



**HAL**  
open science

# Le monde des cheminots dans le miroir du Parlement. Un regard sur la “ réforme ferroviaire ” de 2013-2014

Dominique Andolfatto

## ► To cite this version:

Dominique Andolfatto. Le monde des cheminots dans le miroir du Parlement. Un regard sur la “ réforme ferroviaire ” de 2013-2014. Travail, emplois et identité des cheminots à l’épreuve des politiques de restructuration, Ferinter, UVSQ, ONCF, Université Mohammed V, ONCF, Dec 2014, Rabat, Maroc. hal-03502491

**HAL Id: hal-03502491**

**<https://ube.hal.science/hal-03502491v1>**

Submitted on 25 Dec 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Dominique Andolfatto  
Credespo, Université de Bourgogne,  
Dominique.Andolfatto@u-bourgogne.fr

**Le monde des cheminots dans le miroir du Parlement.  
Un regard sur la « réforme ferroviaire » de 2013-2014.**

Communication pour le colloque international « Travail, emplois et identité des cheminots à l'épreuve des politiques de restructuration »

Ferinter / International Railways Studies / ONCF Université Mohammed V (Rabat) /  
Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines

Faculté des sciences de l'éducation, Al Irfane, Rabat  
17-18 décembre 2014

**Présentation / Synthèse :**

La restructuration / réorganisation des chemins de fer français paraît devenue – depuis une vingtaine d'années – une entreprise continue. Diverses réformes se sont en effet succédées tenant tant à l'économie des chemins de fer et, en particulier, à leur ouverture à la concurrence dans un contexte de libéralisation porté par l'Union européenne, qu'aux modes de gestion des personnels ou à leur système de protection sociale (et notamment de retraite). Sans refaire toute la généalogie de ces réformes – et notamment de la restructuration des chemins de fer autour de deux entités (RFF et la SNCF) à la fin des années 1990 – cette communication propose de décrypter et d'analyser la dernière « réforme ferroviaire » inscrite à l'agenda gouvernemental en 2013 et, à travers elle, comment les parlementaires se représentent le monde des cheminots lorsque la réforme est venue en discussion à l'Assemblée nationale et au Sénat en 2014.

C'est donc le passage par le parlement de cette réforme que cette communication se propose de traiter, passage au pas de charge (l'urgence ayant été déclarée par le gouvernement après que celui-ci ait fait réaliser deux rapports externes selon une méthode de la réforme éprouvée depuis 2012) et dans un contexte marqué par le plus important mouvement social des cheminots depuis celui – plus confus – de 2010 (et l'un des plus importants depuis les années 1980).

Il s'agira notamment à travers les rapports du Sénat et de l'Assemblée nationale, puis des débats parlementaires, de voir comment, en quels mots, selon quelle méthode, et en prenant appui sur les analyses de quels experts ou de quels acteurs du système ferroviaire, les parlementaires participent à la production la réforme et conçoivent le monde des cheminots et son devenir.

Il s'agira aussi de comprendre le diagnostic qui est posé, lequel n'apparaît pas toujours clairement voire relèverait pour partie du non-dit. Ainsi, le Sénat développe, en présentation

de son « dossier législatif » consacrée à la réforme ferroviaire, l'argumentation suivante : « Malgré les réformes successives, dont la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 et la création du Réseau ferré de France (RFF) en 1997, le Gouvernement estime que l'ensemble du système ferroviaire actuel souffre de "dysfonctionnements dans la production d'une offre de transport, qui portent préjudice aux usagers, voyageurs ou entreprises". En l'absence de réforme, le déficit structurel de RFF pourrait atteindre 1,5 à 2 milliards d'euros par an, et le secteur pourrait d'autant plus souffrir de la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs défendu par la Commission européenne. » On observera que l'articulation entre les deux éléments de l'argumentation n'apparaît pas clairement. « Dysfonctionnement » et « déficit » semblent indéfectiblement liés sans qu'il y ait besoin d'interroger le travail des cheminots, voire un « modèle » organisationnel.

A travers un examen approfondi des rapports parlementaires, il s'agira de comprendre comment se fabrique la politique ferroviaire, secteur qui n'a guère fait l'objet d'analyse en termes de politique publique et de science politique. Il s'agira donc de repérer le problème qui est posé, les options qui existent pour le traiter, la (les) décision(s) proposée(s) (par qui ? comment ?) et l'implémentation envisagée, toutes étapes de la construction d'une politique publique qui seront interrogées notamment au regard de ce qu'elles enseignent de la façon dont les parlementaires se représentant le monde des cheminots et ses spécificités et cherchent ou pas à le remettre en cause ou à le faire évoluer.

### **Texte :**

Au printemps dernier, une importante réforme ferroviaire est intervenue en France.

Au passage, elle a été scandée par un important mouvement de grève des cheminots d'environ deux semaines... alors même que la réforme ne remet pas en cause ce qui constitue le « modèle social » des cheminots français.

Ce « modèle » est même élargi à la branche ferroviaire... ce qui fait l'objet de commentaires sévères, comme on le verra, car il mettrait en cause l'économie du secteur.

Cette réforme est – d'abord - pour moi l'occasion de voir comment les parlementaires qui l'ont adopté se sont représentés les cheminots lors de leurs travaux préparatoires puis des débats... et quels changements, voire remise en cause, ils ont préconisé...

