



**HAL**  
open science

## Le chaudron social de la SNCF

Dominique Andolfatto

► **To cite this version:**

Dominique Andolfatto. Le chaudron social de la SNCF. Dominique Andolfatto. Chemins de fer et cheminots en tension, EUD (Editions Universitaires de Dijon), pp.225-244, 2018, Sociétés, 978-2-36441-292-7. halshs-03448517

**HAL Id: halshs-03448517**

**<https://shs.hal.science/halshs-03448517v1>**

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.

## Chapitre 17

### **Le chaudron social de la SNCF**

Dominique Andolfatto

Extrait de :

Dominique Andolfatto, dir., *Chemins de fer et cheminots en tension*, Dijon, EUD, coll. Sociétés, 2018, p. 225-244.

Dans les représentations collectives, la SNCF demeure un bastion syndical, voire l'un de ces derniers bastions compte tenu de la désyndicalisation – assez générale en France et en Europe – depuis une trentaine d'années. Elle est aussi le foyer de grèves récurrentes qui polarisent l'actualité et traduisent une approche des relations sociales en termes de luttes semblant elles aussi, pour de bonnes ou de mauvaises raisons, appartenir à un autre temps. Tout cela confère à l'entreprise ferroviaire une certaine coloration, une image de chaudron social régulièrement en ébullition, qui a fini par supplanter une vision plus moderniste ou technologique de la SNCF. Cette représentation peut alimenter un « cheminot *bashing* », autrement dit la critique anti-cheminot : l'entreprise serait absorbée, sinon accablée, par une régulation sociale datée et ruineuse, à contre-courant des pratiques contemporaines du management ou de la gestion des ressources humaines, ce qui met en jeu son devenir et justifie des réformes fortes, comme en témoigne l'adoption d'un « nouveau pacte ferroviaire » en juin 2018<sup>1</sup>.

En la circonstance, le gouvernement s'est déclaré « déterminé à [faire] une réforme en profondeur du système ferroviaire »<sup>2</sup>. Et dès le premier article de son projet, afin d'« améliorer le fonctionnement du groupe ferroviaire public », il a mis l'accent sur la nécessité de « modifier le cadre de la négociation d'entreprise, ainsi que les conditions de recrutement et de gestion » de ses personnels. Bref, le gouvernement a fait une priorité de la remise à plat du cadre social de l'entreprise (et, en particulier, de l'abandon du « statut » qui régit ses personnels depuis l'après-guerre)<sup>3</sup>. Pour autant, sauf implicitement, il n'a pas établi de diagnostic social de l'entreprise. En particulier, rien dans le rapport Spinetta qui a inspiré cette réforme ou dans les rapports parlementaires<sup>4</sup>, qui l'ont discuté, n'établit un tel diagnostic justifiant un changement de mode de régulation sociale. Certes, si cet « oubli » ne suffit pas à délégitimer la réforme, on doit tout de même se demander si une critique seulement implicite de ce mode de régulation (et du rôle et des moyens des syndicats en particulier), cédant bien souvent au « cheminot *bashing* » réussira à inventer un nouveau modèle. Pour paraphraser Lampedusa dans son roman *Le Guépard*, ne risque-t-on pas de tout changer (en droit) pour ne rien changer (en pratique) ? Si ce chapitre ne vise pas à établir ce diagnostic, il veut, plus

---

NB : L'auteur remercie le CCGPF (comité central du groupe public ferroviaire dirigé par la CGT) et les syndicalistes de Sud-Rail, de la CFDT Cheminots, de l'UNSA et de First qui lui ont transmis des informations reprises dans le texte. Il remercie plus particulièrement Dominique Labbé pour la relecture de son texte et les améliorations qui ont pu lui être apportées.

<sup>1</sup> Loi du 27 juin 2018 *pour un nouveau pacte ferroviaire*, *Journal Officiel*, 28 juin 2018.

<sup>2</sup> *Projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire*, Assemblée nationale, 14 mars 2018, p. 4. En ligne : <http://www.assemblee-nationale.fr/15/pdf/projets/pl0764.pdf>

<sup>3</sup> Voir les chapitres de J. Maurice, C. Mahieux et J.-R. Delépine dans ce livre.

<sup>4</sup> Voir Spinetta (2018), Djebbari (2018) et Cornu (2018).

modestement, recenser et analyser différents éléments documentaires sur la syndicalisation à la SNCF, ses caractéristiques et son évolution, mesurer également et interroger la culture de la grève qui marque l'entreprise.

## Une citadelle syndicale

Une longue grève, inédite dans sa forme – deux jours de grève par fraction de cinq jours pendant trois mois –, a accompagné la réforme de l'entreprise ferroviaire au printemps 2018. Elle a mis au premier plan les syndicats qui, d'avril à juin, ont constitué un front uni. Si des informations ont été régulièrement diffusées concernant le taux de participation des cheminots à cette grève<sup>5</sup>, on sait finalement assez peu de chose sur les syndicats eux-mêmes, leurs implantations, leurs soutiens en nombre d'adhérents, leur force militante. D'autant plus qu'en France, depuis la loi du 20 août 2008, *portant rénovation de la démocratie sociale*, la représentativité syndicale se mesure lors des élections professionnelles et donc au moyen des audiences électorales des différentes organisations syndicales, lors de consultations fixées désormais tous les quatre ans. La question des implantations syndicales ne semble donc plus se poser. Elle serait même devenu un non-sujet sinon un sujet tabou. Et pourtant ne serait-elle pas la clé des audiences électorales et, plus au fond, des relations professionnelles, soit des relations entre syndicats et direction ? Mais les syndicats, au contraire de ce qu'on observe dans d'autres pays où interviennent aussi des élections professionnelles, se refusent à communiquer et, *a fortiori*, à publier des données sur leurs effectifs respectifs. Seule la CGT le faisait régulièrement lors de ses congrès fédéraux. Et si la pratique perdure, la diffusion de ces informations est désormais restreinte.

Depuis l'entrée en application de la loi de 2008, quatre syndicats sont représentatifs au sein de la SNCF au plan national (CGT, Unsa-Ferroviaire, Sud-Rail, CFDT) et un cinquième (FO) l'est seulement au niveau de quelques régions (Andolfatto et Dressen, 2012). Détailler le nombre d'adhérents de ces organisations est cependant – et curieusement – une mission difficile, confirmant dans ce cas précis les conclusions d'une enquête internationale selon laquelle la mesure de la syndicalisation « est l'un des domaines les plus complexes et conflictuels des données sur les relations industrielles » (Carley, 2004, p. 2). La question des implantations syndicales reste pourtant essentielle pour analyser les relations sociales. En France, la question de la syndicalisation est d'autant plus sensible que celle-ci est globalement faible, même si cette faiblesse, contrairement à une idée reçue, n'est pas historique<sup>6</sup>. Dès lors, toute interrogation sur les effectifs peut être vite perçue comme la mise en cause de la représentativité, sinon de la légitimité, d'organisations déjà affaiblies dont il faudrait au contraire consolider les fondements. Aborder trop frontalement, et précisément, la question de la syndicalisation peut être donc vue d'une certaine manière comme une mise en cause du syndicalisme.

Si le taux de syndicalisation est globalement faible en France – 7,7 % des salariés adhéraient à une organisation syndicale en 2013 d'après les données internationales compilées

---

<sup>5</sup> Selon la SNCF, du 3 avril 2018 au 27 juin 2018, le taux de participation aux grèves de l'ensemble des cheminots a oscillé entre 34 % (le 3 avril) et 8 % le 27 juin (mais 77 % à 38 % pour les seuls conducteurs de locomotive).

