— Ils conservent pendant leur période de disponibilité leurs droits aux facilités de circulation et à l'économat et peuvent, s'ils en manifestent le désir, effectuer les versements pour la retraite jusqu'à la liquidation définitive de leur situation.

— La durée de leur mise en disponibilité est limitée à la période du temps demandé.

— Il est fait droit, dans un délai d'un mois maximum, aux demandes de reprises de service formulées par ces agents qui bénéficient d'un droit absolu de priorité pour être affectés à leur ancienne résidence et à leur ancien emploi, sous réserve qu'ils remplissent les conditions d'aptitude physique nécessaires.

§ 7. — Les versements pour la retraite (versements normaux de l'agent et dotation patronale) que les agents mis en congé de disponibilité sont autorisés à effectuer conformément aux dispositions des Articles 3, 10 et 61 doivent être calculés sur une rémunération comprenant les éléments suivants :

— le traitement fixe (1) entier qu'avait l'agent avant sa mise en disponibilité, sauf en ce qui concerne les agents mis en disponibilité en vertu des dispositions de l'Article 3, pour lesquels le traitement fixe entier est déterminé en fonction de l'avancement en échelons et en échelle ;

— le montant de la gratification de fin d'année correspondant au grade et au traitement qu'avait l'agent avant sa mise en disponibilité ;

— tous les autres éléments de rémunération passibles de retenue pour la retraite, correspondant au grade de l'agent, tels qu'ils sont fixés par les Conditions de Rémunération du Personnel ; en ce qui concerne les primes de travail (2) et les primes de traction, on prend en compte les sommes touchées par l'agent dans son emploi, au cours des 12 mois ayant précédé la mise en disponibilité ou, si l'agent a été nommé dans l'emploi moins de 12 mois avant sa disponibilité, touchées par lui depuis sa nomination et rapportées à l'année entière ;

— si l'agent bénéficiait du logement gratuit, la valeur locative du logement évaluée forfaitairement au 1/10^e de son traitement fixe, de la quotité normale de sa prime de gérance (s'il touche une telle prime) et de la gratification de fin d'année correspondant à son échelle et à son traitement.

CHAPITRE VI

CHANGEMENTS DE RÉSIDENCE

Article 23. — Changements de résidence et mutations.

§ 1. — Les demandes de changement de résidence pour convenances personnelles, ne peuvent recevoir satisfaction que dans la limite des emplois disponibles dans la localité demandée. Elles sont satisfaites dans l'ordre chronologique de leur présentation, étant entendu qu'il pourra être dérogé à cet ordre pour des motifs de service ou des convenances personnelles ayant un caractère exceptionnel.

(1) Y compris le supplément de traitement accordé à certains agents.
(2) Y compris les primes de production.

§ 2. — Les demandes de changement de résidence motivées par l'état de santé de l'agent ou celui d'un membre de sa famille à sa charge et habitant avec lui, ou par le rapprochement de deux époux tous deux agents de la Société, ou encore par le rapprochement de deux époux dont l'un est étranger à la Société Nationale, sont satisfaites par priorité sur les autres demandes de changement de résidence pour convenances personnelles.

§ 3. — Les demandes de changement de résidence pour motifs autres que ceux énumérés au § 2 ci-dessus ne sont pas examinées à moins de circonstances exceptionnelles, si l'agent n'a pas une durée minimum de séjour dans le poste qu'il demande à quitter. Cette durée minimum est d'un an pour la première demande de changement de résidence et de deux ans pour les suivantes.

§ 4. — En cas de suppression ou modification d'emploi, ou de réorganisation de service entraînant des changements de résidence d'office, l'ordre de départ des agents mutés est le suivant : les volontaires, les célibataires sans personnes à charge, les célibataires avec personnes à charge, les ménages sans enfant, les ménages avec enfants. Il est, en outre, tenu compte aux intéressés dans l'établissement des listes de départ, du fait qu'ils sont propriétaires de leur maison d'habitation.

Les agents mutés dans ces conditions sont avisés de leur mutation dès que possible, et au moins un mois avant qu'elle s'accomplisse. Ils conservent leurs droits à l'avancement en cas d'inscription au Tableau d'aptitude, et les avantages acquis en matière de facilités de circulation, et bénéficient d'un droit de priorité sur les agents visés aux §§ 1 et 2 ci-dessus pour le choix de leur nouvelle résidence et pour le retour à leur ancienne résidence, si les besoins du service permettent de l'envisager.

CHAPITRE VIII ⁽¹⁾

BONIFICATIONS D'ANCIENNETÉ ET RETARDS A L'AVANCEMENT. GRATIFICATIONS DE FIN D'ANNÉE. — CHEVRONS

Article 36. — Bonifications d'ancienneté et retards à l'avancement.

§ 1. — L'avancement dans une même échelle, c'est-à-dire le passage dans cette échelle d'un échelon à l'échelon supérieur, s'effectue normalement à l'expiration du délai indiqué dans le Tableau des échelles de traitement annexé à la présente Convention.

(1) Les dispositions de ce chapitre ne sont applicables qu'aux agents commissionnés à service continu ; toutefois, celles de ces dispositions qui concernent les gratifications de fin d'année sont, en outre, applicables aux agents confirmés à service continu ainsi qu'aux agents confirmés et commissionnés à service discontinu.

§ 2. — Ce délai peut être augmenté par des retards à l'avancement prononcés par mesure disciplinaire dans les conditions fixées au Chapitre X. L'avancement peut être, en outre, retardé, en cas d'absence ou de maladie prolongée.

§ 3. — Réserve (1).

§ 4. — Réserve (1).

Article 37. — Gratifications de fin d'année.

§ 1. — A chaque échelon de chaque échelle correspondent :

1° une gratification normale de fin d'année dont le taux compris entre 5 et 14,5 % est fixé par le tableau des échelles de traitement ;

2° quatre degrés de gratifications majorées représentant respectivement 10, 20, 30 et 40 % d'augmentation sur le taux de la gratification normale ;

3° quatre degrés de gratifications réduites représentant respectivement 10, 20, 30 et 40 % de réduction sur le taux de la gratification normale ;

Les conditions d'attribution des gratifications normales, majorées ou réduites sont indiquées à l'Article 41 ci-après.

§ 2. — La gratification peut encore être réduite ou totalement supprimée par mesure disciplinaire dans les conditions fixées au Chapitre X de la présente Convention. Elle est également réduite d'autant de douzièmes que l'agent a eu de fois 30 jours d'absence au cours de l'exercice, notamment pour maladie ou blessure hors service, étant entendu que les congés sans solde pris pour fonctions syndicales n'entrent pas en ligne de compte dans la durée de ces absences (2). Le taux de cette réduction peut toutefois être atténué pour les agents placés en tête des tableaux de classement prévus à l'Article 38 ci-dessous.

Article 38. — Tableaux de classement.