Deux mots – au préalable – pour rappeler le contenu – a priori assez technique, surtout pour les profanes - de la réforme avant de revenir sur sa préparation et les débats qu'elle a suscités.

La réforme – datée finalement du 4 août 2014 - a conduit à la création d'un « grand groupe ferroviaire » composé de 3 établissements publics « indissociables et solidaires » à caractère industriel et commercial.

Très succinctement, il y a d'abord SNCF (tout court) qui doit « assurer le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion sociales du groupe »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Citation de Diane Poupeau, AJDA, 2014, p. 1522.

Il y a ensuite SNCF Réseau (ex RFF) qui a « la charge de l'accès à l'infrastructure ferroviaire et de sa maintenance »<sup>2</sup>.

Il y a enfin SNCF Mobilités chargé de « l'exploitation du réseau et de la gestion des gares de voyageurs »<sup>3</sup>

Ajoutons encore que SNCF (tout court) est considéré comme « l'employeur de l'ensemble des salariés du groupe »<sup>4</sup>.

On peut se poser aussi la question du pourquoi de cette réorganisation, assez subite de surcroît.

Rappelons que des raisons économiques sont invoquées: une maîtrise de la dette et des investissements... qui semblent avoir échappé à tout contrôle.

Guillaume Pépy, président de la SNCF, a mis l'accent sur la nécessité de construire une entreprise plus efficace, citant l'exemple de la *Deutsche Bahn*... mais le meccano qui va être mis en place n'est en fait guère conforme au modèle allemand.

En réalité, la raison profonde de la réforme – et une certaine précipitation, côté gouvernemental à tout le moins – est liée aux évolutions du droit européen et, en l'occurrence, découle de ce qu'on appelle le « 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire », soit la directive 2012/34 qui n'acceptera le maintien d'entreprises ferroviaires intégrées, gérant réseaux et circulation des train, qui si elles existaient déjà avant la mi-2015.

D'où la nécessité – en France – de réinventer une SNCF unique... ce que les acteurs ferroviaires – et politique – français souhaitaient...

Bcp d'ailleurs avaient été fait pour artificialiser la coupure RFF / SNCF... mais, si rien n'avait changé avant 2015, cette coupure devenait moins cosmétique et la SNCF risquait d'être confronté à une concurrence plus frontale... à tout le moins perdait la main sur le réseau... ce qu'elle a évidemment cherché à éviter à grand renfort de lobbying – sinon plus – pour aboutir à la nouvelle réforme de 2014 qui recompose une entité ferroviaire unique après le divorce forcé de 1997.

Reste à se demander si cette réforme permettra véritablement à l'entreprise ferroviaire française de faire face aux défis qui lui sont posés.

A lire certains commentaires de la réforme, notamment des juristes ou des économiques (par ex. le commentaire du publiciste Denis Broussole dans l'AJDA), cela est loi d'être assuré.

On pourrait presque dire – s'inspirant de Lampedusa – qu'on a recomposé tout un système pour ne rien remettre en cause de fondamental... et continué comme avant...

Le PDG de la SNCF gardera la main sur le secteur.

La question du déficit ferroviaire français – qui oblige à trouver 5 milliards par an -, ou celle de la sécurité ne sont pas véritablement traitées au fond.

Le statut des cheminots est assuré de perdurer.

---

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ibid.

On pourrait presque se dire que le projet de loi Macron, « pour la croissance et l'attractivité », qui promet notamment de libéraliser complètement le transport par autocar, va impacter plus directement la SNCF et la contraindre à des évolutions plus sensibles.

Transdev, multinationale dans les transports, promet déjà de diviser par deux les prix des transports de voyageurs.

Cela étant dit, mon objectif n'est pas de traiter sur le fond de la réforme ferroviaire du 4 août 2014... mais, comme déjà annoncé, et un peu à la manière d'un ethnologue, d'observer comme les parlementaires – voire plus largement les acteurs de la réforme de 2014 – se représentent et sont représentés le monde des cheminots à l'occasion de cette réforme.

Comment – en quels termes – ils évoquent les cheminots.

A quoi ceux-ci sont associés dans les échanges entre ces acteurs politiques ?

Tout cela apparaît révélateur de comment est appréhendé une certaine identité cheminote, une certaine identité professionnelle.

Pour ce faire je me suis appuyé sur les rapports parlementaires relatifs à la réforme (et aux débats parlementaires).

Bien sûr cette perspective souffre ne n'être que franco-française...

et ne présente donc pas la dimension comparative à laquelle on pourrait s'attendre dans un colloque international.

Mais il est plus que probable que certaines représentations des cheminots – repérées ici – peuvent être généralisables... même si la France se caractérise par une certaine conception du service public ferroviaire et, plus largement, de l'emploi public qu'on ne rencontre guère ailleurs/

1<sup>er</sup> temps de mon développement : les cheminots – ce qui est assez logique – sont d'abord vus comme un groupe social a priori uni... un collectif, au sens quasiment de communauté – pour faire allusion à une catégorie fondamentale de Tonnies – « collectif » auquel on prête des intentions ou des revendications... et pour lequel on veut faire le bien...

