

Études&Résultats

La mobilisation collective des cheminots PS25 contre la SNCF : dynamique et tensions d'une action judiciaire groupée

AVR. 2021

Face au droit, nous sommes tous égaux

Défenseurdesdroits
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Études&Résultats

La mobilisation collective des cheminots PS25 contre la SNCF : dynamique et tensions d'une action judiciaire groupée

AVR. 2021

Institut CONVERGENCES MIGRATIONS

Cems
Centre d'étude des mouvements sociaux
ehess · cnrs · inserm

triangle
UMR 5206
Action, Discours
Pensée politique & économique

Cette publication constitue une synthèse de la recherche « Mobilisation collective des cheminots PS25 contre la SNCF : dynamique et tension d'une action judiciaire groupée » menée de 2018 à 2020 par Vincent-Arnaud Chappe, chargé de recherche CNRS[1], membre du laboratoire CEMS (EHESS), et Narguesse Keyhani, maitresse de conférences à l'Université Lyon 2, membre du laboratoire Triangle avec le soutien du Défenseur des droits.

Les opinions mentionnées dans cette publication n'engagent que ses auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position du Défenseur des droits.

Résumé

Au cours des années 1980, alors que plus de 800 cheminots marocains travaillent depuis une dizaine d'années au sein de la SNCF, ils font progressivement le constat de différences de traitement par rapport à leurs collègues français. Celles-ci vont être dénoncées, d'abord de manière individuelle et locale, puis à partir des années 2000 à un niveau plus collectif. Après un combat syndical puis judiciaire de plus d'une décennie, ces cheminots obtiennent gain de cause le 31 janvier 2018 dans le contentieux qui les oppose à la SNCF.

Cette étude cherche à comprendre les conditions d'apparition, de continuation et d'évolution d'un collectif à partir de l'analyse des différentes épreuves qu'il a rencontrées au cours de son histoire.

Trois grands résultats émergent de l'analyse : premièrement, cette mobilisation pour des victimes de discrimination est d'abord une mobilisation de victimes, c'est-à-dire une mobilisation dans laquelle elles jouent un rôle central.

Deuxièmement, l'action judiciaire a impliqué un important travail de mobilisation visant à la fois à perpétuer le collectif au cours du temps, à le faire résister aux différentes épreuves externes ou internes qu'il a eu à affronter, et à faire exister ses revendications dans divers espaces sociaux. Troisièmement, la pluralité des acteurs engagés, des références qu'ils incarnent, des intérêts qu'ils portent, a eu pour conséquence l'apparition de frictions puis de conflits, qui ont à terme fragilisé les relations de solidarité qui les unissent, comme nous le montre le dénouement de l'affaire.

Cette analyse permet de tirer plusieurs leçons qui visent à ouvrir ou au moins esquisser des possibles, et à réfléchir aux conditions de multiplication des mobilisations collectives.

[1] Avec la participation de Jeanne Fillonneau (étudiante à l'université Paris Dauphine en sciences sociales, stagiaire auprès de Vincent-Arnaud Chappe en mai et juin 2020).

Introduction

Le 31 janvier 2018, 848 cheminots ou anciens cheminots immigrés, pour la très grande majorité du Maroc, apprennent que la chambre sociale de la Cour d'appel de Paris vient de leur donner raison dans le contentieux qui les oppose depuis une décennie à la SNCF. Il s'agissait pour eux de faire reconnaitre une discrimination par rapport à leurs collègues français : cette différence de traitement a eu des conséquences tout au long de leur carrière en les empêchant de progresser dans la hiérarchie professionnelle, puis s'est manifestée de façon éclatante au moment de la retraite dans l'établissement du montant de leur pension. Elle est la conséquence de la clause de nationalité qui leur a interdit de devenir « agents du cadre permanent »[2]. Cette victoire leur accorde individuellement une réparation financière calculée notamment par rapport à ce qui aurait été une carrière « normale », au sens statistique du terme.

Quelle leçon tirer de cette épopée ? Que nous apprend-elle sur les capacités de se mobiliser collectivement, devant la justice, pour dénoncer les discriminations vécues au travail ? Au-delà de l'histoire particulière d'un groupe social, trois éléments justifient particulièrement cette étude monographique.

