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

Rapport de recherche

Recherche financée par le Défenseur des droits (2018-2020)

Vincent-Arnaud Chappe, chargé de recherche CNRS, membre du laboratoire CEMS (EHESS)

Narguesse Keyhani, maîtresse de conférences à l'Université Lyon 2, membre du laboratoire Triangle, affiliée à l'Institut Convergence Migrations

*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).*

Table des matières

Table des matières 2
Introduction 4
Trois intérêts particuliers de la mobilisation 5
Quelles questions sociologiques ? 9
Ethnographie et travail d'archives 15
Présentation du plan 18
Partie 1. Les cheminots marocains de la SNCF : une carrière marquée par une intégration différenciée (1970 – 2004) 20
Chapitre 1 : Des carrières professionnelles entre intégration, exploitation et différenciation 20
Une jeunesse rurale 21
Le récit d'une émigration-immigration passive 22
Devenir un cheminot étranger : *des trajectoires variées* 26
Statut et hors-statut (droits et inégalités) 27
Comment la SNCF compte ses cheminots : l'invisibilisation des Marocains 29
Concentration sur les sites d'emploi, pénibilité et exposition aux accidents de travail 33
Des carrières qui stagnent, des vies stabilisées en France 41
Conclusion du chapitre 1 41
Chapitre 2 : Les mobilisations syndicales au nom de la défense des contractuels 43
L'engagement de la CFDT auprès des PS25 marocains : une position avant-gardiste ? 43
Un travail syndical classique d'information et de formation des militants 47
L'égalité par l'assimilation nationale 50
Un engagement pour les cheminots étrangers ou pour tous les contractuels ? 53
De la sociabilité entre cheminots immigrés à la cause des PS25 : l'association Ismaïlia 58
La prise en main syndicale du cas des cheminots marocains « en fin de course » : Sud-Rail et le création d'un collectif mobilisé 61
Vers un anoblissement de la cause des cheminots marocains ? 63
Tensions et ruptures entre les syndicats et le collectif des cheminots marocains 71
Conclusion du chapitre 2 74

Partie 2 : Conditions, déroulements et effets d'une action judiciaire collective (2004 – 2018) 75
Chapitre 3 : Les conditions de la judiciarisation et ses effets sur la formulation de la cause 75
La dynamique d'entrée dans le dispositif judiciaire 75
La réorganisation de la mobilisation autour de la succession des contentieux 78
La permanence juridique comme outil de construction et de perpétuation de l'affaire 81
Le procès comme cadre d'interaction contraignant 93
Argumenter au sein de l'arène judiciaire 99
Conclusion du chapitre 3 108
Chapitre 4 : La mobilisation à l'épreuve du procès et de ses conséquences 110
De l'expression des victimes à l'émergence d'un récit collectif 110
L'absence criante des syndicats dans la mobilisation 117
La jonction manquée avec la lutte antiraciste 120
Le collectif à l'épreuve de la réparation financière 129
Conclusion du chapitre 134
Conclusion 135
Bibliographie 142
Bibliographie générale 142
Bibliographie des auteur·e·s sur l'affaire 144

Introduction

Le 31 janvier 2018 vers 14 heures, nous[1] sommes devant la Cour d'appel de Paris, sous une petite pluie froide. Nous faisons la queue pour rentrer au sein du tribunal et écouter le délibéré concernant l'affaire qui oppose près de 850 cheminots étrangers ou anciennement étrangers, immigrés pour la très grande majorité du Maroc, à leur entreprise – la SNCF. Il s'agit pour eux de faire reconnaître une discrimination dont ils auraient été victimes par rapport à leurs collègues français : cette discrimination aurait eu des conséquences tout au long de leur carrière en les empêchant de progresser dans la hiérarchie professionnelle avant de se manifester de façon éclatante au moment de la retraite.

Nous n'arriverons pas à rentrer, à l'instar d'un certain nombre de cheminots concernés qui vont apprendre leur victoire dehors. Au risque de la surinterprétation, cette scène un peu étrange est également symbolique d'une mobilisation difficile et éprouvante, jusqu'à la victoire. La détermination des 850 cheminots leur a permis de gagner, mais de façon quasi improbable, face notamment à une justice que beaucoup ont considérée comme hostile à leur cause et à la reconnaissance de leur injustice. Une victoire donc, celle d'un collectif de victimes mobilisées sur le long terme, mais une victoire obtenue dans la douleur, par des cheminots fragilisés physiquement – un nombre non négligeable d'entre eux étant décédés et représentés par des ayants droit, leurs enfants la plupart du temps.

Quelle leçon tirer de cette épopée ? Pourquoi s'y intéresser, à elle spécifiquement ? 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 – celle de cheminots marocains marqués de l'empreinte de la « colonialité » (Quijano, 2007) - trois éléments justifient particulièrement cette étude intensive, au prisme de la sociologie des discriminations et des mobilisations qui les combattent.

[1] Vincent-Arnaud Chappe et Narguesse Keyhani, par la suite VAC et NK — les noms des chercheur·e·s seront précisés au moment des restitutions ethnographiques.

Trois intérêts particuliers de la mobilisation

Premièrement, l'ampleur de cette mobilisation devant la justice est un évènement en soi. La lutte contre les discriminations en France – comme dans beaucoup d'autres pays – s'est construite autour d'un référentiel juridique, et plus exactement autour de ce que la sociologue Kristin Bumiller nomme le « modèle de protection judiciaire » (Bumiller, 2011). Ce modèle repose sur la croyance – certains diront l'idéologie – selon laquelle la possibilité offerte pour les victimes de se constituer en tant que telles devant les tribunaux pour obtenir la condamnation de l'acte, est un instrument politique efficace pour lutter contre les discriminations. Il s'agit donc de faire confiance dans la justice, non seulement dans sa capacité à condamner le délit et réparer les victimes, mais plus largement à dissuader de futurs perpétrateurs de discrimination.

Ce modèle a fait l'objet de nombreuses critiques, concernant notamment le constat de l'asymétrie de pouvoir entre les victimes et les perpétrateurs de discrimination. Trouvant son origine dans une analyse marxiste du droit, les courants d'étude critique du droit (*critical legal studies*) n'ont eu de cesse de dénoncer l'illusion du droit comme vecteur d'égalité et de justice. Ils ont au contraire montré comment la construction même du droit rentrait en écho avec des idéologies dominantes, mais également comment les rapports de pouvoir préalables à la procédure judiciaire et l'organisation de cette dernière produisaient en réalité un simulacre de justice et d'équité (Nielsen, 2000). Concernant plus spécifiquement les discriminations, les victimes n'auraient en fait que très peu d'espoirs de l'emporter devant les tribunaux – et beaucoup de risques à entamer ce périple judiciaire. Dans ce contexte, les victoires obtenues devant les tribunaux ne seraient qu'une goutte d'eau dans la mer des discriminations. La focalisation principalement « individualiste » du traitement judiciaire serait de plus incapable de prendre en compte le caractère collectif des discriminations, n'aboutissant qu'à un traitement ponctuel et anecdotique des discriminations. Ce constat serait enfin amplifié dans le contexte français où la lutte judiciaire contre les discriminations s'est d'abord orientée vers un cadre pénal mettant l'intention et la responsabilité individuelle au centre du raisonnement (Suk, 2007), à distance donc de compréhensions plus systémiques, interactionnistes et dynamiques de la discrimination.

Face à ces éléments, le procès intenté par les cheminots paraît bien « improbable », et à ce titre enthousiasmant. Depuis le début des années 2000, le droit français de la discrimination a fortement évolué sous l'effet notamment de l'Union européenne : il a s'agit notamment de renforcer la position des victimes devant les tribunaux, principalement devant les juridictions civiles ou équivalentes notamment (mais pas uniquement) grâce à des aménagements en termes de charge de la preuve. Ces évolutions législatives et leur « portage » politique ont bien eu des effets sur les tribunaux à travers un

développement du contentieux civil en matière de discrimination - notamment au travail au conseil des prud'hommes - et par conséquent en aval de la jurisprudence. Mais les études quantitatives relativisent cet enthousiasme : les jugements mettant la question de la discrimination au travail en leur centre restent finalement rares (Serverin et Guiomard, 2014). De façon plus significative, ils concernent dans leur très grande majorité des situations individuelles concernant notamment les discriminations liées au sexe et la maternité (concernant notamment des femmes au statut de cadre) ou des discriminations syndicales. Dans ce dernier cas, certains dossiers regroupent dans des actions jointes plusieurs salarié·e·s dans la mise en cause de politiques organisées de discrimination des élus ou mandatés syndicaux[2].

L'affaire des cheminots étrangers de la SNCF est donc d'abord singulière par son ampleur. Plus de 800 cheminots se sont engagés pendant 10 ans de procédure judiciaire, inspirant dans la suite plusieurs centaines d'homologues entamant de façon décalée la même procédure. Jamais un procès de discrimination au travail en France n'avait engagé autant de salarié·e·s. Ce constat est d'autant plus surprenant que contrairement aux syndicalistes qui souvent bénéficient du soutien de leur organisation syndicale – cette dernière facilitant la jonction de cas singuliers – les cheminots étrangers sont, *a priori*, étrangers à toute forme d'organisation préalable. On le verra, ils n'ont pas forcément été isolés de façon continue sur toute la longueur de la mobilisation, et les syndicats ont joué un rôle indéniable dans la structuration du groupe. Néanmoins, une mobilisation de cette ampleur – qui plus est sur un motif étranger à la discrimination syndicale – est bien inédite. Sans remettre en cause radicalement les affirmations concernant l'inadéquation entre conception collective de la discrimination et traitement judiciaire individualisé, force est d'admettre que les cheminots étrangers ont fait ponctuellement mentir cette analyse : sous certaines conditions, que l'enquête a pour rôle de révéler, il est possible de dénoncer et faire reconnaître par la justice une discrimination collective et massive devant les tribunaux français.

Deuxièmement, dans la continuité de ce premier point, cette affaire est d'autant plus intéressante à étudier qu'elle vient éclairer une innovation procédurale majeure en droit français : l'introduction de l'action de groupe en matière de discrimination. Permise par la loi 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXIe siècle et effective depuis mai 2017, l'action de groupe – sur le modèle de la *class action* étasunienne – répond indirectement aux critiques concernant les limites de la lutte contre les discriminations par le droit. Elle est en effet censée faciliter la tâche des plaignants

[2] Rappelons que le procès « originel » dans la lutte contre les discriminations syndicales opposait, devant les juridictions pénales, près de 170 ouvriers de PSA à leur entreprise (Hatzfeld, 2011 ; Chappe, 2015).

en les rendant plus forts par l'union et la mise en commun du travail préparatoire et en les protégeant de mesures de rétorsion. Elle fait également peser sur les entreprises un risque contentieux bien plus élevé que dans le cas des contentieux individuels qui, pour les grosses entreprises, ne représentent qu'une menace financière très faible. Elle porte enfin une lecture plus collective de la discrimination où celle-ci ne peut être réduite au caractère anecdotique des relations interindividuelles qui uniraient un « discriminateur » et sa victime.

L'introduction de l'action de groupe, longuement revendiquée par les militants et les professionnels du droit de la non-discrimination, a suscité autant de critiques quant à son déploiement effectif qu'elle avait suscité d'espoirs (Guiomard, 2016) : elle est généralement considérée comme trop complexe à mettre en œuvre pour être vraiment intéressante. Sont mis notamment en cause la restriction des acteurs compétents pour la mener – limités aux syndicats pour les discriminations dans la carrière – ainsi que son orientation générale : mise principalement au service de la cessation du fait discriminatoire, elle n'offre pas réellement de levier aux salarié·e·s pour obtenir réparation de la discrimination quand celle-ci s'est déployée sur une longue période. Malgré ses limites, des syndicats CGT ont entamé des actions de groupe dans deux entreprises – l'une pour discrimination syndicale et l'autre liée au sexe – avec l'idée de « tester » ce nouveau moyen procédural.

Concernant les cheminots étrangers et en raisonnant de façon contre-factuelle, le Défenseur des droits, dans un avis daté du 7 avril 2016, a estimé son scepticisme quant à l'adéquation entre l'action de groupe et l'affaire dont il est question. L'analyse juridique n'épuise néanmoins pas le sujet : d'abord parce qu'elle s'est faite à droit constant, et que peut-être que, devant les limites procédurales du dispositif actuel, celui-ci sera amené à évoluer par la suite ; ensuit parce que l'observation de la mobilisation des cheminots étrangers de la SNCF est susceptible de nous éclairer sur les dynamiques et conditions de constitution d'un collectif de tel ampleur, en soulevant un certain nombre de problématiques pertinentes pour toute action collective judiciaire. L'analyse des épreuves et des embûches auxquelles ont dû faire face les salariés mobilisés est riche d'enseignement dans une perspective de reproduction de telles actions. Elle nous apprend déjà *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* qu'on pourrait qualifier de 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. Alors que le droit et les politiques de lutte contre

les discriminations ont d'abord visé les discriminations raciales, celles-ci ont paradoxalement été le parent pauvre en termes de progrès obtenus (Simon, 2015). Le Défenseur des droits (et la Halde avant lui) l'a souligné à plusieurs reprises, jusqu'à appeler en juin 2020 à « l'urgence d'agir » et rappelant « qu'il n'existe plus aucune véritable politique publique dédiée à la lutte contre les discriminations raciales » (Défenseur des droits, 2020, 6). Les sciences sociales ont produit plusieurs explications de ce constat, liées à la fois à l'histoire de la lutte contre les discriminations en France, à la croyance dans l'effectivité de l'universalisme républicain proclamé et à la posture « aveugle à la couleur » des politiques publiques ; mais également à des questions plus prosaïques d'opportunités politiques et de stratégies électorales.

La mobilisation victorieuse des cheminots étrangers est particulièrement intéressante à cet égard. Strictement parlant, il ne s'agit pas d'une affaire de discrimination liée à l'origine, mais bien à la nationalité (en intersection avec l'âge) : pour résumer, c'est *parce que non français* que ces cheminots n'ont pu accéder au statut des cheminots – le « cadre permanent » – et ont donc subi un certain nombre de désavantages par rapport à leurs homologues français. En apparence, il ne s'agit donc pas d'une histoire relavant de l'assignation raciale ou des stéréotypes liés à l'origine, mais d'une question de frontière nationale, c'est-à-dire d'un fait juridique (l'extranéité) ayant eu des conséquences dommageables par le truchement de dispositions formellement légales.

Cette séparation nette entre ce qui relèverait de l'ordre de la nationalité et ce qui relèverait de l'origine n'est néanmoins pas pleinement convaincante pour les sociologues. Dans bien des cas, 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 (être ou ne pas être français) : elle renvoie également à des assignations et des stéréotypes issus de représentations historiques et ancrés dans des contextes géopolitiques et dans les circuits de l'économie capitaliste globalisée.

Ce flou entre les critères de nationalité et d'origine n'est pas uniquement celui de lunettes sociologiques potentiellement mal ajustées : d'autres acteurs partagent la même analyse, et refusent le cantonnement de cette affaire à une question de frontière nationale. Des voix dissidentes ont appelé à reconnaître la discrimination des cheminots comme une discrimination liée à l'origine, traversant la SNCF au-delà du cas des cheminots étrangers ; le Défenseur des droits lui-même, représenté à l'audience d'appel du 31 janvier 2018, a soutenu la thèse d'une continuité entre la nationalité et l'origine comme critères de discrimination (voir chapitre 4).

Le contentieux des cheminots étrangers n'est pas un contentieux de discrimination à l'origine : il « frôle » néanmoins cette catégorie de discrimination, la travaille de l'extérieur pourrait-on dire, mais

met également en lumière ce qui l'en éloigne, et ce qui fait qu'aujourd'hui encore la discrimination raciale ou liée à l'origine ne reste qu'exceptionnellement condamnée devant les tribunaux.

Quelles questions sociologiques ?

Observer cette mobilisation est donc extrêmement riche du point de vue des politiques de lutte contre les discriminations en France. Mais elle renvoie plus généralement à des questions essentielles pour la sociologie des mobilisations et de l'action collective croisée à la sociologie du droit – courant qui renvoie aux États-Unis au courant *law & social movement* (McCann, 2006).

S'il fallait résumer en quelques lignes la sociologie de l'action collective, celle-ci correspond à l'étude des conditions de possibilité des mobilisations et de leurs effets. Elle part du constat du caractère absolument non évident de la mobilisation collective d'individus partageant des griefs semblables. Plusieurs facteurs sont nécessaires à l'émergence de tels collectifs mobilisés et leur maintien dans le temps : la prise de conscience d'un caractère commun aux griefs individuels (nécessitant souvent préalablement un travail d'alignement des intérêts spécifiques sur un intérêt collectif), l'émergence d'une structure permettant de coordonner les actions et d'éviter les défections ou les comportements de passager clandestin, le choix d'un ou plusieurs leviers d'action – au sein de ce que le politiste et historien Charles Tilly a nommé un « répertoire d'action » propre à une époque et un contexte donné (Tilly, 1986) – qui auront des effets spécifiques tant sur le groupe, la formulation du problème que sur ses effets. Des travaux ont notamment insisté sur la dimension « cognitive » de cette activité de mobilisation, en sus des variables instrumentales et des ressources matérielles nécessaires : il s'agit alors de se pencher sur les activités de « cadrage » de la mobilisation, c'est-à-dire sur la production d'un récit commun donnant un sens aux injustices vécues individuellement et orientant la lutte dans un sens spécifique (Snow, 2011). Les effets attendus des mobilisations dépendent alors d'un jeu complexe d'interaction entre le groupe mobilisé, les instruments actionnés, les arènes investies, les alliés enrôlés dans la lutte, et ce au sein d'un contexte plus large qualifiable de « structure d'opportunité politique » (mais aussi juridique ou économique).

Depuis vingt à trente ans, la sociologie des mobilisations et de l'action collective a croisé certains questionnements de la sociologie du droit et de la justice. Au fur et à mesure qu'il est devenu de plus en plus évident que « l'arme du droit », pour reprendre une expression de Liora Israël (Israël, 2009a), devenait un instrument privilégié d'action pour les mouvements sociaux contemporains – bien que de façon très différente selon les pays, de nombreuses recherches se sont penchées sur la question des raisons expliquant ce recours accru aux arènes judiciaires, ainsi que sur ce que cette « judiciarisation » faisait aux « causes » elle-même, c'est-à-dire la façon dont elle participait à reformuler et réorienter

les revendications sociales ou politiques. Ce constat a également donné lieu à une réouverture du débat sur les liens entre droit et changement social : alors que les courants critiques voyaient traditionnellement dans le droit un instrument de reproduction de l'ordre social, voire une « idéologie » venant légitimer la réalité des rapports sociaux, des controverses ont eu lieu entre chercheurs autour de la pertinence de cette analyse (Stryker, 2007). Les travaux du sociologue et politiste étasunien Michael McCann sont à ce titre éclairants : ayant travaillé notamment sur la mobilisation judiciaire de femmes aux États-Unis pour l'égalité salariale, il montre comment le droit a pu jouer le rôle de « catalyseur » de la lutte – en offrant un cadre à l'action collection –, et de « levier » vis-à-vis des administrations mises en cause (McCann, 1994). Son analyse ne rejette pas toute conception critique du droit : réaffirmant la résonance entre construction juridique et maintien de l'ordre social, il analyse néanmoins les prises qu'offre le droit aux groupes dominés, prises certes difficiles à saisir, mais qui peuvent être exploitées dans des conditions spécifiques.

La situation des cheminots étrangers de la SNCF peut être analysée à l'aune de ces cadres théoriques. Cette histoire, c'est celle d'ouvriers étrangers et immigrés, faiblement dotés en capitaux économiques ou culturels, qui parviennent néanmoins à « faire groupe » et à l'emporter devant la justice malgré toutes les prévisions : une « mobilisation improbable » selon une catégorie forgée récemment pour étudier par exemple les mobilisations des sans-papiers (Siméant, 1998), de travailleuses du sexe (Mathieu, 1999) ou de travailleurs immigrés dans les années 1970 (Hmed, 2009). Mais ce que nous révèle également l'histoire de cette mobilisation, c'est l'ampleur de son étalement temporel. Contrairement à certaines présentations qui en sont faites dans les médias, les cheminots marocains n'ont pas attendu le tournant des années 2010 pour se mobiliser. Le travail d'archéologie de cette lutte nous a amenés à toujours remonter plus loin dans la chronologie, jusqu'au début des années 1980, quelques années seulement après leur arrivée en France. La mobilisation telle qu'elle apparaît aux yeux du public dans les années 2010 est à la fois radicalement différente de celle des années 1980 et en porte en même temps, à divers degrés, les traces.

Mais cette longue histoire 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 ça a été le cas au cours des dix dernières années de lutte. Les leviers d'action ont également grandement varié : la « forme procès » - selon l'expression de Vanessa Codaccioni, Déborah Puccio-Den et Violaine Roussel (Codaccioni, Puccio-Den et Roussel, 2015) – n'est que le dernier avatar d'une lutte qui a d'abord suivi la voie des mobilisations syndicales les plus classiques, avant de s'exprimer à travers des actions spectaculaires caractéristiques

d'une volonté de dépasser les formes routinisées de l'action syndicale. La « victimisation » judiciaire – c'est-à-dire selon Yannick Barthe le processus par lequel des personnes en viennent à endosser le rôle social de « victimes » réclamant que justice soit faite (Barthe, 2017) – n'est donc en rien l'expression nécessaire des mobilisations contre l'injustice : elle n'en est qu'une manifestation spécifique.