Ainsi, selon Gilles Savary, député PS et rapporteur de la réforme ferroviaire à l'Assemblée nationale, les cheminots constituent d'abord un « corps social »... et celui-ci – énonce le député – exprime d'abord (je cite) « le souhait d'une réintégration complète [des personnels dans une entité unique], avec la suppression de RFF et l'intégration de l'ensemble des fonctions ferroviaires dans une seule entreprise » (p. 65).

Cela le conduit à poser l'un des enjeux sociaux les plus sensibles d'une réforme qui, a priori, tient d'abord à des raisons économiques ou, en réalité, à certains impératifs européens.

Bref, il s'agirait de recomposer une unité perdue et de consolider son statut.

Mais Gilles Savary, au risque décevoir ce « corps social », explique d'emblée que pareil objectif est chimérique... et semble souhaiter ramener celui-ci à la raison.

... car, développe-t-il, la réglementation européenne oblige à sortir des effectifs d'une entreprise intégrée les « horairistes », soit les personnels qui gèrent les sillons.

Et de préciser (je cite) qu' « Il ne peut donc s'agir d'une réforme intégratrice » (p. 65).

Le même Gilles Savary s'efforce également de faire œuvre pédagogique en direction des « cheminots de base » comme il les désigne qui n'aurait pas compris la réforme.

Il reproche à ces derniers de confondre la SNCF et l'Etat...  
et finalement de ne pas saisir la réforme.

Il dit : « l'entreprise publique SNCF n'est pas l'État et ne doit pas se prendre pour l'État. Ce n'est pas elle qui définit la politique des transports ni la politique ferroviaire. C'est l'État qui établit la programmation des investissements d'infrastructures, que SNCF Réseau mettra ensuite en œuvre. Il est souverain, par exemple, pour ce qui est du schéma national d'infrastructures terrestres, et il est hors de question qu'il en soit dessaisi » (p. 161).

Ici une sorte de sous-groupe des cheminots paraît ne pas bien avoir compris tous les enjeux de la réforme et il faut en quelque sorte le ramener à la raison.

Lors des débats à l'AN (17-06-14), Lionel Tardy, de l'UMP, fait de même et son propos est même relativement rude à l'égard de cette « famille cheminote » qui faut ramener dans le droit chemin.

Il dit : « Le statut des cheminots est en effet complètement épargné. Si les syndicats avaient pris le temps de lire le texte [de la réforme], ils se rendraient sans doute compte eux-mêmes de leur propre inconscience ».

André Chassaigne, député PCF, ne partage pas cette façon de faire.

Il préconise une réforme qui soit aussi pédagogique.

Il exige en particulier que ses dispositions soient intelligibles pour les « cheminots » (p. 168).

On note aussi que, lors du débat à l'AN (17-06-14), le député communiste distingue les « cheminots » des « acteurs du ferroviaire », ces derniers n'étant pas définis (mais on devine qu'il s'agit des décideurs).

Cela paraît aussi replacer les cheminots dans une sorte de division de classe... inconsciente ou rassurante pour ce député.

Au contraire, pour Rémy Pauvros, député PS du Nord, « l'acteur principal [du système ferroviaire, ce sont] les cheminots (débat de l'AN, 17-06-14).

Plusieurs autres intervenants évoquent non pas un « corps social » ou un sous-groupe de ce dernier, mais, en termes encore plus traditionnels sinon intimistes, la « famille cheminote »...  
On se retrouve vraiment dans une dimension communautaire.

Ces intervenants cherchent en l'occurrence à rassurer cette « famille », à lui faire voir quels sont ses intérêts, à l'encourager plus ou moins habilement à des évolutions...

Les « réformateurs » du Parlement se posent en quelque sorte en protecteurs – sinon en bons pères de famille – de cette « famille cheminote ».

Ainsi, au Sénat, le rapporteur du projet de loi, Michel, (PS), commence son propos avec des propos qui pourront paraître assez lénifiants.

Il dit : L' « architecture [de la réforme] redonne (...) une unité sociale à la famille cheminote, que la séparation de 1997 a altérée » (RS, p. 40).

Michel Teston se félicite également – à plusieurs reprises – d'une réforme qui va « réunifier la

famille cheminote »... et, en même temps ; renforcer l'unité et la solidarité du groupe SNCF (RS, p. 51 et 273).

Lors des débats à l'AN (17-06-14), Rémy Pauvros, déjà cité, reprend une formulation voisine : « La famille cheminote, réunie par ce texte, en sortira renforcée ».

Et le même se montre aussi très moraliste : « La famille cheminote sait bien qu'elle doit être rassemblée pour être plus forte, plus compétitive, plus efficace à l'échelle de l'Europe et du monde » (débat de l'AN, 16-06-14).

Lors des mêmes débats à l'AN (16-06-14), Frédéric Cuvillier, secrétaire d'Etat aux transports veut même « permettre à la famille cheminote de retrouver sa fierté ».

Mais il se montre un peu explicite que Michel Teston. Selon le secrétaire d'Etat, cette « fierté » sera retrouvée parce que la réforme va « faire en sorte que l'ingénierie, les compétences en matière de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre des agents de RFF et de la SNCF soient réunies, coordonnées et optimisées ».

Devant la commission sénatoriale, Pierre Cardo, président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, parle du « monde cheminot »... et ce dernier « craint – énonce t-il – que l'on démantèle la maison ».

Il a « donc besoin d'être rassuré » (RS, p. 264).

