



HAL
open science

Les cheminots en grève : complexité et renouveau des formes d'action

Dominique Andolfatto, Marnix Dressen, Jean Finez

► To cite this version:

Dominique Andolfatto, Marnix Dressen, Jean Finez. Les cheminots en grève : complexité et renouveau des formes d'action. IIe colloque international Grèves et conflits sociaux, Association internationale grèves et conflits sociaux, May 2013, Dijon, France. pp.533-548. halshs-01584385

HAL Id: halshs-01584385

<https://shs.hal.science/halshs-01584385>

Submitted on 25 Nov 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, professeur de science politique / EA Credespo / Université de Bourgogne
(Dominique.Andolfatto@u-bourgogne.fr)

Marnix Dessen, professeur de sociologie / Printemps (UMR CNRS 80 85) / Université de Versailles-St-
Quentin (Marnix.Dessen@uvsq.fr)

Jean Finez, doctorant en sociologie / Clersé (UMR CNRS 80 19) / Université de Lille 1
(Jean.Finez@ed.univ-lille1.fr)

Les cheminots en grève : complexité et/ou renouveau des formes d'action

Pour citer ce texte : Dominique Andolfatto, Marnix Dessen, Jean Finez,
"Les cheminots en grève : complexité et renouveau des formes d'action" in S. Wolikow, dir.,
Grèves et conflits sociaux. Approches croisées de la conflictualité, Dijon, publication de la
MSH, 2015, p. 533-548.

Introduction : Les conflits SNCF dans une perspective comparatiste

Depuis longtemps, les cheminots en France ont une forte propension à recourir à l'action collective et, en particulier, à la grève. Cela intrigue et incite à un examen plus précis. Deux types de questions peuvent être formulées :

1°) Peut-on objectiver la tendance des salariés du rail à arrêter le travail ? Pourquoi les cheminots sont particulièrement grévistes et sur quels éléments d'explications repose cette propension particulière des cheminots et/ou de leurs organisations syndicales à construire des rapports de force pour faire valoir leurs revendications ? On trouvera dans une première partie de nombreux éléments sur ces questions qui amènent à nuancer les idées reçues.

2°) En prolongement de ces questions, il s'agit aussi de montrer que le monde ferroviaire ne vit pas en autarcie. Il est évidemment en interaction avec la société qui l'environne et notamment dépendant de la puissance publique qui, depuis la pose du premier rail dans les années 1830, porte une attention particulière au monde ferroviaire (Caron, 1997 ; Ribeill, 1993). Mais comment actualiser et « sociologiser » ces

analyses ? Il nous a semblé que, sur fond des statistiques établies dans la première partie, il pourrait être intéressant d'étudier, en termes plus morphologiques, deux conflits particuliers, les grèves de 2005 et de 2010 à la SNCF. Elles ne sont distantes que de cinq ans, mais elles sont séparées par trois réformes importantes : la réforme du droit de grève de 2007, la réforme des retraites cheminotes de la même année et la réforme des règles de la représentativité syndicale de 2008.

D'une manière générale, cette recherche privilégie une méthode « comparativiste » qui, selon d'Olivier Kourchid (2007), ambitionne d'éveiller la curiosité et incite à s'interroger sur les facteurs explicatifs des différences observées. Qu'elle soit synchronique ou diachronique, la démarche comparativiste attire l'attention sur des facteurs explicatifs pertinents, permet d'établir des relations, favorise la relativisation des phénomènes et stimule la formulation d'hypothèses.

I. Prendre la « mesure » de la conflictualité des cheminots

L'histoire des chemins de fer est émaillée de nombreux conflits. Cela n'est pas propre à la France. De part et d'autre de l'Atlantique, les cheminots (avec les mineurs) ont animé de nombreuses grèves à compter de la fin du XIX^e siècle, en lien avec l'affirmation du mouvement syndical et l'édification du droit du travail (Kourchid, 2007 ; Chevandier, 2001 ; Le Goff, 2004). De façon plus contemporaine, il est proposé : 1°) d'observer la dynamique des grèves à la SNCF sur plus d'un quart de siècle ; 2°) de restituer celles-ci dans les grèves en général en France, en cherchant à dégager la spécificité des grèves cheminotes.

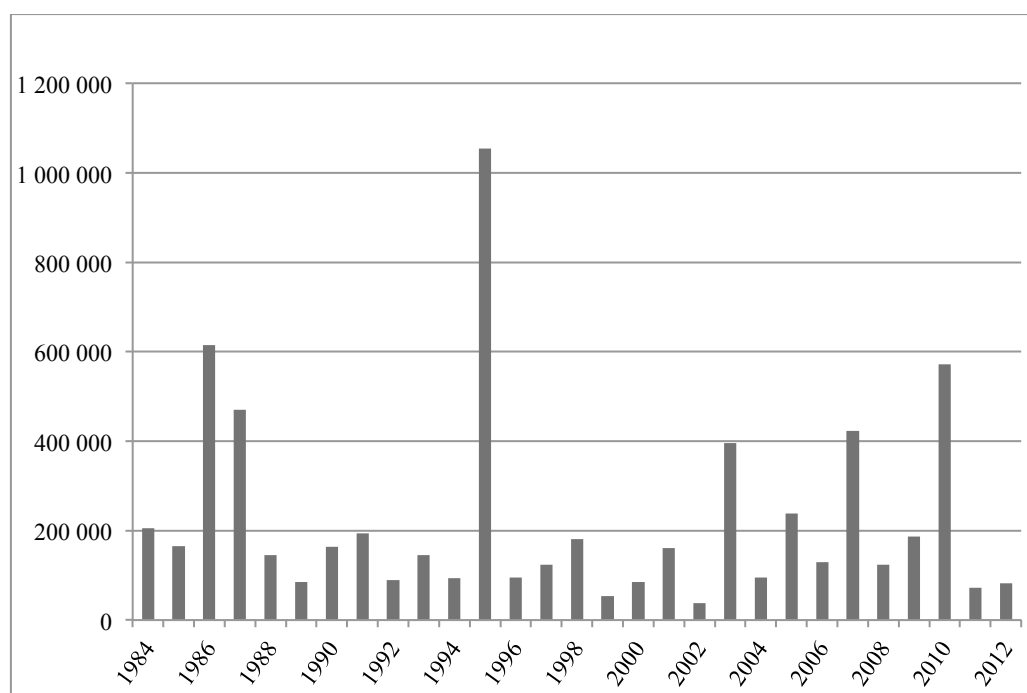
1°) Dynamique des grèves à la SNCF (1984-2012)

Comment a évolué le nombre des journées de grève à la SNCF depuis les années 1980 et pourquoi remonter à cette période ? L'idée était de remonter au moins jusqu'au « grand » conflit cheminot de l'hiver 1986-1987 et, donc, de disposer de données antérieures à celui-ci pour en prendre la mesure « statistique ». Cela confère donc un recul de près de 30 ans par rapport au contexte actuel, soit un recul relativement important pour fonder l'analyse même si, dans l'absolu, toute date renvoie toujours à une autre date en amont. Plus précisément, les données fournies par l'observatoire social de la SNCF (remontant à 1990) et des recherches – la lecture de rapports parlementaires

consacrés au secteur ferroviaire et de la presse nationale économique – ont permis de remonter à 1984.

La figure 1 montre combien le volume annuel grèves est fluctuant « à la hausse » ou « à la baisse ». On observe cinq « pics » : 1986-87 – années qui renvoient à un même mouvement de 29 jours de mi-décembre 1986 à mi-janvier 1987 –, 1995, 2003, 2007 et 2010. Il s’agit le plus souvent de grèves qui visent, au moins en partie, à s’opposer à des « projets de réforme » de la protection sociale (maladie et retraite) et ne sont pas nécessairement du même ordre que des conflits antérieurs (Chevandier, 2002). *A contrario*, la conflictualité connaît aussi de basses eaux. Elle est « déprimée » en 1999, 2002, 2011 et 2012. On peut se demander si les années de basses eaux ne précèdent pas les grandes mobilisations (les cheminots fourbiraient leurs armes ?) ou ne les suivent (il faut assumer financièrement et politiquement les suites de la grève).