En vue de l'attribution des gratifications, des tableaux de classement sont dressés dans le dernier semestre de chaque année. Ils sont considérés comme arrêtés au 30 septembre de l'exercice considéré et sont établis par arrondissement (ou circonscription assimilée) pour les agents des échelles 7 et au-dessous et pour l'ensemble du Service pour les agents des échelles 8 et au-dessus.

(1) Ces paragraphes conservent les dispositions d'ancienneté et leur attribution. Ils sont réservés jusqu'à la mise en vigueur du tableau des échelles de traitement annexé à la présente Convention. Jusqu'à la mise en vigueur du tableau des échelles de traitement annexé à la présente Convention, les gratifications d'ancienneté seront attribuées avec la valeur et dans la proportion prévues à l'article 16 du titre III du Livre II du Statut du Personnel en utilisant les tableaux de classement prévus à l'article 41 de la présente Convention.

(2) Aucune gratification ne peut être allouée aux agents qui n'ont pas effectué plus de quinze jours de service dans l'année.

Article 39. — Agents des échelles 7 et au-dessous (ou assimilés).

§ 1. — Dans le second semestre de chaque année un agent notateur au premier degré désigné par le Chef du Service intéressé classe dans chaque grade les agents qu'il a sous ses ordres, d'après leur mérite et la valeur des services rendus au cours de l'exercice.

§ 2. — Les listes de classement ainsi préparées sont transmises au Chef d'arrondissement (ou Chef de circonscription assimilée).

§ 3. — Le Chef d'arrondissement révise, s'il y a lieu, les listes de classement et établit, pour chaque grade, un tableau de classement commun à l'ensemble de l'arrondissement. Si l'effectif des agents d'un même grade est inférieur à 20, le tableau est établi en groupant des emplois de même échelle de façon à réaliser, dans toute la mesure du possible, un effectif d'au moins 20 unités.

§ 4. — Les tableaux de classement sont examinés par une Commission d'arrondissement composée :

1° du Chef d'arrondissement (ou du Chef de la circonscription assimilée) assisté de 2 fonctionnaires désignés par le Chef du Service ;

2° de deux délégués d'arrondissement de la catégorie à laquelle appartiennent les agents à classer.

§ 5. — Les membres de la Commission d'arrondissement sont appelés, huit jours au moins avant la date de la réunion de la Commission, à prendre connaissance des tableaux de classement préparés par le Chef d'arrondissement.

§ 6. — Celui-ci apporte aux tableaux de classement les corrections sur lesquelles la Commission est d'accord. Les tableaux de classement pour lesquels il y a accord sont ainsi définitivement arrêtés.

§ 7. — Les tableaux de classement pour lesquels il n'y a pas accord au sein de la Commission sont envoyés, avec les observations du Chef d'arrondissement et des délégués du Personnel, au Chef du Service qui les arrête définitivement.

Article 40. — Agents des échelles 8 et au-dessus (ou assimilés).

§ 1. — Dans le second semestre de chaque année, le Chef d'arrondissement (ou le Chef de circonscription assimilée) classe dans chaque grade des échelles 8 et au-dessus les agents qu'il a sous ses ordres, d'après leur mérite et la valeur des services rendus au cours de l'exercice.

§ 2. — Les listes de classement ainsi préparées sont transmises au Chef du Service.

§ 3. — Le Chef du Service révise, s'il y a lieu, les listes de classement et établit, pour chaque grade, un tableau de classement commun à l'ensemble de son Service. Si l'effectif des agents d'un même grade est

inférieur à 20, le tableau est établi en groupant des emplois de même échelle de façon à réaliser, dans toute la mesure du possible, un effectif d'au moins 20 unités.

§ 4. — Les tableaux de classement sont examinés par une Commission Centrale composée :

1° du Chef du Service assisté de 2 fonctionnaires désignés par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) ;

2° de 2 délégués auprès du Chef du Service de la catégorie à laquelle appartiennent les agents à classer.

§ 5. — Les membres de la Commission Centrale sont appelés huit jours au moins avant la date de la réunion de la Commission, à prendre connaissance des tableaux de classement préparés par le Chef du Service.

§ 6. — Celui-ci apporte aux tableaux de classement les corrections pour lesquelles la Commission est d'accord. Les tableaux de classement pour lesquels il y a accord sont ainsi définitivement arrêtés.

§ 7. — Les tableaux de classement pour lesquels il n'y a pas accord au sein de la Commission sont envoyés, avec les observations du Chef du Service et des délégués du Personnel, au Directeur de l'Exploitation de la Région (ou au Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) qui les arrête définitivement.

Article 41. — Attribution des gratifications.

§ 1. — Les tableaux de classement ayant été définitivement arrêtés, les gratifications sont attribuées dans les conditions ci-après :

— les agents classés en tête, dans la proportion de 5 % de l'effectif du tableau, reçoivent une gratification majorée de 40 % ;

— les agents suivants dans la proportion de 10 % de l'effectif du tableau, reçoivent une gratification majorée de 30 % ;

— les agents suivants dans la proportion de 15 % de l'effectif du tableau, reçoivent une gratification majorée de 20 % ;

— les agents suivants dans la proportion de 20 % de l'effectif du tableau, reçoivent une gratification majorée de 10 %.

§ 2. — Les agents classés en fin de tableau reçoivent, suivant l'appréciation du Chef d'Arrondissement s'il s'agit d'échelles 7 et au-dessous, ou suivant l'appréciation du Chef du Service, s'il s'agit d'agents des échelles 8 et au-dessus, des gratifications réduites de 10, 20, 30 ou 40 %, sans que le nombre total des gratifications réduites attribuées aux agents d'un même tableau puisse dépasser 10 % de l'effectif de ce tableau.

§ 3. — Les autres agents reçoivent la gratification normale.

Article 42. — Chevrone.

Réservé (1).

(1) Cet article est réservé jusqu'à la mise en vigueur du tableau des échelles de traitement annexé à la présente Convention. Jusqu'à la mise en vigueur du tableau des échelles de traitement, les chevrons seront attribués dans les conditions prévues à l'article 24 du titre III du Livre II du Statut du Personnel.

CHAPITRE IX

AVANCEMENT EN GRADE DU PERSONNEL COMMISSIONNÉ

Article 43. -- Attribution des notes d'aptitude.

§ 1. — Nul ne peut être promu à un grade s'il ne figure au Tableau d'aptitude pour ce grade.

§ 2. — Les conditions que doivent remplir les agents pour pouvoir être notés en vue de leur accession à un grade supérieur figurent sur un tableau établi par le Directeur Général après consultation des représentants de la Fédération Nationale des Travailleurs de Chemins de fer accrédités auprès de lui en vertu des dispositions du § 2 de l'article 2 du Livre I (Droit Syndical).

Ce tableau une fois établi est modifié, s'il y a lieu, suivant la même procédure.