Ce « monde cheminot » est aussi évoqué lors du débat à l'AN (16-06-14) par le député Joël Giraud (PRG), « monde » dont il évoque succinctement quelques caractéristiques professionnelles, assez partagées en réalité : un « travail (...) parfois pénible et éloigné du foyer familial ».

Un autre député, Philippe Duron, lors des débats à l'AN (17-06-14), parle aussi de la « communauté des cheminots » ou de « la grande famille des cheminots ».

Mais le socialiste Sébastien Denaja entend démarquer cette « communauté » du « corporatisme » qu'on serait enclin à lui reprocher (il le fait lors des débats à l'AN, 17-06-14).

Il déclare : « cheminots défendent, non des corporatismes, mais une vision de l'intérêt général ».

Il y a aussi une dimension émotionnelle – ou psychologique – à ce monde des cheminots, qui paraît assez simplificatrice et positionne le « monde politique » dans une position de « bon père de famille ».

On lui prête – déjà – comme évoqué bcp d'inquiétude et, comme on le verra des peurs

Mais la famille peut se déchirer.

Elle est confrontée à des drames comme.

Et déchirements comme drames sont des arguments utilisés en faveur de la nécessaire recomposition d'une unité.

Ainsi, Frédéric Cuvillier, déjà cité, évoque aussi une famille qui se déchire et qu'il veut en quelque sorte recomposer.

Il témoigne en effet des tensions entre RFF et la SNCF (et, donc, entre cheminots... qui ne serait donc pas cette famille que l'on mythifie parfois).

Il déclare en effet avoir « vu des cadres cheminots [de RFF] signer des pétitions contre

d'autres cheminots ! [de la SNCF] ». Et d'expliquer avoir « le sentiment que RFF n'avait pas l'ampleur que cet établissement méritait » (p. 200).

Ainsi, « la séparation de la famille cheminote a été pénible pour tous, mauvaise pour tous [mais] elle s'achève » (p. 199-200).

Et de développer encore : « Les cheminots ont beaucoup souffert de la séparation des deux entités RFF et SNCF, des dysfonctionnements qu'elle a produits, et de l'abandon du réseau » (p. 200).

En commission de l'Assemblée nationale, Rémy Pauvros, déjà cité, jouant également sur l'émotion, mentionne tout de même « l'attachement de l'ensemble des cheminots à leur entreprise », en évoquant une « démonstration [de cela] lors du drame de Brétigny-sur-Orge ». Ce drame aurait donc démontré cette unité...

Et la réforme devrait [donc] déboucher sur un nouveau cadre social harmonisé entre les différentes composantes du système ferroviaire français ». (p. 104).

Et il mentionne encore – et naturellement – que « ce texte devra répondre aux interrogations légitimes de la famille cheminote et de l'ensemble des personnes concernées, en permettant la mise en place d'un statut commun aux personnels du secteur ferroviaire » (p. 139).

Autre registre mêlant psychologie et tentative d'analyse économique et sociale : lors des débats à l'AN (17-06-14), la députée Monique Rabin évoque « La crise interne que vivent les cheminots et la SNCF » et fait le lien « les débats sur l'école ou la poste ». Selon elle, cela « reflète les inquiétudes de la société face à un monde en pleine mutation ».

L'analyse reste en réalité très globalisante et n'éclaire pas vraiment les réalités sociales et économiques de l'entreprise cheminote.

C'est ainsi le plus souvent la question d'un statut particulier qui finit par prédominer. On passe naturellement de la « famille » au « statut ».

C'est la 2<sup>ème</sup> temps de mon développement : Les cheminots, composant donc un groupe social particulier ou une famille, renvoient ensuite un « statut ».

C'est à ce dernier qu'ils sont associés... et c'est à travers ce dernier qu'ils sont identifiés.

Il n'est de cheminots qu'au statut !

L'emploi du terme « cheminot » se trouve donc très souvent lié à celui de « statut ».

Et il notamment question de leur inquiétude quant au devenir du statut, comme Michel Teston, déjà cité, le souligne : « Les cheminots s'inquiètent de leur statut et de la future organisation du travail. S'il n'a jamais été question, dans ce texte, de mettre en cause le statut, une large concertation est en cours (...) sur l'organisation du travail » (RS, p. 255).

En fait, l'argumentation n'est sans doute pas pour rassurer les cheminots... et le devenir du statut – comme on le verra encore – est loin d'être clair.

Plus spécifiquement, devant la commission de l'Assemblée nationale, Nicolas Sansu, député communiste, développe que c'est la réintégration des 1 500 agents de RFF dotés d'un statut différent de celui des cheminots qui doit être traitée par la réforme (p. 107).

Mais l'UMP monte au créneau pour faire ici une ligne de barrage... tandis que la position des socialistes, comme déjà vu avec Gilles Savary, apparaît plus ambiguë.



Laurent Furst, de l'UMP, dénonce l'extension du statut à tous les personnels de la nouvelle SNCF.

Cela contredirait l'objectif de « faire des économies » affichée par la réforme (p. 76).

Plus précisément, Guillaume Chevrollier, également de l'UMP, évoque la nécessité de « moderniser » le statut des cheminots pour – je cite – « permettre au rail français de faire face à la concurrence européenne et de renforcer sa compétitivité » (p. 98).