Figure 1. Evolution du nombre de jours de grèves à la SNCF (1984-2011)



Sources : SNCF, Assemblée nationale, Presse. Graphique réalisé par nos soins.

Ces différentes données peuvent être complétées par la liste – non exhaustive – des conflits, et de leurs motivations, qui, à la SNCF, ont mobilisé, au moins lors d’une journée, le plus grand nombre de cheminots depuis 1995 (Tableau 1). La dernière colonne du tableau indique le pourcentage du personnel en grève lors de ces journées de mobilisation.

La « territorialisation » ou pas des conflits donne lieu aussi à un classement de ceux-ci : certains sont purement locaux, d'autres la conséquence de mots d'ordre nationaux. La répartition entre journées de grève « locales » et « nationales » est très fluctuante d'une année à l'autre. En fait, il apparaît que les premières sont d'autant plus importantes par rapport à la seconde que le volume global de la conflictualité est faible. Autrement dit, ce sont les journées nationales qui logiquement produisent l'essentiel de ce volume. Ainsi, en 2011, année de faible conflictualité, les journées locales ont représenté 44 % de la conflictualité. En 2002, autre année – déjà signalée – de faible conflictualité, ces mêmes journées ont représenté 62 % de celle-ci. En revanche, lors des dernières années de forte conflictualité, en 2003, 2007 et 2010, les journées de grève locales ont représenté respectivement 3 %, 7 % et 2 % de la conflictualité. Cela démontrerait que la pratique de la grève – à tout le moins à la SNCF – demeurerait très centralisée (et les motivations d'ordre national ou le rôle des appareils syndicaux nationaux décisifs).

Tableau 1. Les plus forts taux de cheminots grévistes depuis 1993

7 sept. 2010	Réforme des retraites	43 %
8 avril 2010	Restructuration, emploi, dialogue social	16 % (roulants : 38 %)
14 nov. 2007	Contre le projet de « réforme des régimes spéciaux de retraite »	62 %
18 oct. 2007	id.	74 %
8 nov. 2006	Emploi	30 %
22 nov. 2005	Restructurations /privatisation, salaires, emploi	26 %
4 nov. 2005	id.	34 %
19 janv. 2005	Défense de l'emploi, du statut et avenir du service public	40 %
3 juin 2003	Contre le « projet de réforme » des retraites	45 %
13 mai 2003	id.	62 %
18 mars 2003	Pour le service public et contre la libéralisation du ferroviaire en Europe	37 %
23 nov. 1995	Contre le projet de réforme de la sécurité sociale	70%
17 oct. 1995	Salaires et emplois	42 %
10 oct. 1995	id.	53 %
26-28 mai 1993	Contre un plan de 6 000 suppressions d'emplois	-

Sources : Presse nationale (notamment *Le Monde*, 24 nov. 2005). Tableau construit par nos soins.

N. B. : les pourcentages de grévistes sont issus de communications de la direction de la SNCF reprises par la presse. Cependant les statistiques de grève ne font pas consensus et sont l'objet de « luttes » entre la DRH de la SNCF et les organisations syndicales, en particulier avec CGT et Sud.

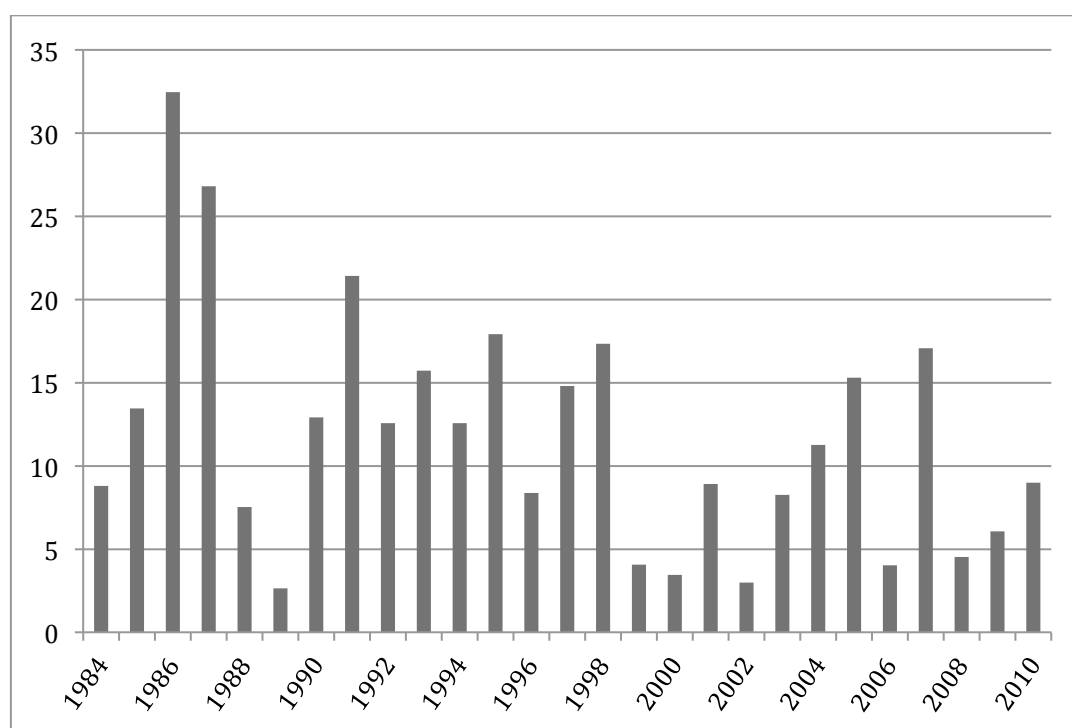
Quelle relation existe entre les grèves à la SNCF et les grèves des autres salariés qu'ils soient « à statut » (comme les cheminots et les électriciens), issus du secteur privé ou fonctionnaires ? On précisera que les statistiques de grève – l'une des plus vieille statistique sociale – telles qu'elles sont publiées en France par le ministère du travail ne permettent pas de distinguer les salariés du seul secteur privé de ceux des entreprises « à statut » ou des entreprises publiques. Par contre les fonctionnaires font l'objet d'une

statistique particulière (publiée par la DGAFP [direction générale de l'administration et de la fonction publique]).

2°) Des cheminots en moyenne plus grévistes que les autres salariés ?

La SNCF apparaît comme une entreprise plus gréviste que la moyenne des entreprises en France. Cela n'est guère contestable, si l'on calcule le nombre de journées de grèves moyen par salariés de l'entreprise et qu'on le compare aux nombres de journées de grèves de l'ensemble des salariés en France (Figure 2). Certaines années, la SNCF aurait concentré de 15 % à 33 % du nombre total de jours de grèves dans toutes les entreprises et administrations en France. Cela semble considérable, alors même qu'avec ses 150 000 salariés employés en direct (en 2010), l'entreprise ferroviaire représente 0,7 % de l'emploi salarié.

Figure 2. La part des journées de grèves à la SNCF rapportées aux journées de grèves en France entre 1984-2010 (en %)



Sources : statistiques des grèves de la SNCF et des ministères du Travail et de la Fonction publique. Graphique réalisé par nos soins. Aide à la lecture : en 1984, les journées de grève à la SNCF ont constitué 8 à 9 % des journées de grève observées dans toutes les entreprises en France.

La propension des cheminots à la grève serait donc remarquable. Le tableau 2 rapporte le nombre des jours de grève des cheminots à celui des salariés pour les années récentes. En moyenne – au cours de cette période relativement courte (2005-2012), chaque

cheminot a fait grève de 0,5 jour (en 2011) à 3,8 jours (en 2010). La brièveté de cette période s'explique par l'absence de données comparables pour l'ensemble des salariés ou les fonctionnaires antérieurement à 2005.

Mais pour la SNCF, une série complète du taux de grève par salarié est disponible depuis 1984. Elle reproduit logiquement les mêmes évolutions que celles de la figure 1. Les années de plus forte intensité de la grève sont 1986-1987 et 1995 (avec respectivement 5,3 et 5,8 jours de grève en moyenne par cheminot). Puis vient 2010 (3,8 jours). Les années de plus faible intensité (moins de 0,5 jour de grève par salarié) concernent 1989, 1992, 1999, 2002 et 2011.