<sup>6</sup> Sur la critique de cette faiblesse prétendue historique de la syndicalisation en France (qu'on retrouve jusque dans des rapports officiels, tel celui de R. Hadas-Lebel, 2006, p. 17), voir D. Andolfatto et D. Labbé, 2010 et 2013.

par J. Visser (2015)<sup>7</sup> – celui-ci paraît beaucoup mieux résister dans une entreprise telle la SNCF, même s’il connaît un repli également. Le tableau 17 recense les effectifs des principales organisations syndicales de cheminots tels qu’ils sont déclarés ou ont pu être obtenus auprès de leurs équipes dirigeantes<sup>8</sup>.

Tableau 17 : Effectifs des principaux syndicats de la SNCF (2015-2017)

	<b>Effectifs déclarés</b>	<b>Estimation sur une base homogène (*)</b>	<b>Précédente estimation (2003-2004)</b>
CGT	22 649 [2015, actifs] (**)	20 500	21 700
Unsa-Ferroviaire	8 778 – 13 166 [moyenne 2011-2014, actifs et retraités] (***)	7 000 – 10 000	6 500
Sud-Rail	11 000 [2015, actifs et retraités]	8 500	6 800
Fgaac-CFDT	8 000 [2017, actifs]	6 000	5 000
FO	-	2 000	3 000
Autres (****)	1 000	-	3 000

Sources : Déclarations des organisations syndicales, Andolfatto et Labbé (2007, p. 153), Andolfatto (2013), Ferrères (2016).

(\*) Prise en compte des seuls actifs et calcul sur une base de 11 cotisations mensuelles par an (compte tenu de la pratique quasi généralisée du prélèvement automatique des cotisations).

(\*\*) Il s’agit d’adhérents FNI, soit des adhérents qui ont payé au moins une cotisation annuelle qui est versée dans fond confédéral (Fond national interprofessionnel). L’actualisation de ce chiffre (de 2015) sur la base de l’évolution du volume de cotisations déclarées au *Journal Officiel* pour 2016 donne 19 700 adhérents. La fédération CGT des cheminots déclare par ailleurs 15 029 retraités (en 2015).

(\*\*\*) Le chiffre de 8 778 correspond au nombre de mandats déclarés par la fédération UNSA Ferroviaire (alors UNSA Cheminots) lors du congrès confédéral de l’UNSA en 2015. Ce chiffre correspondrait à 13 166 adhérents effectifs, actifs et retraités, en raison des règles de pondération du nombre d’adhérents des différents syndicats lors du congrès confédéral de l’UNSA. Des enquêtes précédentes, également fondées sur le nombre des mandats de congrès, créditaient l’UNSA Ferroviaire de 6 300 mandats (2001) puis 7 500 adhérents (2013).

(\*\*\*\*) Dont le syndicat First, fondé en 2011 par Bernard Aubin, ancien secrétaire général de la CFTC Cheminots qui avait perdu son statut de syndicat représentatif à la SNCF. Selon B. Aubin, First compterait 1 000 adhérents en 2018 contre 4 000 à l’époque de la CFTC. A ce jour, l’organisation n’a pas accédé au statut de syndicat représentatif (sur ces origines, voir CFTC, 2011).

NB : CGT : Confédération générale du travail ; Unsa : Union nationale des syndicats autonomes ; Sud : Solidaires, unitaires, démocratiques ; Fgaac : Fédération générale autonome des agents de conduites ; CFDT : Confédération démocratique du travail ; First : Fédération indépendante du rail et des syndicats des transports ; FO : Force ouvrière.

On observera que les organisations françaises n’ayant aucune obligation de publication sur le sujet, n’étant donc soumis à aucun contrôle et étant souvent sinon de plus en plus réticentes à diffuser toute information sur leurs effectifs – d’autant plus que cela ne conditionne pas leur

<sup>7</sup> Cette étude de la syndicalisation par pays est la plus récente actuellement disponible. Une autre étude, relative exclusivement à la France (Pignoni, 2016), établit ce taux à 11 % en 2013 mais les données par âges et par sexe aboutissent paradoxalement à environ 8 %.

<sup>8</sup> Les sources des données sont les documents de congrès (pour la CGT et Sud-rail), des échanges avec les directions de la CFDT Cheminots, de l’Unsa et deux études antérieures : Andolfatto et Labbé (2007) et Andolfatto (2013).

« représentativité » légale – ces données restent douteuses. En outre, elles ne sont pas produites de la même manière ni toujours directement comparables, mêlant parfois des cheminots actifs et des cheminots retraités. Sur la base des données recueillies, cela a conduit à établir une estimation des effectifs qui paraît plausible et fondée sur une méthode de calcul homogène. Celle-ci est comparée à une précédente estimation, établie au début des années 2000. Pour mesurer les évolutions, un second tableau complète ces données au moyen d'informations comptables concernant le volume des cotisations encaissées par les fédérations de cheminots, tel que le volume est publiée au *Journal Officiel* depuis 2011 (tableau 18)<sup>9</sup>.

Tableau 18 : Evolution du volume des cotisations encaissées par les syndicats de cheminots (2010-2017)

	<b>Evolution depuis 2010</b>	<b>Evolution entre les 2 derniers exercices comptables</b>
CGT	- 19,2 % [2010 à 2016]	- 4,3 % [2015 à 2016]
Unsa-Ferroviaire	+ 4,3 % [2010 à 2017]	- 2,6 % [2016 à 2017]
Sud-Rail	+ 11,6 % [2011 à 2016]	+ 0,6 % [2015 à 2016]
Fgaac (*)	+ 14,1 % [2012 à 2014] (**)	-
FO	- 7,5 % [2010 à 2014] (**)	-

(\*) On ne trouve au *Journal Officiel* que les comptes de la Fgaac pour 2 exercices seulement (2012 et 2014). Ceux de la CFDT Cheminots sont noyés dans les comptes de la FGTE (Fédération des transports de la CFDT) et on ne dispose donc pas de données.

(\*\*) Les comptes de la Fgaac et de FO étant passés sous la barre de 230 000 euros ne font plus l'objet d'une publication au *Journal Officiel* depuis 2015.

Différentes organisations syndicales occupent donc l'espace de la SNCF. Il serait plus juste de parler de fractures ou de divisions à l'origine de relations inter-syndicales et de perceptions réciproques souvent problématiques (Mischi, 2016, p. 146-155).

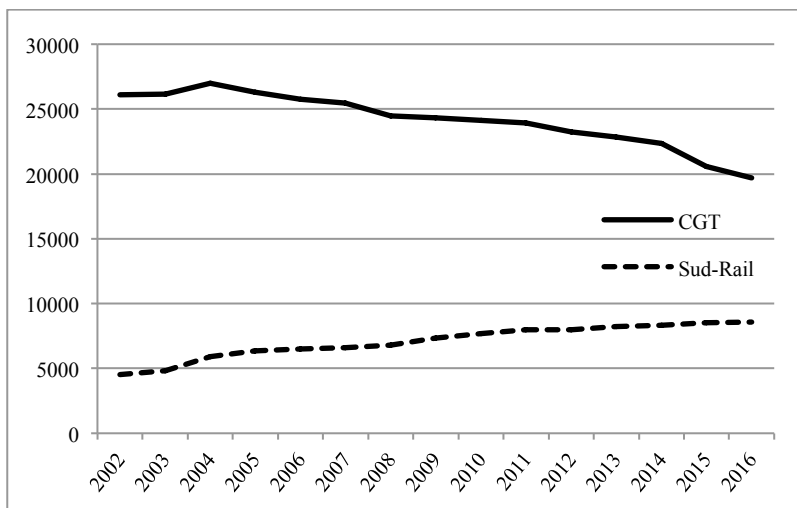
Cela dit, la CGT demeure assez largement en tête des différents syndicats mais elle connaît un déclin marqué. Si la CGT est tributaire de la réduction des effectifs de la SNCF, notamment dans les personnels d'exécution, mais aussi d'une féminisation et d'une « moyennisation » des agents de la SNCF (avec une montée des personnels de maîtrise et de l'encadrement), c'est aussi le type de syndicalisme, plus contestataire et plus politisé ou dogmatique, qu'elle incarne qui apparaît en cause et qui peine à se réinventer, si tant est qu'il le souhaite<sup>10</sup>. La « professionnalisation » des équipes syndicales a également conduit à négliger le vivier des adhérents. Mais ces explications ne sont pas propres à la Fédération des cheminots de la CGT. C'est toute la confédération qui a vu ses implantations reculer plus ou moins fortement depuis les années 1970 et ses « bastions », qui ont paru longtemps sanctuarisés, s'érodent également (Andolfatto et Labbé, 1997 ; Piotet, 2009). Dans le cas de la

<sup>9</sup> Depuis 2011 (et donc pour leurs comptes clos depuis 2010), les syndicats doivent en effet publier leurs comptes au *Journal Officiel* si ceux-ci dépassent 230 000 euros.