Premièrement, l'ampleur de cette mobilisation devant la justice est un évènement en soi. Depuis le début des années 2000, le droit français de la discrimination a fortement évolué sous l'effet notamment de l'Union européenne, mais les jugements qui mettent la question de la discrimination au travail en leur centre restent finalement rares et concernent principalement des situations individuelles. Ici, plus de 800 cheminots se sont engagés pendant 10 ans de procédure judiciaire. C'est d'autant plus surprenant que contrairement aux syndicalistes qui souvent bénéficient du soutien de leur organisation syndicale, les cheminots étrangers ne semblaient pas disposer d'une organisation préalable – même si l'enquête permet de relativiser ce constat.

Deuxièmement, cette affaire vient éclairer une innovation procédurale majeure en droit français : l'introduction de l'action de groupe en matière de discrimination censée faciliter la tâche des plaignants en les rendant plus forts dans le contentieux. Son introduction a suscité autant de critiques quant à son déploiement effectif qu'elle avait suscité d'espoirs en amont. Bien que ne relevant pas directement de l'action de groupe, la mobilisation des cheminots étrangers de la SNCF nous éclaire sur les dynamiques et conditions de constitution d'un collectif de telle ampleur, en soulevant un certain nombre de problématiques pertinentes pour toute action collective judiciaire. Elle nous apprend *a minima* qu'une telle action ne se résume pas à la constitution d'un argumentaire juridique venant qualifier des faits à un niveau collectif : elle nécessite tout un *travail sociojuridique*, visant à faire exister et tenir dans le temps un groupe social articulé autour d'une identité de victimes exigeant réparation.

Troisièmement, il y a un intérêt spécifique à ce que cette discrimination soit d'abord liée à la nationalité. Les différents critères de discrimination n'ont pas bénéficié de la même façon des évolutions législatives et des engagements politiques. Les discriminations raciales ont paradoxalement été le parent pauvre des combats engagés jusqu'ici. Strictement parlant, la mobilisation des cheminots n'est pas une affaire de discrimination liée à l'origine, mais à la nationalité (en intersection avec l'âge). Mais l'origine, en tant que critère de discrimination, est une survivance des traces de l'extranéité nationale à la suite de parcours d'immigration. *A contrario*, la discrimination liée à la nationalité n'est pas forcément qu'une histoire de statut juridique

[2] Statut dont pouvaient bénéficier jusqu'à peu les cheminots originaires d'un pays de l'Union européenne et embauchés avant 30 ans, et qui ouvrait à certains avantages spécifiques par rapport au droit du travail commun.

et renvoie également à des assignations et des stéréotypes issus de représentations historiques. Le contentieux des cheminots « effleure » la question de l'origine et met en lumière ce qui fait qu'aujourd'hui encore, la discrimination raciale ou liée à l'origine ne reste qu'exceptionnellement condamnée devant les tribunaux.

L'étude cherche à comprendre les conditions d'apparition, de continuation et d'évolution d'un collectif à partir de l'analyse des différentes épreuves qu'il a rencontrées au cours de son histoire et montre l'importance de différents « entrepreneurs de mobilisation » qui ont joué, à différentes périodes et chacun à leur façon, un rôle primordial dans la mobilisation.

Méthodologie

L'analyse s'appuie sur la sociologie des mobilisations et de l'action collective croisée à la sociologie du droit et à celle des discriminations. Depuis une vingtaine d'années, cette sociologie mêle certains questionnements de la sociologie du droit et de la justice et participe à rouvrir les débats sur les liens entre droit et changement social : alors que les courants critiques voient traditionnellement dans le droit un instrument de reproduction de l'ordre social, d'autres courants défendent l'efficacité des usages politiques du droit. La situation des cheminots étrangers de la SNCF peut être analysée à l'aune de ces cadres théoriques. Cette affaire est celle d'ouvriers immigrés, faiblement dotés en capitaux économiques ou culturels, qui parviennent néanmoins à « faire groupe » et à l'emporter devant la justice, à l'encontre de toutes les prédictions.

Mais c'est une histoire qui n'a rien de linéaire : la cause des cheminots marocains a été formulée et portée différemment, selon notamment que les syndicats jouaient un rôle de premier plan – jusqu'au milieu des années 2000 – ou apparaissaient en retrait comme cela a été le cas au cours des dix dernières années de lutte.