La comparaison avec le nombre de jours de grèves par fonctionnaire (dernière colonne du tableau) montre – pour la période 2005-2011 – une propension des cheminots à participer à des actions collectives 2,7 fois supérieure à celle des fonctionnaires (1,6 jours contre 0,6 jour par an en moyenne). Pour la période 2006-2010, la participation des cheminots à des grèves se révèle plus de 10 fois supérieure à celle de l'ensemble des salariés non fonctionnaires.

Tableau 2. Nombre de jours de grève par salarié (chronologie inversée)

	SNCF	Secteur privé et entreprises publiques	Fonction publique
2012	0,56	-	-
2011	0,50	-	0,30
2010	3,78	0,32	1,14
2009	1,19	0,14	0,63
2008	0,78	0,11	0,64
2007	2,63	0,13	0,39
2006	0,79	0,16	0,49
2005	1,45	-	0,55

Sources : SNCF, ministères du Travail et de la Fonction publique (données des deux dernières colonnes calculées par nos soins)

Cependant la comparaison doit être fortement nuancée. D'abord, la période observée est assez brève. Et avant 2006, les données disponibles sous-estiment sensiblement le phénomène de la grève dans le secteur privé (Brochard, 2003). En outre, la nouvelle série statistique (depuis 2006) ignore les entreprises de moins de 10 salariés (Desage et Rosankis, 2012). Mais l'essentiel de l'emploi est couvert. Enfin, concernant les fonctionnaires, les données publiées ne concernent que la fonction publique d'Etat (dont des entreprises, telle La Poste, employant des fonctionnaires de l'Etat). Aucune donnée n'existe concernant la fonction publique territoriale. Par contre, un premier chiffrage de

la grève dans la fonction publique hospitalière a été publiée en 2012 ; le volume de la grève y apparaît comparable – pour 2011 – à ce qu'on observe plus globalement dans la fonction publique d'Etat.

Compte tenu de ces précisions, les données des graphiques et tableaux peuvent donc être réducteurs. De même, il conviendrait de rapporter les grèves de la SNCF aux grèves dans les établissements de taille analogue et de composition de main d'œuvre semblable. Selon le bilan social 2010 de la SNCF, l'entreprise compte environ 53 % de salariés d'exécution, 29 % d'agents de maîtrise et 18 % de cadres (l'usage de ces « notions » n'étant de surcroît pas nécessairement ou exactement le même dans d'autres entreprises, même de taille ou de composition comparable). Il conviendrait également de prendre en compte les classes d'âges et l'ancienneté dans l'entreprise, sans omettre d'autres caractéristiques : type de contrat de travail, conditions de travail, niveau et formes de la syndicalisation... En somme, sans être impossible, la comparaison entre la SNCF et des établissements équivalents est compliquée.

Pour autant, contrairement à des critiques récurrentes, le recensement de la grève – dans les entreprises de 10 salariés ou plus – est, depuis 2006, plus exhaustif. Cette exhaustivité explique le saut qui caractérise les entreprises du secteur privé et « à statut » depuis cette date. L'argument selon lequel ces données ne présenteraient pas d'intérêt n'est donc pas recevable.

Bien sûr, compte tenu de lacunes ou d'incertitudes dans le recensement de la grève qui peuvent perdurer – et rappelées ci-dessus –, on peut subsumer une exagération corrélative de la part que les cheminots représentent dans le nombre annuel réel de journées de grève. Mais les écarts relevés sont amples (et les incertitudes se sont réduites). Dès lors, il apparaît bien une certaine exception de la grève chez les cheminots. Au moins jusqu'en 2010, et sous réserve de certaines années, celle-ci y constitue un phénomène saillant dans les relations professionnelles... alors que, par contraste, il est pratiquement absent de l'immense continent des services où du commerce : la propension à faire grève dans ce dernier peut être estimée, sur la base des données de 2008 et 2009, à 1 jour de grève par salarié tous les 30 ans contre 1 jour de grève par an à la SNCF (Andolfatto et Labbé, 2010). Bien sûr, un certain environnement social – et juridique – explique une telle différence.

3°) Les trois types de relations entre les grèves à la SNCF et hors ses murs

L'analyse du graphique 3 ci-dessous met en lumière trois types de relations entre les mouvements grévistes cheminots et les grèves de l'ensemble du pays.

a) Les années où les mouvements grévistes cheminots sont encastrés dans des mouvements plus vastes.

Le parallélisme des courbes montre que les mouvements sociaux des cheminots s'inscrivent dans des évolutions plus générales qui excèdent les frontières de la SNCF. En 1995, 2003 et 2010, il s'agit de « luttes » contre des projets de réformes des systèmes de protection sociale qui mobilisent au-delà de la corporation cheminote, même si, dans ce cas de figure, les cheminots constituent plus ou moins le noyau dur du mouvement. Ainsi que l'écrit O. Kourchid (2007), « de toute évidence, depuis la fin des mines dans les années 1980, ce sont les cheminots qui ont pris la relève des mineurs en matière de grands conflits ».

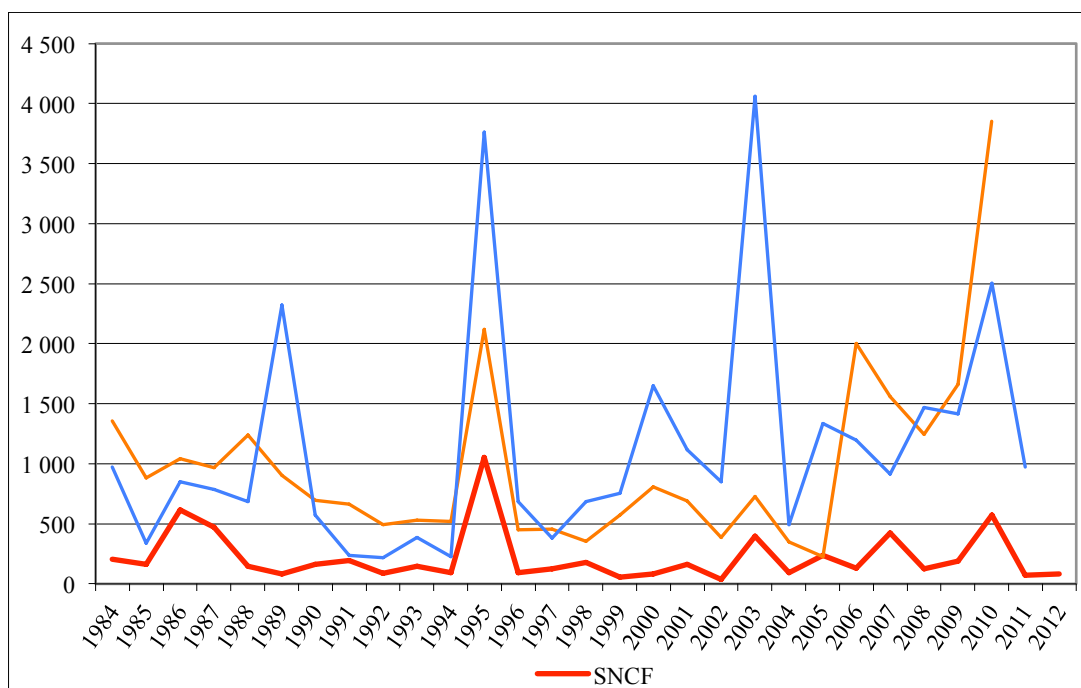
b) Les années où les mouvements cheminots sont plus spécifiquement motivés par des revendications propres au milieu des entreprises publiques.

Relèvent de cette catégorie, la mobilisation en faveur de la défense des régimes spéciaux des retraites des entreprises publiques (dont celui de la SNCF). Ce type d'arrêts de travail n'affecte donc ni les salariés du privé ni les fonctionnaires (dont le système de retraite avait déjà été respectivement réformé en 1993 et en 2003). Il peut aussi s'agir de mouvements de protestation contre le *new public management*. Le mouvement le plus caractéristique de cette catégorie s'est déroulé en 1986-1987. Plus forte mobilisation depuis 1947, il relève lui aussi de « la légende ferroviaire » (Kourchid, 2007). La grève de 1986 visait à introduire une grille « au mérite », mettant en cause la grille des salaires. Le management de l'entreprise entendait rompre avec un mode de gestion du personnel bureaucratique (au sens wébérien), remontant à la nationalisation des chemins de fer (1937-1938) voire à l'introduction d'un statut spécifique pour les cheminots de l'ensemble des compagnies privées et d'Etat, en 1920 (Chevandier, Fukasawan et Ribeill, 1992). En 1987, les cheminots obtiendront au moins provisoirement satisfaction, la direction reportant la réalisation de ses projets de plusieurs années.

c) Les années hybrides, combinant les deux logiques précédentes.