Notre questionnement se situe donc à deux niveaux : celui de l'enchaînement processuel des différentes formes de mobilisation jusqu'à l'adoption de la forme procès ; celui des conditions et conséquences spécifiques de la forme procès sur la mobilisation. Il s'agit donc de comprendre les conditions d'apparition, de continuation et d'évolution d'un collectif – défini à la fois comme un regroupement objectif d'individus coordonnant leur action en vue d'un objectif, mais également comme un groupe social produisant un discours sur lui-même, une définition de son identité, de son histoire, et des injustices qui vient orienter sa mobilisation. Notre attention se porte notamment sur les différentes épreuves rencontrées par ce collectif au cours de son histoire : par épreuve, nous entendons des moments spécifiques, plus ou moins marqués, où se joue la continuité du collectif. Les épreuves ne sont pas forcément des moments de crise *stricto sensu*, mais elles mettent en situation les acteurs concernés d'engager un rapport réflexif à la continuation de l'action. Ici, deux formats d'épreuve sont imbriqués : des épreuves génériques à toute mobilisation collective, concernant la capacité des individus rassemblés en un groupe à perpétuer son existence dans le temps ; des épreuves spécifiques à la situation judiciaire, dont une des caractéristiques est d'imposer une grammaire ainsi qu'une temporalité extrêmement spécifiques et souvent désajustées par rapport aux expériences ordinaires des individus.

Pour expliquer la continuité du collectif dans la durée et malgré ces épreuves, mais pour également comprendre les différentes réorientations de l'action collective, nous apportons une attention particulière au rôle tenu par différents « entrepreneurs de mobilisation » (McCarthy et Zald, 1977), c'est-à-dire des individus ou des organisations, à qui le positionnement dans l'espace social et la possession de compétences spécifiques donnent une capacité particulière à « marquer » la mobilisation, lui donner forme, l'orienter. Ces entrepreneurs sont pluriels, à la fois dans le temps et à un moment donné. Ils peuvent coopérer, s'affronter, se substituer l'un à l'autre. L'enquête nous a permis d'identifier trois grands « groupes » d'entrepreneurs de mobilisation au rôle distinct :

- Ceux issus du groupe même des individus mobilisés, qui vont jouer un rôle de « porte-parole » en venant à représenter par leur voix celle de l'ensemble du groupe. C'est un rôle primordial à plusieurs égards : le porte-parole – ici Ahmed Katim, un cheminot marocain, responsable de l'association Ismaïlia qui en est venue à représenter les victimes - est d'abord l'incarnation du collectif. En parlant en son nom, il participe à le faire exister comme une entité singulière, un

« acteur » doté d'une histoire, d'une capacité d'action, capable de produire un discours sur lui-même et de le communiquer à destination d'autres acteurs dans divers espaces sociaux. Le porte-parole représente, mais il n'est pas qu'une figure passive issue d'un collectif qui le détermine : il joue également un rôle constitutif en produisant, à travers son discours, des appuis à l'identification collective. Il participe plus largement au travail de « maintenance » du collectif dans la durée, en jouant notamment un rôle central dans la résolution des épreuves et l'apaisement des crises qui peuvent toucher le collectif. *A contrario*, et comme on le verra, la fragilisation du collectif réelle dans les dernières années de la lutte, est également une fragilisation du lien qui unit les individus en son sein à leur porte-parole ;

- Ceux issus des syndicats, dont la force provient d'un ensemble de compétences de mobilisation accumulées dans le temps : à distance d'une réécriture de l'histoire par les cheminots (réécriture qui a ses raisons), le récit de la mobilisation montre le rôle central qu'ont eu plusieurs syndicalistes, issus notamment des rangs de la Confédération française démocratique du travail (CFDT) pré-1995 puis de Sud-Rail, dans la constitution de ce collectif. Leur rôle a d'abord été « cognitif », en participant à l'élaboration d'un cadrage de la situation des cheminots étrangers les intégrant dans une cause plus large, celle des contractuels de la SNCF, l'ensemble des salarié·e·s de l'entreprise non inscrits au cadre permanent. Les syndicalistes ont également apporté leur maîtrise des différentes pièces du répertoire d'action syndical : travail de « conscientisation » des concernés, manifestations ou autres démonstrations publiques visant à installer un rapport de force avec l'entreprise tout autant qu'à signaler aux yeux de tout·e·s une injustice, négociation au sein des diverses instances du dialogue social. Si aux yeux d'un observateur distant, les syndicats apparaissent comme largement en retrait de la phase judiciaire de la mobilisation, il ne semble néanmoins pas exagéré d'affirmer que celle-ci n'aurait jamais pu avoir lieu sans eux, tant leurs ressources propres (liées notamment à leur connaissance poussée des enjeux et fonctionnements organisationnels) ont été décisives dans l'élaboration du collectif. Leur passage à l'arrière-plan de la mobilisation dans sa dernière phase est le résultat d'une épreuve participant à la réorientation et à la redéfinition du collectif, mais ne signifie pas pour autant que toute influence syndicale a disparu dans le fonctionnement du groupe et la conduite de la mobilisation.
- Ceux issus des « mondes du droit », professionnels ou apparentés, capables de circuler au sein du « dispositif » que constitue le procès, de traduire les revendications du collectif dans le langage du droit et de produire des actions conformes à la grammaire judiciaire. Ce rôle a été tenu par l'avocate Clélie de Lesquen mais surtout par le professeur de droit Abdelkader Bendali. Communément désigné « le professeur » durant la mobilisation, il a fait

figure d'autorité à la fois par l'expertise dont il se prévalait et par le rapport social qu'il entretenait avec les victimes. Comme l'analyse Bourdieu, le monde du droit est caractéristique d'un champ social dont les frontières marquent une séparation stricte entre des initiés, reconnus comme tels notamment par la possession d'un diplôme d'État ou un statut officiel, et les « profanes », c'est-à-dire l'ensemble des justiciables, concernés par les effets du droit, mais sans être forcément capables de les anticiper ou de les maîtriser (Bourdieu, 1986). Très loin de tout horizon de démocratisation du droit tel qu'il a été porté notamment par des avocat·e·s et magistrat·e·s dans les années 1970 (Israël, 2009b), ces entrepreneurs de mobilisation ont joué un rôle constant de renforcement des frontières entre initiés et profanes, leurs compétences juridiques se doublant d'une volonté constante de disciplinarisation du collectif des victimes afin qu'il n'interfère pas avec les exigences du cadre judiciaire.

Porte-paroles des victimes, syndicalistes experts des mobilisations du travail, professionnels du droit : ces trois rôles et les relations qui les unissent incarnent une configuration d'action évolutive dans le temps, articulée avec un collectif de victimes autant qu'elle participe à le constituer. De cette analyse configurationnelle du « système de places »[3] lié à cette solidarité, nous pouvons d'ores et déjà tirer quelques conclusions.

Premièrement, et cela peut apparaître comme un truisme, mais 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 à plusieurs égards. L'action collective prolongée dans le temps ne peut être le seul produit de compétences expertes (qu'elles soient militantes ou juridiques) et d'actes de représentation, où les victimes elles-mêmes n'apparaîtraient que de façon passive : si les acteurs experts de la mobilisation peuvent effectivement avoir intérêt à cantonner les victimes dans un certain cadre ou une certaine position afin de ne pas interférer avec les choix stratégiques de l'action, on voit également les limites de ce travail de délimitation, les fréquents débordements de ces cadres. Présents dans les manifestations, dans les procès, les diverses réunions liées à la mobilisation, les victimes expriment également une capacité d'action, d'expression et de contestation. Corps exploités et discriminés, elles sont également des sujets de la mobilisation, d'autant plus sujets d'ailleurs que toute

[3] Janine Barbot et Nicolas Dodier utilisent la notion de « système de places » pour décrire les relations de contrainte et de solidarité qui unissent les différents acteurs d'un collectif de victimes des hormones de croissance (Barbot et Dodier, 2011).

la mobilisation est aussi un dispositif de subjectivation, c'est-à-dire un processus par lequel elles « prennent un rôle » particulier, celui de victimes demandant réparation. Les fragilisations du collectif sont autant de preuves de cette dialectique où les individus subjectivités en tant que victimes au sein d'un collectif, remettent en cause certaines caractéristiques de ce dernier, et le mettent ainsi à l'épreuve d'autres intérêts et principes.

Deuxièmement, cette mobilisation judiciaire a impliqué un important *travail* de mobilisation, travail visant à la fois à perpétuer le collectif au cours du temps, à le faire résister aux différentes épreuves externes ou internes qu'il affronte, et à faire exister ses revendications dans divers espaces sociaux. L'action judiciaire groupée nécessite des compétences juridiques et des professionnels du droit, mais elle ne peut être affaire *que* de professionnels du droit : les compétences nécessaires sont multiples, et le seul exercice du droit et de la procédure judiciaire ne peut suffire à faire ainsi s'exprimer et tenir un tel groupe social. Il faut des compétences « militantes », et à cet égard les syndicats semblent irremplaçables : non seulement parce qu'ils ont effectivement une expérience inégalée de l'action collective, mais également parce que leur position interne au sein de la configuration du dialogue social leur donne accès à des informations et des scènes d'action décisives dans la construction de la mobilisation.

Troisièmement, si la mobilisation implique un travail important, c'est aussi qu'elle n'est pas un long fleuve tranquille : la pluralité des acteurs engagés, des références qu'ils mobilisent, des intérêts qu'ils portent également, ne peut qu'impliquer l'existence de frictions voire de conflits. Ceux-ci sont autant d'épreuves qui participent dans le meilleur des cas à la réflexivité du groupe des victimes, sa capacité à s'affirmer comme acteur collectif, certes regroupement de victimes, mais également sujet d'action engagé pour la réalisation de la justice. Mais ces conflits peuvent également fragiliser les relations de solidarité qui unissent les acteurs entre eux. Le travail de mobilisation est donc aussi un travail de traduction permettant de dépasser l'hétérogénéité des acteurs engagés, mais ce dépassement nécessite également préalablement une reconnaissance de la pluralité des registres engagés et des légitimités qui y sont associées. Du point de vue des acteurs du droit notamment, acteurs « dominants » dans le cadre judiciaire, il s'agit notamment de s'ouvrir à d'autres formes de rationalité que celles propres au monde du droit. La juridicisation de la mobilisation a été une condition de réussite de la judiciarisation[4], nul doute là-dessus. Mais on peut également réfléchir sur la façon dont ce registre juridique a fini par écraser les autres registres, enfermant la cause des cheminots dans la

[4] Par « juridicisation », on caractérise ici la place centrale prise par le référent juridique, comme « langage » de l'action et cadre conceptuel à partir duquel est appréhendée l'histoire des cheminots. Par « judiciarisation », on entend le processus par lequel la mobilisation devient une mobilisation judiciaire, et donc le processus par lequel l'institution judiciaire dicte dans une certaine mesure la dynamique de la mobilisation. Pour une analyse de cette distinction, voir (Pélisse, 2009).

« cause du droit », et réduisant alors ses effets à celle de la seule victoire judiciaire et de la réparation financière attenante.

Ethnographie et travail d'archives

Le récit que nous allons faire s'appuie sur un matériau dense et multiforme, dont l'accumulation n'est jamais allée de soi. L'enquête a commencé presque incidemment quand l'un d'entre nous [VAC] a eu vent d'une première audience au conseil des prud'hommes de Paris à laquelle nous nous sommes rendus. Cette affaire faisait écho à un travail doctoral alors sur sa fin, qui élaborait un cadre d'analyse sur les relations entre traitement judiciaire individualisé des discriminations et portée collective et politique du droit. Si le cas des cheminots apparaissait trop tard pour faire réellement partie du corpus de cette thèse, il en apparaissait néanmoins comme le prolongement parfait. [VAC] a alors continué à assister à des procès et a commencé à nouer des contacts avec des personnages de l'affaire et à réaliser quelques entretiens préliminaires. La semaine des audiences de départage en 2015 a été l'occasion de passer du « je » au « nous », c'est-à-dire de former à nous deux un tandem de recherche, fondé à la fois sur un intérêt scientifique commun pour la question des discriminations et également sur une complémentarité des spécialités (le droit de la non-discrimination d'un côté, la sociohistoire de l'immigration de l'autre).

Cette semaine d'observation au conseil des prud'hommes a été décisive. Au-delà de la quantité d'observations récoltées, elle nous a permis d'intégrer, au moins à la marge, une configuration complexe d'acteurs aux rôles et identités plurielles, de saisir les dynamiques et tensions inhérentes à cette configuration, et de préparer la suite de l'enquête en récoltant un nombre important de contacts. La suite de l'enquête est en partie à l'image de ce moment fondateur, dans la mesure où elle place l'enquête ethnographique – caractérisée par la coprésence prolongée des enquêteurs avec les acteurs du cas qui les intéresse – au centre de la démarche. Nous nous sommes rendus régulièrement aux permanences organisées par les cheminots, aux réunions à la bourse du travail, aux audiences. Ces différentes scènes ont été l'occasion d'observer ce qui s'y jouait, mais également d'échanger et de recueillir des témoignages, des jugements sur l'affaire en cours, des analyses, etc. Ce travail prolongé de relation a notamment été permis par la présence « tutélaire » de certains acteurs, dont la position centrale au sein de la configuration conjuguée à la confiance qu'ils nous accordaient a grandement facilité notre démarche.

L'observation ethnographique est au centre de la démarche, mais c'est elle également qui nous a permis de diversifier nos matériaux. En rencontrant de nombreux protagonistes de l'enquête, nous avons pu ensuite prolonger nos discussions dans le cadre d'entretiens plus formels, qu'ils soient plus

de nature biographique pour les cheminots marocains ou qu'ils portent plus sur les stratégies de mobilisation syndicale ou judiciaire pour les différents alliés et partie prenante de l'affaire. Nous avons ainsi réalisé une petite trentaine d'entretiens enregistrés, avec des cheminots, des militants, des syndicalistes, des professionnels du droit et des cadres de la SNCF.

Les liens de confiance établis nous ont également permis d'accéder à une masse extrêmement importante de documents divers produits au cours des différentes périodes de mobilisation. Grâce à différents acteurs syndicaux, nous avons notamment recueilli des archives extrêmement riches qui nous ont permis de restituer l'épaisseur historique de cette mobilisation en remontant jusqu'au début des années 1980. Nous avons pu saisir les différentes reformulations du problème des cheminots étrangers, les discours de revendication portés par les acteurs mobilisés.

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. Ce n'a pas été un travail facile : l'importance de l'enjeu pour les cheminots, la fragilité du collectif face à des épreuves réelles ou redoutées, ont également produit beaucoup de méfiance envers nous. Nous avons dû régulièrement justifier notre présence, convaincre que nous ne travaillions pas pour la SNCF, que nous ne voulions pas accaparer l'affaire ou que nous n'étions pas proches de tel ou tel acteur désormais honni (voir chapitre 4). Certaines remarques étaient énoncées sur le mode de la boutade, mais leur répétition, les changements d'humeur qui affectaient parfois les enquêtés, nous signifiaient assez largement que notre place était certes tolérée, mais également fragile, que notre présence répétée n'était pas évidente et même un peu incongrue. Le terrain a été très riche émotionnellement, des cheminots nous ont accueillis avec une très grande sympathie, nous ont ouvert leurs archives personnelles, ont versé des larmes devant nous en évoquant des moments difficiles de leur vie ; mais nous avons également essuyé beaucoup de refus, de déceptions, de propos pas toujours agréables sur notre présence ou notre compétence.

Pour les familiers de l'ethnographie, il n'y a rien de surprenant à cela : l'enquête ethnographique implique les chercheurs dans un écosystème relationnel où, sans y appartenir complètement, ils ne peuvent rester complètement étrangers. Nous avons donc été pris dans les réseaux relationnels, dans les rapports de pouvoir et de méfiance ; certains acteurs nous ont investis de leur confiance et nous ont aidés (parfois en nous rendant dépendants de leur soutien), d'autres sont restés méfiants ou bien ont semblé déçus, peut-être parce que nous n'avons pas joué le rôle qu'ils attendaient de nous.

Dans ce jeu de places que crée toute enquête ethnographique, nous ne pouvons pas ne pas souligner le rôle joué par la question de la « race », non comme substrat identitaire ou essentialisation, mais comme fort de rapport social. Nous y revenons dans le dernier chapitre, mais disons-le d'emblée : si la discrimination raciale n'est pas l'objet juridique, la question raciale, prise dans l'histoire coloniale et

postcoloniale, a plané sur l'enquête et peut-être également sur nos propres perceptions. Notre émotion devant certains de ces cheminots renvoie probablement à des formes de valorisation stéréotypée entrecroisant des images politiques se rapportant aux luttes coloniales et des représentations empathiques liées à la fragilité de personnes âgées, marquées par les épreuves de la vie.

Dans la même perspective, la question de la langue a également été prégnante : une partie des propos entre cheminots se tenait en arabe, langue qu'aucun de nous deux ne maîtrise et qui nous rendait étranger au déroulement de certaines interactions. Cette extériorité objective, compensée en partie par nos efforts d'intégration au sein du collectif permettant d'obtenir parfois des traductions à la volée, s'est doublée parfois d'une surprise pour les cheminots qui avaient, pour certains, tendance à intégrer l'une d'entre nous (NK) dans l'horizon d'une arabité partagée. Sans verser dans l'autoanalyse incontrôlée, cette tendance à la racialisation trouve peut-être sa source dans ce qui a été une dynamique de polarisation de l'affaire, entre d'un côté un « nous » formé d'un collectif de plaignants définis notamment par une arabité et ayant trouvé leur principal soutien chez un professeur de droit marocain (cf. chapitre 3), et de l'autre côté un « eux » plus ou moins hostile, définissant notamment une institution judiciaire inhospitalière, une entreprise ferroviaire caractérisée comme ingrate et des syndicats les ayant trahis ou abandonnés. Au milieu de cette arène, notre présence a alors pu détonner : pourquoi étions-nous là et de quel côté étions-nous ? Si nous avons toujours essayé de produire des preuves d'attention et de sympathie, les enquêtés ne sont pas forcément dupes de notre propre intérêt et de la façon dont il peut influencer nos conduites. Les tentatives de rattachement communautaire à destination de NK peuvent être interprétées comme une façon de nous « classer » en nous intégrant à leur collectif, et le trouble ressenti par les acteurs lorsqu'elle leur indiquait ne pas être arabophone est alors une conséquence résiduelle de la façon dont nous avons échappé à cette catégorisation.

Nommer les cheminots

Dans les espaces médiatiques, les cheminots sur lesquels a porté notre enquête sont régulièrement qualifiés de « chibanis » - « cheveux blancs » en arabe, à tel point que l'affaire est souvent publiquement connue sous l'appellation « mobilisation des chibanis de la SNCF ». Cette façon de les nommer, qu'on retrouve dans les articles de presse à partir de 2015, les appréhende par leur vieillesse corporelle, alors même que leur âge biologique en 2015 est aux alentours de 60-65 ans. La mise en scène de leur vieillesse corporelle a pu être utilisée comme ressource dans la mobilisation, ou critiquée comme une forme d'argument illégitime, certains au sein du groupe critiquant d'ailleurs cette appellation comme péjorative. Comme notre recherche réinscrit la mobilisation judiciaire dans une

durée historique beaucoup plus longue où les cheminots n'ont pas toujours eu des cheveux blancs, et dans la mesure où le terme est controversé, nous avons préféré ne pas nous l'approprier et trouver une qualification plus objective et globale. Nous aurions pu parler des cheminots marocains, la très grande majorité venant effectivement du Maroc. Ce n'est néanmoins pas le cas de tous. Nous avons pour cela préféré utiliser plus systématiquement la notion de « cheminots étrangers » : ce terme n'est pas non plus tout à fait exact, dans la mesure où une partie non négligeable d'entre eux ont obtenu la nationalité française dans les années 1990 notamment.

Présentation du plan

Nous avons organisé notre propos autour de quatre chapitres, qui forment deux parties distinctes et organisées chronologiquement. Les deux premiers chapitres portent sur l'avant 2004, césure que nous avons retenue pour séparer la phase proprement judiciaire de cette affaire avec ce qui lui précède. Car le procès est l'aboutissement d'une histoire postcoloniale de l'immigration du travail, de trajectoires individuelles d'intégration au travail, d'installation durable en France et de mobilisations syndicales. Le premier chapitre vise ainsi à restituer les trajectoires individuelles des cheminots dans une configuration historique et politique. Il revient sur les modalités des parcours de migration, sur l'expérience du travail des cheminots qui produit à la fois de l'intégration dans l'entreprise, de l'exploitation et de la différenciation. Il montre ainsi comment les trajectoires de ces cheminots sont à la fois des trajectoires marquées par l'accession à un certain nombre de biens sociaux valorisés et des trajectoires profondément marquées par les épreuves de la discrimination. Le deuxième chapitre montre néanmoins comment ces trajectoires individuelles ont, depuis les années 1980, été l'objet de mobilisations de la part des syndicats : bien loin de la représentation d'un problème survenu brutalement dans les années 2000, les carrières des cheminots étrangers ont depuis l'origine fait figure d'épreuve pour la SNCF, obligeant l'entreprise à inventer de nouveaux modes de gestion du personnel, mais également à répondre aux revendications d'égalité relayées par les syndicats. Le tournant des années 2000 voit ainsi l'émergence d'une configuration unissant d'un côté les cheminots constitués en tant que collectif de victimes, fait inédit jusqu'alors, et des syndicats se battant à leur côté.