§ 3. — L'accession au grade supérieur peut être obtenue :

a) après examen professionnel établissant que l'agent possède les connaissances particulières nécessaires dans l'emploi envisagé, une note d'aptitude étant, d'autre part, attribuée dans les conditions indiquées à l'alinéa c) ci-dessous :

b) après concours; dans ce cas, une note d'aptitude fixée dans les conditions indiquées à l'alinéa c) ci-dessous est ajoutée au nombre de points du concours déterminés suivant les modalités définies au § E de l'article 44 :

c) sans examen professionnel ni concours par l'attribution d'une note d'aptitude (1) qui est la somme de deux facteurs :

— une note dite de « pure aptitude » tenant compte uniquement des qualités et des connaissances nécessaires dans le grade supérieur et pouvant aller de 0 à 20. La note 12 indique que l'agent est d'ores et déjà apte à tenir l'emploi envisagé dans des conditions satisfaisantes; les notes supérieures marquent les degrés croissants d'aptitude à l'emploi;

(1) Les notes d'aptitude déjà attribuées, notamment celles comprises entre 0 et 3 sur 5 (ou entre 0 et 12 sur 20) seront révisées lors de la mise en application de ces nouvelles règles.

— une majoration d'ancienneté fixée à un quart de point par année depuis la nomination de l'agent au grade minimum exigé pour l'accession au grade envisagé (le nombre des années étant arrondi au chiffre inférieur); cette majoration ne peut, toutefois, être ajoutée à la note de pure aptitude pour les grades accessibles après examen ou concours que si le résultat des dits examens ou concours a été favorable et, pour les emplois figurant sur une liste établie dans les conditions prévues au § 2 ci-dessus, que si l'agent a obtenu une note de pure aptitude au moins égale à 12.

Le total de la note dite de « pure aptitude » et de la majoration d'ancienneté ne peut, en aucun cas, dépasser 20.

§ 4. — Les notes d'aptitude sont attribuées dans le deuxième semestre de chaque année aux agents susceptibles d'accéder au grade supérieur.

§ 5. — Les examens professionnels et les concours ont lieu, en principe, à une époque de l'année permettant de faire entrer leurs résultats dans les opérations annuelles de notation.

§ 6. — Les notes d'aptitude et leur justification écrite figurent sur une fiche signalétique.

§ 7. — Les fiches signalétiques sont mises à la disposition des délégués des différentes catégories 15 jours au moins avant la date de la réunion des Commissions au 1^{er} et au 2^e degrés prévues à l'Article 44 ci-après. Les notes d'aptitude sont simultanément communiquées aux agents intéressés.

Article 44. — Établissement des listes d'aptitude.

§ 1. — A l'aide des notes d'aptitude, il est établi dans les conditions ci-dessous, des listes de classement par notes d'aptitude.

§ 2. — Ces listes d'aptitude sont dressées par arrondissement ou circonscription assimilée pour chacun des grades compris dans les échelles 7 et au-dessous; elles sont communes à tout le service pour chacun des grades compris dans les échelles 8 et au-dessus.

A. — Établissement des listes d'aptitude spéciales à un arrondissement.

§ A 1. — Les notes d'aptitude sont examinées et les listes sont établies par une Commission au 1^{er} degré composée du Chef d'arrondissement (ou assimilé) assisté de deux agents désignés par le Chef du Service et de deux délégués d'arrondissement de la catégorie à laquelle ressortit le grade à obtenir.

§ A 2. — Les Procès-verbaux des Commissions au 1^{er} degré et les listes d'aptitude sont transmis à une Commission au 2^e degré chargée de revoir ces listes et de les réviser s'il y a lieu. Cette Commission est composée du Chef du Service assisté de deux agents désignés par le

§ D 4. — En cas d'égalité de note, la priorité est donnée à l'agent qui a le plus d'ancienneté dans l'échelle et, à égalité d'ancienneté dans l'échelle, à l'agent dont l'origine de carrière est la plus ancienne.

F. — Grades accessibles après concours.

§ E 1. — La liste des grades qui ne sont accessibles que par voie de concours est dressée dans les conditions prévues au § 2 de l'Article 43.

§ E 2. — La date des concours est portée à la connaissance du personnel intéressé, en principe, trois mois à l'avance.

§ E 3. — Le classement sur les listes d'aptitude aux grades accessibles par voie de concours est fait suivant l'ordre des points obtenus en additionnant :

— la note moyenne du concours cotée de 0 à 20 multipliée par un coefficient qui varie de 1 à 3 suivant le grade à obtenir ;

— la note d'aptitude déterminée suivant les dispositions indiquées à l'alinéa c) du § 3 de l'Article 43 sous réserve que cette note soit au moins égale à 12.

§ E 4. — Les agents sont portés sur la liste d'aptitude dans la limite du nombre des places mises au concours, sous réserve d'avoir obtenu une note moyenne de concours au moins égale à 12.

§ E 5. — A égalité du nombre de points obtenus, la priorité est donnée à l'agent qui a le plus d'ancienneté dans l'échelle la plus élevée, et à égalité d'ancienneté dans l'échelle, à l'agent dont l'origine de carrière est la plus ancienne.

Article 45. — Établissement des Tableaux d'aptitude.

§ 1. — Dans le dernier semestre de chaque année et au plus tard le 15 Décembre, il est établi un tableau d'aptitude pour chaque grade, compte tenu, s'il y a lieu, des spécialités d'emploi que ce grade peut comporter.

§ 2. — Les agents à faire figurer au Tableau d'aptitude à un grade sont, sauf les exceptions prévues au § 4 et au § 8 du présent article, ceux qui figurent en tête de la liste d'aptitude à ce grade. Les intéressés sont inscrits au Tableau d'aptitude dans l'ordre même où ils figurent sur la liste d'aptitude et jusqu'à concurrence du nombre indiqué chaque année par le Chef du Service aux Commissions chargées de l'établissement des Tableaux d'aptitude et déterminé en fonction des besoins prévus pour l'année suivante.

§ 3. — Les Tableaux d'aptitude sont préparés par les Commissions qui ont établi les listes d'aptitude au grade correspondant.

§ 4. — Ils sont valables du 1^{er} Janvier au 31 Décembre de l'année pour laquelle ils sont établis. Si, au moment de l'établissement d'un Tableau d'aptitude, le Tableau précédent n'est pas épuisé, les agents qui y figurent entrent en ligne avec tous les autres agents pour l'inscription au nouveau Tableau. S'ils sont jugés aptes à y figurer, ils y sont inscrits en tête, dans l'ordre même de leur inscription au Tableau précédent.

§ 5. — En cas de besoin, des tableaux d'aptitude complémentaires peuvent, à titre exceptionnel, être établis en cours d'année, dans la même forme que les tableaux annuels. Ne sont inscrits à ces tableaux que les agents dont la spécialisation d'emploi correspond au poste à pourvoir.

§ 6. — A titre exceptionnel, le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) peut, à toute époque, après accord des délégués auprès de lui du Service intéressé, inscrire d'office à un tableau d'aptitude spécial un agent qui s'est particulièrement distingué dans un cas difficile.

Article 46. — Utilisation du Tableau d'aptitude.

§ 1. — Les promotions se font en principe en suivant l'ordre du Tableau d'aptitude.