En 2010, la statistique annuelle des jours de grève à la SNCF cache en réalité deux conflits, l'un au printemps, spécifique à l'entreprise, traduction de malaises internes sur fond de blocages de la négociation collective et de concurrences intersyndicales, l'autre, plus global, à l'automne, lié à une nouvelle réforme des retraites lancée par le gouvernement. Mais ce dernier mouvement a conduit à une impasse, faute de possibilité – sinon de volonté – de négocier des syndicats et à une « retraite » de ceux-ci (Castel, 2010). L'illustration de ces trois catégories de conflits apparaît dans la figure ci-dessous.

Figure 3. Les journées de grèves des cheminots comparées à celles du secteur privé (et des autres entreprises publiques) et à celles des fonctionnaires (1984-2011)



Sources : Statistiques des grèves de la SNCF et des ministères du Travail et de la Fonction publique (échelle des données en milliers de journées de grève par salariés). Les données concernant la SNCF (courbe rouge) sont également incluses dans les données concernant le secteur privé et les entreprises à statut (courbe orange). Graphique réalisé par nos soins.

N. B. : La série des journées de grèves dans le secteur privé et les entreprises publiques (ou « à statut ») a été arrêtée en 2005. Depuis 2006, une autre série est publiée : le nombre de jours de grève pour 1 000 salariés dans les entreprises de 10 salariés ou plus (le recensement est désormais beaucoup plus exhaustif, expliquant une soudaine envolée, constituant en réalité un artefact). Nous avons raccordé cette nouvelle série à la précédente en estimant sur la base de ces données le nombre total de journées de grève.

4°) Prendre en compte la complexité du social

Ajoutons qu'une fois encore il faut « faire parler les nombres ». Il en va de cette statistique comme de toutes celles qui concernent les journées de grève, qu'elles se

déroulent à la SNCF ou ailleurs. Ce sont des agrégats qui peuvent révéler des situations très diverses de conflit : 100 salariés qui observent 10 jours de grève représentent un même volume de « journées perdues », selon la terminologie institutionnelle, que 1000 salariés qui font 1 jour de grève. Or, du point de vue des relations professionnelles, ce sont des situations différentes qui ne révèlent pas le même genre d'antagonisme social.

De plus, chaque grève est bien souvent concentrée dans certaines catégories (surtout les « roulants », conducteurs de locomotives et contrôleurs), qui totalisent un nombre de jours de grève bien supérieur à ces moyennes. Il convient aussi de faire la part entre conflits locaux et conflits nationaux. En somme, pour deux années ayant connu un niveau comparable de journées perdues peuvent avoir connu des conflits de nature très hétérogène.

Prolongeant la veine d'une approche comparative, deux conflits spécifiques de ce début de XXI^e siècle font l'objet d'un double focus. Cette approche présente un double mérite : a) montrer l'hétérogénéité et la complexité des différents conflits ; b) souligner l'influence des politiques publiques sur la forme qu'ils revêtent.

II. Les conflits de 2005 et 2010 : homogénéité et différences

La plupart des observateurs – et parfois les acteurs – ont oublié les deux grèves qui intéressent cette partie, surtout celle de novembre 2005, plus lointaine et plus courte que celle d'avril 2010. Elles sont cependant toutes deux intéressantes à étudier selon une démarche comparativiste. Cela permet de comprendre que les cheminots ne vivent pas en vase clos mais réagissent, le plus souvent de manière défensive, à des politiques publiques de différentes natures, plus ou moins congruentes avec les orientations du management de l'entreprise.

1°) Une attention particulière des pouvoirs publics

L'entreprise publique fait l'objet d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics. Lors de son mandat (2007-2012), le président N. Sarkozy a même fait de sa régulation sociale une affaire quasi-personnelle, cherchant à encadrer, sinon à intégrer, les organisations syndicales, en jouant alternativement dans le registre de la désingularisation de l'entreprise (mise en cause du régime de retraite spécifique) et de la

singularisation (encadrement du droit à la grève des cheminots contrairement aux règles qui régissent le secteur privé). Ainsi, entre les deux conflits observés (2005 et 2010), les cheminots ont été directement concernés par trois changements institutionnels interférant d'ailleurs avec ces conflits.

Quoique séparés par cinq ans, les revendications manifestes qui s'expriment à la faveur des deux conflits sont assez proches. Elles peuvent être regroupées en trois grandes familles (tableau 3) :

- a) les revendications relatives aux restructurations de l'entreprise (et hostiles aux orientations de sa gestion).
- b) les revendications plus techniques, sont relatives en particulier à la maintenance des matériels et à la modernisation des infrastructures.
- c) les revendications plus classiques du syndicalisme relatives aux salaires, à l'emploi et aux conditions de travail.

Tableau 3. Les trois familles de revendications syndicales en 2005 et en 2010

	2005	2010
<i>Privatisation / restructuration dans la perspective de l'ouverture du marché ferroviaire</i>		
Gestion par activités		Maintien de la multi-activité dans les ET, ECT et EX ; arrêt des restructurations, même dans les services communs.
Réintégration des filiales vs désintégration de l'entreprise	Réorganisation de l'activité Voyage France Europe et réintégration dans la maison mère de la filiale IDTGV de vente de billets par Internet.	Ré-internalisation des charges et des emplois correspondants.
Trafics régionaux	Maintien de la SNCF comme « opérateur exclusif pour les trafics régionaux ».	
Fret	Arrêt du « plan fret », lequel aboutit à la perte de trafics et à la présence de « 650 000 camions supplémentaires » sur les routes ; abandon de l'ouverture du transport de fret à la concurrence.	Développement du fret par wagon isolé avec le maintien en activité des triages par gravité, l'implantation de Fret SNCF dans les bassins économiques et dans les ports.
<i>Maintenance des infrastructures et des matériels</i>		
Etat du réseau ferré	Plan de réparation du réseau dégradé	
Maintenance des matériels	Conservation du monopole de l'entretien et de l'exploitation de toutes les infrastructures ferroviaires.	Véritable politique de maintenance et en proximité au Matériel et à l'Equipement.

<i>Salaires / Emplois / Conditions de travail</i>		
Salaires	Revalorisation des salaires	Revalorisation des salaires et primes
Notation au mérite	Refus	
Emploi	Malgré 4 500 embauches prévues en 2005, la CGT estime le solde des emplois supprimés à 3 412 et réclame de nouveaux recrutements.	Création de 2 000 emplois supplémentaires
Durée du travail	Refus d'une extension de la durée maximale de conduite des trains de fret la nuit de 4 h 30 à 6 h (8 h maximum selon le droit européen).	

Sources : notre enquête

2°) Deux conflits séparés par des changements institutionnels et légaux

Dès 2007, N. Sarkozy a fait une priorité de l'encadrement du droit de grève dans les entreprises de transports de voyageurs, puis de la réforme des régimes spéciaux de retraites. Le chef de l'Etat le en invoquant la continuité du service public et de nécessaires économies.

Ainsi, une loi relative au « dialogue social et [à] la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs » est promulguée le 21 août 2007) a été définie. Celle-ci s'inspire du « protocole relatif au droit syndical et à l'amélioration du dialogue social » à la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) signé le 11 juin 1996 par six des sept organisations syndicales représentatives, puis par la CGT en 2001. Une procédure semblable était appliquée à la SNCF depuis un accord de 2004 (signé d'emblée par la CGT). Cal a conduit à la mise en place un dispositif dit d'« alarme sociale ».