Sous-entendu donc : il faudrait revoir à la baisse les conditions d'emploi des cheminots qui sont également la cible de juristes ou économistes.

De même, pour le sénateur Rémy Pointereau (UMP), contrairement à ce qu'affirme le rapport sénatorial, à travers la nécessité d'un « pacte social » nécessaire pour l'équilibre économique du modèle ferroviaire français, celui-ci ne sera pas viable – je cite – « sans toucher au statut des cheminots » (SR, p. 193).

Plus longuement, Bertrand Pancher, député UMP de la Meuse, met plus directement en cause le statut qui pèserait sur la compétitivité de l'entreprise. Ainsi, selon lui, la Deutsche Bahn [est devenue] beaucoup plus compétitive [que la SNCF] par une ouverture beaucoup plus précoce au secteur privé et un changement du statut des cheminots » (p. 140).

Ce statut risque de peser sur le devenir du secteur développe Antoine (UMP, Bas-Rhin) : « Lorsque le nouveau président devra négocier le nouveau statut des cheminots, tous les conservatismes vont s'exprimer – et ils s'appuieront sur ce texte de loi ! Or ce statut servira de référence, par la suite, aux autres entreprises du secteur. Vous risquez donc d'entraver la création de valeur dans le secteur ferroviaire » (p. 200).

Il appuie son argumentation lors des débats à l'AN (17-06-14) : « Généraliser le statut du cheminot, comme vous le faites, c'est organiser la casse sociale : rien qu'en 2014, ce sont 1 500 emplois que la SNCF va supprimer. Il est temps de sortir de ce cadre social trop rigide. Conforter le monopole de la SNCF, comme le veut votre texte, c'est la mort programmée du rail français. L'avenir de la SNCF est dans l'ouverture à l'Europe et non dans le repli national. »

Les dirigeants de la SNCF, de RFF, et le ministre des transports – lors de leurs auditions en commission parlementaire – associent également et naturellement « cheminots » et « statut » et précisent les évolutions qui vont ou peuvent intervenir en réalité selon eux.

Jacques Rapoport, le président de RFF, est assez bref et direct.

Il évoque les cheminots pour préciser que les moins de 30 ans ne peuvent plus, en fait, accéder au statut du cheminot...

d'où l'inclusion de tous les salariés du ferroviaire, à terme, dans une convention collective de branche, relevant du droit privé (p. 78).

Devant la commission sénatoriale, il insiste sur la nécessité de sortir du « statu quo »... et il escompte que les cheminots en son convaincus... et sortir de la grève qu'ils ont lancé contre la réforme.

En effet, selon Jacques Rapoport, « le statu quo, pour les cheminots, représente une gestion accélérée du déclin » (RS, p. 247).

Guillaume Pépy, président de la SNCF, fait de même devant la commission sénatoriale « maintien du statut pour les cheminots aujourd'hui employés sous ce régime » (RS, p. 213). Les choses sont en fait complexes car les moins de 30 ans – explique Pépy – pourront toujours être embauchés au statut « pour ceux qui remplissent les conditions ». Par contre les plus de 30 ans « seront embauchés en CDI » (RS, p. 224).

Pour les hors statut, une convention collective doit être négociée que fixera « les règles d'emploi, l'application des 35 heures, les amplitudes, les repos, tout ce qui fait la vie quotidienne des cheminots du public ou du privé » (RS, p. 213).

Et, devant la commission de l'Assemblée nationale, le président de la SNCF s'interroge sur les résultats de cette négociation : « Les avantages historiques liés à la sécurité des cheminots seront-ils garantis ? »

Et de laisser la réponse ouverte : « Il faut laisser sa chance à la négociation, à la confrontation des points de vue » (p. 118).

Le ministre se veut plus positif.

Selon lui, « le texte crée les conditions de la construction d'un cadre social commun à l'ensemble du secteur, avec le maintien du statut du cheminot, tout en adaptant le cadre social commun » (p. 124).

Et, spécifiquement, Michel Teston, déjà cité, indique que le personnel de RFF pourra « opter pour le statut des cheminots » (RS, p. 276).

Dans le rapport sénatorial, Michel Teston (PS), souligne de même qu'il n'est pas question – je cite – « d'abolir le statut des cheminots »... mais, « pour préparer l'ouverture à la concurrence » du trafic voyageur, « il faut aujourd'hui un cadre social, une convention collective de branche, avec un décret qui garantisse la sécurité » (RS, p. 192). Et d'expliquer que l'absence d'une telle réglementation sociale explique la chute du fret SNCF sans que les sociétés privées aient réussi à concurrencer la route (c'est-à-dire à reprendre des parts de marché).

On se demandera toutefois si cette argumentation est bien solide... ou pas trop unilatérale.

Jacques Auxiette, président du conseil régional des Pays-de-la-Loire, auteur d'un rapport sur les régions et le ferroviaires, expose devant la commission sénatoriale qu'« Il faut maintenir le statut des cheminots, qui contribue à leur fierté »

Mais cela doit se faire « en contrepartie d'objectifs de performance ». C'est en quelque sorte le prix de ce qu'il appelle aussi la « réunification de la famille cheminote ».

Et d'ajouter : « Les cheminots en sont conscients » (RS, p. 209).

Jean-Louis Bianco (PS), qui intervient devant la commission sénatoriale en tant que président de la mission de concertation sur le projet de réforme ferroviaire joue les juges de paix.