<sup>10</sup> On trouvera dans *Le bourg et l'atelier* de J. Mischi (2016) une étude fouillée d'une section CGT d'un atelier SNCF de Venarey-Les-Laumes, en Côte d'Or. Voir en particulier p. 205 sur la question des effectifs. Le taux de syndicalisation s'y élèverait à 18 % en 2008 pour la seule CGT (67 adhérents sur 370 agents).

Fédération CGT des cheminots, la crise de la CFDT de 2003-2004, consécutive à la réforme des retraites, lui avait permis de retrouver toutefois des adhérents nouveaux, transfuges de la confédération réformiste. Mais cette embellie n'a été que ponctuelle. Après avoir frôlé les 30 000 adhérents officiels en 2004, la CGT est passée sous la barre des 22 000 adhérents en 2016 (et très probablement sous la barre des 20 000 avec un calcul basé sur des adhérents réglant au moins 11 timbres mensuels par an, pour ne rien dire de chiffres artificiellement gonflés, ce qui est difficilement décelable mais une pratique relativement courante). Autrement dit la CGT a perdu – au minimum – plus du quart de ses effectifs en moins de 15 ans (et probablement plus du fait d'une comptabilité étrange de ses effectifs nécessitant d'additionner les rentrées de cotisations sur plusieurs années pour établir le bilan d'une année n). Le volume des cotisations encaissées par la fédération (et publié annuellement au *Journal Officiel*) tend à accentuer ce reflux : chute de près de 20 % au cours des seuls six dernières années. Plus encore, si l'on postule qu'un rapport existe entre le nombre des adhérents déclarés et l'audience électorale réalisée, les effectifs de la CGT par rapport à ceux des autres organisations sont nettement surévalués. Avec le calcul d'un ratio basé sur les effectifs de Sud-Rail, la CGT ne devrait pas compter plus de 17 000 adhérents. Avec pour base les effectifs de la CFDT, la CGT recule même à 14 000 adhérents.

Graphique 1 : Les dynamiques inversées des syndicats contestataires de la SNCF (en nombre d'adhérents ; 2002-2016) [adhérents actifs réglant 11 timbres par an]



Sources : Fédération CGT des cheminots, Sud-Rail.

Les autres organisations maintiennent mieux leurs positions voire auraient connu des progressions. Manifestement l'évolution de la sociologie de l'entreprise et la « moyennisation » du personnel leur est davantage favorable. Cela vaut notamment pour l'Unsa-Ferroviaire qui, en 1998, a pris la relève de l'ex-FMC (Fédération maîtrise et cadre), organisation autonome et catégorielle de la SNCF constituée dans les années 1930 (Ribeill, 1984, p. 106). Mais il s'agit surtout d'un syndicalisme d'élus et de permanents. L'organisation semble constituer avant tout un réseau d'individualités plus ou moins fortes faisant vivre le syndicat comme une « amicale » pour faire écho à l'étude de terrain du sociologue J. Mischi dans un bourg cheminot de Côte d'Or (2016, p. 155-161). Sud-Rail, issu d'une scission de la CFDT à la suite des grèves de 1995, a su également renouer avec un syndicalisme militant – tant dans les personnels d'exécution que dans la maîtrise – et progresser régulièrement jusqu'en 2011 avant de plafonner voire de refluer. Si la percée de cette organisation s'est faite d'abord au détriment de la CFDT, c'est bien avec la CGT qu'elle

s'est retrouvée en concurrence plus frontale, les deux organisations incarnant un syndicalisme plus contestataire. Ce duel peut d'ailleurs expliquer certaines surenchères autour de la grève : chacune des deux organisations cherche à se montrer plus combattive que l'autre. Cela est apparu clairement lors du conflit social du printemps 2018. Tandis que Sud-Rail militait pour un mouvement continu (au lieu du mouvement perlé privilégié par la CGT), cette dernière a cherché à jouer les prolongations, appelant à de nouvelles journées de grève courant juillet, d'abord avec le soutien de Sud, puis seule<sup>11</sup>. Cela a traduit un certain jusqu'au-boutisme de la CGT, attitude qui se voulait vraisemblablement tactique, dans la perspective des élections professionnelles de novembre 2018. Il s'agit en effet pour elle de cultiver ce qui serait un leadership des luttes, dont il est supposé des retombées positives en termes d'audience électorale. Cela serait d'autant plus décisif que les dynamiques des deux organisations sont inversées (voir le graphique 1). La CGT réussira-t-elle à renverser cette situation ?

Enfin, grâce à son alliance avec la Fgaac, un syndicat corporatiste de conducteurs de locomotives fondé au début du XX<sup>ème</sup> siècle, qu'elle a fini par absorber (même si perdue une autonomie respective), la CFDT, principale concurrente de la CGT jusqu'au milieu des années 1990, a retrouvé une partie de ses forces perdues à la suite de crises successives, en 1995 puis en 2003 et consolidé une représentativité devenue fragile.

Sur la base de l'estimation du tableau 17, on peut calculer le taux de syndicalisation des cheminots. Selon le dénominateur retenu (nombre d'inscrits aux élections professionnelles ou effectifs officiels de la SNCF), celui-ci oscille entre 27 et 29 %. Dans une entreprise française, cela apparaîtra très élevé (au moins 4 fois la moyenne nationale), confirmant que la SNCF demeurerait un bastion syndical. Cette situation atypique pourra être expliquée par une histoire sociale particulière, une forte identité du personnel qui perdure (notamment « corporatiste » dans le cas des conducteurs de train)<sup>12</sup>, un solide droit syndical et des implantations syndicales anciennes et effectives. Plus au fond, il faut tenir compte de toute une sociabilité cheminote, avec ses coopératives, ses jardins ouvriers, ses associations, qui a permis également à un type de syndicalisme de prospérer. Cependant, comme on l'a vu, certaines positions syndicales s'érodent sensiblement, le syndicalisme institutionnel – négligeant les adhérents de base – progresse tandis que la « société » cheminote s'est peu à peu défaits<sup>13</sup>. En outre, la « normalisation » juridique de l'entreprise SNCF jouera probablement à terme en défaveur de ce particularisme syndical.

On ajoutera que ces taux de syndicalisation seraient révisés d'au moins trois points à la baisse si l'on postule l'existence d'une relation entre effectifs syndiqués et audience électorale et si pour le calcul de ces ratios on se base sur les effectifs de la CFDT ou de Sud-Rail. Dans ce double cas, les effectifs de la CGT se révèlent nettement surévalués et le taux de syndicalisation à la SNCF passe à 24-25 %, ce qui, en France, reste tout de même important. Mais ce dernier résultat constitue probablement encore une surévaluation. Au début des années 1990, on estimait déjà le taux de syndicalisation au sein de l'entreprise ferroviaire à 25 % (Kerdellant, 1991, p. 139). Or, depuis lors, compte tenu notamment du reflux de la CGT

---

<sup>11</sup> Cette stratégie n'a apparemment pas convaincu les cheminots, le taux de participation aux journées de grève de juillet 2018 s'établissant à 3 % selon la direction de la SNCF mais cela permet à la CGT de cultiver son image de combattivité.