Cette alliance va faire long feu après 2004, entraînant un réagencement de la mobilisation. Le chapitre 3 pose la question des conditions de possibilité et des conséquences de la judiciarisation de cette affaire. Il montre comment le basculement judiciaire a impliqué une nouvelle configuration d'acteurs donnant une place centrale aux professionnels du droit. Il permet également d'appréhender

comment le procès s'accompagne d'une grammaire sociale bien particulière qui peut rentrer potentiellement en conflit avec les pratiques ordinaires de victimes mobilisées pour leur droit. Il donne enfin à voir les arguments judiciarisés de la mobilisation, enchevêtrant les registres juridiques et moraux. Le dernier chapitre montre alors comment cette judiciarisation s'articule – difficilement – avec des horizons politiques, comment les arènes judiciaires sont aussi des lieux où se performe le collectif et où s'élaborent des solidarités fondées sur une histoire commune. Mais ces logiques politiques, ces alliances en vue de « grandir » la cause des cheminots étrangers en l'arrimant à d'autres combats, sont aussi rentrées en tension avec des logiques judiciaires tendues vers l'objectif de la reconnaissance institutionnelle de la discrimination. L'épreuve finale vécue par le collectif à travers les crises liées à la rémunération des juristes révèle le caractère profondément précaire de ces arrangements entre logiques étrangères. La conclusion essaie d'apporter quelques perspectives, en regard de la mise en place de l'action de groupe dans le droit français. Elle plaide pour une utilisation de cette nouvelle arme procédurale non pas comme substitut à l'émergence d'acteurs collectifs engagés dans l'espace public, mais comme façon de renforcer cette dynamique.

Partie 1. Les cheminots marocains de la SNCF : une carrière marquée par une intégration différenciée (1970 – 2004)

Chapitre 1 : Des carrières professionnelles entre intégration, exploitation et différenciation

Comment ceux qu'on appelle les « cheminots marocains de la SNCF » le sont-ils devenus ? Ce chapitre tente de répondre à cette question en dressant un portrait collectif de ces jeunes hommes nés au Maroc à la fin des années 1940. Il restitue leurs trajectoires depuis le pays où ils ont grandi et ont été scolarisés et identifie les conditions qui conduisent à en faire des « travailleurs immigrés », figures emblématiques des grandes entreprises françaises de l'après-seconde mondiale.

Cette histoire collective rappelle celle d'autres vagues d'immigration coloniale et postcoloniale, dictées notamment par les besoins industriels français (Bruno, 2010 ; Pitti, 2004). Dans le même temps, le recrutement de ces jeunes hommes par la SNCF présente quelques spécificités : il est organisé dans le premier tiers des années 1970, au moment même où les pouvoirs publics français déclarent l'arrêt 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. Autre particularité, 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 » (Ribeill, 1984 ; Lemoine, Ribeill et Malan, 1993). Ce chapitre restitue les trajectoires de ces jeunes hommes dans ce cadre, à l'intersection de la sociohistoire de l'immigration, des relations postcoloniales et du travail. Il se focalise sur leurs expériences pour décrire dans un premier temps comment ils sont devenus des travailleurs immigrés, avant de rendre compte de leur expérience de cheminots étrangers.

Avant les « cheminots marocains de la SNCF », il y a de jeunes hommes, âgés d'une vingtaine d'années lors de leur recrutement, souvent dotés d'une expérience de travail au Maroc même, avant l'immigration en France. Les sources manquent pour ne pas réduire leurs trajectoires à celles de travailleurs immigrés, comme s'ils y étaient prédestinés. À défaut de pouvoir restituer également les conditions d'émigration et d'immigration, les pages qui suivent reviennent en détail sur les conditions de leur recrutement au Maroc pour donner de l'épaisseur aux vies d'émigrés comme à celles d'immigrés.

Une jeunesse rurale

Si ces jeunes hommes ne constituent pas un groupe homogène, ils présentent un certain nombre de caractéristiques communes qui autorise 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. Ils constituent un seul et même processus de sélection qui a pour effet de durablement marquer les enquêtés tant en termes de trajectoires objectives que d'expériences subjectives.

Souvent nés en milieu rural dans différentes régions du Maroc (notamment aux alentours d'Oujda) et de parents agriculteurs, ces jeunes hommes sont amenés à prêter main-forte à l'économie familiale, parfois dès l'adolescence, parallèlement à la poursuite de leur scolarité. De très nombreux enquêtés ont en tout cas grandi en milieu rural, dans un relatif dénuement. Un enquêté, M.L., décrit ainsi ses expériences de travail dans le cadre familial :

> *« J'aidais un peu les parents, la famille. Parce que nous étions quand même dans une famille nombreuse, chez nous on connaissait pas « chacun vit sa vie ». Voilà, c'était une famille unie. Y avait de grands frères, moi j'étais le dernier. On se donnait la main pour vivre et pour travailler. Pour subvenir aux besoins de toute la famille… » [Entretien du 22.12.2015]*

Ces expériences précoces de travail informel dans le cadre familial n'interdisent pas à certains d'entre eux une mobilité vers les zones urbaines pour y occuper d'autres formes d'emploi, plus rarement pour y poursuivre des études supérieures.

Dans la plupart des cas, c'est seulement une fois la vingtaine entamée que naît la perspective d'être employé en France. Le Maroc est pourtant historiquement un pays d'émigration vers l'ancienne puissance coloniale : une main-d'œuvre marocaine importante est mobilisée en métropole à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Après la Libération, l'Office national de l'immigration favorise l'introduction de travailleurs dans les Charbonnages de France. Après l'indépendance en 1956,

l'immigration de travailleurs marocains se développe à nouveau en raison du niveau élevé du sous-emploi au Maroc. Le 1er juillet 1963 est d'ailleurs signée une Convention de main-d'œuvre fixant le cadre légal de l'immigration entre les deux pays. Elle inaugure une vague d'immigration importante, notamment dans le secteur agricole. Les enquêtés ont des liens variés à l'immigration : certains ont un frère, plus rarement un père, ayant vécu et travaillé en France ; d'autres y sont installés durablement. Pourtant, dans le récit de nombreux enquêtés l'émigration n'est pas un projet muri de longue date. Elle ne semble pas même inscrite à l'horizon des possibles, y compris chez ceux pour qui l'immigration a été expérimentée par un membre de la fratrie. Elle semble affleurer comme possibilité, élargissant temporairement les perspectives d'emploi, sans nécessairement s'inscrire dans un contexte économique plus général qui ferait de l'immigration en France une possibilité évidente pour tout jeune homme en recherche d'emploi.

Le récit d'une émigration-immigration passive

Comment expliquer que bon nombre d'enquêtés relatent l'immigration comme opportunité temporaire, non anticipée, survenue presque par hasard ? On peut faire l'hypothèse que ce récit récurrent trouve son origine dans l'expérience des premiers contacts avec les services de l'immigration et de recrutement. C'est au Maroc même que se sédimentent les expériences qui sont venues par la suite alimenter celles de travailleurs immigrés. Nous verrons que les inégalités et discriminations vécues en tant que cheminot étranger, le sont notamment au regard des conditions d'émigration. Elles paraissent d'autant plus injustes que *« la SNCF est venue [les] chercher »,* pour reprendre une formule récurrente dans les propos des enquêtés.

Entre 1970 et 1974, la SNCF recrute près de 2 000 jeunes hommes marocains. Une telle campagne de recrutement n'a été possible qu'en raison des relations historiques que la France entretient avec le Maroc. Après l'indépendance, les relations entre les deux pays sont perpétuées et formalisées à travers un ensemble de conventions et d'institutions en grande partie héritières de la relation coloniale. En ce qui concerne l'organisation de l'immigration de travail, la convention franco-marocaine déjà citée vient compléter un arsenal de bureaux de recrutement déployés sur l'ensemble du territoire, permettant aux ressources humaines de la SNCF d'y trouver de la main-d'œuvre, quand elle fait défaut en France. Dans le secteur plus spécifique des chemins de fer, elle peut aussi s'appuyer sur l'Office national des chemins de fer (ONCF), chargé de l'exploitation du réseau ferroviaire au Maroc depuis 1963. L'ONCF est lié à la SNCF par des accords de formation et de main-d'œuvre. Grâce à ces conventions et accords en partie hérités de la relation de domination coloniale, la SNCF peut donc trouver de la main-d'œuvre au-delà de ses bassins de recrutement historiques que sont les zones rurales. Lorsqu'au début des

années 1970, l'entreprise fait face à des difficultés de recrutement, notamment pour les emplois cheminots les moins qualifiés, elle peut donc se tourner vers la main-d'œuvre marocaine.

Comme déjà évoqué, dans les récits de vie des enquêtés, c'est par hasard qu'ils candidatent à l'immigration, au début des années 1970. Cette interprétation récurrente des conditions de départ doit être rapportée à leur exposition à un processus sélectif sur lequel ils ont très peu de prise et au cours duquel ils n'interviennent pas, hormis bien sûr en décidant de quitter le Maroc. La rencontre avec les recruteurs a particulièrement marqué les esprits et tient une place spécifique dans les récits. Cette rencontre est organisée à travers des tests de langue et examens d'aptitude physique et ont plusieurs particularités. Premièrement, ils visent à recruter indistinctement pour être employés à la SNCF, dans le bâtiment ou encore comme saisonniers du secteur agricole. Deuxièmement, ces tests et examens ne sont pas personnalisés et ne s'accompagnent pas d'entretiens : ils prennent la forme d'une évaluation à la chaîne des candidats. M.L., déjà cité, décrit le caractère impersonnel du recrutement :

> *« C'était des tests physiques d'abord et puis sur la langue, on vous pose des questions verbales, pour voir si vous savez répondre. […]*
>
> *J'ai passé ces tests et on m'a dit « c'est bon. Tu vas attendre là-bas ». J'ai trouvé un groupe de jeunes, on avait à peu près le même âge. Y en avait quelques-uns qui ont dépassé les 25 ans, mais la majorité…tous les gens qui savaient parler un petit peu le français, on les a mis de côté. Y avait d'autres gens, qu'on a mis par groupes, qui étaient destinés pour l'agriculture, pour les eaux et forêts, pour le bois et tout ça là… y avait d'autres pour les usines et puis moi je m'y attendais pas, je savais même pas ce que c'était le chemin de fer.*
>
> *VAC : Ah tout le monde n'était pas là pour la SNCF alors ?*
>
> *Non, non on était 22 dans cette région-là à venir à la SNCF. Donc c'est eux qui ont décidé comme ça.*
>
> *VAC : On vous a pas demandé ce que vous préfériez…*
>
> *Non. C'est le groupe qui est venu pour la sélection des gens, c'est eux qui dispatchaient par groupe. Voilà. Donc les tests c'était le langage et c'était un espèce d'appareil pour les tests physiques. Et il fallait pas fléchir pour savoir si vous êtes quand même assez fort pour le travail...*

NK : Donc ces tests c'était pas des tests de la SNCF encore, c'était le bureau de l'immigration ?

Non la SNCF on l'a vu après. La SNCF demande de la main-d'œuvre par exemple pour l'infrastructure, pour le transport ou le commercial. Alors les gens qui sont venus sélectionner les gens, ils avaient des dossiers et selon les demandes on sélectionnait les gens » [Entretien du 22.12.2015]

Ce premier contact avec les services de l'immigration et de recrutement apparaît comme un premier moment qui vient façonner l'expérience du jeune homme à la recherche d'un emploi, en travailleur immigré. L'expérience de l'immigration commence déjà au Maroc, au contact de ces institutions. Le recrutement se déploie en plusieurs étapes. La première a lieu dans les bureaux de recrutement locaux présents dans les principales communes marocaines. Après avoir passé cette étape, les candidats sont envoyés à Casablanca où ils sont à nouveau testés et consultés par des médecins.

Parce qu'ils décrivent systématiquement un recrutement organisé autour d'étapes distinctes, s'adressant collectivement à une masse de candidats, sans aucune forme de personnalisation et centré essentiellement sur leurs aptitudes physiques, ces récits assimilent cette expérience à la première étape de l'un processus de marchandisation et d'aliénation. Ce double processus n'est pas nommé comme tel, mais il transparaît à travers la description des tests. Leur valeur pour candidater au travail en France semble avant tout mesurée à l'aune de leur force physique. Le processus de marchandisation en lien avec l'immigration est renforcé par la méconnaissance de la finalité précise de l'évaluation. Les enquêtés racontent avoir été intéressés par la perspective d'un emploi en France, présenté comme opportunité par leur entourage ou les tiers qui les en avait informés. Lorsqu'ils passent ces tests, ils ne savent pas encore à quel emploi ils candidatent et il semble qu'ils n'aient pas vraiment eu le choix à l'issue de cette évaluation. Tout se passe comme s'ils candidataient au travail en France et non à un emploi à la SNCF. Une fois jugés aptes à travailler, les candidats sélectionnés sont répartis entre les différentes entreprises qui recrutent.

Pour ceux embauchés par la SNCF, c'est le début de l'immigration, comprise cette fois-ci comme traversée d'une frontière nationale. Elle est prise en charge par l'employeur qui organise l'acheminement des personnes recrutées. Ils embarquent en bateau pour l'Espagne et sont acheminés vers Irun ou Hendaye d'où ils sont répartis entre différents établissements. Dans le cadre d'une entretien collectif conduit avec trois autres cheminots marocains, B.C décrit le départ du Maroc et l'arrivée en France, comme une expérience vécue dans la plus grande passivité :

« BC : Alors, là, le voyage ça va vous… (sourire). Le voyage ne s'explique pas. Je m'excuse de vous le dire (sourire) […] On était entassé dans un train. Alors celui qui

a tout mangé […] les autres parce qu'ils ont emmené des œufs, des galettes marocaines, tout ça (sourire), je vous jure c'est vrai. Donc je vous explique pas, on était entassé dans le… comment qu'il s'appelle ? […]

ZC : Surtout c'était la quatrième classe à l'époque…

BC : Vous partez d'Algésiras…

ZC : … C'est des wagons où on mettait des moutons […]

BC : On était de… on est parti d'Algésiras, il fallait une nuit pour arriver à Madrid comme bon… nous les moyens financiers, il y en a des gars qui avaient un petit peu, nous comme on était à Casa pour repasser à […] parce qu'ils nous regardaient comme des esclaves, on était presque nu, ils regardaient pratiquement… après ils nous faisaient des exercices, des machins, bon. Après, bon on est arrivé à Tanger. Tanger, on a pris le bateau. Le bateau, Algésiras Madrid. Après Madrid, Irun. Après Irun, Paris. Et quand on est atterri à Paris, bon, il y avait des gens qui nous attendaient, nous on connaissait rien du chemin de fer […] Donc on est venu, on ne connaissait rien du chemin de fer.

Q : Et vous saviez que vous alliez à Paris ?

BC : On savait pas, on savait même pas. On savait même pas s'il fallait un équipement. Nous on a dit qu'on va casser les cailloux, on va mettre les cailloux, enfin même pas… (rires de YB), sincèrement on savait même pas ce qu'il se passe. On savait même pas, on était dans le… Moi en tout cas ma carrière, quand je vais vous la raconter, c'est incroyable, incompréhensible. Quand on est arrivé à Paris, en gros et en vrac, on est arrivé à Paris, on était quatre du même village, même collège, même machin, mêmes études pardon, et ils ont dit qu'il va falloir qu'il y en ait un parce que les trois ils vont y aller au Havre et un on va l'envoyer à Honfleur. Honfleur, il y avait une toute petite gare de marchandises… » [Entretien collectif, 24.04.2019]

En décrivant sur un ton comique les conditions de voyage difficiles, les enquêtés soulignent ici le caractère injuste et dégradant des conditions de leur immigration et recrutement à la SNCF. Ils se décrivent comme maintenus dans une passivité à laquelle vient se greffer l'impossibilité de choisir la gare d'affectation en France, comme pour clore le récit d'une marchandisation collective.

C'est l'employeur qui répartit les nouveaux cheminots entre les différentes gares. Le recrutement massif au début des années 1970 ne concerne pas également tous les emplois cheminots. La main-

d'œuvre manque dans les gares de fret et de triage (destinées à la recomposition des trains). Si toutes les gares ferroviaires ne disposent pas de voies dédiées au fret et au triage, celles-ci sont réparties de façon à acheminer des marchandises sur l'ensemble du territoire. Chaque région dispose ainsi au moins une grande gare de fret et de triage. Les travailleurs marocains, destinés à la manœuvre dans ce type de gares sont donc répartis dans ces établissements : à Hourcade près de Bordeaux, Sotteville-lès-Rouen près de Rouen, Miramas près de Marseille, au Havre, à Strasbourg, Mulhouse, Belfort. En Île-de-France, ils sont répartis entre Maisons-Alfort, Le Bourget, Saint-Lazare, Juvisy ou encore Villeneuve-Saint-Georges (liste non exhaustive).

Devenir un cheminot étranger : *des trajectoires variées*

Les pages qui suivent se concentrent sur le travail et les conditions d'emploi de ces travailleurs devenus cheminots. Leur inscription originelle en dehors du cadre permanent 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.

Au-delà du récit de l'émigration – immigration dont nous avons restitué les grandes lignes dans la première section et que l'on retrouve fréquemment, les trajectoires de ces cheminots peuvent être variées.

Le cas de B.C. est typique de ces jeunes hommes dont l'émigration-immigration a été organisée et prise en charge par la SNCF, depuis le Maroc, même si contrairement à beaucoup d'autres, il a grandi dans une famille relativement aisée. Il naît en 1950 dans une petite ville portuaire. Son père, instruit et propriétaire de terrains, est commerçant et agriculteur. Sa mère élève les huit enfants de la fratrie. Il fait lui-même des « études générales ». À 20 ans, comme beaucoup de Marocains de son âge dans les années 1970, il rencontre des difficultés à trouver un emploi. Il entend par le bouche-à-oreille que la SNCF recrute, se présente aux examens, est jugé apte et embarque pour l'Espagne puis pour la France, où il arrive en 1974 sans aucune connaissance des métiers du rail. À Paris, il est séparé de ses compagnons de route : ils sont envoyés au Havre alors que lui se retrouve dans une autre gare de la région. Cette séparation est douloureuse et ouvre une période de grande solitude et d'isolement. Il loge en foyer, avec « *des vieux draps et des vieilles couvertures* » ce qui ne l'empêche pas de vivre cette installation avec un certain bonheur. Il se souvient en effet avoir été rassuré à l'idée de disposer d'un travail et d'un logement en France. Il signe un contrat d' « auxiliaire permanent ». Après deux à trois semaines de formation, il est « *mis à la manœuvre* » pour « *faire le sale boulot* » : aller chercher et

accrocher les wagons, les nettoyer. En 1981, il est muté contre son souhait dans une autre gare, où il doit très souvent travailler sous le régime des 3x8. Il y finit sa carrière en tant que PS25 (infra).

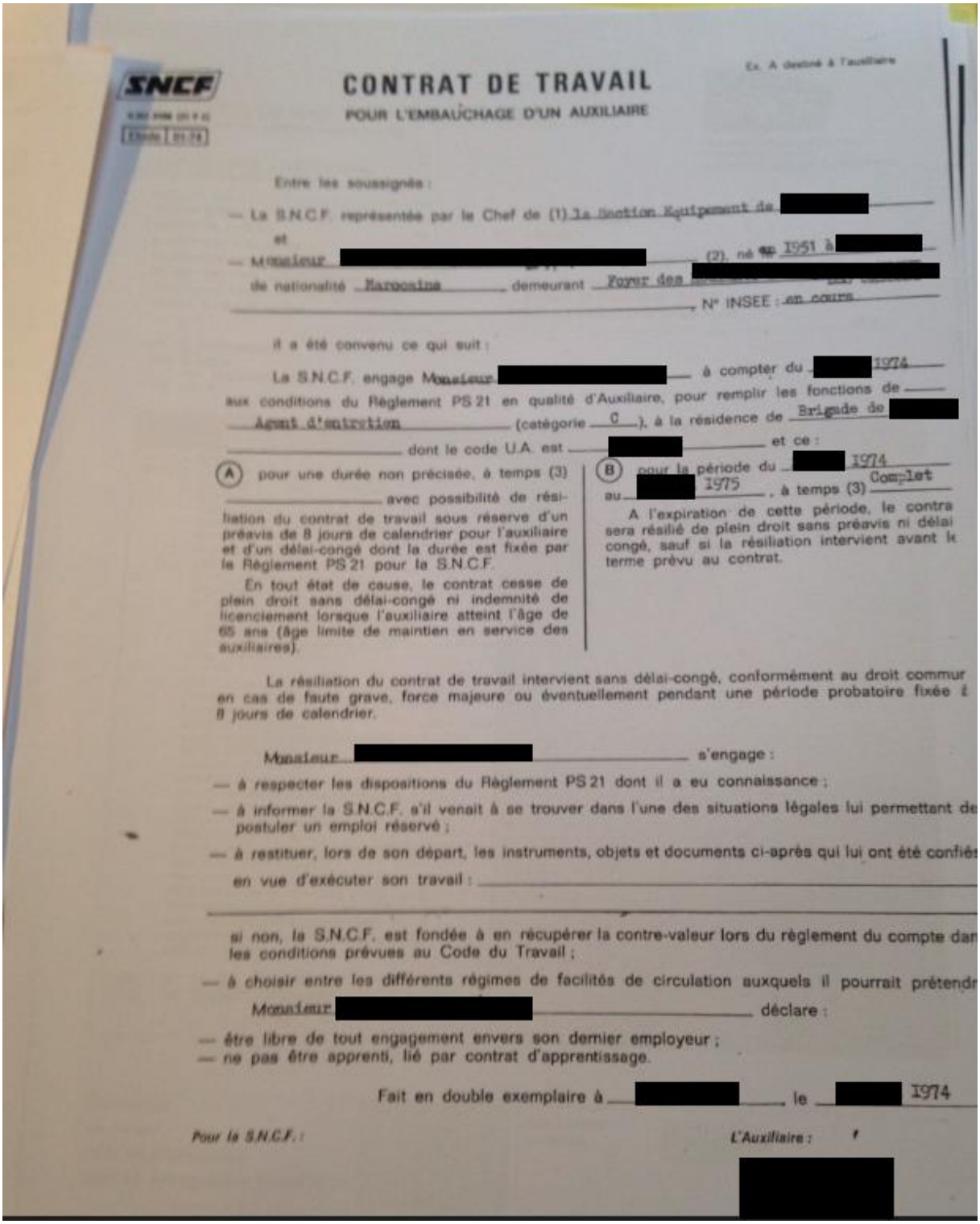
K.T est né en 1952 à Casablanca. Il travaille depuis ses 22 ans pour l'ONCF. En 1974, la SNCF et l'établissement marocain ont signé une convention bilatérale pour que des cheminots marocains puissent se former deux ans en France avant de revenir au Maroc. Cet accord prévoit un examen qu'il passe avec succès. En 1975, il est affecté dans une gare de l'Oise où il pense travailler deux ans. Mais l'ONCF ne rappelle qu'une partie de ses cheminots envoyés en France. Il fait partie de ceux qui restent *« parmi les oubliés »,* dans le cadre de l'accord de 1974 selon lequel il n'est pas un auxiliaire permanent de la SNCF, mais de l'ONCF, commissionné par l'entreprise française. Il commence sa carrière sur les voies de 1975 à 1977, mais obtient une formation qui lui permet d'être nommé surveillant de travaux en 1977 dans une autre gare de l'Oise, poste qu'il occupe jusqu'à la fin de sa carrière. En 1988, il entame des démarches de naturalisation afin de devenir cadre permanent de la SNCF et cotiser pour la retraite en France.