L'enquête s'appuie sur un matériau dense et multiforme : observations ethnographiques, entretiens avec des requérants, des syndicalistes, des militants, des professionnels du droit ; analyse systématique d'archives syndicales et de dossiers judiciaires. La richesse de cette enquête est le résultat d'un long travail de présence, d'attention et d'écoute portées aux acteurs de la mobilisation.

Résultats

Les cheminots marocains de la SNCF : une carrière marquée par une intégration différenciée (1970 – 2004)

Des carrières professionnelles entre intégration, exploitation et différenciation

L'histoire collective de ces jeunes hommes nés à la fin des années 1940 et devenus cheminots à la SNCF rappelle celle d'autres vagues d'immigration coloniale et postcoloniale, dictées notamment par les besoins industriels français. Le recrutement de ces jeunes hommes par la SNCF présente pourtant quelques spécificités : il est organisé dans le premier tiers des années 1970, au moment même où les pouvoirs publics français déclarent l'arrêt de l'immigration de travail. Le recrutement de 2 000 Marocains est peut-être l'une des dernières vagues d'immigration organisée dans le cadre du modèle stabilisé après-guerre : il est orchestré sur place, dans le pays d'émigration et conjointement par les services français de l'immigration et le patronat, pour répondre aux besoins sectoriels de main-d'œuvre en France. Enfin, ce recrutement conduit ces jeunes travailleurs dans une entreprise dotée d'une forte culture d'entreprise portée, de façon différenciée, par la direction comme par les salariés et leurs organisations syndicales. La direction de la SNCF déploie historiquement une politique paternaliste en direction de ses employés et entretient ainsi le mythe d'une grande « famille cheminote ».

Si ces jeunes hommes ne constituent pas un groupe homogène, ils présentent des caractéristiques communes qui autorisent à identifier un modèle d'émigration-immigration et de recrutement. Le départ du Maroc pour la France et l'entrée à la SNCF sont indissociables et constituent un seul et même processus de sélection qui marque durablement les enquêtés tant dans leurs trajectoires objectives que leurs expériences subjectives. Cette sélection s'assimile à un processus de marchandisation et d'aliénation de leur corps en tant que puissance productive. L'analyse des conditions d'emploi et de travail de ces cheminots montre ensuite que leur inscription originelle en dehors du cadre permanent (en tant qu'auxiliaires permanents puis PS25) et les postes auxquels ils sont affectés marquent durablement leur vie de cheminots. Le sentiment d'appartenance à « la famille cheminote » s'accompagne de l'expérience douloureuse de n'avoir jamais été véritablement reconnu.

Si leurs carrières ne sont pas identiques, la majorité de ces cheminots n'a connu qu'une très faible évolution professionnelle. Surtout, les tentatives de normalisation du règlement PS25 sur le modèle du cadre permanent n'ont pas eu d'effet bénéfique pour eux. Ces carrières lentes interpellent au regard de l'objectif de la direction de l'entreprise de prendre en charge des catégories spécifiques du personnel, notamment les moins qualifiées, en organisant leur évolution et en rendant possible leur promotion. Différentes hypothèses peuvent être formulées pour expliquer cet écart : discriminations nationale et raciale, méconnaissance du droit au-delà des cheminots du cadre permanent, absence de formation et de reconnaissance de l'ancienneté et des compétences des PS25 et/ou étrangers.

Les mobilisations syndicales au nom de la défense des contractuels

Au cours des années 1980, alors que les cheminots marocains travaillent depuis une dizaine d'années au sein de l'entreprise, certains font le constat de différences de traitement par rapport à leurs collègues français. Elles concernent les possibilités d'avancement professionnel, mais aussi les facilités de circulation. Le constat de ces inégalités les conduit à dénoncer ce qu'ils vivent comme une injustice. Ils se tournent alors vers leur supérieur hiérarchique ou vers des élus politiques. Ces dénonciations demeurent majoritairement individuelles et locales. Du côté syndical, c'est la CFDT-cheminots qui s'intéresse à leur cas, revendiquant ainsi une position avant-gardiste au regard de l'offre syndicale à la SNCF. Les auxiliaires, qui ne sont pas tous immigrés, sont appréhendés à travers le prisme de l'exclusion du statut de cadre permanent. Cet appui syndical s'inscrit dans le cadre de campagnes de syndicalisation. Il obéit aux logiques classiques d'inscription d'un enjeu à l'agenda syndical : problématisation, information, pédagogie syndicale destinée aux membres et communication extérieure permettant de se signaler auprès des employés ciblés. Il est rythmé par un contexte politique et législatif plus général. La chronologie des actions locales et nationales en faveur des contractuels et auxiliaires montre que l'ouverture de négociations est obtenue à la faveur d'une ouverture de la structure d'opportunité politique.