§ 2. — Il peut toutefois être exceptionnellement dérogé à cet ordre par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) par nécessité de service et en raison des aptitudes et des qualités qui sont nécessaires dans le poste à pourvoir.

Dans ce cas la Commission qui a établi le Tableau d'aptitude est préalablement appelée à donner son avis, qui peut être demandé par lettre aux membres de la Commission.

Article 47. — Radiation du Tableau d'aptitude.

Est reporté provisoirement au dernier rang du Tableau d'aptitude tout agent qui, à moins d'un motif valable admis par le Chef du Service pour les agents des échelles 7 et au-dessous, ou par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) pour les agents des échelles 8 et au-dessus, refuse le poste auquel il est appelé. Le Chef du Service ou le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou le Directeur Général Adjoint pour les agents des Services Centraux) statue définitivement après avis de la Commission qui a établi le Tableau d'aptitude et décide soit le maintien de l'agent au nouveau rang qui lui a été assigné au Tableau d'aptitude, soit sa radiation.

Article 48. — Communication des notes d'aptitude.

Il est donné connaissance aux agents de leurs notes d'aptitude après que celles-ci ont été arrêtées dans les conditions prévues à l'Article 44.

Article 49. — Surveillance des concours.

Deux délégués du personnel de la catégorie à laquelle ressortit le grade à obtenir assistent aux examens professionnels et participent aux opérations du jury des concours. Ils prennent part à la surveillance des épreuves écrites avec les représentants de la Société Nationale.

Article 50. — Agents faisant fonctions.

§ 1. — En cas de vacance d'un emploi qu'il est nécessaire de faire remplir, la Société Nationale doit prendre immédiatement des dispositions pour nommer un titulaire du poste.

§ 2. — S'il y a lieu de faire occuper temporairement ce poste, il n'est fait en principe appel qu'à des agents du grade correspondant à l'emploi ou à des agents inscrits sur le Tableau ou sur les listes d'aptitude pour ce grade. Lorsqu'il est impossible de faire appel à un agent remplissant ces conditions, on doit désigner de préférence l'agent du service intéressé le plus ancien dans le grade immédiatement inférieur.

§ 3. — Si un agent se trouve avoir occupé pendant plus de 4 mois consécutifs un emploi vacant d'un grade supérieur au sien pour lequel il figure au Tableau d'aptitude, il est promu d'office dans cet emploi, la Société Nationale devant s'être assurée avant l'expiration du délai de 4 mois que tous les agents inscrits au Tableau d'aptitude avant l'intéressé refusent le poste vacant ou demandent un délai plus long avant de venir l'occuper.

§ 4. — Si, à titre exceptionnel, un agent se trouve avoir occupé pendant 4 mois consécutifs dans des conditions satisfaisantes un emploi vacant de grade supérieur au sien, sans être inscrit au Tableau d'aptitude pour ce grade, cet agent doit figurer sur le premier Tableau d'aptitude à établir pour le grade correspondant après avis de la Commission prévue à l'Article 44 pour la catégorie intéressée.

CHAPITRE X

MESURES DISCIPLINAIRES

SECTION A

AGENTS COMMISSIONNÉS

Article 51. — Nomenclature des mesures disciplinaires applicables aux agents commissionnés.

§ 1. — Les mesures disciplinaires dont peuvent être frappés les agents commissionnés sont les suivantes :

a) *Punitions prononcées par le Chef d'Arrondissement :*

1° le rappel à l'ordre ;

2° le blâme sans inscription au dossier ;

3° le blâme avec inscription au dossier.

b) *Punitions prononcées par le Chef du Service :*

- 4° le blâme du Chef du Service sans réduction de la gratification ou avec réduction de la gratification sans que la réduction puisse dépasser pour un même blâme la moitié de celle-ci ;

c) *Punitions prononcées par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) :*

- 5° le blâme du Directeur avec réduction ou suppression de la gratification ;
6° le blâme du Directeur avec retard d'avancement de 1 à 4 mois ;
7° le déplacement par mesure disciplinaire ;
8° la rétrogradation ;
9° le dernier avertissement ;
10° la radiation des cadres ;
11° la révocation.

§ 2. — Un Conseil de discipline est appelé à donner son avis sur toutes les propositions de punition à partir de la 6° réservées à la décision du Directeur de l'Exploitation de la Région (ou du Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux).

§ 3. — Toutes les punitions supérieures au blâme du Directeur avec réduction ou suppression de la gratification entraînent la suppression de la gratification et la radiation du Tableau d'aptitude ou de la liste d'aptitude. Toutefois, s'il s'agit d'une punition pour faute professionnelle, le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) peut, au bout de 6 mois à partir de la notification de la punition, autoriser, à la demande de l'intéressé et sur la proposition du Chef du Service, la réinscription de l'agent sur le Tableau ou la liste d'aptitude. Dans ce cas, la Commission chargée de l'établissement des listes et tableaux d'aptitude est consultée pour avis et au besoin par lettre adressée aux membres de la Commission.

§ 4. — Toute faute nouvelle commise dans le délai de douze mois à partir de la notification du dernier avertissement, et comportant une des punitions à partir de la 6° prononcées par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) entraîne la radiation des cadres ou la révocation.

§ 5. — Les fonctionnaires qualifiés ou ceux qui sont régulièrement désignés pour les remplacer dans leurs fonctions prononcent personnellement et sans délégation les mesures disciplinaires relevant de leur compétence.

Article 52. — Affectation à d'autres fonctions. — Suspension.

§ 1. — Tout agent qui compromet l'exécution du service ou qui commet une faute grave, peut être immédiatement affecté à d'autres fonctions ou suspendu temporairement, jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur son sort.

§ 2. — L'affectation à d'autres fonctions ou la suspension sont prononcées par le Chef d'Arrondissement (ou assimilé).

§ 3. — La suspension entraîne la privation totale de toute rémunération. Dans le cas où l'agent a abandonné son poste ou tombe sous le coup des dispositions de l'article 53 ci-après, et lorsqu'il y a eu du coupable, flagrant délit ou incarcération préventive, la suspension entraîne également la suppression de tous les avantages accessoires (facilités de circulation, fournitures diverses, etc.).

§ 4. — Sauf dans le cas d'abandon de poste, si le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) après instruction, ne prononce contre lui aucune punition qui l'exclue de la Société Nationale, l'intéressé a droit à la restitution de la rémunération qui lui a été retenue. Il est placé, du point de vue de l'avancement en échelon ou en grade, dans la situation où il aurait été s'il n'avait pas été suspendu.

§ 5. — La suspension ne doit pas durer en principe plus de deux mois, sauf impossibilité résultant notamment d'une maladie de l'agent ou de la nécessité d'attendre les résultats d'une action judiciaire.

Article 53. — Instruction des propositions de punition.

§ 1. — Toute proposition de punition est présentée par le Chef direct de l'intéressé et, s'il y a lieu, transmise par la voie hiérarchique à l'autorité compétente pour statuer. Dans tous les cas, l'intéressé doit être mis à même de fournir ses explications par écrit et pour ce faire, un délai maximum de quatre jours lui est accordé.