Ces deux exemples ne visent pas à identifier deux types de trajectoires, mais à souligner l'importance de la catégorisation initiale pour éclairer les situations d'emploi et les carrières des cheminots.

Statut et hors-statut (droits et inégalités)

La SNCF est née en 1937 de la fusion des compagnies privées de chemins de fer en reconduisant un statut de cheminot relativement protecteur et accordé en 1920 par le gouvernement pour récompenser l'effort de guerre des travailleurs du rail. En 1950, un décret (qui sera réformé en 1970), donne naissance à la réglementation du personnel cheminot qui définit le statut dit « cadre permanent » (règlement P4R). L'accès à ce statut est conditionné par la détention de la nationalité française et un âge limite (30 ans). La clause de nationalité est justifiée par la mission de service public assignée aux chemins de fer et par leur rôle stratégique dans la défense nationale. Dans les années 1990, cet accès est élargi aux ressortissants de la Communauté européenne. Notons que contrairement à la RATP et à EDF qui disposent également d'une clause de nationalité, mais qui l'abandonnent au cours des années 2000, cette clause a toujours été maintenue par la SNCF, jusqu'à la disparition du statut le 1er janvier 2020. La condition d'âge est quant à elle justifiée par le financement de la caisse de retraite spécifique des agents de l'entreprise. Pour les salariés dérogeant à ces conditions, l'entreprise a créé le statut « d'auxiliaire permanent » ou PS21. Ce statut disparaît en 1982 et est remplacé par le règlement « PS25 », puis « RH254 » en 2004. En dehors des agents ONCF, c'est en tant qu'auxiliaires permanents, plus rarement appelés « PS21 » que les travailleurs recrutés au Maroc intègrent le personnel de l'entreprise.

Exemple de contrat de travail d'auxiliaire



SNCF

Ex. A destiné à l'auxiliaire

CONTRAT DE TRAVAIL

POUR L'EMBAUCHAGE D'UN AUXILIAIRE

Entre les soussignés :

— La S.N.C.F. représentée par le Chef de (1) la Section Equipement de [redacted]

et

— Monsieur [redacted] (2), né le 1951 à [redacted]

de nationalité Marocaine demeurant Foyer des [redacted]

N° INSEE : en cours

il a été convenu ce qui suit :

La S.N.C.F. engage Monsieur [redacted] à compter du [redacted] 1974

aux conditions du Règlement PS 21 en qualité d'Auxiliaire, pour remplir les fonctions de Agent d'entretien (catégorie C), à la résidence de Brigade de [redacted]

dont le code U.A. est [redacted] et ce :

(A) pour une durée non précisée, à temps (3) [redacted] avec possibilité de résiliation du contrat de travail sous réserve d'un préavis de 8 jours de calendrier pour l'auxiliaire et d'un délai-congé dont la durée est fixée par le Règlement PS 21 pour la S.N.C.F.

En tout état de cause, le contrat cesse de plein droit sans délai-congé ni indemnité de licenciement lorsque l'auxiliaire atteint l'âge de 65 ans (âge limite de maintien en service des auxiliaires).

(B) pour la période du [redacted] 1974 au [redacted] 1975, à temps (3) Complet

A l'expiration de cette période, le contra sera résilié de plein droit sans préavis ni délai congé, sauf si la résiliation intervient avant le terme prévu au contrat.

La résiliation du contrat de travail intervient sans délai-congé, conformément au droit commun en cas de faute grave, force majeure ou éventuellement pendant une période probatoire fixée à 8 jours de calendrier.

Monsieur [redacted] s'engage :

— à respecter les dispositions du Règlement PS 21 dont il a eu connaissance ;

— à informer la S.N.C.F. s'il venait à se trouver dans l'une des situations légales lui permettant de postuler un emploi réservé ;

— à restituer, lors de son départ, les instruments, objets et documents ci-après qui lui ont été confiés en vue d'exécuter son travail :

si non, la S.N.C.F. est fondée à en récupérer la contre-valeur lors du règlement du compte dans les conditions prévues au Code du Travail ;

— à choisir entre les différents régimes de facilités de circulation auxquels il pourrait prétendre

Monsieur [redacted] déclare :

— être libre de tout engagement envers son dernier employeur ;
— ne pas être apprenti, lié par contrat d'apprentissage.

Fait en double exemplaire à [redacted] le [redacted] 1974

Pour la S.N.C.F. :

L'Auxiliaire :

[redacted]

Bien que la convention franco-marocaine de 1963 indique l'égalité de traitement avec les cheminots français, cette inscription administrative originelle induit mécaniquement des droits et carrières différenciés et défavorables pour ceux qui sont recrutés en dehors du cadre permanent.

Ces derniers sont soumis à des grilles de salaires subdivisées en 3 collèges (manœuvre, maîtrise, cadre), 8 classes, elles-mêmes étalonnées en niveaux. Les auxiliaires peuvent également s'appuyer sur une grille de salaire, mais celle-ci n'indique que les trois collèges. L'évolution au sein de ces collèges laisse donc plus de place au gré à gré. Leurs carrières ne peuvent se dérouler qu'entre 3 catégories (4 classes à partir de 1992) contre 8 pour le cadre permanent. Ils cotisent au régime général et non au régime spécial de la SNCF et sur une durée plus élevée. Ils ne bénéficient ni des « facilités de transports » (droit à un certain nombre de billets de train gratuits pour les cheminots et leurs familles), ni des mêmes conditions d'accès à la médecine du travail.

Comment la SNCF compte ses cheminots : l'invisibilisation des Marocains

Au-delà de la catégorisation administrative de ces travailleurs, un détour par les modalités de quantification du personnel par la direction de l'entreprise peut être instructif. Les sources dont nous disposons sont éparses et incomplètes. Elles permettent néanmoins de cerner les principales évolutions de la structure du personnel et d'y situer les enquêtés.

Ceux-ci sont recrutés à un moment particulier de la politique d'emploi de l'entreprise. Selon un rapport du Comité central des transports terrestres[5], la SNCF poursuit en 1977 une politique dite de « modernisation » qui se traduit par une réduction de ses effectifs. En réalité c'est depuis sa naissance, quarante ans plus tôt, que les effectifs cheminots diminuent. Au nombre de 520 000 en 1938, les effectifs ne s'élèvent plus qu'à 266 900 en 1978. Selon le rapport, cette diminution s'explique par les départs à la retraite et les démissions dont les postes ne sont pas tous renouvelés et non par des licenciements. L'entreprise continue à recruter avec plus de 10 000 embauches par an. Le statut des nouvelles recrues n'est pas précisé, mais en 1978, environ 60 000 agents sont affectés à l'« Equipement », c'est-à-dire aux postes chargés de l'entretien, de la maintenance, de l'amélioration des voies, des bâtiments, installations électriques et signalisations. Ils correspondent au 1er collège (exécution) du cadre permanent. Les auxiliaires permanents marocains sont employés à ces postes. Au-delà de ces données d'ensemble, le tableau 1 permet de situer plus précisément les auxiliaires marocains au sein du personnel de la SNCF.

[5] Rapport sur l'évolution de la situation de la main-d'œuvre dans les entreprises de transports terrestres en 1977. Comité social des transports terrestres, 16.03.1978

Tableau n°1 : Évolution de la structure des effectifs entre 1974 et 1977[6]

	1974	1975	1976	1977
Cadre permanent				
3e collège – Cadres non compris Hors Statut	11 027	11 264	11 453	11 740
2e collège – Maîtrise	46 554	47 008	40 160	39 739
1er collège – Exécution	212 808	205 288	208 951	203 811
Total CP	**270 389**	**263 560**	**260 564**	**255 290**
Auxiliaires et contractuels	**14 715**	**12 080**	**10 439**	**8 970**
Apprentis	1 437	1 481	1 516	1 535
Total	**286 541**	**277 121**	**272 519**	**265 795**
Dont main-d'œuvre féminine	23 855	23 016	21 515	20 858

En 1978, le tableau traçant l'évolution des effectifs ne distingue pas « auxiliaires » et « contractuels », (dont la part sur l'ensemble du personnel entre 1974 et 1977 baisse de 5,1 % à 3,4 %). Cela renvoie sans doute à leur très faible effectif, par rapport au cadre permanent : en 1974, les salariés du cadre permanent s'élèvent à 270 389, les « auxiliaires et contractuels » sont au nombre de 14 715, soit 5,1% de l'ensemble du personnel. Notons cependant que la « main-d'œuvre féminine » est distinguée. Les effectifs féminins sont certes plus élevés que les « auxiliaires et apprentis », mais leur part sur l'ensemble du personnel reste faible. En 1974, elles en représentent environ 8%. La féminisation du personnel est un sujet de préoccupation et mérite commentaire, tant pour la direction de l'entreprise que pour le ministère des Transports. Celle des étrangers est en revanche diluée dans la catégorie « auxiliaires et contractuels ».

La période suivante pour laquelle nous disposons de données détaillées sur la structure du personnel, s'ouvre en 1982. Depuis cette date, les entreprises sont en effet dans l'obligation de publier des bilans sociaux[7]. La SNCF en livre un premier en 1984 (d'ailleurs plus détaillé que le document de 1978) qui documente les effectifs du personnel depuis 1982. On y observe la même tendance à la baisse de l'ensemble du personnel. Entre 1982 et 1984, l'entreprise perd plus de 11 000 salariés.

[6] *Ibid*. p. 30.

[7] La loi n°77-769 du 12 juillet 1977 relative au bilan social de l'entreprise impose aux entreprises de dresser et rendre publics leurs bilans sociaux à partir de 1979 et à partir de 1982 pour les entreprises occupant au moins 300 salariés.

Tableau n°2 : Effectifs par type de contrat et type de poste entre 1982 et 1984[8]

	1982	**1983**	**1984**
Ensemble des personnels	**268 371**	**264 297**	**256 672**
Cadres supérieurs	1 180	1 180	1 180
Cadre permanent	**246 626**	**245 264**	**238 428**
Dont exécution			
**Dont sédentaires*	163 138	161 624	155 566
**Dont roulants (conduite + trains)*	21 496+9 731	21 134+9 968	20 628 +9 946
Dont maîtrise	39 266	39 318	39 002
Dont cadres	12 995	13 220	13 286
Auxiliaires	**5 410**	**5 002**	**4 574**
Dont exécution			
**Dont sédentaires*	5 327	4 949	4 473
**Dont roulants (conduite + trains)*	16+62	3+45	43+54
Dont maîtrise	5	5	4
Dont cadres	-	-	-
Contractuels Temps complet	**4 394**	**2 837**	**2 735**
Dont exécution			
**Dont sédentaires*	3 877	2 482	2 372
**Dont roulants (conduite + trains)*	0+1		
Dont maîtrise	262	302	296
Dont cadres	254	53	67
Contractuels temps partiel	**10 761**	**10 014**	**9 755**
Dont exécution			
**Dont sédentaires*	10 234	9 582	9 330
**Dont roulants (conduite + trains)*	0+116	0+66	0 + 45
Dont maîtrise	287	281	294
Dont cadres	124	85	86

[8] Archives Fontaine-Mahieux : Bilan social 1984, p. 2-3.

La baisse des effectifs concerne toutes les catégories de personnel, quelle que soit la nature du contrat : les salariés au cadre permanent, les auxiliaires et les contractuels pour lesquels sont distingués salariés à temps complet et salariés à temps partiel. Officiellement, le statut d'auxiliaire permanent n'existe plus depuis 1982, dénommé désormais PS25. Ils sont censés être compris dans les « contractuels à temps plein ». Pourtant le bilan social de 1984 distingue encore auxiliaires et contractuels à temps complet, sans que nous puissions déterminer si les anciens auxiliaires marocains, désormais PS25 sont comptabilisés parmi les auxiliaires ou les contractuels à temps plein, les deux catégories étant ouvertes aux étrangers.

Tableau n°3 : Part des étrangers / Français parmi les auxiliaires et contractuels entre 1982 et 1984[9]

	1982	**1983**	**1984**
Auxiliaires	**5 410**	**5 001**	**4 574**
Dont Français	**3 722**	**3 304**	**2 876**
**Exécution*	3 717	3 299	2872
**Maîtrise*	5	5	4
**Cadres*	-	-	-
Dont étranger			
**Exécution*	1 688	1 697	1 698
**Maîtrise*	**-**	**-**	**-**
**Cadres*	**-**	**-**	**-**
Contractuels	**15 157**	**12 852**	**12 490**
Dont Français			
**Exécution*	13 777	11 656	11 323
**Maîtrise*	551	583	590
**Cadres*	369	131	146
Dont étrangers			
**Exécution*	451	474	424
**Maîtrise*	-	-	-
**Cadres*	9	8	7

Ce dernier tableau distingue étrangers et Français dans les deux seules catégories de personnels susceptibles d'accueillir des étrangers : contractuels et auxiliaires. S'il ne permet pas de localiser les

[9] Ibid. p. 7-8.

cheminots marocains (les nationalités autres que françaises n'étant pas précisées), relevons que les étrangers auxiliaires et contractuels du collège « exécution » s'élèvent à 2 139 en 1982, 2 171 en 1983 et 2 122 en 1984. Sans pouvoir l'affirmer avec certitude, il est probable qu'ils se répartissent entre ces deux catégories (dans cette hypothèse, la suppression du statut d'auxiliaire permanent en 1982 n'aurait pas été immédiatement actualisée dans les décomptes).

Ce tableau donne à voir des différences de fluctuations des effectifs étrangers et français : les premiers sont à peu près stables, les seconds diminuent. Rien ne nous assure que les personnels étrangers comptabilisés dans les auxiliaires et les contractuels sont les mêmes entre 1982 et 1984, mais nous pouvons émettre l'hypothèse qu'auxiliaires et contractuels français quittent plus facilement leurs postes que les étrangers.

Enfin, notons qu'à partir de 1984, les bilans sociaux évoquent spécifiquement les effectifs « originaires des DOM-TOM », qui s'élèvent à 3 098 agents[10]. Leur répartition par type de contrat et collèges est comptabilisée (ils sont essentiellement au cadre permanent, collège « Exécution »). De même que le bilan de la période précédente qui comptabilisait la main-d'œuvre féminine, cette occurrence invite à s'interroger sur les enjeux de la quantification pour l'employeur. Les bilans consultés comptabilisent accidents du travail, temps consacré à la formation, absentéisme, etc. Lorsqu'il s'agit de compter les personnels de l'entreprise, ceux-ci sont systématiquement rapportés à leurs types de contrats (cadre permanent, contractuels, auxiliaires) et en fonction du niveau de précision, aux collèges (exécution, maîtrise, cadres) ou encore au type de position dans les métiers du rail (roulants, sédentaires, etc.). Autrement dit, le personnel est toujours catégorisé en fonction de sa situation d'emploi. Seules les femmes (dans le document de 1978) et les « originaires des DOM-TOM » (dans le document de 1984) échappent à cette comptabilisation statutaire. On peut présumer que la politique d'emploi problématise ces deux minorités. Dans le cadre de cette hypothèse, soulignons qu'il n'en va pas de même pour les étrangers et *a fortiori* les Marocains, comme si leur présence était perçue comme provisoire.

Concentration sur les sites d'emploi, pénibilité et exposition aux accidents de travail

Rapportés à l'ensemble du personnel cheminot, les 2 000 auxiliaires marocains devenus PS25 Annexe 1 en 1982 sont donc peu nombreux. Ils le sont également parmi les cheminots français et étrangers du collège « exécution » et enfin au sein des catégories « auxiliaires et contractuels ». Le constat de cette minorité statistique et de leur invisibilisation relative à travers la description du

[10] *Ibid*. p.6.

personnel doit être mis en regard avec l'expérience collective de ces PS25 marocains. Dans des entretiens, ils relatent avoir été concentrés dans les mêmes sites, travaillant en gares de triage et de fret, à l'écart des autres cheminots. Cette concentration est d'ailleurs rapportée par les responsables syndicaux. Le sentiment d'avoir été séparés est probablement un effet de cette concentration. Les enquêtés relatent surtout la dureté des tâches accomplies. Couplée aux cadences difficiles à tenir, au travail de nuit fréquent, cette dureté les use physiquement. Dans un entretien collectif conduit avec deux responsables syndicaux de Sud-Rail et ayant anciennement tenus des responsabilités à la CFDT, le travail en gare de triage est décrit comme l'une des tâches les plus usantes, difficiles et dangereuses des métiers cheminots :

> *« E.G. : Tu les vois, mais c'est à peu près tout. Une gare de triage c'est pour trier les wagons de marchandises en fait. Donc c'est une série de voies et puis donc les trains arrivent et sont reformés en fonction de la destination, des différents, etc. Et donc d'où les personnes de manœuvre parce que c'était eux qui effectivement accrochaient, décrochaient des wagons, donc voilà. Et ça bossait en 3x8 donc ça bossait dans des conditions… D'abord, ça bossait dehors, en 3x8, dans des endroits qui n'étaient pas particulièrement fun, c'est le cas de le dire. Le triage de Villeneuve-Saint-Georges on peut pas dire que c'est (rire)…*
>
> *D.N. : Ce qu'on appelle le personnel sur les voies c'est grosso modo les gens qui réparent les rails quoi, enfin on fait simple, mais…[…]*
>
> *VAC : Et tu disais dans les gares de triage c'est un travail dangereux, c'est quoi les risques ?*
>
> *D.N. : C'est juste, enfin c'est de mourir en fait, mais… Non, non, mais pour de vrai parce que c'est un truc…[…]*
>
> *E.G. : Oui se faire tamponner par un train.*
>
> *D.N. : En fait le truc, enfin très grossièrement, en fait t'as un train de marchandises constitué donc qui arrive d'un triage – en fait ça va d'un triage à un triage – et t'as un train de marchandises constitué, donc très long, qui arrive, qui arrive en haut de ce qu'on appelle la bosse quoi en fait d'ailleurs, et là en fait wagon par wagon ou trois wagons par trois wagons, ça dépend, d'une part là t'as des agents de manœuvre qui coupent le train en fait…[…] Voilà qui décrochent, donc du coup t'as un wagon, après t'as… Par le poste d'aiguillage en fait, t'as tel wagon qui arrive, enfin quand c'est tel wagon, du coup tu coupes, ce wagon va voie 42 machin, tu coupes, tu recoupes*

derrière, l'autre il part voie 53, enfin je dis enfin voilà, donc tu coupes comme ça. Alors déjà là, y compris là, c'est dangereux parce qu'évidemment le vrai boulot c'est que t'as tendance à le faire plus vite pour que ça aille, enfin bref pour pas te faire engueuler, etc., etc., et puis et donc là, comme t'as une bosse, effectivement les wagons ils partent comme ça en fait et en fait sur les voies…

VAC : Parce que les wagons ils sont pas tractés ?

D.N. : Ils les lâchent quoi en fait. Et justement…

E.G. : Ils les lancent, ils les lancent en fait.

D.N. : Voilà c'est ça oui.

VAC : Mais d'abord, vraiment de façon concrète, ils les poussent ? Ça se pousse un wagon ?

D.N. : Non c'est pour ça que t'as ce qu'on appelle la bosse en fait.

*VAC **:** Il est déjà en haut, OK.*

D.N. : Oui c'est ça. Les triages ils sont constitués comme ça en fait, t'as une bosse de débranchement quoi en fait, où tu libères tes wagons un par un et à la limite ça peut être quatre par quatre si t'en as quatre qui vont évidemment après au même… Et en fait sur les voies de réception, t'as aussi des agents de manœuvre, des enrailleurs ce qu'on appelait – je pense que ça existe quasiment plus maintenant – qui là les arrêtent en foutant des cales. Et c'est là d'ailleurs où c'est le plus dangereux en fait parce que…

D.N. : Enfin, il suffit, enfin tu vois, enfin il suffit de glisser, et ça arrive très couramment. Enfin, je veux dire franchement l'accident de travail grave est quand même un truc assez courant dans les triages dans ces années-là tu vois. Et puis il y a y compris, franchement, enfin t'as des morts au boulot, enfin… c'est compliqué à dire, mais c'est « un truc normal » entre guillemets quoi. Il n'y en a pas toutes les semaines, faut pas non plus, mais…

E.G. : Oui les accidents mortels dans les triages ça n'étonnait pas.

D.N. : Tu vois c'est… Et t'as une partie donc d'agents de manœuvre à cette époque-là puisque t'as… enfin il y a encore beaucoup de trains Corail en fait à cette époque-là pour les voyageurs – parce que, là, on parle des marchandises donc les triages c'est les marchandises, etc. – mais dans les grandes gares, t'as aussi encore à cette époque

pas mal d'agents de manœuvre, dont des contractuels enfin auxiliaires étrangers aussi, parce que sur les train Corail t'as aussi nécessité, alors là c'est pas la même chose, mais là pour le coup c'est de raccorder en gros la machine et les wagons quoi, enfin la locomotive et les wagons quoi, enfin de raccorder et… enfin d'accrocher et de décrocher selon, enfin bref, ça arrive ou ça repart, etc., quoi.