Au cours des années 1980 et 1990, ces négociations portent essentiellement sur la facilitation des conditions d'entrée dans le cadre permanent. Comme la demande d'extension du statut aux contractuels et auxiliaires n'a jamais pu être inscrite à l'agenda des négociations, c'est par un autre biais que l'enjeu est appréhendé : la possibilité pour les détenteurs de la nationalité française de bénéficier d'une dérogation à la limite supérieure d'âge. Les négociations de 1981-82-83 puis de 1999 permettent ainsi de lever ponctuellement la condition d'âge restrictive et de titulariser les cheminots naturalisés.

Ainsi, l'accès à la pleine citoyenneté conditionne celui au statut, et donc l'égalité au travail, au moins sur le plan formel. C'est par la naturalisation que les PS25 étrangers obtiennent le droit aux droits dans la sphère du travail. La naturalisation, procédure administrative d'assimilation nationale, opère alors comme une normalisation qui seule permet aux PS25 marocains de devenir éligibles aux accords négociés par les organisations syndicales.

Le début des années 2000 constitue un tournant. La création de l'association Ismaïlia en 1999 par une poignée de cheminots marocains du nord-est parisien, sur la base d'une socialisation communautaire, va favoriser un nouveau cadrage des revendications autour de la question des faibles pensions de retraite. La rencontre entre son fondateur A. Katim et B. Frahilia, cheminot au cadre permanent et militant Sud-Rail, va par ailleurs permettre d'enclencher une nouvelle dynamique syndicale. Ces deux acteurs se mobilisent d'abord au niveau local puis national. Leur principale contribution, déterminante, a été de repérer à l'échelle nationale, les cheminots marocains potentiellement concernés. Tournées des gares et listing leur permettent ainsi d'identifier les membres potentiels d'un groupe touché spécifiquement par les effets du règlement PS25. Cette première objectivation débouchant sur la mobilisation réussie de plus d'une centaine de cheminots marocains en 2003 à la Bourse du Travail à Paris, a été décisive pour enrôler D. Malvaud, cadre national de Sud-Rail, dans la lutte.

La singularité de cette organisation parmi les syndicats cheminots pourrait ici se résumer par la défense des « métiers du rail », au-delà des seuls cheminots au cadre permanent. La scission de la CFDT-cheminot suite au mouvement social de 1995 et le départ massif de militants vers Sud-Rail, notamment ceux en charge des dossiers de contractuels et auxiliaires dans les années 1980, ont eu pour effet de déplacer à Sud-Rail les rares compétences syndicales en matière de réglementation du travail pour les « hors statut ».

L'identification des injustices et des inégalités dépend aussi du temps biographique. Contrairement aux années 1980 et 1990 au cours desquelles la question des retraites est absente, elle est anticipée au tournant des années 2000. La CFDT avait appréhendé le cas de ces contractuels à travers la question plus générale de l'exclusion des statuts. Au début des années 2000, c'est la question des retraites qui se trouve au cœur des revendications de Sud-Rail.

Avec l'investissement de D. Malvaud, l'enrôlement d'un établissement où ce syndicat est bien implanté et l'organisation d'actions rendant visibles des cheminots jusque-là restés à l'écart de l'action syndicale, la cause des PS25 marocains fait l'objet d'un investissement syndical propre à Sud-Rail. Tout en restant compatible avec le cadrage initial porté par Ismaïlia, ce cas est intégré à une cause plus large, celle des contractuels, sans pour autant effacer la spécificité de l'enjeu de la frontière nationale comme principe d'organisation du personnel cheminot. Enfin, le cadrage syndical apporte des ressources spécifiques ainsi qu'un répertoire d'actions stratégiques : celles-ci mêlent mobilisations syndicales classiques (réunions à la Bourse du Travail, tracts, information), et « coups d'éclat » (occupation de locaux, etc.). Elles permettent l'ouverture de négociations en mai 2004, qui vont aboutir à la signature d'un accord de préretraite.

L'obtention de cet accord a été possible grâce à la formation progressive d'un groupe mobilisé, initié par une association de cheminots marocains et grâce au patronage syndical de militants chevronnés.