Il dit : « Le statut des cheminots nourrit tous les fantasmes. On met tout et n'importe quoi dans ce mot qui miroite » (RS, p. 198).

Puis il énonce qu'un décret devra en fait fixer certaines règles qui seront d'ordre public concernant le temps de travail notamment et la sécurité. « Ensuite, il conviendra de négocier une convention collective de branche (RS, p. 198).

3<sup>e</sup> temps du développement : le cheminot, identifié par son statut, est aussi – assez naturellement – un syndicaliste et, au-delà, un groupe qui pratique l'action collective.

Ainsi, Jacques Krabal, du PRG, évoque ses inquiétudes quant au devenir du statut des cheminots après avoir été saisi par des représentants syndicaux de ces derniers (p. 128).

Pour sa part, Martial Saddier, de l'UMP, dénonçant le fait que l'opposition aurait subi la pression de lobbyistes pour donner une inclinaison libérale à la réforme, critique « les pressions que certains syndicats de cheminots pourraient avoir fait peser sur la rédaction de ce projet de loi » (p. 245).

Il évoque également la « réactivité » des « syndicats de cheminots ».

Pour sa part, s'agissant des représentants syndicaux, le ministre des transports, alors Frédéric Cuvillier, parle des « forces représentatives des cheminots » (p. 297).

Le ministre – puis secrétaire d'Etat – des transports évoquent plus spécifiquement une tentative de déstabilisation des « syndicats des cheminots » par la droite qui laisse entendre la réforme ne sera pas « eurocompatible » ou remettrait en cause le « modèle » SNCF (p. 171).

Sous un angle assez voisin, François-Michel Lambert, député EELV des Bouches du Rhône, voit les cheminots comme des salariés qui, par définition, se mobilisent...

Il rappelle que, selon lui, la création de RFF a été une erreur.

Il parle d'une « création forcée d'un RFF indépendant [qui] n'était pas la solution, en dépit de la très forte mobilisation des cheminots » (p. 142).

Evelyne Didier, sénatrice communiste, déjà citée, évoque que son groupe a « pris en compte la forte mobilisation des cheminots pour améliorer le service public » (RS, p. 281)

Le sénateur Rémy Pointereau tend presque à assimiler les cheminots – à tout le moins une partie d'entre eux – à des « grévistes »... déplorant l'irresponsabilité de ces derniers face à la réforme (RS, p. 260).

Lors des débats à l'AN (17-06-14), André Chasseigne, du PCF, déjà cité, tiendra à rappeler « que les cheminots ne font pas la grève pour le plaisir et que si [un] mouvement de grève s'est développé, c'est parce que les cheminots, qui sont attachés à la réforme ferroviaire, ne retrouvent pas ce qu'ils attendaient dans celle [qui est proposée] ».

Il évoque ensuite « la lutte engagée par les cheminots », afin d'exiger certaines « garanties » concernant la réforme.

Au Sénat, on ne sait trop comment interpréter un développement de Jean-François Filleul (PS), selon lequel « les cheminots (...) représentent une force considérable » (RS, p. 195)... Cela le conduit à légitimer la nécessité d' « un opérateur unifié, avec une gouvernance claire ».

L'analyse du sénateur permet de voir ce qu'il entend par « force » : force sociale, force économique, force syndicale... ce qui constitue effectivement une évidence... mais en une force implique une entreprise intégrée.

Pour ce qui la concerne, la sénatrice communiste, Evelyne Didier, parle des « peurs » des cheminots – peur notamment de voir leur entreprise démantelée selon elle – et cette entité cheminote, elle l'appréhende à travers ses syndicats car c'est eux qu'elle entend « rassurer ».

Elle dit : « les syndicats ont besoin d'être rassurés sur la cohésion et la cohérence que pourraient offrir le nouveau système » (RS, p. 243).

Le sénateur Jean-Pierre Bosino souligne à son tour cette crainte des cheminots concernant le démantèlement de leur entreprise. Ceux-ci « craignent – énonce-t-il - une privatisation de la SNCF, une vente à la découpe ».

Selon lui, « La question de la dette est au cœur du problème et [de ces] inquiétudes » (RS, p. 261).

Lors des débats à l'AN (17-06-14), André Chasseigne, évoquant la lutte des cheminots, revient aussi sur l'inquiétude qui a motivé celle-ci.

Inquiétude liée à la « dette » car celle-ci – énonce-t-il – « pèsera sur les conditions de travail et sur les salaires et (...) limitera les emplois ».

Cette rhétorique de la lutte est également présente dans les propos du député Sébastien Denaja, déjà cité, également lors des débats à l'AN (17-06-14).

Il dit : « Les cheminots, grévistes ou non, défendent, non des privilèges, mais des acquis sociaux conquis de haute lutte. C'est bien légitime. À cet égard, ils méritent respect et écoute ».

Situation que a donc nourri « le malaise social des cheminots » (expliquant la grève de juin) renchérit Rémy Pauvros également lors des débats (17-06-14).

4<sup>ème</sup> temps du développement –, à de rares reprises, les cheminots sont évoqués comme un « groupe professionnel »

Il en est ainsi lorsque Gilles Savary, déjà cité, revient sur la question centrale de « l'attribution des sillons » et de « la fixation des redevances », mission qui ne peut incomber à l'Etat « comme le demandent les cheminots [car] d'une part, la loi impose que l'institution qui en est chargée soit indépendante à la fois des compagnies ferroviaires et de l'État [et] d'autre part, l'État serait très mal équipé pour le faire à la place des cheminots » (p. 174).