Avec la loi du 21 août 2007, à la SNCF, dès qu'un mécontentement se cristallise, une ou plusieurs organisations syndicales représentatives doivent déposer une demande de concertation immédiate (DCI), si elles estiment qu'elles pourraient essuyer un refus. La DCI déclenche obligatoirement une ou plusieurs réunions de négociation. Si celles-ci n'aboutissent pas à un compromis, un délai de 8 jours francs est nécessaire entre la réception de la DCI par l'employeur et le dépôt d'un préavis de grève. Puis au terme de ces huit jours, court un nouveau délai de 5 jours francs avant le début de la grève. Si ces délais visent à imposer le dialogue en lieu et place du rapport de force, il s'agit aussi de différer le plus longtemps possible le déclenchement de la grève et, au final, selon un responsable de Sud, de le priver de sa raison d'être.

Parallèlement à cette procédure, la loi nouvelle oblige également une partie du personnel assurant le trafic voyageur (conducteurs, contrôleurs, aiguilleurs) à déposer une Déclaration Individuelle d'Intention (D2I) 48 heures avant l'arrêt de travail. Ce délai est censé permettre à la direction de bâtir un plan de transport (dit « service minimum »).

Mais ces deux réglementations ont leurs failles. Ainsi les cheminots s'affranchissent parfois de ces contraintes, par exemple lorsqu'ils mettent en œuvre « un droit de retrait immédiat » parce qu'un d'entre eux a été agressé par un voyageur. Dans ce cas, ils s'engagent dans un arrêt de travail sans retenue de salaire et, surtout, sans préavis car ce type d'action n'est pas assimilé à une grève par le code du travail. Dans le cadre des grèves qui ont respecté la procédure de DCI et de préavis, des cheminots peuvent annoncer qu'ils feront personnellement grève et y renoncer au dernier moment, ce qu'ils ont le droit de faire mais désorganise l'organisation du plan transport. Un autre type d'action collective consiste aussi à fractionner la grève. Compte tenu de la réglementation en vigueur, si un cheminot fait grève moins d'une heure, il aura 59 minutes de retenues de salaire. S'il fait grève d'une heure à 3 heures 59 minutes, il lui aura une retenue correspondante en termes de salaire. Au-delà de 3 heures 59 minutes, la retenue équivaudra à une journée de travail.

Selon les magistrats de la Cour des comptes qui ont réalisé une première évaluation de cette réforme, les objectifs visés sont loin d'avoir été atteints. Signe du caractère tendu des relations à la SNCF (intransigeance – volontaire ou contrainte par l'Etat – de la direction et combativité d'organisations syndicales), les rapporteurs notent que le nombre de DCI a fortement cru en 2008. Le nombre de ces demandes (2 537) a pratiquement triplé par rapport aux deux années précédentes » et « les trois quart des préavis déposés se transforment en grève, ce qui représente un taux jamais atteint auparavant » (« SNCF, réformes sociales et rigidités de gestion », fév. 2010, p. 10). Une nouvelle évaluation serait néanmoins nécessaire pour apprécier plus précisément le dispositif.

A l'automne 2007, une « réforme des régimes spéciaux de retraite » est également mise à l'agenda et va engendrer un conflit. S'il aboutit à des transactions entre direction de l'entreprise et organisations syndicales, les conducteurs de train ne partiront plus à la retraite à 50 ans et les sédentaires à 55 ans. Cela sera vécu par les personnels comme la

remise en cause d'un « acquis social » alimentant le conflit et engendrera même une césure entre directions syndicales et certaines équipes de base. Ce contexte laissera un goût amer et expliquera la persistance d'un état d'esprit critique (ou négatif à l'égard de la direction et de certaines directions syndicales) et contribuera probablement au déclenchement de la grève de 2010. Au passage, les économies escomptées par cette réforme des retraites ont été mises en doute par le premier ministre François Fillon et fortement critiquées des économistes qui leur étaient pourtant favorables *a priori* (Cahuc et Zylberberg, 2009).

Entre les conflits de 2005 et de 2010, est aussi intervenu la loi du 20 août 2008 « portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail » qui ambitionnait de changer les relations professionnelles en France (Andolfatto et Dessen, 2012). La SNCF, où des élections professionnelles ont eu lieu en mars 2009, a été la première des grandes entreprises publiques concernées par les nouvelles règles en émanant, concernant notamment la représentativité syndicale. Et dans ce cas précis, la réforme, loin d'atteindre son objectif de rénovation du dialogue social, a souvent accentué la concurrence entre les organisations syndicales, soucieuses de se maintenir dans le jeu de la négociation et de conserver les ressources qui y sont attachés. Il n'y a pas eu par ailleurs de regroupements syndicaux, sauf un rapprochement inattendu de la Fgaac (Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite), très catégoriel, avec la CFDT plus universaliste.

Pour mesurer pleinement l'effet de ces réformes, il convient au préalable de comparer le jeu des acteurs dans les deux conflits étudiés.

3°) Jeux des acteurs en 2005 et 2010 : permanences et changements

En 2005, les organisations syndicales annoncent d'entrée de jeu une grève reconductible, signe d'une certaine détermination, inusitée à la SNCF depuis 2003. La grève est d'ailleurs massive, plus que ne le sera celle de 2010, mais elle est aussi bien plus brève. Or les observateurs s'attendaient à un conflit plus long (comme, par exemple, en 1986 et en 1995). Mais le conflit durera à peine plus d'une journée (contre 17 jours pour le conflit de 2010). Les deux grèves se distinguent également par les taux officiels de cheminots mobilisés (cf. Tableau 4).

Tableau 4. Durée du conflit et pic du taux de grévistes (2005 et 2010)

	2005 (22 nov.)	2010 (du 6 au 23 avril)	Différence 2010-2005
Durée de la grève	1 jour	17 jours	16 jours
Pic de la grève	26 %	16 % (« roulants » : 38 %)	+ 10 points et 62 %

Sources : notre enquête.

N.B. : En 2005, le taux de grévistes avait été plus important avant le conflit étudié (34 % le 4 nov. et même 40 % le 19 janv.). Les revendications relatives à chacun de ces mouvements figurent dans le tableau 3.

Une autre différence notable à observer est relative aux protagonistes syndicaux. En 2005, quatre organisations (CGT, SUD-rail, FO et la Fgaac), représentant 70 % des cheminots (dont 95 % des conducteurs de trains), appellent à « poser le sac ». En 2010, seules deux organisations sont impliquées à des degrés divers (Andolfatto, Dressen et Mahieux, 2011). Elles ne représentent plus que 57 % des voix aux élections professionnelles de 2009 (dernier scrutin avant le conflit).

Tableau 5. Les organisations syndicales et les conflits de 2005 et 2010

Organisation	2005	2010
- engagées	CGT / Sud / FO / Fgaac	CGT / Sud (la CFDT dans un établissement)
- non engagées	Unsa / CFDT / CGC / CFTC	/CFDT-Fgacc/ FO /CFTC

Sources : notre enquête

Tableau 6. La représentativité des organisations syndicales en 2005 et 2010

	2005 (scrutin de 2004)	2010 (scrutin de 2009)
% de voix des organisations syndicales appelant à la grève	70	57
% de voix des non appelant	30	19
Total	100	86

Sources : notre enquête

NB. En 2010, le total des deux lignes ne fait pas 100 %. La différence (14 points) correspond à l'influence électorale des organisations syndicales qui ont perdu leur représentativité en 2009, suite à l'application de la loi de 2008.

Du côté du pôle radical, à lire les observateurs de la conflictualité à la SNCF, un des points communs entre les conflits de 2005 et 2010 tiendrait aux jeux d'appareils internes à la confédération CGT. Bernard Thibault, lui-même ancien cheminot, leader de la grève de 1995, devenu en 1999 secrétaire général de la confédération CGT, étant notamment contesté par Didier Le Reste, secrétaire général de la fédération CGT des cheminots, qui imaginerait volontiers que « les nombreux conflits ferroviaires (...) tendent à conforter l'idée que les cheminots sont désormais les dépositaires de l'« archétypie » de la classe ouvrière » (Kourchid, 2007). De fait, les divergences entre les deux dirigeants étaient effectivement de notoriété publique et nul n'ignorait que le numéro 1 de la CGT était confronté à de solides critiques internes, en raison d'un excès

de réalisme, de rapprochements tactiques avec la CFDT, de prises de position favorables au projet de Traité constitutionnel européen (qui avait conduit à la mise sa mise ne minorité par le conseil confédéral national de la CGT en 2005), voire, jusqu'à l'automne 2010, ses bonnes relations avec N. Sarkozy.