Cette mobilisation ne doit pas pour autant invisibiliser les méfiances syndicales persistantes à l'égard de ces cheminots auxquels il est reproché de ne pas assez s'investir syndicalement dans d'autres causes. Surtout, pour de nombreux cadres syndicaux, essentiellement à l'extérieur de Sud-Rail, le soutien à la cause des contractuels ne relève toujours pas de l'évidence. À la CGT, l'enjeu reste pensé comme un jeu à somme nulle entre les intérêts des cheminots statutaires et ceux des Marocains : au désavantage que produit la discrimination sur les groupes minoritaires correspondrait, de façon relative, un avantage pour les groupes majoritaires. Cette lecture explique l'intérêt mesuré d'une partie des syndicats pour les conditions de travail et d'emploi des PS25 marocains.

Ce manque d'attention des militants syndicaux pour leur cause est directement ressenti par ces derniers. La mobilisation au côté de Sud-Rail au début des années 2000 marque certes un rapprochement ponctuel avec le monde syndical, mais sur fond d'une distance entre deux mondes sociaux qui ne se fréquentent que très peu. La présence d'individus multipositionnés, syndiqués de longue date, permet la jonction provisoire entre ces deux mondes, mais c'est une jonction fragile, individualisée et peu institutionnalisée.

Conditions, déroulements et effets d'une action judiciaire collective (2004 – 2018)

Les conditions de la judiciarisation et ses effets sur la formulation de la cause

Comment l'action syndicale centrée sur l'organisation d'un rapport de force avec l'entreprise est-elle devenue une action judiciaire contre les discriminations ? L'engagement du collectif dans le procès prudhommal se noue sur les bases d'un précédent procès initié au début des années 2000 devant le tribunal administratif. Ce premier contentieux qui a échoué trouve une prolongation dans l'émergence de voix discordantes parmi les cheminots estimant que l'accord de préretraite signé en 2004 ne répond pas complètement à leurs attentes en matière de réparation. Il va falloir néanmoins attendre la rencontre du collectif avec A. Bendali, professeur marocain de droit, pour que la mobilisation judiciaire prenne une nouvelle ampleur à partir de la fin des années 2000. Il prend rapidement une place centrale dans l'action judiciaire, déterminant celle-ci et réorganisant la configuration des acteurs mobilisés autour de lui.

Sous son impulsion, la mobilisation engagée depuis la fin des années 1990 se focalise désormais uniquement sur la voie judiciaire, épousant la temporalité de cette dernière. Celle-ci joue alors un rôle structurant et devient un enjeu majeur pour les requérants, qui s'impatientent de la longueur de la procédure et de la succession des renvois, interprétés comme une stratégie cynique de la SNCF qui parierait sur la fragilité de leur condition physique.

Parallèlement à cet étirement temporel, une division du travail se met en place entre le professeur Bendali qui impulse la stratégie judiciaire, les membres actifs de l'association Ismaïlia qui font « tampon » entre ce dernier et le collectif de plaignants, et les avocats cantonnés à leur pratique de la plaidoirie. Cette structuration s'incarne notamment dans l'organisation hebdomadaire de permanences dans une salle syndicale prêtée par Sud-Rail à proximité de la gare de l'Est à Paris, où les cheminots sont accueillis pour déposer les éléments qui constituent leur dossier. Ces permanences donnent à voir la place prépondérante de A. Bendali, l'autorité qu'il exerce sur le groupe, et plus largement les tentatives de disciplinarisation de requérants parfois en décalage avec la grammaire judiciaire du procès. Lors des permanences et plus généralement des réunions à la Bourse du Travail auxquelles participe également l'avocate C. de Lesquen, ces deux professionnels du droit n'hésitent pas à recadrer les cheminots trop critiques ou exprimant leur agacement vis-à-vis de la lenteur de la procédure.

Les différentes réunions avec les cheminots jouent un rôle de préparation en vue de l'épreuve du procès, et ce à double titre : préparation des éléments matériels, à travers le recueil des pièces diverses et leur mise en ordre ; préparation également des requérants qui composent le collectif, à travers la production d'injonctions visant au respect des règles de conduite au sein de l'arène judiciaire. Ces injonctions sont d'autant plus importantes que l'institution judiciaire apparait particulièrement peu adaptée à un procès de cette ampleur. La dimension collective de la mobilisation rentre en conflit avec la grammaire individualiste du droit, tandis que l'architecture des tribunaux ne permet pas d'accueillir correctement les cheminots présents en nombre au cours des différentes audiences. Enfin, la parole des cheminots au sein des arènes judiciaires est régulièrement réprimandée, traduisant ainsi le quasi-monopole du discours des professionnels du droit au sein des enceintes judiciaires.