Gilles Savary évoque de même « les cheminots (...) déjà répartis entre les différents employeurs du groupe » (p. 179).

Dès lors la recomposition entre SNCF réseau et SNCF mobilités ne devrait rien changer.

Mais ce « groupe professionnel » des cheminots, le rapporteur de la réforme entend bien défendre ses intérêts et dénonce ses mises en cause de la part des députés UMP.

Il oppose à ces derniers : « Vous craignez manifestement que les cheminots français ne soient tous des fumistes irrécupérablement sous-productifs » (p. 200).

Dans un sens voisin, Jacques Auxiette, déjà cité, détaille – devant la commission sénatoriale – comment la réforme va impacter la structure du personnel de la SNCF :

aux 1500 salariés de RFF viendront s'ajouter « les 35 000 cheminots de SNCF Infra, et les 15 000 cheminots de la direction de la circulation ferroviaire » (RS, p. 201).

Et de dénoncer au passage l'« inorganisation industrielle » produite par la réforme de 1997, ce que va enfin surmonter la réforme de 2014.

Les cheminots peuvent constituer aussi – selon le sénateur socialiste Michel Teston – une « collectivité de travail des cheminots de la branche ferroviaire ».

L'expression, qui pourra paraître alambiquée ou tautologique, lui permet en fait de légitimer « les dispositions conventionnelles » qui doivent compléter le « statut » (RS, p. 62).

Mais cette collectivité présente un coût devenu insupportable si l'on comprend bien les arguments du sénateur François Patriat (PS), par ailleurs président de la région Bourgogne. Ce dernier critique le coût du transport ferroviaire et de l'augmentation de celui-ci pour les régions... soulignant que celles-ci paient – entre autres – « la retraite des cheminots » (RS, p 238).

Pour Jacques Rapoport, président déjà cité de RFF, il aurait également besoin d'un certain état d'esprit.

Il énonce : « On a besoin de cheminots motivés. Si les 150 000 personnels traînent des pieds, on n'avancera pas ! ».

« Le but [avec la réforme] est de redresser ce système » avait-il indiqué au préalable (RS, p. 250)

Enfin, devant la commission sénatoriale, Guillaume Pépy parle d'un « pacte social cheminot » qui sera du ressort de « la tête du groupe » (RS, p. 225).

Bref, derrière cette expression, on comprend que ce qui serait la régulation des relations professionnelles – voire ce qui serait un certain « modèle social » – incombera à l'établissement superposé à SNC Mobilité et SNCF Réseau.

Enfin – 5<sup>ème</sup> temps du développement (qui se rapproche du 1<sup>er</sup>) – on rencontre aussi, de la part de députés UMP, une sorte de discours national sur les cheminots... lequel n'est pas exempt d'un certain moralisme.

On retrouve ici une dimension communautaire, déjà mentionnée, qui se combine avec une dimension nationale... et donc morale.

Ainsi, Martial Saddier, député UMP, déjà cité, parle par exemple « nos cheminots et [de] notre entreprise ferroviaire [qu'il s'agit de placer] dans les meilleures conditions pour faire face à la concurrence » (p. 176).

Un discours « national » sert ici une vision libérale de l'avenir de l'entreprise.

Il réitère ce type de discours à plusieurs reprises.

Ainsi, il dit encore : « Sur le plan général, la réforme proposée ne suffit pas à préparer l'inéluctable libéralisation complète du transport ferroviaire en 2023. La seule méthode qui permette de défendre la SNCF au sens large, notre système ferroviaire et nos cheminots, c'est de leur dire la vérité et de les préparer à ce qui nous attend, comme l'ont fait la Suisse et l'Allemagne depuis de longues années » (p. 315).

A sa manière, le ministre des transports intervient également dans ce registre... soulignant que la réforme engagée a certes pour objet de – je cite – « répondre aux attentes (...) des cheminots »... mais aussi de « nos concitoyens (...) et des élus »... et, en l'occurrence, il s'agit de répondre « en matière de qualité, d'efficacité et de sécurité, et en termes de modernisation de l'infrastructure ainsi que du matériel roulant. » (p. 124).

Sans doute la formulation est-elle un peu globale.

Mais c'est l'une des rares fois où les cheminots sont directement inclus dans ce qui serait les défis de modernisation de leur entreprise.

Devant les sénateurs, Guillaume Pépy recourt à des termes voisins sinon au même moralisme. Il indique que « le cheminots savent faire preuve de responsabilité »... et se rallieront forcément à une réforme (d'ailleurs discutée au préalable – sinon négociée – avec les organisations syndicales) (RS, p. 223).

Jacques Auxiette use également du registre national, convoquant même l'histoire.

Il dit : « Les cheminots font partie de l'histoire de France ».

Il poursuit : « L'affirmation du rail comme patrimoine de la Nation m'apparaît comme un élément d'acceptabilité d'évolutions nécessaires et difficiles » (RS, p. 207).

Que tirer de ce propos ? Sans doute que les cheminots doivent se convertir à la réforme... au risque de trahir l'histoire...