§ 2. — Lorsque la décision est prise de renvoyer l'affaire devant le Conseil de discipline, l'intéressé doit en être avisé par écrit. Dans les cas où les commentaires des Chefs directs sont en désaccord avec les déclarations de l'intéressé, ces commentaires sont portés à la connaissance de l'agent, en même temps qu'il est avisé de son envoi devant le Conseil de discipline. L'agent est alors admis à fournir des explications complémentaires pour l'établissement desquelles un délai maximum de quatre jours lui est accordé. Sur la demande de l'agent, le Chef d'arrondissement ou assimilé peut prescrire une confrontation entre les agents intéressés à laquelle le défenseur choisi par l'agent peut assister.

§ 3. — Dans tous les cas où le Conseil de discipline est appelé à donner son avis, le dossier de l'affaire est communiqué à l'inculpé ainsi qu'à son défenseur, au siège de l'Administration Centrale, huit jours au moins avant la réunion du Conseil de discipline.

Article 54. — Conseil de discipline.

§ 1. — Il est institué un Conseil de discipline pour chaque Région, et pour l'ensemble des Services Centraux de la Société Nationale.

§ 2. — Le Conseil de discipline comprend sous la présidence d'un fonctionnaire désigné par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou pour les Services Centraux par le Directeur Général Adjoint) et n'ayant que voix consultative :

- 1° quatre agents supérieurs dont un au moins du Service de l'intéressé, désignés par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou, pour les Services Centraux, par le Directeur Général Adjoint).
- 2° quatre agents dont un au moins du Service de l'intéressé, pris par roulement sur la liste dressée par rang d'ancienneté des délégués auprès du Directeur de l'Exploitation de la Région (ou, pour les Services Centraux, des Délégués auprès du Directeur Général Adjoint).

Il y a un délégué suppléant par délégué titulaire.

§ 3. — Les délégués du personnel doivent être d'un grade au moins égal à celui de l'agent qui passe devant le Conseil de discipline. Dans le cas où il n'est pas possible de trouver, parmi les délégués titulaires ou suppléants auprès du Directeur de l'Exploitation (ou du Directeur Général Adjoint), un nombre de délégués remplissant cette condition, le Conseil est complété par des délégués auprès du Chef du Service dont l'intéressé fait partie, pris sur un tableau dressé par ordre d'ancienneté.

§ 4. — En aucun cas le Chef direct qui propose la punition ne peut siéger au Conseil de discipline.

§ 5. — L'agent traduit devant le Conseil de discipline peut se faire assister par un défenseur de son choix, pris parmi les agents de la Société Nationale en activité de service ou en disponibilité.

§ 6. — Si l'affaire concerne un accident ayant motivé une enquête des délégués régionaux à la sécurité, le rapport de ces délégués est versé au dossier soumis au Conseil de discipline qui pourra les entendre au cours de la séance si un de ses membres l'a demandé.

§ 7. — L'avis du Conseil de discipline est pris à la majorité des voix.

Il peut d'ailleurs se produire que le Conseil se sépare en deux fractions égales, chacune d'elles émettant un avis séparé.

§ 8. — Sur le vu de l'avis (ou des deux avis émis par le Conseil de discipline), le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou, pour les Services Centraux, le Directeur Général Adjoint) décide de la punition à prononcer.

Cette punition peut toujours être inférieure à la punition proposée (ou à la plus indulgente des deux punitions proposées) par le Conseil de discipline. Elle ne peut être supérieure à la punition proposée (ou à la plus sévère des deux punitions proposées) par ledit Conseil.

§ 9. — Le Directeur Général a la possibilité d'abaisser les punitions prononcées par le Directeur de l'Exploitation (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux).

Il peut également, sauf lorsque l'avis du Conseil de discipline a été émis à l'unanimité, infliger une punition plus sévère que celle prononcée par le Directeur de l'Exploitation de la Région (ou par le Directeur Général Adjoint pour les Services Centraux) mais ne dépassant pas la punition proposée par le Chef du Service.

Le Directeur Général prend dans ce cas, avant de statuer, l'avis d'une Commission constituée à cet effet et composée de quatre agents supérieurs désignés par lui, et de quatre agents d'un grade au moins égal à celui de l'intéressé, pris par roulement sur la liste dressée par rang d'ancienneté des délégués auprès du Directeur Général.

Article 55. — Punitions proposées sans intervention du Conseil de discipline.

§ 1. — Entraînent la révocation de plein droit les condamnations sans sursis pour assassinat, meurtre, vol, recel, concussion, escroquerie, abus de confiance, attentat ou outrage public à la pudeur, ainsi que pour tentative ou complicité des mêmes crimes ou délits. Toutefois, le Directeur Général conserve la possibilité de prendre une mesure de clémence exceptionnelle et d'infliger une autre sanction que la révocation.

Article 56. — Dispositions relatives aux agents rétrogradés.

§ 1. — Tout agent rétrogradé par mesure disciplinaire concourt pour l'avancement en grade avec les agents du grade dans lequel il a été remis.

§ 2. — Un examen spécial de la situation des agents rétrogradés pour faute professionnelle est effectué, sur demande des intéressés, à l'expiration des six mois suivant la rétrogradation.

§ 3. — Le Chef du Service, après examen de la situation et après avoir pris l'avis des délégués auprès de lui de la catégorie de l'agent, transmet sa proposition au Directeur de l'Exploitation de la Région.

SECTION B

AGENTS NON COMMISSIONNÉS

Article 57. — Nomenclature des mesures disciplinaires applicables aux agents non commissionnés.

§ 1. — Les mesures disciplinaires pouvant frapper les agents non commissionnés sont les suivantes :

a) *Punitions prononcées par le Chef d'Arrondissement :*

- 1° le rappel à l'ordre ;
- 2° le blâme sans inscription au dossier ;
- 3° le blâme avec inscription au dossier.

b) *Punitions prononcées par le Chef du Service :*

- 4° le blâme du Chef du Service ;
- 5° le congédiement par mesure disciplinaire.

§ 2. — Le blâme du Chef du Service peut être accompagné d'un dernier avertissement. Dans ce cas, toute faute nouvelle commise à partir de la notification de la punition et, au plus tard, avant la date du commissionnement, et comportant un nouveau blâme du Chef du Service entraîne nécessairement le congédiement par mesure disciplinaire.

Article 58. — Affectation à d'autres fonctions — Suspension.

§ 1. — Tout agent qui compromet l'exécution du service ou qui commet une faute grave peut être immédiatement affecté à d'autres fonctions ou suspendu temporairement par le Chef d'Arrondissement jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur son sort. Il en est immédiatement rendu compte au Chef du Service qui statue dans le délai d'un mois.

§ 2. — La suspension entraîne, outre l'ajournement de tous droits à l'avancement, la privation totale de la rémunération et la suppression de tous les avantages accessoires (facilités de circulation, fournitures diverses, etc...).