Il est cependant difficile d'établir une relation de cause à effet ou même simplement de pondérer l'effet de ces contradictions internes au premier syndicat de la SNCF (et de bien d'autres entreprises) et le déclenchement des deux conflits évoqués ici. En tout état de cause, la CGT n'est pas entrée seule dans ces deux conflits, ce qui relativise ce type d'explications. Ces approches font surtout peu de cas de la combativité des cheminots qui ne se décrète pas dans les états-majors.

La deuxième composante du pôle radical dans les deux conflits était représentée par Sud-Rail (membre de l'Union syndicale Solidaires) dont la progression aux élections professionnelles depuis sa création en 1995 a été assez spectaculaire (4,2 % des voix en 1996, 15,5 % des voix en 2004 et 17,7 % en 2009).

Du côté du pôle réformiste, l'Unsa (Union Nationale des Syndicats Autonomes), troisième force syndicale à la SNCF en 2004 avec 13,6 % des voix, deuxième organisation syndicale en 2009 avec 18,1% des voix, connaît une influence croissante. Elle n'a appelé à aucune des deux grèves qui sont évoquées. En octobre 2005, elle s'était pourtant jointe à la CGT, à FO et à Sud pour dénoncer l'accord sur l'intéressement.

La CFDT, longtemps seconde organisation syndicale de la SNCF, a préféré se tenir à l'écart des deux conflits. Affaiblie après le soutien qu'elle a apporté en 2003 à la réforme Fillon des retraites des fonctionnaires, elle y a perdu l'essentiel de ses syndicats cheminots... passés à la CGT. Elle a néanmoins relancé une « CFDT-cheminots » à l'audience réduite de moitié (9 % des voix lors des élections professionnelles de 2004 contre 18,5 % en 2002). La CFDT, remontée à 11,6 % des voix en 2009 grâce à son alliance avec la Fgaac, privilégie la négociation avec la direction (laquelle souhaiterait d'ailleurs en faire sa première interlocutrice syndicale). Outre l'accord sur l'intéressement, la CFDT a en effet signé les accords salariaux de 2004 et 2005. La Fgaac, en revanche, a participé au conflit de 2005, mais pas à celui de 2010.

La CFTC (6,3 % des voix en 2004 et 5,4% en 2009) s'aligne sur une position analogue : ignorant les appels à la grève en 2005 et 2010, elle mise aussi sur la concertation avec la direction.

Force ouvrière (FO) constitue une fois encore un objet hybride : dans le mouvement en 2005 mais absente de celui-ci en 2010. Cela s'explique probablement par des forces internes qui opposent un pôle centriste, voire orienté à droite ou, à tout le moins, pragmatique, à un autre, plus radical, dont le noyau est composé de trotskistes d'obédience lambertiste. Mais c'est ce dernier qui tend à dominer à la SNCF.

Enfin, la CGC (syndicat de cadres), très faible à la SNCF, n'a participé à aucun des deux conflits. Mais le non-positionnement ou le retrait de ces trois dernières organisations lors du conflit de 2010 s'explique aussi par le fait qu'elles ont perdu leur « label » représentatif après les élections professionnelles de 2009 et ne disposent plus de bases solides sinon réelles.

En somme, si l'on examine les choses du côté des forces syndicales, une des différences majeures entre les deux conflits, c'est qu'en 2005 une partie du pôle réformiste (FO et la Fgaac) serait dans la lutte, ce qui n'est plus le cas en 2010 (mais FO appartient plutôt au pôle radical à la SNCF). On doit donc constater une polarisation des oppositions à la direction de l'entreprise et il est permis de se demander si ce ne serait pas là un effet émergent de la loi de 2008 modifiant les règles de la représentativité syndicale. Les lignes bougent peu toutefois d'un conflit à l'autre.

Du côté de la direction de la SNCF, les personnalités des deux présidents sont très différentes. L. Gallois, qui dirige l'entreprise ferroviaire de 1996 à 2006, diplômé d'HEC et ancien élève l'ENA, a l'image d'un grand serviteur de l'Etat, venu au PS par la voie du catholicisme social, ancien directeur de cabinet de Jean-Pierre Chevènement, ministre de la recherche et de la technologie après l'arrivée de François Mitterrand au pouvoir, puis directeur général de l'Industrie. Au sein de la SNCF, il va privilégier le dialogue avec la CGT, cherchant à intégrer celle-ci à l'entreprise. Bien que son profil, en termes de formation et de choix politique, soit assez comparable – ancien élève de l'ENA, membre du Conseil d'Etat, ancien directeur de cabinet de Martine Aubry, ministre du Travail –, Guillaume Pépy a pourtant une image très différente. Il est adepte d'un nouveau management de l'entreprise, attaché à la performance et à la réussite

commerciale de l'entreprise, accentuant la nouvelle configuration par activité, qui soulève des oppositions et à l'origine de conflits (Vacquin, Pépin, 2009). Il ne fait plus de la CGT un interlocuteur privilégié. Au contraire, il cherche à favoriser le pôle syndical réformiste.

4°) Gestion des conflits et dénouements en 2005 et 2010

En 2005 et 2010, les rapports de force dans l'entreprise, l'évolution des équipes dirigeantes de la SNCF, les liens que les PDG respectifs entretiennent avec le chef de l'Etat (tour à tour J. Chirac et N. Sarkozy), les relations entre les organisations syndicales impliquées (un groupe de quatre dont la Fgaac, réputée prompt à bloquer les voies en 2005 et la CGT et Sud en 2010), tout concourt à éclairer les différences de stratégies de gestion du conflit et de sortie de crise.

En 2005, la direction ne cède pas, mais recule assez sensiblement sur plusieurs revendications. Elle refuse de revenir sur la gestion par activité. La logique de ces restructurations lui semble frappée au coin du bon sens, quand bien même ce type de réorganisation a été rejeté par les syndicats à La Poste et à France Télécom (mais cette opposition est sans doute considérée positivement). Sur ce dossier, L. Gallois est dans la dénégation et se montre intransigeant : « Qu'on cesse de me parler de désintégration et de privatisation », affirme-t-il. La « privatisation, je ne la vois ni de près ni de loin. Ce n'est pas mon projet, ni celui du gouvernement, il me l'a confirmé » (*Le Monde*, 17 nov. 2005). De fait, le Premier ministre (D. de Villepin) et son ministre des Transports (D. Perben) multiplient les interviews dans la presse pour assurer que la privatisation n'est pas d'actualité. Mais, pour les organisations syndicales, « en ayant choisi le pilotage par activité (fret, grandes lignes, Ile-de-France et TER) et la filialisation de certaines activités comme iDTGV, la SNCF fait un premier pas vers la « vente par appartements ». D'autant plus que, selon ces mêmes organisations syndicales, la direction n'hésite pas à mettre en place « des méthodes qui étaient jusque-là réservées au secteur privé comme l'intéressement ou la promotion au mérite ».

Après cinq réunions de négociations, la direction fait cependant une série de concessions aux grévistes. Les négociations salariales seront avancées au mois de janvier ; il y aura finalement 4 500 embauches en 2005 (soit 800 de plus que prévu par le budget), 40 millions d'euros supplémentaires seront alloués pour supprimer 80 % des

ralentissements sur le réseau. La direction assure en outre qu'elle maintiendra pendant deux ans l'entretien de l'ensemble des points de desserte pour le fret et les triages, qui devaient être supprimés, au cas où il faudrait les rouvrir. Enfin, les conducteurs « fret » dépendront toujours de la traction.

Si ces mesures sont instantanément jugées « infinitésimales » par la CGT, elles lui permettent néanmoins une sortie honorable du conflit, en l'absence de rapport de force suffisant pour le poursuivre (officiellement, en 2005, un cheminot sur quatre, toutes catégories comprises est recensé comme gréviste le premier et seul jour de la grève).