E.G. : Et donc, ces agents-là passaient leur temps à passer sous les tampons, c'est jamais un endroit particulièrement agréable (sourire), donc voilà, donc c'était sale, c'était effectivement… enfin oui parce que c'est du boulot, t'es plein de graisse du matin au soir. Donc effectivement c'est sale, c'est dangereux… donc voilà.

D.N. : Et c'est dangereux aussi quoi. Tu vois, par exemple sur les grandes gares – alors c'est à la limite dans l'absolu un peu moins dangereux que sur le triage où les trucs ils bougent, enfin tu vois – mais pareil t'accroches ou tu décroches entre la loco et la rame, effectivement tu passes – je sais pas si vous – tu sais, t'as les deux gros tampons en fait forcément de… donc tu passes en dessous pour te retrouver au milieu des tampons pour accrocher, etc., quoi. Et là, même histoire c'est que, évidemment, normalement tu dois attendre que bidule, machin, la, la, la, la, enfin toutes les consignes de sécurité elles sont écrites pour que voilà, sauf qu'en vrai, en vrai le train il arrive et puis des fois tu passes et puis des fois en fait le mec dans la loco en fait finalement il avance un mètre de plus, enfin tu vois, et t'es en train de passer en dessous et… enfin tu vois, voilà, c'est vraiment du boulot… c'est vraiment du boulot dangereux quoi, enfin… Et vraiment il y avait pas mal d'accidents quoi » [Entretien avec deux cadres syndicaux de Sud-Rail]

Le travail en 3x8 contribue également à la fatigue physique. La description que livrent ces responsables syndicaux des conditions de travail en gares de triage et de fret n'a rien de théorique. L'exposition aux risques d'accidents et plus généralement la pénibilité ont des effets concrets qui ne sont pas rares comme en témoignent de nombreux entretiens faisant le récit d'accidents, de membres amputés dans les pires cas, et plus fréquemment de surdité précoce.



Vue aérienne du triage de Villeneuve-Saint-Georges en 2011 – photographie trouvée sur Wikipédia [https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_triage_de_Villeneuve-Saint-Georges – consulté le 15/01/2021]

Stagnation et différenciation des carrières

Au-delà du récit de la pénibilité et d'une forte exposition aux risques d'accident, ce qui les distingue de leurs collègues français du cadre permanent est l'expérience d'une forte stagnation des carrières : outre la moindre amplitude potentielle d'évolution des carrières, le passage d'un niveau à l'autre au sein d'une même « classe » (c'est-à-dire un niveau de qualification) est décrit comme semé d'embûches. Il est conditionné par deux critères, l'ancienneté et les choix établis lors des commissions de notations que les contractuels présentent souvent comme des instances où se manifeste régulièrement un désavantage par rapport aux collègues du cadre permanent.

En raison de la moindre amplitude théorique des carrières pour les auxiliaires, puis pour les PS25, leur évolution est par définition moindre que pour les cheminots au cadre permanent. L'ambition des lignes qui suivent n'est pas de comparer les rythmes d'évolution des carrières des uns et des autres, mais simplement de décrire le rythme de celui des auxiliaires-PS25. Avant de nous pencher sur ces carrières, il faut préciser leur l'organisation. Elle a connu deux transformations : en 1982 puis en 1992 (voir chapitre 2).

Tableau n°4 : Évolution possible des carrières des auxiliaires permanent et PS25

	Avant 1982	**1982 – 1992**	**À partir de 1992**
Réglementation et statut des cheminots marocains	**Auxiliaire étranger ou PS21**	**PS25 Annexe 1** 1982 : suppression du statut d'auxiliaire étranger. Les cheminots basculent dans la catégorie PS25 Annexe 1	**PS25 Annexe 1** 1992 : les catégories sont remplacées par des classes (sur le modèle du cadre permanent) ; création d'une 4e classe
Déroulé de carrière	Pas de classification	Catégorie C	Classe A
		Catégorie D	Classe B
		Catégorie E	Classe C
			Classe D (classe la plus élevée)

L'analyse statistique d'un échantillon de 70 dossiers de carrière, pour lesquels nous disposons du déroulé entier, permet d'identifier cinq grands types d'évolution.

Tableau n°5 : Types de carrières

	Occurrence	Description	Détail	Effets de la réforme de 1992
Type 1	**2** **2,8%**	**Carrière plate**	Le cheminot ne connait aucune évolution : embauché en catégorie C, il quitte la SNCF en fin de carrière, en classe A.	Nul
Type 2	**16** **22,8%**	**Évolution très lente**	Le cheminot connait en général une seule évolution ascendante : de la catégorie C à D ou de la classe A à B. **N.B. :** cas récurrents de cheminots passés en catégorie D et déclassés en classe A après 1992.	Souvent défavorable
Type 3	**31** **44,3%**	**Évolution régulière**	Le cheminot passe un nombre d'années semblables dans chaque catégorie/classe, en allant de la catégorie C à la classe C, voire D pour certains. **N.B. :** cas récurrents de cheminots passés en catégorie et déclassés en classe B après 1992.	Défavorable
Type 4	**15** **21,4%**	**Carrière plate puis ascendante**	Le cheminot reste en catégorie C. À partir de 1992, il connait une évolution beaucoup plus rapide entre les catégories, jusqu'à atteindre la classe C.	Favorable
Type 5	**6** **8,5%**	**Évolution régulière puis descendante**	Le cheminot connait une évolution régulière. À partir de 1992, il est déclassé de la catégorie E à la classe B et n'évolue plus jusqu'à sa retraite.	Défavorable

Bien que cette description demande à être affinée et comparée avec l'évolution des carrières des cheminots au cadre permanent et recrutés à des niveaux de formation et dans des qualifications équivalents, plusieurs constats sont d'ores et déjà possibles. Premièrement, la part des carrières plates est minime. La majorité d'entre elles connait une évolution. Mais celle-ci est très faible (type 2) ou connait une rupture descendante (types 2, 3 et 5). Deuxièmement, la réforme du règlement PS25 en 1992 qui peut être assimilée à une normalisation relative du règlement PS25 sur le modèle du cadre permanent ne semble pas avoir eu d'effet bénéfique pour les PS25. Pour les types 2, 3 et 5, elle conduit souvent à des déclassements. Il est difficile d'en donner une explication à ce stade, mais différentes hypothèses peuvent être formulées : discriminations nationale et raciale, méconnaissance du droit au-delà des cheminots au cadre permanent (chapitre 2), absence de formation et/de reconnaissance de l'ancienneté et des compétences des PS25 et/ou étrangers.

Au regard de la politique de promotion des cheminots au cadre permanent et mise en avant par la direction de la SNCF, cette différenciation et la stagnation globale des carrières des PS25 (du moins à travers l'échantillon évoqué) interpellent. Le rapport déjà cité du Comité social des transports terrestres datant de 1978 présente ainsi le bilan des politiques de formation et de prise en charge des cheminots au cadre permanent :

> *« Les élèves, recrutés directement au cadre permanent, reçoivent une formation en 2 ans tout en étant en poste dans les gares (vendeurs de billets, contrôleurs de trains e t c.). Ils entrent, en 1ère année au 1er niveau de l'exécution, en 2e année au 2e niveau de l'exécution. Ensuite, environ 60 % des anciens élèves sont reçus à un examen de la filière qu'ils ont choisie (mouvement, direction et encadrement des établissements exploitation, bureaux des gares...), leur donnant accès au "niveau maîtrise". Après, ils peuvent préparer un concours d'accès au "niveau cadre" (inspecteur) : 6 à 8 % d'entre eux le passent avec succès. [...]*
>
> *Les embauchés sans qualification sont recrutés dans un emploi de début, après avoir satisfait à un examen d'admission comportant des épreuves simples et si nécessaire à un examen psychotechnique. Dès leur embauchage, ils reçoivent des informations générales au cours de l'accueil. Ensuite, ils suivent une formation d'adaptation qui leur donne les connaissances utiles dans leur nouvel emploi. Puis en cours de carrière ils bénéficient de formations d'entretien et de perfectionnement de leurs connaissances. Par le biais de la promotion professionnelle et de la promotion*

sociale, ils peuvent acquérir une qualification professionnelle et un niveau hiérarchique plus élevés[11] *».*

Ce type de document n'a pas ici de valeur démonstrative d'un traitement différencié des cheminots de la SNCF et défavorable aux PS25 et/ou aux étrangers. En revanche, il donne à voir l'injonction faite à la direction de l'entreprise de prendre en charge des catégories spécifiques du personnel en organisant leur évolution, en rendant possible leur promotion. Cela concerne les « techniciens niveau baccalauréat » et « les embauchés sans qualification », recrutés au « cadre permanent ». Contractuels et auxiliaires ne semblent pas concernés.

Des carrières qui stagnent, des vies stabilisées en France

Revenons à l'enquêté B.C. déjà évoqué, arrivé en France et à la SNCF en 1974 dans une gare normande et muté dans l'Oise où il finit sa carrière en 2005. Il quitte l'entreprise en tant que PS25. Dans l'établissement où il finit sa carrière, il s'engage syndicalement, à la CGT en devenant suppléant du délégué du personnel. Il participe activement aux mobilisations de 1995 contre le « plan Juppé ».

Comme la très grande majorité des cheminots marocains recrutés à la même époque, il fonde une famille. Il se marie en 1977 au Maroc. Le couple a trois filles nées dans la première moitié des années 1980. Son épouse occupe plusieurs emplois : femme de ménage, boulangère, garde d'enfants. Le couple investit dans les études supérieures de leurs filles qui étudient en faculté de pharmacie pour l'une et dans une grande école de commerce pour l'autre.

Ce type de trajectoire professionnelle et familiale très rapidement esquissée n'est pas rare. La grande majorité des enquêtés s'installent durablement en France et fondent une famille, souvent au tournant des années 1970. Nombreux sont ceux dont les enfants connaissent une ascension sociale notable. Les carrières professionnelles stagnantes et semées d'embûches s'accompagnent d'une stabilisation de la vie en France : sur le plan familial, mais aussi du logement.

Conclusion du chapitre 1

Dans ce premier chapitre, nous avons dressé un portrait collectif de ces cheminots recrutés au Maroc en dessinant leur parcours de jeunes immigrés et leur insertion différenciée, mais durable au sein de diverses gares SNCF. Cette communauté d'expériences naît à l'intersection d'une immigration collective de travail en contexte postcolonial et d'une politique d'emploi produisant inégalités et

[11] Rapport sur l'évolution de la situation de la main-d'œuvre dans les entreprises de transports terrestres en 1977. Comité social des transports terrestres, 16.03.1978. p. 9-11.

discriminations au sein de l'entreprise. Elle ne suffit pourtant pas à faire émerger un groupe au sein de l'entreprise : il faudra pour cela différents épisodes de mobilisation ainsi qu'un travail de cadrage produit par différents entrepreneurs de mobilisation pour donner consistance à un acteur collectif.

Chapitre 2 : Les mobilisations syndicales au nom de la défense des contractuels

Ce second chapitre s'intéresse à la façon dont le statut des cheminots marocains a été dénoncé par les principaux concernés, individuellement et collectivement, puis comment cette dénonciation a fait l'objet d'une progressive prise en charge syndicale. L'engagement de quelques organisations syndicales entre les années 1980 et 2000 a permis de réduire, à la marge, les effets de leur inscription originelle en dehors du statut de cadre permanent tout en perpétuant la différenciation de cette fraction des employés au sein du personnel cheminot.

Écrire l'histoire de la mobilisation des et pour les cheminots marocains ne va pas sans difficulté. Notre enquête nous a conduits à deux types de discours portés par nos interlocuteurs privilégiés : du côté du syndicat Sud-Rail, celui d'un engagement continu auprès des contractuels, notamment marocains ; du côté de l'association Ismaïlia regroupant des cheminots marocains, celui d'une absence de soutien syndical. Ces versions concurrentes de l'histoire de la mobilisation transparaissent également à travers la couverture médiatique du procès. À côté des images de joie et de fierté des plaignants apprenant la condamnation de la SNCF en appel, le traitement médiatique de l'affaire a relayé le récit d'une « absence de soutien des syndicats » à la cause des « chibanis ».

Ces récits concurrents donnent à voir l'enjeu de catégorisation de l'injustice dénoncée et du personnel mobilisé. « Contractuels », « PS25 marocains », « cheminots marocains », « chibanis » renvoient à des cadrages différents de la mobilisation dont l'histoire montre qu'ils ont été fluctuants en fonction du temps biographique des principaux concernés et des configurations syndicales locales. Par ailleurs, les archives syndicales permettent de documenter l'engagement syndical auprès des PS25 marocains, quoique de façon différenciée selon les organisations. Les pages qui suivent ne visent pas à dénoncer l'écart entre l'histoire et la mémoire de cette mobilisation, mais prennent au sérieux l'affirmation selon laquelle le soutien syndical aurait fait défaut. Nous identifions d'abord les étapes d'un progressif soutien syndical avant de montrer comment ce soutien s'accompagne de logiques de différenciation au sein du personnel cheminot, défavorables aux PS25 marocains.

L'engagement de la CFDT auprès des PS25 marocains : une position avant-gardiste ?

Au cours des années 1980, alors que les cheminots marocains travaillent depuis une dizaine d'années au sein de l'entreprise, ils font progressivement le constat de différences de traitement par rapport à leurs collègues français. Ces différences concernent notamment les possibilités d'avancement

professionnel, leurs compétences ne faisant pas l'objet d'évaluation par leurs supérieurs hiérarchiques. Elles concernent également les facilités de circulation. Le constat de ces inégalités les conduit à dénoncer ce qu'ils vivent comme une injustice. Ils se tournent vers leurs supérieurs hiérarchiques, parfois vers leur député. Ces dénonciations demeurent majoritairement individuelles et locales.

Les organisations syndicales au sein de l'entreprise s'intéressent inégalement à leurs cas. De nombreux enquêtés racontent avoir fait part de leur situation à des délégués du personnel, ne parvenant pas à retenir leur attention. Du côté syndical, la principale raison invoquée pour expliquer la difficulté à prendre en charge les contractuels, et en l'occurrence étrangers, est celle de la méconnaissance de la réglementation en dehors de celle du cadre permanent. Dominique Malvaud, ancien responsable fédéral Sud-Rail et investi auprès des cheminots marocains en 2003-2004 explique ainsi : *« c'est toute la difficulté à la SNCF, les cheminots connaissent très très bien les statuts des cheminots, les règles de retraite, de salaire, etc., des cheminots. Mais dès qu'on sort du statut lui-même et qu'on rentre dans le code du travail, personne ne connait*[12] ». Cette interprétation est récurrente chez les cadres syndicaux rencontrés de la CFDT Cheminots et de Sud-Rail. Il serait question de méconnaissance plutôt que de réticence à traiter la question des contractuels étrangers.

L'offre syndicale à la SNCF comme dans d'autres entreprises n'est évidemment pas homogène et notamment en ce qui concerne la prise en charge des travailleurs immigrés. Dans les années 1970, suite aux grèves emblématiques auxquelles les travailleurs étrangers participent massivement[13], les syndicats français traitent, au niveau national, de la situation des travailleurs étrangers dans l'élaboration de leurs revendications. La Confédération générale du travail (CGT), syndicat contestataire majoritaire à l'époque et se revendiquant du marxisme, reste néanmoins tiraillée entre une approche universaliste considérant les travailleurs étrangers avant tout comme des membres de la classe ouvrière parmi d'autres, et une approche particulariste insistant sur leurs revendications spécifiques (Gay et Perdoncin, 2018). La Confédération française démocratique du travail (CFDT)- historiquement plus proche de courants prônant l'autogestion avant de se rallier majoritairement à une stratégie réformiste dans les années 1980 - cherche à syndicaliser les ouvriers non qualifiés parmi lesquels les étrangers sont surreprésentés, mais éprouve également des difficultés à prendre en charge les revendications spécifiques de ces derniers au niveau national (Bruno, 2011).

[12] Entretien du 23 novembre 2015.
[13] Les grèves des usines de Penarroya (1970-1972), de Renault, à Billancourt et Flins (1973).

Cette tension se retrouve dans le traitement des cheminots contractuels marocains par les organisations syndicales de l'entreprise ferroviaire, et plus exactement dans les gares où cette catégorie du personnel est la plus présente. La CFDT cheminots est la première organisation syndicale à s'enquérir des cas des cheminots marocains recrutés comme auxiliaires permanents. Leur situation est analysée comme une déclinaison du problème plus général de l'emploi des contractuels. Les auxiliaires, qui ne sont pas tous étrangers, sont appréhendés uniquement à travers le prisme de l'exclusion du statut de cadre permanent.

Lorsqu'ils reviennent sur l'engagement de la CFDT cheminot auprès des PS25 marocains, les cadres locaux rappellent la position originale et avant-gardistes de leur organisation parmi les principaux acteurs syndicaux de l'entreprise et notamment la CGT :

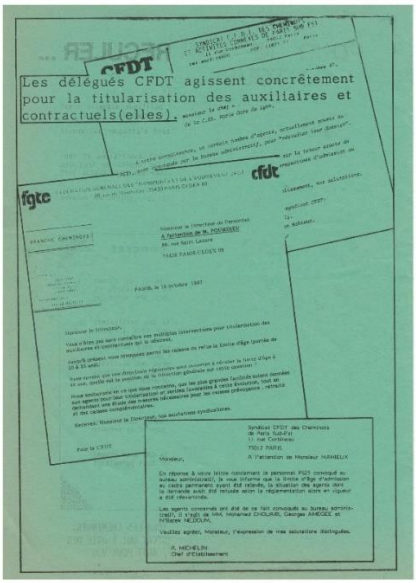
> *« Un truc de la CGT et au moment où on avait relancé une campagne justement sur la suppression de la clause de nationalité pour l'accès au statut, et il y a un truc de la CGT qui redit… qui remet l'accent, et vraiment en réponse à ça, sur la défense du statut de cheminot français. C'est… enfin franchement… Et je pense que c'est vraiment dans les années, c'est fin des années 80 quoi, parce que je m'en rappelle du truc, enfin que c'est un peu au moment on va dire Le Pen « commence à exister » entre guillemets, voilà au-delà des… parce que franchement… Non, non et ça, là-dessus, on a toujours été emmerdé même s'ils ont changé de position je pense depuis quelques années… » [Entretien avec un ancien militant CFDT Cheminots, devenu cadre de Sud-Rail, du 23 novembre 2015]*

Dans les années 1980, la CFDT est la seule organisation à revendiquer l'extension du statut aux contractuels et auxiliaires. Cette originalité revendiquée pousse la CGT à se positionner et à se démarquer de cette revendication, quitte à risquer de se voir accuser de défendre des positions proches de celles du Front National, comme le suggère l'extrait ci-dessus.

Cette position singulière est revendiquée par la CFDT dans ses documents internes et externes de communication. Dans une brochure syndicale de décembre 1987 entièrement dédiée à la cause des « auxiliaires et des contractuels », l'organisation se présente ainsi : *« Seule organisation, à revendiquer clairement, du niveau local au niveau national, la titularisation des auxiliaires et contractuel(elles[14]) qui le demandent, la CFDT met ses actes en accord avec ses principes ».* En rappelant qu'elle est la « seule organisation » à prendre en compte l'ensemble du personnel de l'entreprise, l'organisation s'adresse aux salariés recrutés en dehors du cadre permanent à travers ses campagnes de syndicalisation des

[14] On notera que l'organisation utilise l'écriture inclusive dès les années 1980 !

hors statuts. L'ambition apparaît clairement. La même brochure indique que *« les délégués CFDT agissent concrètement pour la titularisation des auxiliaires et contractuels »*. Preuves à l'appui, le feuillet illustre cette position de principe en exposant des correspondances entre les sections syndicales des gares de Saint-Lazare et de Paris Sud-Est et la direction des ressources humaines, évoquant l'intégration de contractuels au cadre permanent.



Tract CFDT Gare de Lyon – Décembre 1987



Tract CFDT Cheminot – Décembre 1989

Après avoir acquis la nationalité française, des contractuels ont bénéficié de l'appui de la CFDT. Prise en charge des contractuels et syndicalisation vont donc de pair, et ce, tout au long de la période.

L'appui syndical aux contractuels se manifeste également et concrètement à travers les tracts bilingues[15] (en l'occurrence, en arabe) permettant d'être lus par des contractuels réputés, à tort ou à raison, non francophones.

[15] La CFDT cheminots n'est pas la seule organisation à traduire ses tracts. Des enquêtes documentent l'existence de cette pratique dans d'autres syndicats et dans d'autres entreprises (Gay, 2016). Elle cible des fractions jugées difficiles à syndicaliser en raison de leur extranéité, linguistique et nationale.



Brochure CFDT « Le cheminot de France » - Avril 1982, p. 3

L'image d'une poignée de mains, l'une blanche et l'autre noire, vient signifier sur le plan visuel la solidarité entre cheminots au-delà des différences, sans que le statut de celles-ci (nationalité, perception du phénotype, langue pratiquée et/ou maîtrisée) ne soie explicité. La suggestion de ces différences opère comme une reconnaissance de l'inégalité réelle des statuts au sein du personnel, inégalité amenée à être combattue à travers la défense collective des droits des cheminots. Au-delà de la traduction en arabe et du visuel, cette brochure retient l'attention par la place qu'y tiennent « auxiliaires, immigrés », à la fois cibles de campagnes de syndicalisation et acteurs à part entière de cette cause. *« Auxiliaires, immigrés, luttons pour nos droits ! Les mêmes droits que pour les cheminots. Pour les défendre ensemble »* : l'énonciation suggère que ce sont des « auxiliaires, immigrés » qui prennent directement la parole, réclament les « mêmes droits » que les « cheminots », pour à terme les « défendre ensemble ». La mobilisation pour se faire reconnaître statutairement comme cheminot pourra à terme et plus généralement servir la défense même des droits des cheminots.