Les dénonciations d'injustice sont ainsi portées et retraduites par ces derniers, dans un langage audible par l'institution. La nature de l'argument juridique soutenu par les représentants des cheminots vise les conséquences de la clause de nationalité plus que son existence même ; la SNCF, *via* ses

avocats, développe au contraire l'argument de la légalité des dispositions qui excluent les cheminots étrangers du cadre permanent. La technicité et la factualité de ces propos se mêlent néanmoins de dénonciations et d'arguments moraux, accusant la SNCF de mépris vis-à-vis des cheminots, ou accusant au contraire leurs défenseurs d'indignité dans leur plaidoirie.

La judiciarisation de l'affaire implique ainsi la mise au premier plan de professionnels du droit. Elle nécessite un alignement du collectif des victimes sur la grammaire judiciaire, ses règles et sa temporalité spécifique. À certains égards, le procès comme dispositif produit de la violence à destination des victimes, dans la mesure où saisir le tribunal implique un quasi-dessaisissement de leur affaire à destination des professionnels du droit habilités à s'exprimer dans ce nouveau cadre. Les plaidoiries judiciaires permettent certes l'expression de plaintes d'injustice, mais c'est une expression fortement contrainte par les règles procédurales et également très « théâtralisée », l'expression et les indignations des avocats ne recoupant pas forcément celles des requérants.

La mobilisation à l'épreuve du procès et de ses conséquences

Le procès des cheminots n'est pas que la jonction instrumentale de 800 situations individuelles plus ou moins similaires : il est aussi un processus au sein duquel des individus prennent la parole, produisent un discours sur l'exploitation et les discriminations qu'ils ont subies, et plus largement s'inscrivent au sein d'une mémoire collective qui donne un sens à leur lutte. De corps individualisés, exploités et différenciés au sein de l'industrie ferroviaire, ils deviennent un corps collectif et politique agissant en tant que tel au gré des occasions qu'ils peuvent saisir. Ce processus est néanmoins fortement contraint par le dispositif judiciaire, par les stratégies diverses des acteurs, ou par des tensions internes au collectif qui menacent l'affirmation de ce corps politique dans l'espace public. La *part politique* d'un tel contentieux collectif n'a rien d'évident : elle est le fruit d'un travail de montée en généralité porté par des acteurs divers aux intérêts spécifiques et toujours susceptible d'échouer au cours des différentes épreuves de la mobilisation.

Le procès et ses coulisses ne sont pas que les lieux instrumentaux du passage du droit. Ils sont également l'occasion de l'émergence d'un discours collectif, d'une mémoire partagée autour d'un récit commun. À travers les récits individuels, les interactions entre cheminots, mais également à travers des prises de parole plus spécifiques et publiques (témoignages à l'audience, prises de parole devant les journalistes) s'élabore un discours partagé qui donne un sens collectif aux histoires individuelles. Dans ces différentes épreuves où se constitue le collectif, les familles des cheminots – et notamment leurs enfants – jouent un rôle important en perpétuant une mémoire familiale et en l'inscrivant au sein d'un récit commun plus large. À travers ces différentes prises de parole émerge un « public » au sens fort du terme : de corps exploités pour leur force physique et « différenciés » en raison de leur nationalité, les cheminots se présentent dans l'espace public comme un acteur collectif, dont les plaintes – appuyées sur une démarche d'enquête visant à dessiner les contours d'une histoire collective – portent un récit qu'on peut à certains égards qualifier de politique.