§ 3. — Sauf en cas d'abandon de poste, si le Chef du Service, après instruction, ne prononce contre lui aucune punition qui l'exclue de la Société Nationale, l'intéressé a droit à la restitution de la rémunération qui lui a été retenue. Il recouvre, alors, tous les droits à l'avancement avec effet rétroactif s'il y a lieu et, s'il s'agit d'un agent à l'essai, la durée de la suspension intervient dans le décompte de la durée du stage.

Article 59. — Instruction des propositions de punition.

§ 1. — Les propositions de punition sont formulées par le Chef direct de l'intéressé et, s'il y a lieu, transmises par la voie hiérarchique à l'autorité compétente pour statuer.

§ 2. — Dans tous les cas, l'intéressé doit être mis à même de fournir ses explications par écrit et pour ce faire un délai maximum de quatre jours lui est accordé.

CHAPITRE XI

CESSATION DE FONCTIONS

Article 60. — Dispositions générales.

§ 1. — Les agents commissionnés peuvent cesser leurs fonctions à la Société Nationale :

- 1° Par démission;
- 2° Par mise à la retraite;
- 3° Par mise à la réforme;
- 4° Par radiation des cadres ou révocation.

§ 2. — Les agents non commissionnés peuvent cesser leurs fonctions par démission ou congédiement.

§ 3. — La démission donnée par un agent doit être écrite et datée; elle n'est valable qu'après avoir été acceptée par le Directeur de l'Exploitation (ou, pour les Services Contrats, par le Directeur Général Adjoint), s'il s'agit d'un agent commissionné, ou par le Chef du Service, s'il s'agit d'un agent non commissionné. Toutefois, le délai de préavis qu'elle comporte part de la date du dépôt à la poste ou de la remise au Chef du Service.

§ 4. — Peut être considéré d'office comme démissionnaire tout agent qui, de lui-même, rompt son contrat de travail et n'a pas répondu à une lettre recommandée lui prescrivant de reprendre son service; ou encore, celui qui, sauf le cas de force majeure, n'a pas rejoint son poste dans le délai imparti par la décision qui l'y nomme.

§ 5. — La mise à la retraite et la mise à la réforme sont prononcées conformément aux dispositions du Statut des Retraites et du Règlement des Retraites; le délai de préavis part du jour où l'intéressé a reçu officiellement la communication écrite de la décision prise.

§ 6. — La radiation des cadres, la révocation ou le congédiement sont prononcés conformément aux dispositions du chapitre X.

§ 7. — Dans tous les cas de cessation de fonctions, la Société Nationale remettra à l'ancien agent, dans un délai de 8 jours courant à partir de l'expiration du délai de préavis, les sommes qui lui sont dues, les pièces fournies lors de son admission et un certificat de travail.

§ 8. — Tout agent qui a cessé de faire partie du personnel ne peut être réadmis à la Société Nationale, sauf exception dûment admise par le Directeur Général qui statue, en pareil cas, sur les conditions de la réadmission.

Article 61. — Dispositions spéciales aux femmes dont la situation dépend de celle de leur mari.

§ 1. — Les femmes agents dont la situation dépend de celle de leur mari quittent obligatoirement leur poste, quand cette situation se modifie.

§ 2. — Si la nouvelle situation de leur mari comporte pour elles un emploi moins rétribué que celui qu'elles occupaient antérieurement, elles bénéficient pendant les six premiers mois de leur nouvel emploi (si un poste équivalent à celui qu'elles ont quitté ne leur est pas offert durant ces six mois) d'une indemnité compensatrice leur maintenant leur ancien traitement fixe pendant ces six mois. Elles ne sont, toutefois, pas considérées comme démissionnaires au cas où elles n'acceptent pas ledit emploi.

§ 3. — Si la nouvelle situation de leur mari ne comporte pas d'emploi pour elles, elles reçoivent une indemnité compensatrice égale à trois mois de leur ancien traitement.

§ 4. — Les femmes qui quittent leur poste dans les conditions prévues au présent article peuvent, sur leur demande, être mises en disponibilité retraite, à charge par elles d'effectuer les versements totaux prévus en cas de disponibilité par le Règlement des Retraites et sous réserve qu'elles comptent déjà sept ans d'affiliation à la Caisse des Retraites. Elles peuvent être ultérieurement réadmissibles à la Société Nationale et sont alors dispensées du stage d'essai.

CHAPITRE XII

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 62. — Facilités de circulation.

Les agents reçoivent des facilités de circulation dont le régime d'attribution est défini par une annexe à la présente Convention.

Article 63. — Interdiction des recommandations.

§ 1. — Il est rigoureusement interdit à tout agent en service de se faire recommander, sous peine de sanction disciplinaire; celle-ci peut, en cas de récidive, attendre le blâme du Chef du Service avec réduction de la gratification.

§ 2. — Il est interdit, sous peine de sanction disciplinaire :

- 1° de répondre à des recommandations visant soit des candidats appelés à subir un concours ou un examen, soit des agents déjà en fonctions;
- 2° de faire figurer, sous quelque forme que ce soit, des recommandations dans les dossiers des candidats appelés à subir un concours ou un examen, ni dans ceux des agents en fonctions.

§ 3. — Les références professionnelles, produites avant l'entrée à la Société, ne sont pas considérées comme des recommandations.

Article 64. — Interdiction de se livrer au commerce ou de toucher, en raison des fonctions exercées, des rémunérations non autorisées.

§ 1. — Sous peine de déplacement d'office, il est interdit aux agents de tout grade commissionnés de tenir un commerce. Il leur est également interdit de se servir de leur titre ou des facilités particulières que leur confère leur fonction pour participer à une opération ayant un caractère commercial.

§ 2. — Sous peine de déplacement d'office, il est interdit aux agents commissionnés de laisser les personnes habitant avec eux installer ou reprendre et tenir une auberge ou un débit de boissons à une distance des emprises du Chemin de fer telle que d'autres agents pourraient faire partie de la clientèle habituelle de l'établissement.

§ 3. — Sauf autorisation spéciale du Directeur Général, les agents ne peuvent être, à aucun titre, administrateurs ou agents d'une entreprise commerciale quelconque étant ou pouvant se trouver en relations avec la Société Nationale, ni entrepreneurs ou fournisseurs de la Société Nationale, ni employés par des entrepreneurs ou fournisseurs de la Société Nationale.

§ 4. — Il est enfin interdit à tous les agents commissionnés ou non, sous peine de sanctions disciplinaires graves, sauf autorisation spéciale du Directeur de l'Exploitation de la Région (ou du Directeur Général Adjoint pour les agents des Services Centraux) de recevoir, pour les opérations qu'ils ont à exécuter en raison de leurs fonctions, une rémunération quelconque de collectivités ou de particuliers.

Article 65. — Secret professionnel.

§ 1. — Sauf autorisation du Chef du Service, il est formellement interdit aux agents de communiquer à des personnes qui n'ont pas qualité pour les connaître, et sous quelque forme que ce soit, tous renseignements, documents, indications, concernant le fonctionnement des Services de la Société Nationale et les affaires en cours ou à l'étude dans ces Services.