<sup>12</sup> Concernant cette dimension « corporatiste », voir le chapitre de G. Ribeill dans ce même livre. Dans ses mémoires, l'écrivain ferroviaire que fut H. Vincenot (2003, p. 311) explique que les conducteurs de locomotive étaient souvent, à l'origine, des anciens compagnons ; ils avaient donc « gardé ce sens de la solidarité, cet esprit de corps, en vérité exclusif et même agressif, qui avait fait des gueules noires [les conducteurs de locomotive à vapeur] le fer de lance du syndicalisme ».

<sup>13</sup> La cessation de la priorité donnée aux enfants de cheminots lors des recrutements depuis les années 2000, une plus forte différenciation des métiers de la SNCF, en lien avec une logique plus commerciale, les mutations plus globales de la société, ont contribué à ce changement.

et de l'effondrement – sur le long terme – de la CFDT (même partiellement compensé par l'émergence de Sud-Rail), ce taux n'a pu que reculer.

Plus encore, au niveau de 24-25 %, ce taux n'aurait que reculé modérément par rapport à ce qu'il était dans les années 1980. Selon le chercheur G. Ribeill (1984, p. 111), auquel la CGT et la CFDT avaient ouvert leur comptabilité, le taux de syndicalisation à ces deux organisations s'élevait à 27 % en 1982. Pour autant, manquaient les effectifs de Fgaac et de la FMC (ancêtre de l'Unsa-Ferroviaire) pour déterminer un taux de syndicalisation plus global au sein de la SNCF. On peut facilement faire l'hypothèse que celui-ci dépassait donc les 30 %. Ce taux n'aurait donc – officiellement – reculé que de 5 à 6 points en plus de 30 ans. Ainsi, dans un contexte de forte désyndicalisation, le syndicalisme des cheminots aurait assez bien résisté.

En réalité, dans une enquête de terrain, la journaliste C. Kerdellant, ancienne salariée du groupe SNCF, se montre plus sévère. Regrettant de ne pouvoir disposer de données objectives, elle évoque une « érosion lente mais continue » des effectifs syndiqués avant même les années 1980 et celle-ci se serait accélérée après la grève de 1986-1987. Trop de dogmatisme et la perte d'un double rôle-clé d'informateur et de formateur du personnel l'expliqueraient (Kerdellant, 1991, p. 136-143). Ces observations obligent à considérer les chiffres sur la syndicalisation contenus dans ce chapitre comme des hypothèses hautes. Il est plus que probable que les différentes organisations gonflent leurs effectifs et qu'une partie de ceux-ci ne correspond pas à des adhérents de chair et d'os. En effet, dès lors que les différentes estimations – issues des données des organisations et de ratios à partir de l'audience aux élections professionnelles – ne convergent pas, cela signifie que certaines informations sont fausses. Comme cela ne peut être le cas des audiences électorales, ce sont donc certains volumes annoncés de cotisations qui sont en cause. On peut faire alors l'hypothèse que certaines cotisations entrant dans les caisses fédérales ne sont pas payées par des adhérents réels. Dans le cas de la SNCF, il s'agirait de sommes issues de l'économie des comités d'entreprise – gérés par la CGT – qui ont régulièrement alimenté la chronique et donné lieu à différentes affaires judiciaires (Lenglet, Touly et Mongermont, 2008 ; Renaud, 2014). Au début des années 2000, ces faux adhérents représentaient un quart des effectifs de la CGT (Andolfatto et Labbé, 2013, p. 154). Cela signifierait que le taux de syndicalisation à la SNCF serait – au mieux – de l'ordre de 20 %, voire un peu moins. Au total, il paraît difficile de proposer un chiffre définitif.

Compte tenu des incertitudes caractérisant les données sur les adhésions, l'habitude a été prise de mesurer les implantations syndicales au moyen de leur audience aux élections professionnelles. Il est vrai des données objectives sont alors disponibles.

## **Un paysage électoral en mutation**

Les résultats des élections professionnelles permettent d'abord de mesurer le soutien des cheminots et leur « participation » à un certain « modèle » des relations collectives de travail. C'est de façon plus ciblée déterminer aussi l'aptitude des organisations syndicales – les compétiteurs de ces scrutins – à amener les salariés aux urnes. Si la participation baisse, il est impossible d'imaginer que le nombre des adhérents soit stable. Or ces élections traduisent une montée de l'abstention depuis plusieurs scrutins. Longtemps inférieure à 20 %, celle-ci n'a cessé de progresser depuis la fin des années 1990. Elle s'élève globalement à 31,3 % des électeurs inscrits lors des élections professionnelles 2015, ce qui correspond à un doublement de son niveau en une quinzaine d'années. Elle est plus marquée dans l'exécution (36 %) que dans la maîtrise (26,7 %) ou l'encadrement (26,8 %) qui apparaissent plus « civiques ». Cette évolution réduit d'autant plus les audiences effectives des syndicats dans l'entreprise



ferroviaire (tableau 19). Ainsi, la CGT représente désormais un salarié sur 5 de la SNCF, l'Unsa un sur sept, Sud-Rail et la CFDT un sur dix. Manifestement, vue sous cet angle électoral, l'entreprise ferroviaire n'est plus la citadelle syndicale qu'elle a constituée mais, comme on l'a évalué, le taux de syndicalisation n'en reste pas moins important.

Tableau 19 : Les audiences syndicales par rapport aux électeurs inscrits (en 2015 ; en % des électeurs inscrits)

	<b>CGT</b>	<b>Unsa-Ferroviaire</b>	<b>Sud-Rail</b>	<b>Fgaac-CFDT</b>	<b>FO-CGC</b>	<b>CFTC</b>
2015	22,9	15,9	11,2	10,1	6,1	0,5

Sources : SNCF et nos calculs.

L'évolution de la répartition des suffrages exprimés (données qui font abstraction de l'abstention) confirment logiquement les évolutions que traduisent les effectifs syndicaux (tableau 20). Mais, sauf exception, les évolutions sont lentes. La CGT a décliné, perdant sa majorité absolue en 1983, tout en conservant une assez solide majorité relative. Ce reflux n'a pas été continu mais a connu deux rebonds, l'un modeste en 1996, l'autre plus marqué en 2004. Cela faisait suite à deux mouvements sociaux lors desquels la CGT avait affirmé une intransigeance qui, dans ces deux cas, a semblé lui être bénéficiaire, au détriment chaque fois de la CFDT.