Cette construction d'un récit commun au-delà des seules demandes de réparation monétaire achoppe néanmoins sur différents éléments participant d'une certaine restriction de la mobilisation. Du côté syndical, les soutiens sont rares, la CGT craignant notamment que les revendications pour l'affaiblissement des conditions d'entrée dans le statut finissent par mettre en danger l'existence de ce dernier. De son côté, Sud-Rail continue à aider à distance les cheminots après 2004 en leur apportant un soutien logistique. Les militants du syndicat estiment néanmoins que la mobilisation ne relève plus du combat syndical, mais simplement du contentieux judiciaire, et qu'elle ne nécessite plus à ce titre leur appui actif. À cette position en retrait fait écho un discours plus virulent des cheminots immigrés à l'encontre des syndicats, discours ancré dans la certitude d'avoir été trahis par

ceux qui étaient auparavant leurs alliés, à tel point d'ailleurs que le rôle déterminant de Sud-Rail au début des années 2000 est largement effacé de la mémoire collective.

La question des alliances avec différentes organisations du mouvement antiraciste se pose également, notamment à travers la présence de R. Kebdi, cheminot engagé à travers le collectif « SNCF : droit à la différence », et diverses associations – le GISTI et l'ATMF[3]. Leur objectif est de desserrer la mainmise des professionnels du droit sur le contentieux, car ils estiment que cette stratégie judiciaire et l'hostilité à toute forme de publicisation sont néfastes à terme. Ces tentatives de décloisonnement échouent devant l'influence du professeur de droit sur le collectif des cheminots. Les associations antiracistes continuent à apporter leur soutien à la mobilisation, à l'instar de R. Kebdi qui, après avoir quitté la SNCF, s'investit pour les cheminots au sein du FUIQP[4]. Ce soutien associatif reste distant, ne permettant pas totalement d'ancrer la mobilisation dans le combat politique antiraciste. Au cours des audiences à la Cour d'appel, la prise de parole du Défenseur des droits soutient pourtant la thèse d'un continuum entre la discrimination liée à la nationalité vécue par les cheminots et les discriminations qui touchent les populations issues de l'immigration, mais cette lecture postcoloniale reste en arrière-plan, occultée par la focalisation stratégique sur les arènes judiciaires.

Si la question des alliances a pu mettre à l'épreuve la forme du collectif, c'est celle de l'argent qui va parvenir à le fragiliser au point d'aboutir à sa dislocation, alors même que la Cour d'appel attribue aux cheminots une victoire définitive. La rétribution des professionnels du droit va être l'objet de violents conflits au sein du collectif, autour d'accusations croisées de malversations à l'encontre de l'avocate C. de Lesquen, du professeur A. Bendali et de l'initiateur de la mobilisation A. Katim, jusqu'à provoquer une scission séparant au moins le groupe en deux en fonction des fidélités qui continuent à se manifester. Cette situation est le résultat du flou organisationnel de cette configuration, permis par les faibles compétences administratives et juridiques déployées en amont par le collectif, qui avaient dans un premier temps été compensées par l'expérience des syndicalistes.

Au-delà de cette ambiguïté quant aux rôles et responsabilités de chacun, la situation résulte de la mise en tension de deux cadrages : d'un côté, celui d'une activité militante entrecroisant une dimension éthique avec des visées politico-syndicales ; de l'autre côté, celui de la juste rémunération du travail consenti (celui des cheminots comme celui des juristes). La conjonction du cadrage initial associée à l'indétermination organisationnelle a favorisé une occultation quasi complète de la dimension monétaire jusqu'en 2017. Quand celle-ci est réapparue à l'approche de la fin du procès et de la perspective du versement des dommages et intérêts, l'absence de négociations préalables sur la répartition des rétributions a provoqué le délitement conflictuel de la configuration qui alliait le collectif de requérants avec les professionnels du droit. L'impossibilité d'attribuer clairement les fautes entre les deux juristes et les responsables de l'association a eu pour conséquence, par ricochet, de fracturer le collectif de requérants.

L'étude montre comment, malgré le caractère contraignant de la forme procès, l'arène judiciaire est également un espace ouvert où s'éprouve le collectif des requérants, où se construisent une identité et une histoire commune et où, *in fine*, se consolide dans la durée l'existence d'un groupe social au-delà de la seule mise en commun instrumentale de plaintes individuelles. Ce travail du collectif a néanmoins rencontré également des épreuves déstabilisantes, au regard notamment de la question des alliances pertinentes à nouer et des stratégies à suivre. C'est la question de l'argent qui aura finalement raison de l'unité du groupe mobilisé, alors même que la victoire judiciaire venait justifier les investissements de la mobilisation. Cet épilogue met en exergue la fragilité des arrangements et des configurations liées à l'action collective, notamment dans la mesure où l'arène judiciaire fait se rencontrer des mondes sociaux dont la logique d'action peut différer.