Les caractéristiques, la gestion sur la durée et la sortie du conflit de 2010 sont très différents. Ce conflit se déroule dans un contexte particulier puisque le gouvernement a lancé une nouvelle « réforme des retraites » (qui pourrait impacter la SNCF) et que cette donnée enveloppe ce qui s'est passé comme un halo. Pour les uns (le pôle radical : CGT, Sud) c'est une bonne raison de croiser le fer sans attendre, afin d'intimider ceux qui voudraient faire table rase des régimes spéciaux de retraite. Quant au pôle réformiste (Unsa, CFDT-Fgaac), il entend conserver ses forces en vue du combat annoncé pour l'automne.

On a vu plus haut (tableau 3) que les revendications des grévistes en 2010 n'étaient pas très différentes de celles qui avaient été avancées en 2005. En particulier, l'importance que les organisations syndicales donnent à la question des restructurations doit être soulignée. Sur le plan morphologique, ce conflit, pour l'essentiel concentré en Normandie et surtout au sud d'une ligne Nantes-Dijon, a surtout mobilisé les conducteurs de train et les contrôleurs, c'est-à-dire les « roulants » (le groupe traditionnellement le plus combatif qui partage avec les aiguilleurs, le pouvoir de blocage des circulations).

En outre, en 2010, le nombre d'organisations impliquées est plus réduit qu'en 2005 (tableau 5), elles représentent moins d'électeurs qu'en 2005 (différence de près de 15 points ; cf. tableau 6). Surtout la direction incarnée cette fois par G. Pépy refuse obstinément de discuter avec le pôle radical, pourtant le seul engagé dans la grève. Les relations sont bloquées au point que D. Le Reste, leader de la CGT des cheminots, à la tête d'une délégation de militants, envahit le siège de la SNCF pour imposer à G. Pépy de les recevoir.

Du côté de la direction, encouragée semble-t-il dans la voie de l'intransigeance par le chef de l'Etat qui aurait eu des raisons personnelles de vouloir faire céder les cheminots et notamment la CGT (il estimait – selon un responsable de Sud – avoir été insulté par un article le caractérisant comme « ennemi de classe »), G. Pépy affirme avec constance que désormais il ne négocierait plus sous la contrainte et que les syndicats obtiendraient toujours plus par la discussion que par le rapport de force. En clair, il entend désormais fixer fermement l'agenda social. S'engage alors un bras de fer qui durera bien plus longtemps (17 jours en 2010, contre 1 jour en 2005) et, plus classiquement, aucun des protagonistes ne voudra perdre la face. En 2010, la seule concession que fera la direction sera d'accepter du bout des lèvres, après plusieurs jours de refus, des réunions d'échanges dans les régions entre les directions locales de la SNCF et les organisations syndicales locales. Mais la direction de l'entreprise refusera sans faiblir des négociations avec les organisations au plus haut niveau.

A l'évidence, la sortie de crise du printemps 2010 a été compliquée par une caractéristique majeure de ce conflit : une vive concurrence intersyndicale entre les deux organisations syndicales engagées, en relation de fortes rivalités pour occuper le côté gauche de l'échiquier syndical (ici ou là, le conflit a été précédé par des transferts de militants CGT rejoignant Sud). Dans un premier temps, la CGT a tenté de s'allier avec le pôle réformiste en excluant Sud de l'opération. Cette stratégie ayant échoué du fait que les composantes du pôle réformiste se sont déclarées peu intéressées, la CGT s'est retrouvée dans la grève avec le seul Sud. Cette concurrence intersyndicale (entre la CGT et le pôle réformiste, puis au sein du pôle radical) est une caractéristique majeure de ce conflit. De ce point de vue, il a même été le théâtre d'une situation inattendue : ici ou là, Sud, sceptique sur la sincérité de la CGT à s'impliquer dans ce conflit, s'est montré plus réticent à s'engager (dans le nord par exemple). Cependant, cette situation inattendue n'était pas homogène.

Il semble aussi que la CGT ne s'attendait pas à l'intransigeance de la direction et elle avait d'autant plus de raisons de combattre fermement qu'elle voulait faire barrage au projet de G. Pépy de s'appuyer sur un pôle réformiste (composé de l'Unsa et de la CFDT-Fgaac), non engagé dans la grève.

Fondamentalement, ce conflit ne se serait pas déclenché et n'aurait pas pris cette forme si particulière sans l'implication de militants de la CGT, attachés à la lutte des classes, qui voulaient en découdre avec une direction d'entreprise qu'ils percevaient comme désintégrant l'opérateur ferroviaire historique et s'apprêtant, disaient-ils, à remettre en cause le statut du cheminot (protecteur pour le personnel de la SNCF si on le compare aux accords de branche récemment conclus dans le fret ferroviaire privé) (Cohen et Dressen, 2009).

L'analyse de ce conflit montre aussi que l'« hégémonie » que constitue pour la CGT le fait de recueillir deux fois plus voix que Sud-Rail aux élections professionnelles ne suffit pas à s'attribuer le contrôle du mouvement. En l'occurrence, la CGT, dont le rôle a été incontestable, n'est cependant pas parvenue à imposer globalement son leadership, tant en raison de la concurrence avec Sud que du fait de la multiplication de préavis de grève inter-catégoriels régionaux qui ont conféré une dynamique polycentrique au mouvement.

Une étude fine du mouvement de 2010 permet de démontrer combien – contrairement à certaines représentations – un conflit collectif du travail est une construction d'éléments hétérogènes, voire concurrents les uns par rapport aux autres et relativement précaires. A tout le moins, son architecture – dans un contexte de pluralisme syndical instable – est fragile. Le mouvement collectif constituera donc un équilibre complexe, combinant de surcroît – dans le cas d'une grande entreprise composée de plusieurs établissements – une dimension nationale et des dimensions régionales (Andolfatto et Dressen et Mahieux, 2011).

Le mouvement de 2010, bien plus long que celui de 2005, ne s'est soldé par aucun résultat patent pour les salariés. La direction est apparue surtout préoccupée par son propre agenda de transformation de l'entreprise. Il se peut aussi qu'elle se soit montrée intransigente afin de préparer les organisations syndicales à l'idée qu'il ne fallait pas à s'attendre à beaucoup de souplesse de sa part sur le dossier des retraites qui serait rouvert à l'automne 2010, un sujet sur lequel le président de la République avait à cœur de faire reculer les organisations syndicales et, ce faisant, réaffirmer son autorité (Andolfatto et Labbé, 2011).

Conclusion : d'une grève à l'autre, les facteurs de changement

La première partie de cette communication met essentiellement trois faits en lumière :

a) La conflictualité à la SNCF est irrégulière d'une année sur l'autre et donc assez imprévisible, ce qui bien sûr ne veut pas dire inexplicable et moins encore irrationnelle. Et ce qui est vrai de la conflictualité à la SNCF l'est, d'une manière plus générale, de la conflictualité sociale en France. En ce sens, les statistiques des conflits sociaux (à la SNCF et en général) sont très différentes des statistiques démographiques ou de celles des accidents de la route, autant de phénomènes sociaux qui connaissent des tendances à la hausse ou à la baisse, mais de manière progressive. La distinction probable est que les phénomènes démographiques résultent de comportements certes sociaux, mais individuels ou micro-collectifs. Les grèves sont en revanche des actions collectives certes conduites par des individus, mais qui ne peuvent exister que dans l'interaction et qui sont la traduction de projets communs plus ou moins élaborés. Et si la conflictualité à la SNCF suit une logique comparable à celle des mouvements sociaux en général, elle le fait parfois selon une toute autre temporalité, ce qui n'est pas étonnant compte tenu du caractère relativement imprévisible de toute action collective. On a ainsi pu mettre en lumière trois types de rapports à la conflictualité sociale plus large : les années ou les mouvements grévistes cheminots sont encadrés dans des mouvements plus vastes, les années où les mouvements cheminots sont plus centrés sur des revendications propres au milieu des entreprises publiques (ou à la SNCF elle-même), les années hybrides, combinant les deux logiques précédentes. D'une trop rapide enquête, on peut cependant induire que les conflits résultent à la fois de réponses à des politiques publiques, exogènes ou endogènes à la SNCF : cela fut le cas en 2005 et en 2010, mais aussi – et peut-être parfois davantage – de stratégies internes de coopérations ou de rivalités entre les acteurs syndicaux. C'est particulièrement notable en 2010. Mais globalement, on peut cependant dire que les conflits à la SNCF sont connectés avec la vie sociale hors les murs de l'opérateur ferroviaire historique.