Tableau 20 : Les résultats des élections professionnelles à la SNCF (1981-2015 ; tous collègues confondus ; audiences syndicales en % des suffrages exprimés)

	<b>CGT</b>	<b>Unsa-Ferroviaire</b>	<b>Sud-Rail</b>	<b>CFDT</b>	<b>Fgaac</b>	<b>FO</b>	<b>CFTC</b>	<b>CGC</b>
1981	51,7	8,1	-	25,3	2,7	6,9	4,8	0,5
1983	47,7	8,8	-	24,9	2,6	8,0	6,2	1,1
1985	45,8	9,1	-	24,1	3,1	9,3	6,6	1,1
1987	45,3	9,0	-	26,6	3,3	7,6	6,7	1,3
1989	44,2	9,3	-	28,2	3,4	7,1	6,4	1,2
1992	41,5	10,3	-	29,0	3,8	6,7	7,1	1,1
1994	44,0	10,5	-	27,7	3,3	6,4	6,7	1,1
1996	46,5	10,2	5,3	20,6	3,1	6,7	6,0	1,3
1998	45,9	9,7	8,7	19,7	3,2	5,6	5,8	1,2
2000	39,1	11,0	12,7	18,5	4,2	6,5	6,2	1,5
2002	39,0	11,6	12,7	18,5	3,7	6,5	6,4	1,4
2004	44,1	13,6	15,5	9,0	3,5	6,8	6,3	1,1
2006	40,1	14,5	15,0	11,6	3,0	6,6	8,1	1,0
2009	39,3	18,1	17,7	11,6	-	8,0	5,4	0,0
2011	37,4	21,5	17,4	13,8	-	8,6	1,0	0,4
2014	35,6	23,0	17,0	14,7	-	9,4	0,3	-
2015	34,3	23,9	16,8	15,2	-	9,2	0,7	-

NB : Depuis 2009, listes communes CFDT-Fgaac ; en 2015, listes communes FO-CGC en 2014 et 2015. Pour la définition des sigles, voir le tableau 17 sauf CFTC (Confédération française des travailleurs chrétiens) et CGC (Confédération générale des cadres).

Principal challenger de la CGT jusqu'aux années 1990, la CFDT s'effondre en effet en 2004. Elle connaît un regain encore limité à compter de 2006 et touche plus récemment quelques dividendes de son alliance avec la Fgaac, mariage de raison pour éviter aux deux organisations de perdre leur représentativité compte tenu des nouvelles règles en vigueur à

partir de 2008 (il est nécessaire d'obtenir au moins 10 % des suffrages exprimés pour conserver le label représentatif).

Sud-Rail a progressé par palier depuis 1996 avant de connaître un léger reflux à compter de 2011.

L'Unsa-Ferroviaire (ou Unsa-Cheminots antérieurement à 2015) est l'organisation qui connaît la plus forte progression – et une progression continue – depuis le début des années 2000. Cela lui a permis de s'affirmer comme la deuxième organisation de la SNCF depuis 2009.

Au total, les cheminots se sont donc éloignés du syndicalisme confédéral pour privilégier ce qui pourrait être un « néo-syndicalisme », militant ou catégoriel, caractéristique de Sud-Rail et de l'Unsa. Et c'est aussi grâce à son union – *a priori* contre-nature – avec une organisation de ce type, et même ultra-corporatiste, la Fgaac (Kerdellant, 1991, p. 130), que la CFDT a réussi à préserver sa représentativité.

Autre indicateur de la crise du syndicalisme confédéral, FO, la CFE-CGC et la CFTC, qui avaient et peuvent conserver des implantations locales ou catégorielles à la SNCF, se sont effondrés et ont perdu leur représentativité (fixée à 10 % des suffrages exprimés depuis 2008). Cela a souvent conduit à une migration des cadres de ces syndicats vers d'autres organisations (et à participer à une sorte de « *mercato* »), autres organisations qui ont préservé leur représentativité et les ressources qui y sont associées (Andolfatto et Dressen, 2012). Seul FO, syndicat contestataire au sein de l'entreprise ferroviaire, paraît tirer son épingle du jeu, connaissant une certaine progression, encore insuffisante pour recouvrer sa représentativité.

Le détail des résultats des élections professionnelles par collège est également riche d'enseignements (tableau 21). La CGT reste principalement implantée dans le collège exécution où elle a tout de même perdu la majorité absolue dans les années 1980. Elle est également la première organisation dans la maîtrise. Sa stratégie d'« intégration des camarades des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> collèges » (Fédération CGT cheminots, 2017, p. 45) serait donc couronnée de succès. En fait, comme a pu l'analyser G. Ribeill (1984, p. 110), c'est « le jeu des promotions et reclassements d'agents d'exécution en maîtrise, intensifié notamment à la suite des évolutions dans l'organisation du travail et des réformes dans les structures » qui explique cette poussée de la CGT. Plus récemment, elle n'en connaît pas moins des difficultés, reculant dans tous les collèges et, particulièrement, dans la maîtrise et l'encadrement, parce que les modes de recrutement et l'organisation du travail ont également changé. Ainsi la « rencontre » se fait de plus en plus difficilement avec des personnels dont la socialisation a échappé à la Fédération CGT et qui privilégient toujours plus le syndicalisme autonome et catégoriel de l'Unsa tout en redécouvrant également la CFDT. Cette évolution est d'autant plus défavorable à la CGT que le collège exécution, où elle reste la plus forte, tend à se réduire tandis que les autres collèges continuent de s'accroître.

Tableau 21 : Les audiences par collège (en 2009 et en 2015 ; en % des suffrages exprimés)

	CGT		Unsa-Ferroviaire		Sud-Rail		Fgaac-CFDT		FO		CFTC	
	2009	2015	2009	2015	2009	2015	2009	2015	2009	2015	2009	2015
Exécution	45,0	42,0	6,8	9,1	23,5	24,6	10,3	12,3	9,6	11,5	4,7	0,4
Maîtrise	40,5	36,7	20,6	24,8	15,1	15,2	11,3	14,3	6,6	8,1	5,9	1,0
Encadrement	20,1	14,9	47,8	53,4	4,4	2,9	15,8	22,3	5,5	5,8	6,4	0,7

NB : Les élections de 2009 ont été les premières dont les résultats ont fondé la représentativité des organisations syndicales de la SNCF ; en 2015, listes communes FO-CGC.

Sources : SNCF.

Sud-Rail connaît les mêmes difficultés. Ses audiences sont stagnantes et de plus en plus symboliques dans l'encadrement. La CFDT, enfin, regagne des voix dans tous les collèges, plus particulièrement dans les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> collèges. Au total, au clivage – toujours discutable – opposant un syndicalisme contestataire à un syndicalisme « partenaire » (ou « d'accompagnement »), avec d'un côté la Fédération CGT et Sud-Rail et, de l'autre, l'Unsa-Ferroviaire et la CFDT Cheminots, s'en superpose un second, plus catégoriel, avec les mêmes organisations.

L'entreprise SNCF voit perdurer enfin une « culture » de la grève sans doute unique en France, voire en Europe.