§ 2. — Tout agent qui contreviendrait aux dispositions qui précèdent serait passible de sanctions disciplinaires pouvant aller jusqu'à la radiation des cadres, sans préjudice des poursuites judiciaires en réparation si un dommage était causé à la Société par la divulgation sus-visée ou des sanctions prévues par l'article 418 du Code Pénal.

LIVRE III

PERSONNEL A SERVICE DISCONTINU

Article 66. — Définition du personnel à service discontinu.

§ 1. — Le personnel à service discontinu comprend les femmes garde-barrières et sémaphoristes à faction non permanente, c'est-à-dire celles qui ont la faculté de quitter leur barrière ou leur guérite pour rentrer dans leur maison d'habitation, ainsi que les femmes concierges.

§ 2. — Les femmes garde-barrières à faction non permanente peuvent, outre leur fonction principale de garde-barrières, être chargées de celle de gérante de halte dans les postes à service restreint ou de celle de préposée d'arrêt, sans perdre leur caractère de femmes à service discontinu.

Article 67. — Dispositions applicables au personnel à service discontinu.

§ 1. — Sont applicables au personnel à service discontinu toutes les dispositions de la présente Convention applicables aux agents à service continu à l'exception de celles qui ont trait au nombre de jours de congé annuel (Livre II — Chapitre III), aux bonifications d'ancienneté et aux chevrons (Livre II — Chapitre VIII), à l'avancement en grade (Livre II — Chapitre IX).

§ 2. — Les femmes à service discontinu ont droit à un congé annuel de quinze jours ouvrables et sont soumises, pour toutes les autres dispositions relatives à l'attribution des congés, au régime défini par le Chapitre III du Livre II pour le personnel à service continu.

§ 3. — Leur régime de rémunération ne comportant pas d'échelon de traitement, elles ne peuvent bénéficier ni de bonifications d'ancienneté, ni de chevrons. Toutefois, elles bénéficient, dans les conditions prévues au Chapitre VIII du Livre II, d'une gratification de fin d'année dont le taux normal est uniformément de 5 % du salaire annuel augmenté de la somme forfaitaire pour laquelle est compté le logement gratuit.

§ 4. — Enfin, leur classe de traitement dépend exclusivement de l'importance du poste qu'elles occupent.

58. La remise en cause de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer
Source : *La Tribune des cheminots*, 30 novembre 1938, p. 1.



TABLE DES ANNEXES

1. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État aux Travaux publics de 1830 à 1939	1094
2. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État au Travail de 1906 à 1939	1098
3. Chronologie des ministères et sous-secrétariats d'État aux Finances de 1830 à 1939.....	1100
4. Liste des textes normatifs et réglementaires	1103
a. Codes, ordonnances, lois et décrets	1103
b. Arrêtés ministériels	1113
c. Circulaires ministérielles.....	1116
d. Rapports officiels	1118
e. Conventions	1118
5. Un chemineau.....	1120
6. Carte de la répartition du territoire français par les compagnies après 1919	1121
7. Modèle imprimé d'un certificat de santé de la compagnie du Nord en août 1893	1122
8. La famille Faivre, une dynastie de cheminots	1123
9. L'importance des recommandations	1124
10. Le commissionnement d'un agent de la compagnie du Nord et le cautionnement	1125
11. Évolution des effectifs des réseaux d'intérêt général de 1851 à 1937	1127
12. La diversité des métiers des chemins de fer dans les années 1930	1128
13. Hiérarchie et rémunération du personnel des chemins de fer des compagnies en 1891.	1132
14. Les accidents de chemins de fer	1134
15. Le ressentiment d'un ancien agent face au favoritisme et à l'arbitraire	11354
16. Comparaison des caisses de retraite des réseaux d'intérêt général en 1899	1137
17. Évolution de la subvention des réseaux et de la retenue sur les salaires des agents des chemins de fer en vue de la constitution de leur retraite des années 1850 aux années 1890, selon les compagnies	1140
18. Évolution du montant des versements (en francs) effectués aux caisses de secours et de retraites des compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Midi, du PLM et de l'administration des chemins de fer de l'État de 1877 à 1895, selon les compagnies	1141
19. Évolution du nombre d'agents de chemin de fer affiliés aux caisses de retraite entre 1875 et 1896	1142
20. Les facilités de circulation, une libéralité enviée	1143
21. Adhérer au Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies en septembre 1902.....	1145
22. Bandeaux de l'organe de presse de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de	

protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938).....	1146
23. Les congrès fédéraux de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938)	1148
24. La pétition par carte postale de juin 1907	1150
25. Affiches commandées par le Syndicat national des travailleurs des chemins de fer à Jules Grandjouan en 1910	1151
26. Articles 414, 415 et 416 du Code pénal de 1810.....	1155
27. Les secrétaires généraux de la Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins fer français (jusqu'en avril 1895), du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en janvier 1917), de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat (jusqu'en 1920), des Fédérations unitaire et confédérée (jusqu'en 1935), puis de la Fédération nationale unifiée des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et des pays de protectorat (jusqu'en 1938)	1155
28. Groupes représentant les cheminots au Parlement des années 1880 à 1939	1156
29. Liens entretenus entre les administrateurs des réseaux privés et les principaux acteurs financiers et industriels français et étrangers en 1937.....	1159
30. Administrateurs des compagnies privées et politiques en 1883	1163
31. Les relations des administrateurs des chemins de fer avec les parlementaires	1164
32. Principales dispositions des circulaires ministérielles, arrêtés, propositions ou projets de loi successifs discutés ou adoptés des années 1850 aux années 1910 en matière de contrat de louage, de durée du travail, de retraite et de règlement des différends individuels survenus entre une compagnie et ses agents.....	1165
33. Les limites de la stratégie parlementaire	1217
34. L'évolution du règlement des litiges entre les agents des chemins de fer et les réseaux	1218
35. Répartition des agents des chemins de fer au sein du conseil des prud'hommes de Paris et de la Seine en novembre 1908.....	1219
36. L'administration du contrôle des chemins de fer au début du XX ^e siècle	1220
37. Comparaison, par réseau, entre le nombre d'inscrits aux caisses de retraite et l'effectif total du personnel en 1909	1222
38. Manifestation de cheminots réclamant les cent sous le 12 décembre 1909	1223
39. La grève des cheminots d'octobre 1910.....	1224
40. Représentation du personnel dans certains conseils et commissions du réseau à partir de juillet 1907.....	1226