Un travail syndical classique d'information et de formation des militants

La construction de cette cause 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. *Le cheminot de France*, magazine de la CFDT-cheminot destiné à ses adhérents, documente parfaitement ce travail. Dans le numéro de mai 1982, une section dédiée à la « la situation actuelle des auxiliaires et

contractuels[16] » est organisée en plusieurs rubriques mêlant des données quantifiées qui mettent en avant le nombre important de salariés concernés (près de 20 000 auxiliaires et contractuels) et l'énoncé des propositions de la CFDT. Un encadré final intitulé « Rémunération : Attention » liste des points de vigilance concernant notamment l'actualisation du montant des salaires des contractuels et destinés aux militants qui auraient à vérifier la paie de leurs collègues contractuels.

Si le soutien de principe apporté par les cadres locaux de la CFDT-cheminots aux contractuels et auxiliaires (au-delà du seul cas des PS25) est conforme aux orientations de l'organisation, leur investissement concret est rythmé par le contexte politique et législatif. La chronologie des actions locales et nationales en faveur des contractuels et auxiliaires donne à voir la régularité du traitement syndical de ces cas, bien qu'elle ne dise rien de sa centralité au regard des autres actions conduites par l'organisation syndicale (tableau 6). Les principales actions datent du premier tiers des années 1980 et de la dernière moitié des années 1990. Au début des années 1980, après une série d'actions diverses (interpellation de la direction de l'entreprise et manifestations), les organisations syndicales de la SNCF, et à leur tête la CFDT, obtiennent l'ouverture de négociations concernant les contractuels et les auxiliaires. Elles s'ouvrent fin 1981 et durent jusqu'à fin 1982[17]. Elles permettent, entre autres, l'intégration au statut grâce à une baisse de la limite supérieure d'âge (voir détail tableau 2). Cette mesure importante concerne aussi les PS25 marocains naturalisés, autrement dit ayant levé la contrainte de la nationalité. Ces premières négociations s'inscrivent dans le contexte politique et social qui s'ouvre après l'élection de François Mitterrand en mai 1981 et dans celui qui aboutit en 1982 à l'adoption des lois Auroux. Une seconde vague de négociations importantes concernant les contractuels date du milieu des années 1990, lorsque les organisations syndicales, avec encore une fois la CFDT-Cheminots à leur tête, obtiennent l'ouverture de négociations pour intégrer au cadre permanent les contractuels en contrat à durée indéterminée[18]. Ces négociations s'inscrivent directement dans le cadre des accords nationaux des 35h et font l'objet d'une directive des ressources humaines de l'entreprise. Dans les deux cas, c'est donc une ouverture du contexte politique et législatif qui est investie par les organisations syndicales pour inscrire le traitement des contractuels à l'agenda des négociations au sein de l'entreprise.

[16] Brochures CFDT « Le cheminot de France » — Mai 1982, 3 pages (p.8-10). « Point sur la situation actuelle des auxiliaires et contractuels.
[17] *Ibid*.
[18] RH0610 – Référentiel RH – Directive — « Accord national 35h. Programme d'admission au CP de salariés en CDI » - 01.10.99

Tableau 6 : Chronologie des actions et négociations menées par la CFDT pour les contractuels et auxiliaires[19]

Années	Objet	Négociations/ Accords	Détail des acquis pour les PS25	Effets
1981-1982-1983[20]	- Intégration au cadre permanent et enjeux afférents - Facilités de circulation	« Accords sociaux des années 1981, 1982, 1983 - Dérogation à la limite d'âge statutaire[21] »	Condition : Être naturalisé français et âgé de moins de 45 ans[22] (à titre temporaire, jusqu'en 1984) Après commissionnement, délai de passage d'un échelon à l'autre réduit de moitié - Facilités de circulation (pas de détail)	« Vague[23] » de titularisations de PS25 marocains naturalisés
1989	- Facilités de circulation	?	- Obtention de la carte de circulation[24]	
1992	- Grille de salaires sur le modèle du cadre permanent	Dans le cadre des accords sur la refonte de la grille salariale du cadre permanent	- Réorganisation de la grille salariale des contractuels : les catégories sont remplacées par les classes	
1998	- Facilités de circulation	« Évolutions des facilités de circulation[25] »	- (Entre autres) augmentation du nombre de voyages gratuits de 10 à 16	
1999	- Intégration au cadre permanent et enjeux afférents -facilités de circulation	« Accord national 35h- Dérogation à la limite d'âge statutaire »[26]	Condition : Être naturalisé français et âgé de moins de 40 ans au 1er janvier 1999 (à titre temporaire, jusqu'en 2001) - Facilités de circulation (pas de détail)	« Vague » de titularisations de PS25 marocains naturalisés

[19] Ce tableau synthétise des informations s'appuyant sur des sources diverses : documents de la Direction des ressources humaines, documents de communication syndicale, entretiens avec des cadres de la CFDT et de Sud Rail. Le niveau d'information est inégal en raison de la diversité de ces sources.

[20] En l'état actuel de nos recherches, nous n'avons pas trouvé de traces d'actions plus anciennes en faveur des contractuels et auxiliaires étrangers.

[21] Direction des Ressources Humaines, Consigne générale — PS 1B n°14 — Document intérieur — Dispositions applicables personnel contractuel et auxiliaire admis au cadre permanent en application des accords sociaux des années 1981, 1982 et 1983, 24.07.1984 (Archives Christian Mahieux — R0151).

[22] Brochures CFDT « Le cheminot de France » — Février 1982, 1 page (page de garde) > sommaire dont « un statut unique des travailleurs du rail »

[23] Selon les enquêtés. En l'état actuel, nous ne sommes pas en mesure de quantifier ces titularisations après naturalisations.

[24] Tract CFDT cheminot - Contractuels FC Carte – Décembre 1989 (Archives Christian Mahieux).

[25] Courier RH / SUD-Relevé de conclusion, 20.07.1998 (Archives Christian Mahieux).

[26] Direction des Ressources Humaines, Référentiel Ressources Humaines — Directive – Accord national 35h, Programme d'admission au cadre permanent de salariés en contrat à durée indéterminée 01.10.1999 (Archives Christian Mahieux — RH0610).

Entre 1981 et 1999, exiger pour les contractuels et les auxiliaires « les mêmes droits que pour les cheminots » conduit concrètement à négocier la titularisation des salariés, une fois acquise la nationalité.

L'égalité par l'assimilation nationale

Les facilités de circulation pour les cheminots et leurs familles datent de la naissance de l'entreprise publique en 1938. Destinées aux familles, dont le père et/ou mari se voyait imposer une mobilité importante, une pénibilité et des horaires de travail contraignants, elles ont été pensées comme une compensation de l'employeur et revêtent à ce titre une dimension symbolique importante. Des années 1980 jusqu'au début des années 2000, l'extension de ces facilités aux contractuels et auxiliaires figure systématiquement au titre des revendications. La mobilisation de la CFDT a permis d'obtenir satisfaction, par étapes successives, sans que l'égalité ne soit jamais atteinte.

La seconde revendication portée par la CFDT porte sur la flexibilisation des conditions d'entrée au cadre permanent, également nommée « titularisation ». 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 pour entrer au statut. Comme l'indique le tableau 6, cette limite d'âge a ponctuellement été repoussée au moins à deux reprises : à 45 ans avec les accords sociaux de 81-82-83, à 40 ans avec les avec les accords de 1999.

Contrairement à la condition d'âge, la condition de nationalité n'a jamais pu faire l'objet de négociations. Les dérogations obtenues grâce aux différents accords depuis le début des années 1980 n'ont concerné les PS25 marocains que lorsque ceux-ci avaient au préalable obtenu la nationalité française par voie de naturalisation. L'accès à la pleine citoyenneté conditionne l'accès 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. Cela a pour effet de déplacer l'encadrement syndical du cas de ces employés spécifiques, en dehors de la sphère du travail. L'aide et l'accompagnement personnalisé des démarches de naturalisation qui reposent sur un travail conséquent de collectes de documents et de liaison avec les services de naturalisation en sont l'illustration. Un ancien cadre de la CDFT-Cheminot l'évoque ainsi : *« Nous syndicalement, on accompagnait effectivement les démarches par exemple de ces camarades contractuels qui… Enfin, je me souviens moi avoir traité des histoires de dossiers à Nantes parce qu'il fallait déposer son*

dossier… [27]». Les responsables syndicaux se réfèrent directement à « Nantes », où se situent les services centralisés en charge des demandes de naturalisation des étrangers. La naturalisation devient donc une solution :

> *« Parce qu'une des solutions pour résoudre le problème c'était effectivement de se faire naturaliser et de demander donc l'admission au statut, de se faire régulariser au statut – tous les accords sociaux-là qui prévoyaient, qui traitaient ce sujet-là, qui permettaient après une admission tardive au statut après trente ans, etc., qui permettaient de « rentrer » entre guillemets, enfin d'être traité de manière égalitaire avec les autres cheminots. Et c'est vrai que ça a toujours été, et ces agents-là ont toujours eu entre guillemets, enfin donc certains ont fait le choix, beaucoup – enfin moi j'ai pas les chiffres, mais je pense que beaucoup ont fait le choix de se faire naturaliser, ce qui n'était pas forcément une évidence… » [Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]*

La naturalisation, procédure administrative d'assimilation nationale, opère comme une normalisation qui seule permet aux PS25 marocains de devenir éligibles aux accords négociés par les organisations syndicales. Elle instaure une distinction entre les deux conditions d'accès au cadre permanent qui concernent inégalement les contractuels et auxiliaires de l'entreprise. La condition d'âge qui potentiellement concerne tous les employés occupant des emplois de cheminots (c'est-à-dire inscrits au dictionnaire des filières), mais recrutés alors qu'ils l'avaient dépassée peut faire l'objet de négociation. En revanche, la condition de nationalité qui par définition ne concerne que les employés étrangers échappe à toute négociation. Elle demande donc un changement de statut administratif de l'employé, non pas en tant qu'employé, mais en tant que résident sur le territoire français. Cette normalisation par la naturalisation ne fait donc pas disparaître la frontière nationale qui opère encore comme un marqueur social et important facteur de différenciation au sein du personnel. Les cadres syndicaux rencontrés rappellent d'ailleurs à plusieurs reprises que ces accords, qui de leur point de vue signent le succès des négociations et de l'engagement syndical, constituent un sujet sensible pour certains PS25 étrangers :

> *« D.N. : Il y a des camarades qui volontairement l'ont pas fait quoi, en considérant qu'ils avaient pas à passer par là pour avoir les mêmes droits quoi.*

[27] Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.

E.G. : Mais chez eux, enfin parmi eux, il y avait de vrais débats là-dessus » [Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]

À ce malaise, voire opposition de principe (pourquoi conditionner l'accès aux droits et à l'égalité ?), peuvent se greffer d'autres oppositions qui semblent renvoyer à la charge symbolique de la naturalisation. Dans le récit qu'en offrent les cadres syndicaux, cette « sensibilité particulière » et difficulté à envisager la naturalisation semblent inégalement partagées par les PS25 étrangers :

« E.G. : Moi je pense, enfin sans trop me tromper, il y a sans doute au moins une petite moitié qui s'est fait naturaliser. Oui, non, c'est vraiment important et à l'époque ça, enfin ça leur posait vraiment aucun problème – je pense qu'aujourd'hui la situation serait différente – mais enfin, moi je me souviens l'ambiance en tout cas des contractuels qu'on avait Gare de Lyon ils étaient, enfin c'était pour eux une bouée de sauvetage quoi, la naturalisation, enfin avec donc l'admission au statut. C'était pas le fait de se faire naturaliser, c'était pas la naturalisation en soi » [Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]

Pour ces interlocuteurs syndicaux comme pour ces PS25, la voie de la naturalisation est un dernier recours pour « débloquer » un problème, une « bouée de secours » :

« E.G. : C'est vrai que disons devant l'état de blocage qu'il y avait, bon on voyait bien les différences de traitement – enfin tout le monde, enfin cette population avait bien compris qu'en restant contractuel ça serait très compliqué d'avancer, même s'il y avait quelques avancées, mais ça serait quand même très compliqué de débloquer les situations – une des manières de débloquer leur situation individuelle était de se faire naturaliser. Sauf que là c'était un choix effectivement qui dépassait sans doute le cadre de l'entreprise, c'est un choix y compris familial, etc. » [Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]

Pour d'autres PS25, les hésitations semblent plutôt avoir trait à des rapports d'allégeances nationales et d'identification nationale dans un contexte inégalitaire entre la France, ancienne puissance coloniale, et le Maroc :

« E.G. : Combien ont été effectivement, enfin ont fait ce choix de se faire naturaliser. Moi j'en avais un par exemple dans le dernier service où j'ai bossé qui était un Algérien et qui par contre lui a refusé de le faire par choix, il était hors de question pour lui… il

voulait même pas penser, enfin un jour j'avais discuté avec lui, j'ai arrêté la discussion très vite (rire).

VAC : Oui et puis j'imagine c'est pas la même chose entre les Algériens et les Marocains…

E.G. : Oui, oui, non, mais c'est pour ça que je précisais que c'était un Algérien parce que je pense que la situation était… c'était beaucoup plus… c'était une forme de traîtrise de…

VAC : Oui bien sûr.

E.G. : … À sa culture, à sa famille et j'en passe et des meilleures » [Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]

On décèle un ton ironique dans ce récit qui renvoie probablement à un rapport purement pragmatique à la naturalisation. Elle est présentée comme une solution technique au problème de l'inégalité des droits. Pourtant, les effets concrets de ces accords, c'est-à-dire le nombre de naturalisations et de titularisations suite aux différents accords négociés par la CFDT-cheminot n'ont pas fait l'objet d'un comptage, y compris à l'échelle des gares où intervenaient nos interlocuteurs :

« E.G. : Oui on se posait la question du nombre, enfin « du nombre » du pourcentage, au pif, de contractuels. Donc si on considère qu'il y a eu à peu près deux mille, entre deux mille et deux mille cinq Marocains, enfin disons contractuels d'origine étrangère, embauchés dans les années 70 combien ont été naturalisés, enfin combien se sont fait naturaliser ? […] » [Entretien collectif avec deux cadres de Sud - Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]

Un engagement pour les cheminots étrangers ou pour tous les contractuels ?

Les archives syndicales des années 1980 n'évoquent jamais le cas des PS25 marocains. Elles évoquent en revanche les « auxiliaires et contractuels », parfois les « auxiliaires immigrés », sans mentionner une quelconque nationalité (et donc sans référence à l'histoire du recrutement de près de 2 000 marocains au début des années 1970). Rappelons qu'une partie de ces archives nous ont pourtant été transmises par des cadres syndicaux dans le cadre d'une enquête dont ils connaissaient l'objet. On peut présumer que dans les années 1980, le cas des PS25 marocains était pensé et donc archivé, dans le cadre plus général de l'enjeu des contractuels et des auxiliaires de la SNCF. Les cadres syndicaux rencontrés rappellent d'ailleurs que les PS25 marocains constituent un cas parmi d'autres de l'enjeu plus général des contractuels et auxiliaires :

E.G. : « Non, mais comme on disait tout à l'heure que, effectivement, ce statut de contractuel, mais depuis le début, était pas réservé aux salariés d'origine étrangère.

D.N. : C'est ça qu'il faut peut-être aussi réexpliquer du coup. Un, des salariés d'origine étrangère c'est pas que des Marocains même si encore une fois c'est…

E.G. : Principalement…

D.N. : Oui c'est ça.

E.G. : … C'est des Marocains, mais c'est pas qu'eux, c'est pas qu'eux. Et surtout le statut de contractuel, enfin les hors statuts à la SNCF étaient pas uniquement les salariés d'origine étrangère. Non régularisables au statut parce qu'effectivement il y avait cette espèce de blocage qui était la clause de nationalité puisque pour être intégré à la SNCF à l'époque, enfin « à l'époque », ça a été élargi… [Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]

D'entretien en entretien, les cadres syndicaux mettent un point d'honneur à rappeler que cette cause a été rapidement prise en charge par la CFDT et qu'ils désapprouvent, dans le même temps, la séparation de cet enjeu de celui plus large des contractuels et auxiliaires. La cible de cette critique est d'ailleurs explicite :

E.G. : « Ah oui, oui. Mais à la différence un peu, enfin je ne sais pas comment on structure un peu nos questions/réponses, mais à la différence un peu de la logique j'allais dire que les fameux chibanis ont maintenant où il y a une logique entre guillemets « communautariste », machin, nous en tout cas à l'époque, on n'avait pas cette logique-là. Bon, on avait… et contrairement à ce qu'ils disent eux d'ailleurs (sourire), le principal souci était non pas le traitement des contractuels dits marocains, mais le traitement des contractuels tout simplement. Parce que déjà à l'époque, et contrairement à ce que eux pensent, en tout cas ont intériorisé, c'est qu'on avait dans les gares d'autres cheminots contractuels qui n'étaient pas d'origine étrangère, mais qui pour différentes raisons avaient été embauchés tardivement par exemple et qui étaient sous la même réglementation qu'eux, donc avec les mêmes inégalités » [Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]

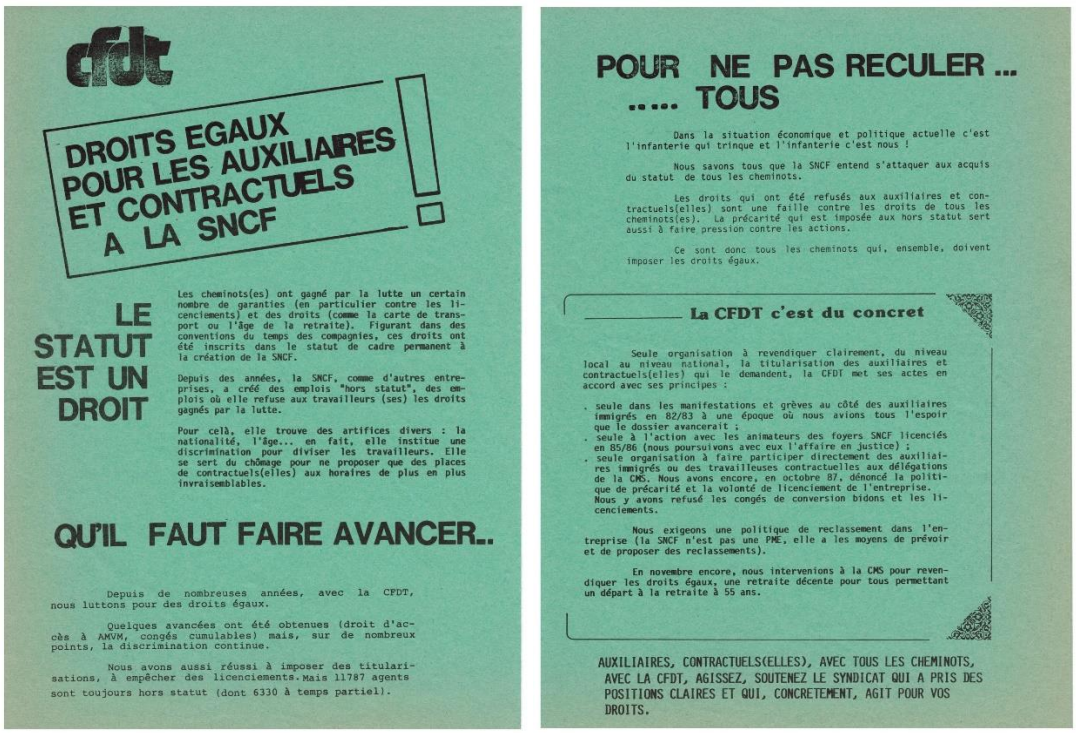
Deux époques sont opposées : celle où les cadres syndicaux de la CFDT s'engageaient pour et auprès des « contractuels » et celle dite « communautariste », renvoyant à la fois à l'organisation associative des PS25 marocains à partir du tournant des années 2000 (voir *infra*) et à la tournure judiciaire prise

par la mobilisation, devenue celle des « chibanis de la SNCF » (chapitre 3). Cet enquêté va même plus loin en hiérarchisant les effets néfastes des conditions statutaires des différentes catégories de contractuels :

> *E.G. : « le règlement PS25, avec différentes annexes, bon, et eux [les PS25 marocains] étaient dans l'annexe A1 donc qui était en référence aux emplois du cadre permanent, voilà. Et on a dans ce règlement PS25 – et on a encore aujourd'hui – d'autres annexes qui ont encore moins de, j'allais dire… encore moins de référence à un déroulement de salaire, à un déroulement de carrière, etc. C'est-à-dire qu'il y a encore aujourd'hui des personnels à la SNCF où il y a des contrats de gré à gré, c'est-à-dire qui sont voilà… alors qu'à la SNCF tout est légiféré, tout est réglementé, machin, et bien on a dans ces personnels-là par contre, encore aujourd'hui, voilà. Et à l'époque c'était le cas. Donc j'allais dire, bon évidemment ça peut paraître caricatural de dire ça comme ça, mais les personnels PS25 d'origine étrangère, là en l'occurrence l'essentiel des Marocains, étaient dans des annexes qui n'étaient pas les plus dégradées. Parce que, parmi les personnels qui avaient le moins d'avantages, etc., on avait donc cette fameuse annexe B qui était en particulier tout ce qui restait de personnel de nettoyage, de ménage, etc., où là c'était le… voilà la catastrophe, on pouvait commencer, en équivalence à l'époque, à 1 200 euros sa carrière et la finir au même salaire vingt ans plus tard, vous voyez, donc c'était, enfin voilà. Alors que déjà sur l'annexe A1 il y avait quelques règles d'avancement qui étaient très minimes. Le problème qu'il y a eu et bon… le problème qu'il y a eu c'est que ces personnels-là dits chibanis, enfin (sourire) ex disons personnels PS25 d'origine marocaine, c'est qu'ils étaient employés dans les métiers les moins valorisés à la SNCF, bon, en particulier tout ce qui était les métiers de manœuvre et le travail de l'entretien de la voie ». [Entretien collectif avec deux cadres de Sud-Rail, anciens militants de la CFDT-Cheminots du 25.10.2019.]*

Dans cette hiérarchie, la position des PS25 ne serait ni la plus défavorable ni la plus à plaindre. Du point de vue de ces cadres syndicaux, s'il y avait donc une distinction à faire en termes d'inégalités des conditions d'emploi et de leurs effets, elle focaliserait l'attention sur d'autres hors-statut que les PS25. Cette évaluation a sans doute à voir avec les enjeux mémoriels contemporains à l'enquête. Il reste que les archives syndicales comme les entretiens donnent à voir une mise en équivalence des différents cas à travers une seule et même catégorie, celle des contractuels et auxiliaires, comme en témoigne le mot d'ordre récurrent depuis le début des années 1980 : *« Un statut unique des travailleurs du rail ».*

À cet argument de justice, s'articule un argument stratégique : la protection du statut.



cfdt

DROITS EGAUX POUR LES AUXILIAIRES ET CONTRACTUELS A LA SNCF !