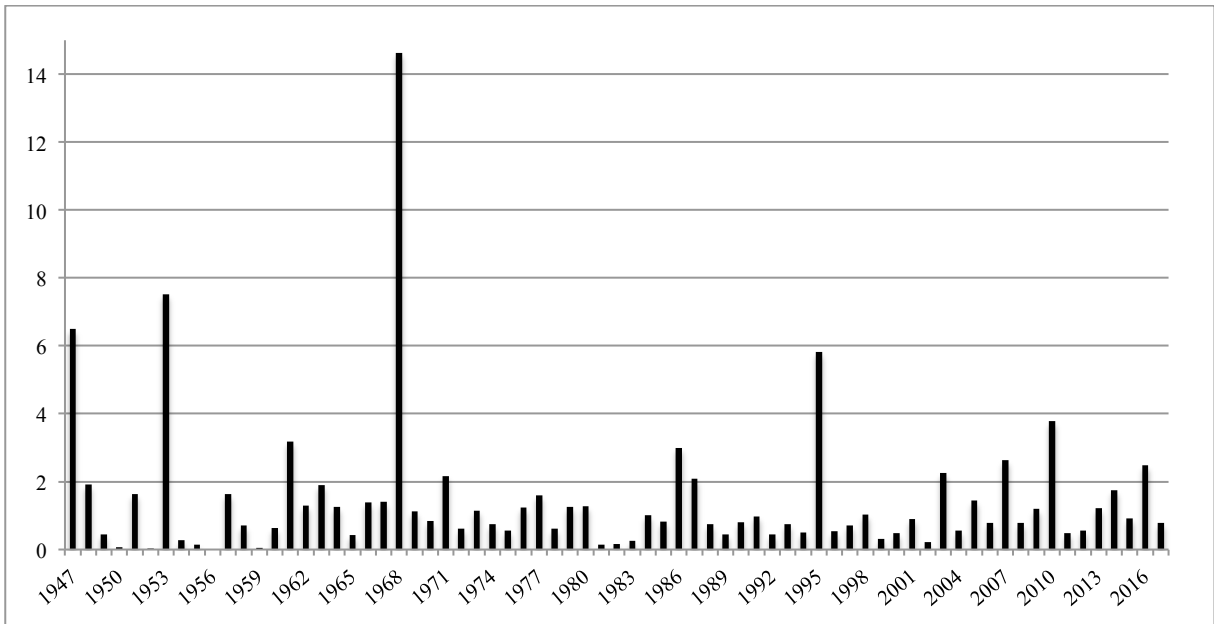
## Une culture de la grève

La grève constitue l'une des modalités d'action syndicale et, à coup sûr, la modalité d'action la plus ardente ou la plus combattive. Les données disponibles montrent d'abord que les cheminots sont particulièrement grévistes (voir le graphique 2), en dépit de la réforme de 2007 qui a cherché à limiter le recours à la grève en obligeant à un dialogue préalable au déclenchement de celle-ci<sup>14</sup>. Il n'existe guère d'année sans grève, que celle-ci soit nationale ou locale. L'histoire des chemins de fer est émaillée en effet de nombreux conflits. Cela ne paraît toutefois pas propre à la France. Depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, de part et d'autre de l'Atlantique et en Russie, avant la révolution d'octobre, les cheminots – avec les mineurs – ont animé de nombreuses grèves, en lien avec l'affirmation du mouvement syndical et l'édification du droit du travail (Kourchid, 2007 ; Chevandier, 2002 ; Le Goff, 2004 ; Andolfatto, Dressen et Finez, 2015). Dans le cas français, on dispose depuis 1945 d'une statistique précise des grèves de cheminots, établie par l'Observatoire social de la SNCF (mise en ligne à travers l'*open data* de l'entreprise ferroviaire) complétée par des données syndicales.

Graphique 2 : La grève à la SNCF (1947-2017). En nombre de jours de grève par an et par cheminot.

---

<sup>14</sup> Loi la loi du 22 août 2007 *sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs*.



Sources : SNCF (*open data*), Sud-Rail.

Si la conflictualité des cheminots paraît forte depuis l’après-guerre (graphique 2), il n’en a pas toujours été ainsi. L’échec de la grève de 1920 – en faveur de la nationalisation des chemins de fer et, plus largement, politique, après la révolution bolchévique et ses conséquences sur le mouvement syndical français –, suivi de la révocation de nombreux cheminots, avait mis un coup d’arrêt au recours à la grève et, en 1936, par exemple, les trains avaient roulé. Cette situation a profondément changé depuis 1947 – compte tenu du changement de contexte politique et du changement générationnel – et le graphique 2 témoigne d’une série de « pics » de conflictualité : mouvements interprofessionnels en 1947, 1968, 1995, 2003, 2010 ; mouvements opposés à des réformes affectant les services publics ou le système des retraites en 1953, 1961, 1995, 2003, 2010 ; mouvements propres aux cheminots, touchant à leur régime spécial de retraite, au statut du personnel, à l’organisation du travail en 1986-87, 2007, 2014, 2016 et – non encore inclus dans cette statistique – 2018. On observera que les mouvements à proprement parler cheminots tendent à prendre le pas sur les autres dans la dernière période. Ils n’apparaissent pas non plus se ralentir alors que le recours à la grève a eu tendance à reculer significativement depuis la décennie 1970 (Furjot, 1998).

C’est la comparaison avec d’autres secteurs d’activité, pour lesquels une même statistique a pu être établie (nombre de jours de grève pour 1000 salariés), qui permet d’affirmer que la propension des cheminots à recourir à la grève est remarquable (voir le graphique 3), même si celle-ci reste surtout l’affaire des « roulants » : conducteurs de locomotives et, plus récemment, contrôleurs. En revanche, les sédentaires ont une moindre propension à recourir à la grève. Il est vrai que la « force de nuisance » (ou l’efficacité de la grève) des premiers est beaucoup plus importante que celle des seconds. Tout en étant minoritaire, ils peuvent en effet bloquer l’entreprise. En ce sens, on peut dire que l’efficacité pratique de la grève dépend moins du nombre de grévistes que du segment stratégique dont ils dépendent (Furjot, 1998, p. 167). L’attitude de la direction et des pouvoirs publics a toutefois eu tendance à se raidir dans les dernières années et le conflit – même long et déterminé – aurait perdu de son efficacité. C’est la « morale » qui pourrait être tirée notamment de la dernière grève, longue et perlée, du printemps 2018, puisque les cheminots en grève et leurs organisations représentatives n’ont pas obtenu que le gouvernement renonce à parachever l’ouverture à la concurrence du transport de voyageurs, à supprimer le statut spécifique des personnels ou

encore celui de l'entreprise (transformée en société anonyme publique). Les divisions syndicales (mais ce mouvement était officiellement unitaire)<sup>15</sup>, une moindre syndicalisation des personnels (ou une syndicalisation plus distante et plus critique à l'égard d'organisations très institutionnalisées) et enfin les évolutions de la sociologie des cheminots expliquent sans doute cet échec relatif. L'absence d'indemnisation systématique des grévistes par les syndicats rend également la participation à la grève très aléatoire et réduit sa dimension stratégique à un jeu de hasard<sup>16</sup>.

Pourquoi un échec relatif ? Parce que les syndicats ont obtenu que certaines de leurs ressources soient sanctuarisées voire augmentées, alors même que les ordonnances Macron-Pénicaud, adoptées à l'automne 2017, avaient notamment pour objectif de repenser les relations professionnelles dans les entreprises et de fusionner les diverses institutions représentatives du personnel et des ressources syndicales qui leur sont attachées (et qu'on se demandait en particulier comment cela serait appliqué à la SNCF). Ce sujet était sans doute le plus petit dénominateur commun sur lequel le gouvernement et la direction de l'entreprise pouvaient négocier avec les organisations syndicales, particulièrement l'Unsa-Ferroviaire et la CFDT Cheminots, qui entendaient sortir du mouvement, ce qu'elles auraient sans doute fait plus tôt si des élections professionnelles n'étaient inscrites à l'agenda de l'entreprise, en novembre 2018. Or ces élections sont désormais décisives pour obtenir le label représentatif et participer à la répartition des moyens syndicaux qui en dépendent. Cela est d'autant plus important que la part des cotisations d'adhérents se réduit dans les budgets syndicaux et, dans plusieurs cas, est déjà minoritaire<sup>17</sup>. Ainsi, ces négociations de sortie de grève, conduites à bas bruit, ont notamment permis de la « création [à terme, par décret] d'une nouvelle instance qui octroiera plus de moyens aux syndicats » (Guédé, 2018 ; Sauvé, 2018, p. 31). La grève n'aura donc pas été sans résultat mais ce n'est pas celui auquel on pensait *a priori*. Sauf à faire l'hypothèse, comme J. Brillet (2018, p. 20), que la grève était perdue d'avance mais qu'elle permettrait tout de même de préserver, voire de consolider, certaines situations, notamment pour ce qui concerne les instances représentatives du personnel et les appareils syndicaux. Sans oublier les surenchères entre organisations syndicales et un contexte pré-électoral qui ont favorisé l'installation dans la grève.

Cela étant, le recours à la grève des cheminots demeure sans pareil, ce qui ne peut qu'interroger sur les relations professionnelles dans cette entreprise. La « lutte » – ou une sorte de théâtre autour de celle-ci – paraît en effet le mode de régulation privilégiée de l'univers cheminot et celui-ci ne semble pas faiblir.