Lors des débats à l'AN (16 et 17-06-14), l'histoire est de même convoquée à plusieurs reprises pour évoquer la grandeur des cheminots, leur rapport à la nation et aux Français : évocation de la « bataille du rail », évocation de « l'engagement résistants des cheminots » par Remy Pauvros, notamment, déjà cité.

Mais, curieusement, si les cheminots sont associés à la Résistance, c'est la SNCF qui est associé à la technologie. Ainsi, le même Remy Pauvros déclare que « la SNCF peut être fière de ses ingénieurs qui ont su inventer le TGV ».

Manuel Valls, qui conclut les débats à l'AN sur la réforme ferroviaire développe un discours proche :

« Le lien, je veux le rappeler dans ces périodes de commémoration [commémoration du 60<sup>ème</sup> anniversaire du débarquement], entre les Français et les cheminots, c'est quelque chose d'important ».

Toutes ces solennités conduisent à légitimer – je cite – des « évolutions nécessaires et difficiles ». Bref, les cheminots doivent se convertir à la réforme.

En fin de compte, ces diverses approches politiques du monde des cheminots nous éclairent sur comment ceux-ci sont perçus.

Ils nous permettent aussi de mieux comprendre la réforme en cours.

Mais ces approches des cheminots restent souvent assez caricaturales, trop caricaturales. Elles ne permettent pas une analyse fine des transformations en cours.

Bien souvent, ces représentations sont éloignées de réalités plus concrètes. Mais ces représentations dominent les changements en cours.

Je vous remercie.

## **Bibliographie :**

Jacques Auxiette, « Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français », Rapport pour le Premier ministre et le Ministre délégué aux transports, avril 2013.

Jean-Louis Bianco, Claude Sardais, Ludovic Espinasse, « Recommandations pour réussir la réforme du système ferroviaire », Rapport pour le ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, avril 2013.

Delphine Chabalier, Jacques Rogissard, « Histoire de la politique européenne du rail et implication des entreprises ferroviaires dans son élaboration », *Flux*, n° 59, 2005, p. 59-65.

Delphine Chabalier, «Intégration européenne et européanisation du secteur ferroviaire: stratégies des entreprises ferroviaires », *Politique européenne*, n° 18, 2006, p. 195-198.

Hervé Champin, « Des règles européennes pour étayer les régulations nationales : retour sur la négociation d'un accord européen dans le secteur des chemins de fer », *L'homme et la Société*, n° 182, 2011, p. 163-195.

Hervé Champin, « Dialogue social européen et innovation : l'exemple du secteur des chemin de fer », *La revue de l'IREES*, n° 75, 2012, p. 143-167.

Denis Choumert, Christian Rose, «Avis de tempête pour le fret ferroviaire français», *Annales des Mines – Responsabilité et Environnement*, n° 75, 2014, p. 74-79.

Chantal Colomer, « RFF-SNCF. Une réforme sous haute tension », *Alternatives économiques*, n° 2, 2014, p. 34.

Jean-Claude Daumas, «La gouvernance des entreprises à la française: le modèle et l'histoire », *Comptabilité, Contrôle, Audit*, tome 11, 2005/3, p. 167-178.

André G. Delion, Michel Durupty, « Chronique du secteur public économique », *Revue française d'administration publique*, n° 121-122, 2007, p. 247-260 ; n° 127, 2008, p. 633-643 ; n° 136, 2010, p. 1045-1053 ; n° 139, 2011, p. 597-608 ; n° 141, 2012, p. 279-289 ; n° 145, 2013, p. 235-249, n° 146, 2013, p. 511-524 ; n° 148, 2013, p. 1083-1096.

Jean Finez, « Les économistes font-ils l'économie ferroviaire », *Revue de socio-économie*, n° 11, 2013, p. 15-34.

Louis Gallois, « L'attractivité du réseau ferré français », *Revue internationale et stratégique*, n° 63, 2006, p. 137-142.

Claire Guélaud, « La SNCF, une stratégie de croissance, un imaginaire en déclin », dans

Pierre-Eric Tixier, dir., *Du monopole au marché. Les stratégies de modernisation des entreprises publiques*, La découverte, 2002, p. 126-146.

Hubert Haenel, « La libéralisation des transports ferroviaires dans l'Union européenne », Rapport d'information, fait au nom de la commission des affaires européennes, Sénat, n° 220, 12 février 2009.

Nadia Hilal, « L'Europe, nouvelle figure de la crise syndicale : les syndicats face à la libéralisation du rail en Europe », *Politique européenne*, n° 27, 2009, p. 75-103.

Patricia Perennes, «Les économistes et le secteur ferroviaire: deux siècles d'influence réciproque », *L'économie politique*, n° 62, 2014, p. 101-112.

Emile Quinet, « Le système ferroviaire français, une lente évolution », *Commentaire*, n° 129,

2010, p. 143-150.

Gilles Savary, « La concurrence ferroviaire : un refoulé national ! », *Annales des Mines – Responsabilité et Environnement*, n° 75, 2014, p. 18-23.

Gilles Savary, *Rapport fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi portant réforme ferroviaire*, Assemblée nationale, n° 1990, 28 mai 2014.

Michel Teston, *Rapport fait au nom de la commission du développement durable sur le projet de loi portant réforme ferroviaire*, Sénat, n° 681, 2 juillet 2014.