LE STATUT EST UN DROIT

Les cheminots(es) ont gagné par la lutte un certain nombre de garanties (en particulier contre les licenciements) et des droits (comme la carte de transport ou l'âge de la retraite). Figurant dans des conventions du temps des compagnies, ces droits ont été inscrits dans le statut de cadre permanent à la création de la SNCF.

Depuis des années, la SNCF, comme d'autres entreprises, a créé des emplois "hors statut", des emplois où elle refuse aux travailleurs (ses) les droits gagnés par la lutte.

Pour celà, elle trouve des artifices divers : la nationalité, l'âge... en fait, elle institue une discrimination pour diviser les travailleurs. Elle se sert du chômage pour ne proposer que des places de contractuels(elles) aux horaires de plus en plus invraisemblables.

QU'IL FAUT FAIRE AVANCER..

Depuis de nombreuses années, avec la CFDT, nous luttons pour des droits égaux.

Quelques avancées ont été obtenues (droit d'accès à AMVM, congés cumulables) mais, sur de nombreux points, la discrimination continue.

Nous avons aussi réussi à imposer des titularisations, à empêcher des licenciements. Mais 11787 agents sont toujours hors statut (dont 6330 à temps partiel).

POUR NE PAS RECULER ... . TOUS

Dans la situation économique et politique actuelle c'est l'infanterie qui trinque et l'infanterie c'est nous !

Nous savons tous que la SNCF entend s'attaquer aux acquis du statut de tous les cheminots.

Les droits qui ont été refusés aux auxiliaires et contractuels(elles) sont une faille contre les droits de tous les cheminots(es). La précarité qui est imposée aux hors statut sert aussi à faire pression contre les actions.

Ce sont donc tous les cheminots qui, ensemble, doivent imposer les droits égaux.

La CFDT c'est du concret

Seule organisation à revendiquer clairement, du niveau local au niveau national, la titularisation des auxiliaires et contractuels(elles) qui le demandent, la CFDT met ses actes en accord avec ses principes :

- seule dans les manifestations et grèves au côté des auxiliaires immigrés en 82/83 à une époque où nous avions tous l'espoir que le dossier avancerait ;
- seule à l'action avec les animateurs des foyers SNCF licenciés en 85/86 (nous poursuivons avec eux l'affaire en justice) ;
- seule organisation à faire participer directement des auxiliaires immigrés ou des travailleuses contractuelles aux délégations de la CMS. Nous avons encore, en octobre 87, dénoncé la politique de précarité et la volonté de licenciement de l'entreprise. Nous y avons refusé les congés de conversion bidons et les licenciements.

Nous exigeons une politique de reclassement dans l'entreprise (la SNCF n'est pas une PME, elle a les moyens de prévoir et de proposer des reclassements).

En novembre encore, nous intervenions à la CMS pour revendiquer les droits égaux, une retraite décente pour tous permettant un départ à la retraite à 55 ans.

AUXILIAIRES, CONTRACTUELS(ELLES), AVEC TOUS LES CHEMINOTS, AVEC LA CFDT, AGISSEZ, SOUTENEZ LE SYNDICAT QUI A PRIS DES POSITIONS CLAIRES ET QUI, CONCRETEMENT, AGIT POUR VOS DROITS.

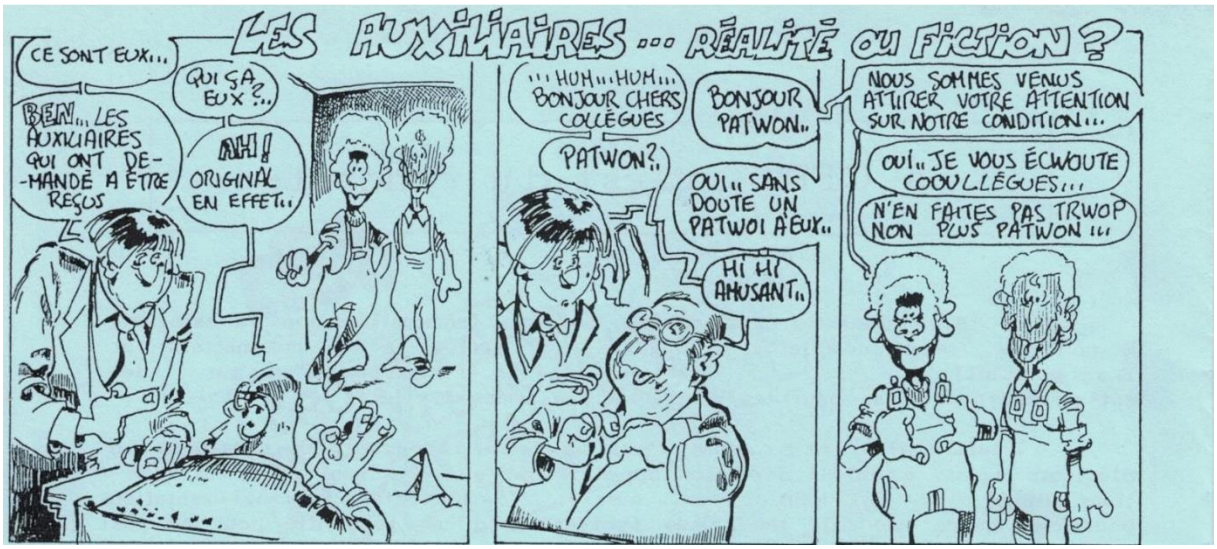
Tract CFDT Gare de Lyon – décembre 1987

Le tract développe un argumentaire pour la défense des droits des contractuels, au nom d'un principe de justice, mais également au nom de la défense du cadre permanent. Le sous-titre indique *« Le statut est un droit … qu'il faut faire avancer… pour ne pas reculer… tous »*. Dans ce cadre, la démultiplication de statuts de contractuels a pour principale fonction de « diviser les travailleurs ». C'est à dessin que la SNCF, « comme d'autres entreprises », emploie des travailleurs sous des statuts dérogatoires. À terme, cette politique d'emploi attaque les droits liés au statut. Cette lecture marxiste classique mène à la défense des contractuels : *« Les droits qui ont été refusés aux auxiliaires et contractuel(elles) sont une faille contre les droits de tous les cheminots(es). La précarité qui est imposée aux hors statut sert aussi à faire pression contre les actions. Ce dont donc tous les cheminots qui, ensemble, doivent imposer les droits égaux ».*

Il est bien question de « discrimination », mais celle-ci vise à fragiliser l'ensemble des cheminots. D'ailleurs, l'exclusion du cadre permanent se fait selon des *« artifices divers »*, parmi lesquels *« la nationalité, l'âge… »*. Cette critique syndicale classique du patronat peut être interprétée comme une pédagogie visant à atteindre sa base et la convaincre du bienfondé du soutien apporté aux contractuels, comme si la position avant-gardiste défendue par cette organisation au regard de l'ensemble de l'offre syndicale, pouvait potentiellement la fragiliser. Elle donne aussi à voir que la défense des PS25 marocains et des contractuels « d'origine étrangère » peut ne jamais évoquer la

discrimination à la nationalité, voire le racisme (cela ne sera plus le cas 15 ans plus tard). Enfin, si l'engagement de militants de la CFDT-cheminots a été effectif pendant les années 1980 et 1990, il ne semble pas avoir marqué la mémoire de l'organisation syndicale, du moins si l'on en croit certains de ses membres, restés cédétistes après la scission de 1995[28] (*infra*).

Les étrangers sont minoritaires parmi les contractuels et auxiliaires. On l'a dit, les responsables syndicaux mettent un point d'honneur à le rappeler. Pourtant l'association d'idées entre auxiliaires et « étrangers » ou « immigrés » est fréquente, quoique non explicitée, comme le montrent certains tracts et brochures de l'organisation syndicale. C'est le cas d'une planche de bande dessinée tirée des archives de la CFDT et datant de la fin des années 1980.



Extrait d'une brochure de la CFDT-Gare de Lyon, Décembre 1989

Dans la séquence extraite, deux cheminots désignés comme « auxiliaires » de la SNCF viennent à la rencontre d'un supérieur hiérarchique pour lui faire part de leurs revendications concernant les conditions d'avancement et de cotisation à la caisse d'assurance maladie, etc. moins avantageuses que celles de leurs collègues français au cadre permanent. La planche souligne le cynisme de la direction de l'entreprise en la matière. Mais dans le même temps, elle montre que pour au moins une partie des acteurs syndicaux, les auxiliaires sont assimilés à des non blancs et socialisés en dehors de la France hexagonale (comme en témoigne l'accent supposé antillais de l'un des protagonistes).

Cette séquence n'a pas de valeur démonstrative. Elle témoigne cependant de l'association d'idées opérée, ne serait-ce que dans la communication syndicale et à travers une représentation dessinée clairement stéréotypée, entre « auxiliaires » et minorités raciales identifiées en tant que telles.

[28] Echanges avec Patrick Le Rolland, ancien militant de la CFDT, octobre 2020.

De la sociabilité entre cheminots immigrés à la cause des PS25 : l'association Ismaïlia

En 1999, une poignée de cheminots marocains du Nord-est parisien crée l'association Ismaïlia. Ses objectifs ne sont pas revendicatifs, mais elle sert très vite de prête-nom collectif aux initiatives prises par son fondateur, Ahmed Katim, alors agent « mouvement manutention » de classe B. Ses conditions de recrutement et d'installation en France et sa très faible évolution de carrière au sein de l'entreprise en font un représentant type des PS25 marocains.

Encadré biographique n°1 : A. Katim[29]

Né en 1949, il fait des études agricoles après avoir été scolarisé dans un établissement catholique. Il travaille ensuite quelques années dans une ferme. Il apprend, lors d'une réunion organisée par l'office français d'immigration de Casablanca, que la SNCF recrute. Le départ s'organise rapidement, sans qu'il ait son mot à dire sur la ville de destination : il arrive en région parisienne au printemps 1972, à la gare de Pantin. Il a 23 ans lorsqu'il entre à la SNCF, sous le statut de PS25 et pour travailler sur les voies, en classe A. Il s'installe dans un logement de circonstance, censé être provisoire : un bungalow préfabriqué près de la gare de Pantin qu'il partage avec d'autres cheminots. Après quelques années, il obtient un appartement à Bondy grâce à la Sablière, société immobilière dont la SNCF est l'un des principaux actionnaires.

Dans les années 1990, alors « agent mouvement manutention », il accède à la classe B, et dans les années 2000, à la classe C. Il travaille en gare de triage jusqu'à en 2004. Quittant ce poste en raison de problèmes de dos, il obtient ensuite un constat d'aptitude pour devenir agent commercial, mais il constate avec regret qu'aucun poste n'est disponible pour lui et se voit chargé des tournées de vérification des tableaux d'affichage à la Gare de l'Est. Il prend sa retraite au printemps 2012, alors qu'il est chef secteur mouvement, classe D. Sa pension s'élève alors à près de 1 150 euros, au terme de 161 trimestres de cotisations.

À la fin des années 1990, il travaille en gare de triage et est par ailleurs adhérent CGT. Il semble pourtant se tenir à distance des acteurs syndicaux, gardant le souvenir d'une section syndicale qui ne l'inscrit sur les listes des délégués uniquement « pour que les Marocains votent CGT », toujours en fin

[29] Entretien du 21/10/2015.

de liste. Ce sont les situations particulières de collègues qui le poussent à s'intéresser au cas des PS25 compatriotes. Il est d'abord confronté concrètement à ce qui est vécu comme une discrimination par nombre d'entre eux : les règles implicites d'avancement dont ils estiment qu'elles les excluent systématiquement des tableaux de notation. En 1999, face au mécontentement d'un collègue marocain dont le nom figure sur la liste d'attente des notations depuis 1997, il interpelle les responsables du cadre permanent en charge du tableau des notations ainsi que la direction de l'établissement pour dénoncer l'exclusion de fait des PS25 de cette possibilité d'avancement.

En 1999, il crée avec des collègues résidant dans le nord-est de l'Île-de-France une association : Ismaïlia est née à l'intersection de la sociabilité résidentielle à Villemomble et professionnelle communautaire dans les gares de l'Est parisien. Elle offre un espace pour organiser des cours d'arabe pour les enfants des immigrés résidant dans le quartier, mais aussi un lieu de sociabilité pour les cheminots marocains. L'association semble essentiellement tenir par son investissement personnel. Elle va pourtant offrir un appui aux interpellations de la direction dans les gares de l'Est parisien. Elle rassemble alors une quinzaine de cheminots marocains qui sont par ailleurs syndiqués à Sud-Rail, à Force Ouvrière ou à la CGT. A. Katim est lui-même élu délégué syndical Sud-Rail à la Gare de l'Est au début des années 2000. Au cours de l'année 2000, il est interpellé par un collègue marocain, né en 1941 et qui, après 33 ans passés dans l'entreprise, réalise qu'il va toucher une pension s'élevant à 1943 Francs. A. Katim se renseigne auprès d'autres collègues marocains travaillant à la gare de l'Est et à celle du Bourget. Il décide en 2001 d'écrire au nom d'Ismaïlia à des responsables politiques : des lettres sont envoyées au président Jacques Chirac, au Premier ministre Lionel Jospin, au ministre des Transports Jean - Claude Gayssot, parallèlement à celles envoyées au président de la SNCF Louis Gallois ainsi qu'aux secrétaires de différents syndicats. Ces interpellations s'accompagnent d'une petite couverture médiatique. Conformément aux conditions de leur expérience intime, la situation des PS25 est formulée comme une inégalité de traitement désavantageant les cheminots étrangers.

La mobilisation de l'association n'est pas suivie d'effet, mais la rencontre avec un cheminot statutaire et militant Sud-Rail va progressivement donner de l'ampleur à ce premier travail associatif. Bouabdellah Frahlia a intégré l'entreprise depuis peu et désire « apprendre le métier de syndicaliste ». Comme dans des secteurs peu syndicalisés où des salariés peuvent trouver une incitation à s'investir individuellement, cet acteur trouve dans un site où la présence syndicale est importante, mais semble avoir manqué certains segments du personnel, une incitation à engager un important travail de mobilisation. Il exploite sa position d'acteur sécant entre différents collectifs de cheminots.

Encadré biographique n°2 : B. Frahlia [30]

B.Frahlia est né en 1968 et est originaire de la Moselle où il a grandi dans une famille ouvrière algérienne et sympathisante FLN. Son père est recruté en France dans les années 1950 pour travailler dans les mines de charbon. Après un CAP de mécanicien ajusteur, il travaille douze ans dans diverses villes, essentiellement comme électricien. Il entre à la SNCF, à la Gare de l'Est, en 1998 comme agent caténaire du cadre permanent, au collège d'exécution (qualification B). L'entrée dans l'entreprise ferroviaire représente pour lui l'accès à une stabilité censée lui permettre, enfin, de se syndiquer, après de longues années d'instabilité professionnelle.

Une fois « commissionné », il adhère immédiatement à Sud-Rail, souhaitant se former au syndicalisme dans une organisation « non réformiste ». C'est toutefois le hasard de sa première socialisation professionnelle qui l'oriente vers Sud-Rail plutôt que la CGT. Fatigué par le travail d'agent caténaire, il envisage pourtant de bifurquer vers un autre métier : il passe l'examen pour devenir conducteur de métro de la RATP parallèlement à ceux nécessaires pour passer en qualification C à la SNCF. Ces hésitations ont lieu alors que se profilent les élections professionnelles où il se voit proposer d'être inscrit sur une liste candidate, ce qui l'incite à rester à la SNCF. Inscrit en fin de liste, il n'est pas élu, mais rejoint le CHSCT de l'entreprise.

Le travail dans « l'équipe caténaire » implique des déplacements collectifs fréquents, de chantier en chantier. C'est dans un camion qui le conduit sur l'un d'entre eux qu'il rencontre un cheminot marocain, qui finit peu à peu à lui parler des problèmes qu'il rencontre. Son collègue le sensibilise à la fois au cas des PS25 et à « l'indifférence » des délégués du personnel :

> *« C'est-à-dire clairement que le copain contractuel qui était avec moi dans mon équipe me disait : "J'ai un gros problème […] je ne comprends pas, moi à chaque fois qu'il y a un délégué du personnel qui vient ici, je lui parle de mes soucis en tant que salarié et ainsi de suite, mais tout le monde me dit : "On n'arrive pas à résoudre…, vous vous êtes à part, on ne traite que les cadres permanents, vous les contractuels vous êtes à part" […]". Et un jour un délégué que j'estimais, que j'estime encore aujourd'hui, qui n'est pas si mauvais que ça […], lui avait dit : "Écoute ton dossier, les dossiers des contractuels, au sein de la direction nationale, se trouvent tout en dessous des autres dossiers. Le jour où tu trouveras quelqu'un qui arrive à le mettre*

[30] Entretien du 14/12/2015.

au-dessus de tous les dossiers, c'est qu'il n'est pas mauvais le mec". » (Entretien du 14/12/2015)

Il contacte en septembre 2002 l'administratrice principale du syndicat de Paris Est, pour être mis en contact avec le « référent contractuel » de l'établissement. C'est ainsi qu'il rencontre A. Katim. Ils sympathisent et décident de lancer une pétition dans les gares franciliennes pour sensibiliser les délégués syndicaux. Les signatures servent également à lister les PS25 de la région.

La prise en main syndicale du cas des cheminots marocains « en fin de course[31] » : Sud-Rail et le création d'un collectif mobilisé

L'engagement de Sud Rail n'est-il que la suite naturelle des engagements de la CFDT-Cheminots ? Dans les années 1980, la CFDT revendiquait être la seule organisation à prendre en charge la question des contractuels et des auxiliaires. 15 ans plus tard, Sud-Rail se présente également comme l'organisation la plus disposée à défendre les hors statuts. De fait, c'est Sud-Rail qui a été la principale organisation à inscrire cette cause à son agenda, à défendre ces cheminots et à contribuer à l'obtention d'un nouvel accord en 2004. La singularité de cette organisation parmi les syndicats cheminots pourrait ici se résumer à travers l'impératif revendiqué de défendre « les métiers du rail » plus qu'un statut. En ce sens, elle perpétue le cadrage cédétiste. La scission de la CFDT-cheminot et ses conséquences, suite au mouvement social de 1995, offrent un éclairage supplémentaire. Le départ massif de militants vers Sud-Rail, notamment ceux en charge les dossiers de contractuels et auxiliaires dans les années 1980 a eu pour effet de déplacer à Sud Rail les rares compétences syndicales en matière de réglementation hors statut[32]. Pourtant, la cause des PS25 marocains ne fait pas l'unanimité à Sud-Rail, y compris chez les cadres qui ont pourtant défendu les droits des contractuels des années auparavant. Pour dénouer les fils de l'engagement de quelques cadres de Sud-Rail auprès de ces cheminots, il faut donc s'éloigner d'une lecture strictement idéologique pour penser ensemble constructions discursives, ressources, contexte organisationnel et disponibilité biographique des militants et cadres syndicaux.

Face aux initiatives prises par Ismaïlia et B. Frahlia au nom de Paris Est, le bureau fédéral de Sud-Rail communique en interne plus spécifiquement sur les PS25 à partir de 2002 : il évoque la suppression de la clause de la nationalité, le problème des retraites, mais aussi la création d'une quatrième classe. À partir de cas particuliers d'agents embauchés dans les années 1973-1974, des lettres syndicales documentent les faibles niveaux de retraite qui attendent les PS25, autour du slogan « À travail égal/retraite égale. Respect et dignité pour les contractuel(le)s de la SNCF », clarifiant ainsi en quoi

[31] Selon un militant Sud-Rail connaissant le cas des cheminots marocains.
[32] C'est en tout cas l'interprétation d'un enquêté de CFDT-cheminot, Q.S.

cette cause peut s'inscrire parmi celles du syndicat, en quoi elle est conforme à ses positions et valeurs. La lutte pour la situation particulière des Marocains est inscrite dans celle plus large des travailleurs contractuels. Mais à la différence des tracts cédétistes des années 1980, le cas des cheminots marocains est nommé. La clause de nationalité est très explicitement dénoncée. La comparaison avec la RATP qui abandonne en 2002 cette clause apparaît également sur les tracts syndicaux et permet de montrer la plausibilité de la revendication. Elle est progressivement complétée par l'association de l'existence d'une telle clause et du principe de « préférence nationale ».