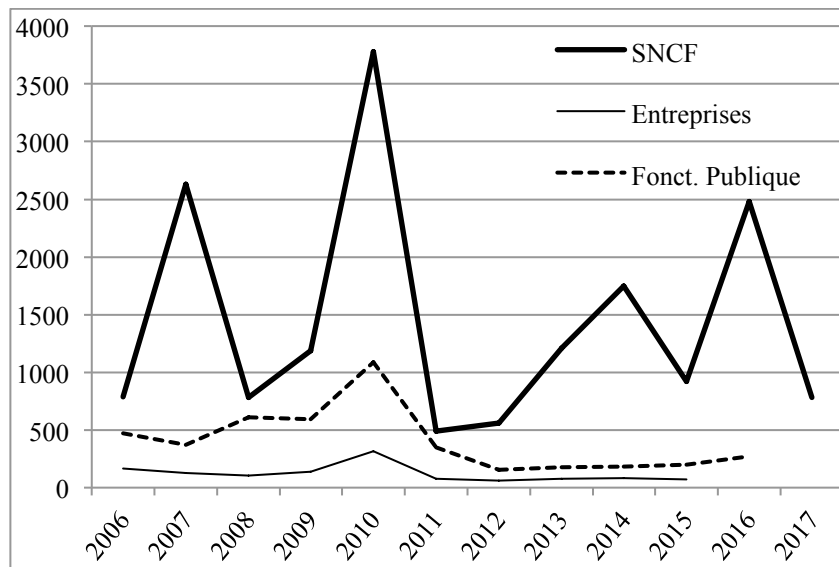
---

<sup>15</sup> Ces divisions ne sont pas nouvelles. Déjà dans ses *Mémoires d'un enfant du rail* (ou *Rempart de la miséricorde*), H. Vincenot (2003, p. 415) les dénoncent et, pour les expliquer, écrit les « dirigeants syndicaux, vaniteux comme paons, veulent tous conserver leur petit fromage personnel et ne pas perdre un poil de leur importance ».

<sup>16</sup> Seule la CFDT dispose d'une caisse de grève, la CNAS (caisse nationale d'action syndicale) : voir Rousseau, 2018. Les autres sont dépendants de collectes aux résultats aléatoires et très insuffisants comme ce fut le cas avec le lancement d'une « cagnotte » en faveur des « cheminots en grève » par des intellectuels (Steinmann, 2018a ; Salmon, 2018). Beaucoup de grévistes n'ont donc droit à aucune indemnité ce qui engendre beaucoup d'amertume, surtout si le mouvement échoue.

<sup>17</sup> Les données comptables publiées au *Journal Officiel* le montrent clairement pour la Fédération CGT des cheminots et l'Unsa-Ferroviaire. Les cotisations représentent respectivement 47 % et 32 % des ressources fédérales. A contrario, elles représentent 73 % des ressources de Sud-Rail. Les comptes de la CFDT Cheminots ne sont pas publiés au *Journal Officiel*.

Graphique 3 : Le nombre de jours de grève pour 1000 salariés à la SNCF, dans le secteur concurrentiel et dans la fonction publique d'État (2006-2017 ; en nombre de jours de grève pour 1000 salariés)



Sources : SNCF, DGAFP (Direction générale de l'administration et de la fonction publique), Ministère du Travail et calculs de l'auteur. Pas de données pour le secteur concurrentiel (entreprises) en 2016 et 2017. Pas de données pour la fonction publique en 2017.

Le graphique 3 montre en effet qu'au cours de la période 2006-2015 les cheminots recourent en moyenne 12 fois plus à la grève que les salariés des entreprises (le calcul est impossible antérieurement à 2006 et les données sont encore manquantes pour les entreprises après 2015). Si l'on retire les jours de grèves propres aux cheminots de la statistique des grèves dans les entreprises<sup>18</sup>, ces derniers recourent même plus de 13 fois à ce type d'action collective que les salariés des autres secteurs. L'écart est plus faible avec les agents de la fonction publique d'État<sup>19</sup> : il est précisément de 1 à 4 (contre 1 à 13). L'histoire, de solides implantations syndicales qui perdurent (en dépit de divisions et d'une érosion), la persistance d'une dimension syndicale corporatiste ou, à tout le moins, professionnelle, le droit syndical, expliquent ces différences importantes. Mais cette situation tend à maintenir un type de relations professionnelles qui pourront paraître, sinon anachroniques, à tout le moins très atypiques, même si celles-ci peuvent sembler aussi comme une sorte de jeu. Le modèle quasi-militaire sur lequel s'est façonnée la SNCF, avec ses polytechniciens et ses ingénieurs, aurait dérivé en une sorte de théâtre de la lutte des classes avec ses « schémas manichéens » (selon l'expression de C. Kerdellant, 1991, p. 137) que le nouveau management de la SNCF, désormais issu de l'ENA ou d'écoles de commerce (voir le chapitre de G. Ribeill dans ce même livre) peinerait à déconstruire. Pour autant, ce dernier pourrait trouver un avantage à cette situation, développant et transformant la SNCF en un groupe international tout en abandonnant les relations professionnelles à leur ethos (et leur étai) réglementaire. La SNCF demeure ainsi le lieu d'une étrange démocratie sociale, à la fois lourde et hypocrite.

<sup>18</sup> Dans une précédente étude, nous avons calculé que les grèves des cheminots ont représenté près de 10 % des journées de grève des entreprises au cours de la période 2001-2010 (Andolfatto, Dressen et Finez, 2015), la SNCF représentant moins de 1 % de l'emploi hors fonction publique en France.

<sup>19</sup> Il n'existe pas de statistique publique suivie de la grève pour les fonctionnaires territoriaux et hospitaliers.

Comme cela était formulé au début de ce chapitre, il est probable que l'une des motivations non dite – ou implicite – de la nouvelle réforme de la SNCF lancée par le gouvernement au printemps 2018 était de changer un mode de régulation sociale pour le moins heurtée et problématique et que, de longue date, la direction de l'entreprise s'efforçait déjà de contourner<sup>20</sup>. Le conflit social dont il a été la cause a coûté à l'entreprise près de 800 millions d'euros et a manifestement pesé sur la croissance française, finalement moindre que celle qui était prévue au second semestre 2018 (Steinmann, 2018b)<sup>21</sup>. A plusieurs reprises, le rapporteur de cette réforme ferroviaire à l'Assemblée nationale, J.-B. Djebbari a d'ailleurs évoqué la situation sociale de l'entreprise alors que ce n'était pas *a priori* le sujet et qu'aucun diagnostic social de celle-ci n'a été établi. Cependant, manifestement, pour J.-B. Djebbari et probablement pour le gouvernement, c'est bien un mode de régulation sociale qui est en cause. Ainsi, sur RTL, le 2 avril 2018, après avoir évoqué les motifs officiels de la réforme – l'ouverture à la concurrence ou la sauvegarde du réseau –, il divergeait très rapidement sur la question du « dialogue social qui ne fonctionne pas à la SNCF ». Il développait que « peut-être tout le monde a sa part à prendre, les syndicats, la direction ». Puis il pointait aussitôt les « 9 000 mandats syndicaux à la SNCF. C'est 2200 syndicalistes à temps plein qui font du dialogue social à la SNCF. [Mais] le moins qu'on puisse dire c'est que ça ne fonctionne pas. »<sup>22</sup> Il poursuivait en espérant un « syndicalisme plus constructif qui cesse d'être réfractaire par principe » et qu'une « nouvelle génération » s'approprie la SNCF et ses organisations représentatives.