41. Statut du personnel ouvrier des ateliers et dépôts de l'administration des chemins de fer de l'État du 12 mai 1910	1233
42. Statut du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État de 1912	1247
43. Circulaire David du 13 mai 1914 relative à l'uniformité et à la codification du statut des employés et ouvriers des chemins de fer	1267
44. La Première Guerre mondiale dans les chemins de fer : destructions des voies et des ouvrages d'art, travail des femmes et conditions dégradées de travail	1268
45. La revendication des 8 heures	1271
46. La première réunion de la sous-commission paritaire du statut le 25 juin 1919	1272
47. Les grèves des cheminots de 1920	1274
48. Affiches éditées par la compagnie du PO à l'occasion de la grève de mai 1920	1276
49. Statut commun du personnel des agents des grands réseaux de 1920	1278
50. Séance du congrès national extraordinaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies et pays de protectorat organisé le 8 septembre 1920	1294
51. Une critique de la mise à l'échelle	1295
52. Le déficit des chemins de fer dans les années 1930	1296
a. Évolution du déficit (exprimé en milliards de francs) des chemins de fer par année dans la première moitié de la décennie 1930	1296
b. Les effets du déficit des chemins de fer pour les cheminots	1297
53. Les 40 heures	1298
a. L'opposition patronale à la réduction de la durée du travail à 40 heures	1298
b. La campagne de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer en faveur de la semaine de 40 heures	1299
54. Les revendications cheminotes du Front populaire	1302
55. La création de la SNCF	1304
a. Convention et décret-loi du 31 août 1937	1304
b. Statuts de la SNCF	1325
56. L'inspiration vient en assistant à la discussion des chapitres de la convention collective	1334
57. La convention collective du personnel du cadre permanent de la SNCF adoptée en mars et août 1938	1337
58. La remise en cause de la semaine de 40 heures dans les chemins de fer	1381

TABLE DES FIGURES

Ces tables font référence aux illustrations et tableaux présents dans le tome premier.

Illustrations

Illustration n°1 – Capture d’écran du JT de TF1 de 13 heures du 8 mars 2016.....	12
Illustration n°2 – Illustration de la mythologie qui entoure le statut des cheminots, par Nâwâk, publiée le 25 février 2018 (source : < https://nawak-illustrations.fr/2018/02/25/les-cheminots-et-la-prime-de-charbon/ >)	14
Illustration n°3 – Une de l’édition du 3 juillet 1898 du quotidien anarchiste <i>Le Père Peinard</i>	20
Illustration n°4 – Illustration de Nono, parue le 25 avril 2016 sur le site web du quotidien régional <i>Le Télégramme</i> (source : < https://www.letelegramme.fr/france/sncf-zoom-sur-le-statut-des-cheminots-25-04-2016-11042436.php >)	29
Illustration n°5 – Illustration de Pascal Gros, parue dans l’édition de mars 2018 du journal satirique <i>Siné Mensuel</i>	31
Illustration n°6 – Capture d’écran d’un live-tweet de l’émission quotidienne radiophonique de débat d’actualité « Les Grandes Gueules », diffusée sur RMC le 7 septembre 2017	32

Tableaux

Tableau n°1 – Évolution du pourcentage du volume des effectifs féminins, réseau par réseau	68
Tableau n°2 – Évolution du pourcentage des anciens militaires dans les effectifs, réseau par réseau.....	75
Tableau n°3 – Évolution des participations patronale et ouvrière dans le financement de la caisse de retraites de la compagnie de l'Est.....	162
Tableau n°4 – Évolution du coût des dépenses patronales de 1890 à 1904	168
Tableau n°5 – Congés avec solde accordés aux agents de la compagnie du Nord en 1892... ..	292
Tableau n°6 – Le repos dominical des différentes catégories du personnel de la compagnie du PO en 1880	296
Tableau n°7 – Conditions du droit à la retraite dans la proposition de loi déposée par Charles de Janzé le 15 janvier 1880 à la Chambre des députés.	312
Tableau n°8 – Nombre et sort des réclamations soumises aux commissions paritaires.....	589

TABLE DES MATIÈRES DU TOME SECOND

Glossaire des termes utilisés	923
Dictionnaire biographique.....	927
Acteurs et instances	980
Sources manuscrites.....	997
Sources imprimées.....	1031
1. Presse	1031
2. Législation.....	1031
3. Mémoires, journaux, témoignages, discours.....	1032
4. Publications syndicales.....	1032
5. Ouvrages à caractère de sources imprimées	1035
Bibliographie.....	1049
1. Instruments de travail	1049
2. Histoire économique et sociale.....	1050
3. Histoire politique.....	1053
4. Politiques sociales	1056
5. Histoire du droit du travail	1057
6. Organisations ouvrières et mouvements sociaux	1058
7. Histoire et mémoire des entreprises.....	1065
8. Histoire des transports	1069
9. Histoire du personnel cheminot.....	1074
10. Histoire des relations professionnelles.....	1084
Annexes	1090
Table des annexes	1382
Table des figures.....	1385
Illustrations.....	1385
Tableaux.....	1385
Table des matières du tome second	1386

ÉCOLE DOCTORALE :
ED 188 – Histoire moderne
et contemporaine

DISCIPLINE : Histoire

LE CHARBON ET L'ESCARBILLE : GENÈSE ET HISTOIRE DU STATUT DU PERSONNEL CHEMINOT, DE LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^E SIÈCLE À LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Résumé

Le statut du personnel de la SNCF est régulièrement remis en cause depuis les années 1980. De nombreuses idées reçues, parfois très caricaturales, sont véhiculées à son sujet.

Cette thèse de doctorat propose de déconstruire la mythologie qui entoure le statut du personnel des cheminots français des grands réseaux, puis de la SNCF, à travers l'étude de sa genèse, de son histoire, de la seconde moitié du XIX^e siècle à la veille de la Seconde Guerre mondiale, ainsi que de sa mémoire.

Cette thèse entend saisir la réalité mouvante des règles déterminant les conditions d'emploi, de travail et de retraite des cheminots, mettre en lumière les logiques processuelles et contextuelles qui caractérisent leur évolution sur le long terme, et interroger, au prisme de l'identité de la corporation, les discours et représentations qui leur sont attachés.

Ce travail de thèse a été réalisé à partir des archives des compagnies et de la SNCF, des archives des administrations publiques et policières, des archives syndicales et parlementaires, de la presse, de traités techniques et juridiques, d'œuvres littéraires et de témoignages personnels (mémoires, discours, journaux politiques).

Mots-clés : chemins de fer ; compagnies de chemins de fer ; SNCF ; cheminots ; statut du personnel ; convention collective ; conditions de travail.

GENESIS AND HISTORY OF THE RAILWAY WORKERS STAFF REGULATIONS, FROM THE SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY TO THE EVE OF THE WORLD WAR II

Summary

The SNCF Staff Regulations was questioned since the 1980's. Popular misconceptions, sometimes grotesques, are still widespread.

Through the study of its history, from the second half of the 19th century to the eve of the World War II, and its remembrance, this PhD thesis proposes to deconstruct the railway workers Staff Regulations mythology.

This study aims at understanding the moving reality of the rules concerning employment, working conditions and retirement, and highlighting the processual and contextual logics that define its long-term evolution. Discourses about and representations of these rules must be revisited through the prism of the railway workers' identity too.

This PhD thesis is based on historical records from railway companies and SNCF, public authorities, unions, legal and technical manuals, literature, press and personal testimonies.

Keywords : railway ; railway companies ; SNCF ; railway workers ; Staff Regulations ; working conditions ; collective labour agreement.