[3] Le Groupe d'information et de soutien des immigrés et L'Association des travailleurs maghrébins de France.
[4] Front uni des immigrations et des quartiers populaires.

Conclusion

Plusieurs leçons peuvent être tirées de ce récit, qui visent à ouvrir ou au moins esquisser des possibles, et à réfléchir aux conditions de multiplication de ces derniers.

Le premier élément à retenir est que cette histoire est celle d'une mobilisation collective, au sens fort du terme : la constitution d'un collectif est à la fois la condition de possibilité et le produit de cette mobilisation. Il ne s'agit pas de professionnels de la mobilisation, syndicalistes ou juristes, qui auraient construit une action collective au sein de laquelle des victimes individuelles seraient venues se loger, mais bien d'un groupe social en interaction, présent, visible et agissant, qui porte publiquement une dénonciation des injustices qui le touchent.

L'enquête montre également la présence de deux catégories d'alliés qui ont été indispensables dans la mise en forme des revendications portées par les cheminots. Au sens chronologique, la mobilisation de ces derniers est d'abord une mobilisation syndicale. La mise à disposition des compétences syndicales leur a permis de faire entendre leurs revendications avec un certain succès. L'adjonction des compétences syndicales a également un prix : celui de la traduction des intérêts des cheminots étrangers dans un discours revendicatif plus large, mais qui minimise la nature proprement discriminatoire de l'injustice vécue.

La deuxième catégorie d'alliés qui va prendre la suite est celle des professionnels du droit. Leurs compétences juridiques ont été indispensables pour traduire des revendications parfois diffuses dans un discours unifié et appuyé sur des normes légales.

L'étanchéité des frontières du champ judiciaire a néanmoins fait peser le risque de la dépossession du collectif, condamné à n'être plus que l'objet d'un discours hétéronome produit sur lui, même si les arènes judiciaires sont aussi des lieux d'expression - contrainte - du collectif en tant que tel. La question de l'argent a également souligné les tensions entre un registre d'action porté par un collectif faiblement organisé et tendu vers la question de l'injustice, et une configuration hétérogène de professionnels du droit réclamant une rémunération qu'ils estiment être à la hauteur de leur travail.

Ces différents éléments nous semblent riches d'expérience dans la perspective des futures actions collectives ou de groupe en matière de discrimination au travail au sein des arènes judiciaires. Ils confirment l'importance de l'acteur syndical dans ces configurations d'action en sus des professionnels du droit, notamment parce qu'ils ont la possibilité de construire un regard panoramique sur l'entreprise, indispensable pour pouvoir prendre conscience du caractère systémique de la discrimination. Mais cette importance pose également la question de leur volonté à s'engager pleinement dans les luttes contre les discriminations, notamment raciales.

L'autre question qui se pose est celle des tensions susceptibles d'émerger au sein de la configuration d'acteurs incluant victimes, syndicalistes et professionnels du droit. L'action de groupe peut simplifier l'équation en réduisant le collectif des victimes à quelques cas exemplaires susceptibles de porter le contentieux, mais elle risque de faire perdre une partie de la dimension politique de l'action. La dimension proprement collective dans le déroulement de ces combats pour l'égalité a une valeur démocratique en soi qu'il ne faudrait pas négliger au prétexte de l'efficacité procédurale.



C’est notamment vrai dans le cas des discriminations raciales, au sein d’un contexte politique où les luttes contre le racisme sont toujours susceptibles d'être invalidées car renvoyées à des postures communautaristes ou victimaires.

Pour conclure, si le droit est une arme dont certains théoriciens des mouvements sociaux sous-estiment l’importance, il ne peut pas non plus devenir une fin en soi et servir uniquement sa propre cause.

Au-delà des enjeux capitaux de réparation du passé, l’émergence d’un public mobilisé pour l’égalité a mis les institutions à l’épreuve des principes qui les gouvernent et a permis de questionner — même de façon secondaire — le rapport des institutions à leur histoire (post)coloniale.

Défenseur des droits

TSA 90716 - 75334 Paris Cedex 07

Tél. : 09 69 39 00 00

www.defenseurdesdroits.fr

Toutes nos actualités :

www.defenseurdesdroits.fr

Défenseurdesdroits

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

© 04-2021 | Défenseur des droits