Si ce chapitre ne visait pas établir ce diagnostic social défailant – et pourtant si présent dans les débats et les commentaires –, il paraît clair que les questions du syndicalisme et des relations professionnelles demeurent l'une des clés pour saisir la SNCF et ses difficultés contemporaines. Et ces questions, étonnamment non dites lors de la réforme récente qui veut inventer un « nouveau pacte ferroviaire », étaient bien au cœur de celle-ci comme en témoigne l'attitude de son rapporteur à l'Assemblée nationale. Mais, sauf à jouer un double jeu, peut-on réformer sans nommer l'objet de la réforme ? Pour être plus clair, peut-on faire évoluer un mode de relations sociales en le dénonçant sur les estrades avant de le consolider dans les coulisses ? Si la réforme n'a finalement pas remis en cause la cartellisation des relations professionnelles qui caractérise la SNCF et devrait se révéler coûteuse – comme ce fut le cas avec celle du système de retraite des cheminots en 2007 (Cahuc et Zylberberg, 2009) – l'échec de la grève ne sera pas nécessairement sans conséquence dans les profondeurs de l'entreprise et dans le rapport des cheminots avec leurs organisations représentatives, rappelant, un siècle plus tôt, le tournant de 1920. Le « clan des cheminots », pour faire allusion à l'exergue choisi pour ce livre, ne mènerait-il plus le monde ?

## Bibliographie

Andolfatto D., 2013, « La syndicalisation des cheminots français. Fin ou résistance d'un bastion », communication au colloque *Le secteur des transports ferroviaires dans la mondialisation. Entre spécificités nationales et dynamiques transnationales*, UMR Printemps, Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, 12-13 décembre.

---

<sup>20</sup> Voir le chapitre de C. Mahieux et J.-R. Delépine dans ce livre.

<sup>21</sup> Si l'on tient compte du conflit qui a parallèlement caractérisé Air France, ce coût dépasse le milliard d'euros. Or les deux entreprises présentent bien des similitudes en termes de contexte syndical et de relations professionnelles.

<sup>22</sup> Sur la question des mandats syndicaux à la SNCF et plus largement des moyens syndicaux, voir aussi Steinmann, 2017 et Brillet, 2018, p. 26-28.

- Andolfatto D., Dressen M., 2012, « Nouvelles règles de représentativité syndicale et de négociation collective à la SNCF : une réforme sous tension », *Travail et emploi* [numéro spécial sur la loi du 20 août 2008], n° 131, p. 75-88.
- Andolfatto D., Dressen M., Finez J., 2015, « Les cheminots en grève : complexité et renouveau des formes d'action » in Wolikow S., dir., *Grèves et conflits sociaux. Approches croisées de la conflictualité*, Dijon, publication de la MSH, p. 533-548
- Andolfatto D., Labbé D., 1997, *La CGT. Organisation et audience depuis 1945*, Paris, La Découverte, coll. « Recherches ».
- Andolfatto D., Labbé D., 2007, *Les syndiqués en France. Qui ? Combien ? Où ?*, Rueil-Malmaison, Editions Liaisons.
- Andolfatto D., Labbé D., 2010, *Histoire des syndicats (1906-2010)*, Paris, Seuil [voir notamment p. 91-132 sur la syndicalisation historique en France].
- Andolfatto D., Labbé D., 2013, « Discordance entre mémoire et histoire. Un exemple : le congrès d'Amiens (1906) » in Ponsard N. dir., *Histoire et mémoire des mouvements syndicaux. Enjeux et héritages*, Nancy, Arbre bleu, 2013, p. 241-255.
- Brillet J., 2018, « Syndicats : des fissures dans le bastion » in Pichot J., Brillet F., dir., *SNCF. Un scandale peut en cacher un autre*, Paris, L'Observatoire.
- Cahuc P., Zylberberg A., *Les réformes ratées du président Sarkozy*, Paris, Flammarion.
- Carley M., 2004, *Trade Unions Membership 1993-2003*, European Industrial Relations Observatory (EIRO), Dublin.
- CFTC, 2011, *Fédération CFTC des cheminots*, 19 janvier. Tract en ligne sur les difficultés de la CFTC Cheminots et la création de First : <http://30.force-ouvriere.org/IMG/pdf/First.pdf>
- Chevandier C., 2002, *Cheminots en grève ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve & Larose.
- Cornu G., 2018, *Rapport au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire*, Sénat, n° 494.
- Djebbari J.-B., 2018, *Rapport au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire*, Assemblée nationale, n° 851.
- Fédération CGT cheminots, 2017, *Document préparatoire*, 43<sup>ème</sup> congrès, Saint-Malo.
- Ferrères E., 2016, *Le paysage syndical en France et à la SNCF*, document Entreprise & Personnel, août.
- Furjot D., 1998, « Syndicalisme et conflits sociaux » in Andolfatto D., Labbé D., dir., *Un demi-siècle de syndicalisme en France et dans l'Est*, Nancy, PUN, p. 165-170.
- Guédé A., 2018, « SNCF : Macron rêve d'une grève partie », *Le Canard enchaîné*, 6 juin.
- Hadas-Lebel R. 2006, « Pour un dialogue social efficace et légitime : Représentativité et financement des organisations professionnelles et syndicales », rapport au Premier ministre.
- Kerdellant C., 1991, *Les cheminots. Génération T. G. V.*, Paris, Critérion.
- 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, 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.
- Lenglet R, Touly R., Mongermont C., 2008, *L'argent noir des syndicats*, Paris, Fayard.
- Mischi J., 2016, *Le bourg et l'atelier. Sociologie du combat syndical*, Marseille, Agone.
- Pignoni M. T., « La syndicalisation en France. Des salariés deux fois plus syndiqués dans la fonction publique », *Dares Analyses*, 25, mai.
- Piotet F., dir., 2009, *La CGT et la recomposition syndicale*, Paris, PUF.



- Renaud A., 2014, « Le train de vie délictueux du comité d'entreprise de la SNCF », *Contribuables associés*, 16 juin. En ligne : <https://www.contribuables.org/2014/06/train-vie-delictueux-du-comite-dentreprise-sncf/>
- Ribeill G., 1984, *Les cheminots*, Paris, La découverte, « Repères ».
- Rousseau J.-M., 2018, *CNAS. Compter sur la solidarité. Des premières caisses de résistance à la CNAS. Petite histoire chronologique de la caisse nationale d'action syndicale de la CFDT*, brochure réalisée dans le cadre du 49<sup>ème</sup> congrès de la CFDT.
- Salmon J.-M. et al., *La bataille du rail. Cheminots en grève, écrivains solidaires*, Paris, Don Quichotte éditions / Seuil [avec notamment des textes de L. Binet, B. Chambaz, A. Ernaux, J.-M. Laclavetine, G. Mordillat, D. Sallenave...].
- Spinetta C., 2018, *L'avenir du transport ferroviaire, rapport au Premier ministre*, 5 février. En ligne : [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15\\_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf)
- Steinmann L., 2018b, « Grève à la SNCF : une facture de près de 800 millions d'euros », *Les Echos*, 23 juillet.
- Steinmann L., 2017, « Cure d'austérité syndicale en vue à la SNCF », *Les Echos*, 26 novembre.
- Steinmann L., 2018a, « La redistribution de la cagnotte des cheminots a commencé », *Les Echos*, 29 mai.
- Steinmann L., 2018b, « Grève à la SNCF : une facture de près de 800 millions d'euros », *Les Echos*, 23 juillet.
- Vincenot H., 2003, *Rempart de la miséricorde. Mémoires d'un enfant du rail*, in Vincenot H., *Les livres du rail*, Paris, Omnibus, p. 267-545 (1<sup>ère</sup> édition en 1980).
- Visser J., 2015, *ICTWSS Data base*, Amsterdam, Amsterdam Institute for Advanced Labour Studies AIAS.