b) Nous avons aussi voulu montrer que, si la conflictualité est notable à la SNCF, il est difficile d'en tirer des conclusions dans l'absolu, faute de points de comparaison. Seule une comparaison de ces statistiques du ferroviaire avec des entreprises aux effectifs et à la main d'œuvre comparables et au statut juridique voisin, permettrait de préciser le

niveau de la conflictualité du ferroviaire dans le paysage socio-économique. Mais pareil point de comparaison existe-t-il ?

c) Enfin, il apparaît que des niveaux de conflictualité voisins entre deux années peuvent masquer de fortes disparités : 1 000 cheminots qui font un jour de grève apparaîtront dans les statistiques comme 100 cheminots qui font grève 10 jours. Ajoutons à cela que les statistiques de grèves d'une année peuvent agréger des journées d'arrêts de travail résultant de conflits distincts qui se sont déroulés cette année-là. En outre, les grèves les plus marquantes d'une année donnée, par exemple celle du 22 novembre 2005, peuvent être précédées d'autres mouvements parfois plus mobilisateurs, mais relevant des grèves carrées (c'est-à-dire prévues pour 24 heures). On peut rétrospectivement les percevoir comme préparatoires à un affrontement qui aurait pu être perçu par les acteurs comme devant être majeur. Ainsi, l'année 2005, a connu cinq journées d'actions ayant précédé la grève évoquée dans cette étude et certaines parmi elles ont même mobilisé davantage que la grève du 22 novembre. Ce dernier point permet de faire la transition avec la problématique.

La deuxième partie de la communication s'est focalisée sur deux conflits très différents (novembre 2005 et avril 2010) mais qu'il a semblé intéressant de retenir car ils sont séparés par des changements institutionnels importants : le durcissement de la réglementation du droit de grève prévu par la loi du 21 août 2007, la réforme des régimes de retraites contenue dans la réforme du 1er juillet 2008, puis la loi du 20 août 2008 transformant les règles de la représentativité syndicale.

S'il faut compter aussi avec le contexte de la réforme des retraites en 2007 et les déceptions persistantes qu'elle en engendré, plus fondamentalement, ce qui contribue à expliquer la mobilisation de 2010 comme déjà celle de 2005, c'est une protestation contre les restructurations d'inspiration néolibérales. En témoigne l'analyse des revendications de 2005 et d'avril 2010 (voir tableau 3). S'y ajoute en 2010 une protestation contre un sentiment de constituer une sorte de bouc-émissaire de l'action publique. Il n'est pas difficile de comprendre que les critiques faites par les cheminots ont fait monter la tension. S'y ajoute le sentiment que G. Pépy n'était plus l'homme de compromis qu'avait été L. Gallois lors du conflit de 2005, puisque G. Pépy refusait de négocier dans le cadre d'un conflit ce qui, sauf erreur, était une innovation par rapport à tous ses prédécesseurs. Mais il faut compter aussi avec un autre phénomène

caractérisant le conflit de 2010 : la concurrence entre organisations syndicales du pôle radical alors que le conflit de 2005 avaient vu des polémiques intersyndicales plus classiques, opposant organisations grévistes et organisations hostiles au mouvement.

Enfin, ces deux conflits tendent à présenter une moindre dimension corporative que des conflits antérieurs... même si cet aspect mériterait d'être précisé (Ribeill, 1997).

Bibliographie sélective :

Auban B. (2010), « Le régime spécial de retraite de la SNCF : un premier bilan de la réforme de 2008 », *Rapport d'information n° 732 (2009-2010)*, fait au nom de la commission des finances du Sénat, déposé le 29 septembre 2010.

Andolfatto D., Dressen M. (2012), « Nouvelles règles de représentativité syndicale et de négociation collective à la SNCF : une réforme sous tension », *Travail et emploi*, n° 131, juillet-septembre 2012, p. 75-88.

Andolfatto D., Dressen M., Finez J. (2012), « Les salaires à la SNCF. Inflexion néolibérale et résilience du statut », *Les notes de l'Institut européen du salariat* [Université Paris-Ouest-Nanterre], n° 27, mai 2012.

Andolfatto D., Dressen M., Mahieux C. (2011), « La grève d'avril 2010 à la SNCF : un mouvement polymorphe, polycentré et plurifonctionnel », 4^{ème} congrès du réseau francophone des associations de science politique, Université libre Bruxelles, 20-22 avril 2011.

Andolfatto D., Labbé D. (2011), « Retraites : les faux-semblants d'un mouvement social », *Le Débat*, n° 163, p. 72-80.

Brochard D. (2003), « Évaluation des statistiques administratives sur les conflits du travail », DARES, *Documents d'études*, n° 79, novembre 2003.

Cahuc P., Zylberberg A. (2009), *Les réformes ratées du président Sarkozy*, Paris, Flammarion.

Caron F. (1997), *Histoire des chemins de fer en France*, tome 1, 1740-1883, Paris, Fayard.

Castel N. (2010), *La retraite des syndicats. Revenu différé contre salaire continué*, Paris, La dispute.

Chevandier C. (2002), *Cheminots en grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve & Larose.

Chevandier C., Fukasawa, Ribeill G. (1992), « Les cheminots, un statut toujours en débat, Genèse, avatars et représentations », in P. Hamelin, G. Ribeill, C. Vauclore,

- dir., *Transports, professions en devenir, Enjeux et réglementations*, Paris, Presses des Ponts et Chaussées, p. 41-64.
- Cohen V., Dressen M. (2011), « Pénibilité et violence morale chez les conducteurs de trains. Opérateurs privés et opérateur public », in Dressen M., Durand J.-P., dir., *La Violence au travail*, Toulouse, Octares.
- Desage G., Rosankis E. (2012), Négociation collective et grèves dans les entreprises du secteur marchand en 2010, *DARES Analyses*, n° 053.
- DGAFP [ministère de la réforme de l'Etat, de la décentralisation et de la fonction publique] (2012), *Rapport annuel sur l'état de la fonction publique*, Paris, La documentation française.
- Dubet F., dir. (1997), *Sociologie du Travail* n° 4/1997 (numéro spécial consacré aux conflits dans les transports ferrés et routiers ; cf. – pour le détail des articles – à : Ribeill G. ; Leschi D. ; Piotet F.).
- Kourchid O. (2007), « Mineurs, cheminots : essai d'interrogations comparatives », in dossier « Images des cheminots, de la représentation à l'identité », *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*, n° 36-37, printemps-automne, p. 221-276.
- Le Goff J. (2004), *Du silence à la parole. Une histoire du droit du travail des années 1830 à nos jours*, Rennes, PUR.
- Leschi D. (1997), « La construction de la légitimité d'une grève : le rôle des assemblées générales de la gare de Lyon », *Sociologie du Travail* n° 4/1997, p. 499-522.
- Piotet F. (1997), « Les événements de décembre 1995, chronique d'un conflit », *Sociologie du Travail* n° 4/1997, p. 523-545.
- Ribeill G. (1987), « L'hiver de grève des cheminots », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 16, 1987, p. 21-30.
- Ribeill G. (1993), *La révolution ferroviaire, La formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)* [préface de J. Fournier], Paris, Belin.
- Ribeill G. (1994), « SNCF : du malaise social à la cassure corporative », *Travail*, n° 31, 1994.
- Ribeill G. (1997), « Le conflit des cheminots de novembre-décembre 1995 : les avatars politiques d'une grève corporative », *Sociologie du Travail* n° 4/1997, p. 499-522.
- Seuret F., Sohlberg P. (1999), *Alter Eco*, n° 174, octobre, http://artic.ac-besancon.fr/s_e_s/Dos%20Services%20publics/servicespublics/SNCF.htm
- Vacquin H., Pépin J.-L., [Le conflit de la gare de Paris-Saint-Lazare du 14 décembre 2008 au 13 janvier 2009], rapport interne [non titré officiellement], 2009.

Remerciements :

Les auteurs remercient les responsables des organisations syndicales et les représentants des directions (nationale ou régionale) de la SNCF sollicités pour réaliser cette recherche.