C'est une fois ces signatures recueillies qu'ils contactent la fédération, celle-ci validant et soutenant la démarche. B. Frahlia l'explique par son souci de respecter le « temps syndical » concernant une question dont il estime qu'elle n'a pas encore retenu l'attention. Malgré le succès de la pétition, assuré par ses déplacements fréquents avec A. Katim et quelques membres de l'association dans différentes gares franciliennes, il dit avoir souhaité trouver du renfort auprès de syndicalistes plus aguerris. C'est à l'occasion d'une manifestation contre l'invasion étasunienne de l'Irak en 2003, en échangeant sur ce cas avec d'autres manifestants « estampillés Sud », qu'il rencontre « un gars de la Gare Saint-Lazare », Dominique Malvaud alors membre du bureau fédéral, qu'il ne connait pas et qui lui propose d'échanger au local Sud de la gare Saint-Lazare :

> *« Voilà, moi je rencontre des problèmes […], là on a fait une pétition, mais on sent que les syndicats Sud-Rail […] ne sont pas forcément réceptifs sur ce sujet-là, j'ai l'impression qu'ils sont plus occupés à la routine au quotidien des uns et des autres, ça ne prend pas. Par contre nous en région parisienne je sens que ça commence à prendre. […] On a vu que les syndicats n'étaient pas réceptifs sur ce sujet-là donc on ne voulait pas faire trop de bourdes politiques quoi […]. Donc on a préféré être épaulés avec d'autres personnes quoi et d'autres gens, un peu plus chevronnés que nous. Donc on tombe sur Dominique Malvaud, sur Daniel Binet, Gérard Boscher, enfin plusieurs personnes du syndicat Paris Saint-Lazare. Et il me dit : "Écoute, tu es sûr ? Il y a du monde qui a signé la pétition ?'' Je lui ai dit : ''Écoute-moi : il y a des gens". » [Entretien du 14/12/2015]*

Convaincre des figures syndicales de la gare Saint-Lazare ne relève pas de l'évidence au début des années 2003, les sections Sud-Rail des deux gares étant en conflit dans un contexte plus général de crise du bureau fédéral. Pour B. Frahlia, l'enjeu est donc d'apporter la preuve que s'il est nécessaire d'agir en faveur des PS25, une telle action est par ailleurs possible dans la mesure où il existe suffisamment de contractuels marocains mobilisables. C'est dans ce contexte que A. Katim et lui organisent une première réunion à la Bourse du Travail de Paris, le 30 avril 2003 réunissant près de

150 PS25, contre les 80 anticipés. Devant le succès de cette première réunion, les appels à rassemblement à la Bourse du Travail sont désormais diffusés au nom de Sud-Rail, et non plus de Sud - Rail Paris Est. Identifié comme descendant d'immigré par les cheminots marocains, son rôle de courtier s'est trouvé facilité par la mobilisation de compétences linguistiques qui favorisent une forme de complicité avec des cheminots dont il ne partage pourtant pas le statut et par ce travail d'enrôlement de syndicalistes puissants au sein de la fédération.

Vers un anoblissement de la cause des cheminots marocains ?

La cause des PS25 connait une nouvelle étape en termes de reconnaissance syndicale et favorise une sensibilisation plus particulière au cas des PS25, au-delà du soutien formel. Cette sensibilisation passe par l'enrôlement d'un autre syndicaliste Sud-Rail, D. Malvaud. Militant syndical aguerri et ayant tenu diverses responsabilités syndicales tout au long de sa carrière de cheminot, la cause des PS25, qu'il embrasse après quelques hésitations, s'inscrit dans une trajectoire syndicale ponctuée par la prise en charge d'autres catégories spécifiques du personnel cheminot tout en lui permettant de se repositionner à Sud-Rail alors que l'organisation traverse une crise.

Encadré biographique n°3 : D. Malvaud[33]

Entré en 1974 à la SNCF au cadre permanent à la Gare Saint-Lazare, D. Malvaud est un militant syndical tout au long de sa carrière qui s'achève en 2010 : d'abord à la CGT dont il assure le secrétariat et qu'il quitte en 1987, puis à la CFDT dont il devient également secrétaire en 1993 et enfin à Sud-Rail dont il est l'un des fondateurs après les grèves de 1995. Par ailleurs militant de la LCR, il devient permanent syndical et occupe différents postes cheminots et finit sa carrière à l'aiguillage. Au début des années 2000, il est membre du bureau fédéral. Il en démissionne en 2003 après une importante crise interne (Paccou, 2006) lui reprochant sa bureaucratisation, à rebours des principes revendiqués par l'organisation.

Bien qu'il ait intégré la SNCF au moment où 2000 Marocains étaient recrutés et qu'il a, en tant que cheminot, côtoyé quelques PS25 à la Gare Saint-Lazare, ce n'est qu'au début des années 2000 qu'il se familiarise véritablement avec ce statut. Jusque-là, il s'est surtout occupé d'autres cas de hors-statut : personnels des entreprises de gardiennage et nettoyage et des maîtres-chiens de la SNCF.

[33] Entretien du 23/11/2015.

Malgré sa connaissance d'autres cas de hors statut, il découvre avec surprise ce qu'implique la réglementation qui régit les PS25 :

> *« J'ai eu plusieurs contractuels que je connaissais, c'est des gars avec qui j'avais bossé dans les triages, qui sont venus me voir. Des gars qui avaient 60 ans. Ils étaient 3 ou 4 Marocains. Des collègues de boulot que je connaissais. Qui sont venus me voir, c'est un dossier que moi je ne suivais pas du tout, je ne m'étais jamais occupé de ça. Moi je m'occupais surtout des entreprises de gardiennage, nettoyage, je m'occupais relativement peu des cheminots à l'extérieur. Ils sont venus me voir parce qu'ils avaient fait faire leur calcul de retraite et ils apprenaient qu'ils allaient toucher l'équivalent de 350€ par mois » [Entretien du 23/11/2015]*

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, au tournant des années 2000, elle est anticipée. La CFDT avait appréhendé le cas de ces contractuels à travers la question plus générale de l'exclusion des statuts. Lorsque D. Malvaud découvre ce cas, c'est la question des retraites qui fait l'objet de toutes les inquiétudes.

Pourtant, contrairement à ce que pourraient laisser entendre les tracts de Sud-Rail, le cas de ces cheminots ne fait pas l'unanimité parmi les cadres de l'organisation. Ceux-là mêmes qui avaient suivi de près la mobilisation des contractuels dans les années 1980 et 1990, semblent réticents à porter à nouveau cette question. Nombreux sont les cadres à reprocher aux PS25 marocains leur faible implication dans les conflits du travail. D. Malvaud rapporte ainsi l'agacement d'anciens camarades :

> *« E. est d'ailleurs très remonté contre cette lutte. Il a fait tout avec moi, mais toujours comme ça ... parce qu'ils ont été échaudés quand même par les Marocains : quand ils appelaient à des grèves, les cheminots se mettaient en grève, et les 7 qui bossaient, c'étaient les Marocains ! Alors qu'on se battait pour eux. Dans les triages, à l'époque il y avait beaucoup de luttes locales, ils ont négocié le fait que pas mal d'entre eux passent à la nationalité française, qu'ensuite leur passage au statut se fasse sans perte de salaire. Parce que comme ils gagnaient un peu plus en contractuels, en passant au statut ils perdaient du salaire. Donc il fallait négocier leur rachat, et le fait qu'ils perdent pas d'argent, etc. Ils ont mené cette bataille-là à tous les niveaux, national comme local, et pas toujours avec une mobilisation des gars. Il y avait un ressenti. […] ». [Entretien du 23/11/2015]*

Par ailleurs, malgré la sensibilité de l'organisation aux différentes catégories de personnel recrutées en dehors du cadre permanent, la maîtrise technique de ces situations reste rares. Pour D. Malvaud, Sud-Rail aurait même perdu son souffle combatif :

> *« Les petites bureaucraties locales s'étaient installées un peu on fait tourner la boutique et on ne réagit plus aux évènements nouveaux, on en a même un peu peur. Un évènement nouveau avec des gens qui posent des problèmes qu'on ne maîtrise pas puisque ce n'est pas la réglementation SNCF, personne ne court après ». [Entretien du 23/11/2015]*

La prise en charge d'un tel dossier présente un coût d'entrée important, y compris pour un militant expérimenté. Elle n'a donc rien d'évident. Pour comprendre l'investissement de D. Malvaud, d'autres dimensions doivent être prises en compte. N'ayant plus de mandat, il a retrouvé son poste de cheminot. Cette disponibilité biographique et la critique qu'il formule à l'encontre de l'organisation qui l'a exclu de sa direction fédérale, le conduisent à voir dans ce cas une opportunité :

> *« Il y a eu une crise à Sud-Rail en 2003. Moi j'ai été évincé. Mes copains de Saint-Lazare, de Toulouse, etc., on a été virés de la direction de la fédération. On s'est rabattus dans notre baronnie locale (rires), on a renforcé la baronnie locale contre le centre, mais on a toujours fait en sorte que ça ne se passe pas publiquement. C'étaient des batailles internes, mais face à la direction SNCF on était Sud. Donc je discutais, les Parisiens étaient plutôt avec nous, je discutais avec Bob. On a constaté qu'on avait le même truc. Bob me dit "chez moi, il y a une association qui s'est créée, Ismaïlia, et ils ont le même cas". Donc moi j'ai proposé à Bob : écoute, ce qu'on peut faire, c'est une réunion à Saint-Lazare avec les gens de l'association, les gars qui avaient créé l'association c'est Katim et tout ça, c'étaient des gars qui étaient syndiqués à Sud ». [Entretien du 23/11/2015]*

La mobilisation syndicale organisée par D. Malvaud ne vise donc pas l'échelon fédéral, elle se déploie d'abord au niveau de la Gare Saint-Lazare. Dans le contexte de crise que traverse le bureau fédéral, la prise en main du « dossier des contractuels » lui permet de mobiliser un répertoire d'action « combatif » privilégiant les « actions » et selon ses propres termes « l'agitation » (notamment par rapport aux grèves et manifestations) : *« Je leur ai dit : « est-ce que vous êtes prêts à mener une bagarre longue ? On va faire des coups d'éclat », des choses comme ça ».* Cette stratégie ne signifie pas que la conviction en la capacité de mobilisation des PS25 soit actée : elle reste à gagner dans les mois qui suivent alors que se met en place une mobilisation rythmée par des réunions régulières et diverses actions. Pourtant, cette position prise en 2003 est tenue les années suivantes :

« Pour moi cette lutte-là est aussi importante - c'est un petit aparté - je me fais virer de la direction fédérale en 2003. Je reviens dans mon syndicat, je reprends le travail. Je ne suis plus au bureau de mon syndicat. Donc je reprends le travail. J'avais été arrêté 6 ans, pas facile de reprendre le boulot d'aiguilleur après avoir été absent 6 ans. Et c'est ma première action de masse, à part une grève dans mon poste d'aiguillage. Un retour sur le terrain. C'est un truc important de faire ça bien. Ça explique aussi le fait qu'avec [B. Frahlia] et quelques copains, on a bossé, nous. C'était aussi pour moi une façon de montrer à ceux qui m'avaient viré qu'on n'était pas des nuls » [Entretien du 23/11/2015]

En prenant en charge le dossier des PS25 auprès de B. Frahlia et A. Katim, après le succès de la réunion du 30 mars 2003, il donne un élan inédit à la mobilisation, en apportant ses ressources syndicales et son savoir-faire. Au nom d'Ismaïlia, des syndicats de Paris Est et Saint-Lazare, une grève et une manifestation sont organisées le 13 mai suivant, dénonçant « la préférence nationale » orchestrée par l'entreprise *via* la clause de nationalité. Intitulé « La SNCF et ses immigrés ou la préférence nationale », l'appel mêle la voix syndicale et celle des PS25 et dénonce l'écart entre la « rue qui rejette la préférence nationale [en référence aux manifestations qui ont suivi dans toute la France les élections présidentielles de mai 2002] et sa mise en œuvre par l'entreprise.

Face à l'annulation des négociations prévues pour le 22 mai 2003, le syndicat Paris Saint-Lazare décide de monter une « action » à l'occasion de l'organisation par l'entreprise de l'exposition « Train capitale » (exposition de matériel ferroviaire) sur les Champs Élysées. Louis Gallois y est interpellé par les PS25 présents et leurs soutiens syndicaux de Saint-Lazare et Paris Est. En septembre 2003, le même président est interpellé publiquement lors d'une visite au Bourget. L'action est coordonnée par les mêmes organisations. Après ces interpellations publiques, il est décidé, sur les conseils de D. Malvaud, d'organiser des manifestations mensuelles devant le siège de la SNCF. Elles débutent en novembre 2003.

Tableau n° 7 : Liste[34] des « actions éclairs »

Juin 2003	Intervention sur les Champs-Élysées à l'occasion de la Fête du train
Janvier 2004	Occupation du siège de la SNCF d'une durée de 6h
Février 2004	Rassemblement devant la direction de la SNCF
Mai 2004	Action à la gare Montparnasse pour le départ des RH à Nantes

[34] Etablie à partir les notes manuscrites de Bob, nd, 2004 (Archives Bob Frahlia).

Juin 2004	Rassemblement devant la direction de la SNCF pour obtenir une nouvelle date pour les négociations (celles prévues en mai n'ayant pas eu lieu)

À cette visibilité accrue et régulière favorisée par la stratégie syndicale vient s'ajouter le « coup d'éclat » organisé par D. Malvaud : le 5 janvier 2004 des militants Sud-Rail et une centaine de contractuels marocains occupent le hall d'entrée du siège de l'entreprise et proposent de la galette des Rois aux cadres du bâtiment, mêlant ainsi action coup de poing et modalité festive.



Fonds D. Malvaud

Ils réussissent notamment à convaincre des cadres de l'injustice de leur situation. En mars 2004, toujours au siège de la SNCF, ils enferment le personnel en cadenassant les portes d'accès aux étages. Cette « occupation festive[35] » dure près de six heures et sera couverte par l'AFP et des revues spécialisées :

> *« On décide de faire une action plus importante, de réinvestir la direction de la SNCF. Sauf que là on n'est pas naïfs, on sait très bien qu'ils nous attendent. Et quand il y a des manifs comme ça, la direction de la SNCF ferme les grilles, elle bloque tout. Donc on ne peut pas rentrer. Donc on y va, il y avait une quinzaine de copains qui étaient*

[35] Tract du 05/01/2004.

devant, on est repérés par les vigiles tout de suite, les grilles se ferment, on ne peut pas rentrer. Ils n'avaient pas prévu eux que nous on avait prévu ça. Donc la veille avec les copains du syndicat, on avait acheté des chaînes et des cadenas, et on a verrouillé toutes les sorties. C'est-à-dire qu'on a enfermé 600 salariés. » [Entretien du 23/11/2015]

Un peu plus tard, ils essaient d'envahir le ministère des Transports et obtiennent ainsi un rendez-vous avec un conseiller :

« Là, j'aurais dû me méfier que les copains n'étaient pas rapides. Avec un groupe de jeunes, on serait arrivés avant les flics, mais là on est arrivés trop tard. Ce qu'on a fait, je leur ai dit "c'est simple, on s'assied". On s'est assis au milieu du boulevard Beaumarchais. 200 mecs assis. […] Tout bloqué. Coups de klaxon. 200 vieux messieurs assis par terre. Les flics viennent nous voir en disant : "vous devez évacuer, sinon on va vous évacuer nous-même". Je dis "alors vous nous évacuez, on ne bouge pas. Ou alors, on veut voir quelqu'un du ministère et prendre un rendez-vous […]". "Non non, j'ai l'ordre de vous évacuer". "Alors évacuez-nous". Je dis aux copains : "vous restez bien assis, vous ne bougez pas. Si on nous enlève vous ne résistez pas, mais vous attendez qu'on vous soulève, etc. ". Et puis j'entends le flic disant "ils ne veulent pas bouger. Mais il y a un problème, il y a plein de vieilles personnes, on risque d'avoir des arrêts cardiaques. " […] Ça a duré ½ heure cette histoire. Là un mec du ministère est là, un sous-fifre. Il nous dit : "j'ai vu vos tracts, etc. Ce que je vous propose, c'est une réunion au ministère d'ici une quinzaine de jours, on s'engage. Il y aura une réunion. " On ne pouvait pas faire plus, on dit ok. Ils disent : "on convoque qui ? ". "Pas les fédérations, nous ! " » [Entretien du 23/11/2015]

Cet extrait donne à voir le travail de mobilisation et d'encadrement de militants chevronnés auprès d'un collectif moins expérimenté et qualifié ici de « vieux messieurs ». Avec l'investissement de D. Malvaud, l'enrôlement d'un établissement où Sud-Rail 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 cadrage 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, stratégies et actions, grâce auxquelles est obtenue l'ouverture de négociations pour le 25 mai 2004.

Dans le récit qu'il fait d'une première réunion de travail au Ministère avant l'ouverture des négociations, D. Malvaud revendique un type avant-gardiste de travail syndical qui se distingue de formes plus bureaucratisées. À ces négociations participent les fondateurs d'Ismaïlia, ceux-là mêmes qui ont fait naître la première forme d'auto-organisation des cheminots marocains :

> *« Côté ministère, il y avait un membre du cabinet du ministre. De notre côté, c'était souvent moi, mais… moi, mais le copain de Strasbourg, Katim interviennent pas mal. Souvent c'est moi qui résume un peu et qui fait les synthèses, mais globalement les copains interviennent beaucoup. Là devant le ministère des Transport, ils ont beaucoup parlé de leur situation, donc y en qui montraient leurs feuilles, les feuilles des copains, tout ça ça joué… moi je fais pas pleurer les gens du ministère par contre les copains, c'est leur vie à eux, donc ça ils l'ont beaucoup fait. Tout ce qui est synthèse, c'est souvent moi qui fait, mais globalement les copains interviennent énormément. Oui, oui, ils ont beaucoup la parole… avec le ministère c'est plutôt intéressant, pour une fois, on a une vraie écoute, avec des gens qui disent qu'effectivement y a un problème, qu'il va falloir essayer de trouver une solution… gênés un peu aux entournures et on leur dit « maintenant c'est vous ! La SNCF renvoie sur vous, c'est vous » [Entretien du 23/11/2015]*

La présence de quelques cheminots marocains qui représentent les principaux concernés semble jouer un rôle important lors des négociations. Elle permet d'incarner très concrètement leur cas par leur présence physique et par l'apport de documents pour appuyer leurs revendications et en démontrer le bienfondé. Dans le récit qu'il livre, le syndicaliste chevronné ne s'efface pas et donne à voir une division claire du travail. Les cheminots marocains s'expriment et reviennent sur leurs parcours, ils les illustrent et entendent incarner par leur récit les conséquences concrètes de l'inégalité de traitement. D. Malvaud vient ensuite « synthétiser », comme pour cadrer leurs propos dans le langage de la négociation que son expérience lui a appris à maîtriser.

Lors des négociations, les représentants syndicaux d'autres organisations sont présents en plus des cheminots marocains de différentes gares. Là encore, dans le récit de notre enquêté, son style syndical est mis en scène par distinction avec les formes plus classiques et bureaucratisées :

> *« Tous les copains ont leur étiquette. Le copain de Paris Nord et dans la délégation FO, y a un mec qui était de Paris Est qui était à la délégation de CFDT… la délégation CGT avait deux copains de Saint-Lazare, donc celui qui est avec moi à Saint-Lazare, plus un permanant fédéral CGT… même l'UNSA est venue avec des Marocains. Ça commence, alors… ça commence… alors réunion normal : chaque délégation*

syndicale fait ses déclarations, la CGT d'abord, Sud ensuite, FO, la CFDT, tout ça. Ça traine parce que chaque déclaration dure un quart d'heure […]. La direction dit « ben on peut pas avancer beaucoup. Il faudrait … ». Ça commence à s'empailler un tout petit peu et je sais pas qui a annoncé…bon ça tourne en rond, et… les syndicats, les représentants syndicaux décident de partir […]. Nous on reste dans la salle. Moi je fais signe aux copains, « on bouge pas ». Et on est là. Et les autres sortent parce qu'ils voient que ça tourne en rond. Donc ils sortent et surprise : et bien les Marocains restent. Et là les négociations sont engagées (Rires) » [Entretien du 23/11/2015]

Le récit du départ des responsables syndicaux lui permet de présenter son engagement comme celui d'un chef d'orchestre ayant permis de libérer la parole des PS25 et de rendre possible l' « écoute » ministérielle. Cette négociation aboutit à la réécriture de la Directive R0254 (ex PS25) et à un accord, obtenu le 30 septembre 2004 pour les « contractuels étrangers », intitulé « Accord RH909 ». La mesure principale de cet accord est la mise en place d'un dispositif de préretraite sur la base du volontariat. Le tableau ci-dessous en liste les détails.

Tableau n°8 : Dispositions de l'accord du 30 septembre 2004 de préretraite[36]

Personnels éligibles	- agents de nationalité étrangère, y compris ressortissants de l'Union européenne - agents naturalisés, mais qui n'ont pu bénéficier des mesures dérogatoires précédentes - agents qui n'ont eu d'emploi à temps complet qu'après avoir dépassé la limite d'âge pour le cadre permanent
Conditions à remplir simultanément	- condition liée à l'agent : être âgé d'au moins 55 ans le 1er janvier 2005 ou atteindre 55 ans au plus tard le 31.12.2007 - condition liée à l'emploi : emploi du dictionnaire des filières relevant de l'annexe A1 du règlement RH0254, tenu à temps complet pendant au moins 25 années
Revenu de remplacement	- En complément de l'indemnisation prévue par l'UNEDIC, versement d'une allocation de privation d'emploi complémentaire
Facilités de circulation	- 8 voyages gratuits pour les ayants droit

L'accord prévoit un revenu de remplacement. Il ne peut être inférieur au montant brut du minimum de pensions prévu par le règlement de retraite SNCF pour les agents au cadre permanent ayant au moins 25 ans de services. La SNCF s'engage donc à verser un complément pour que le revenu de remplacement atteigne ce niveau minimum. Il est prévu qu'il soit versé jusqu'à ce que le contractuel en préretraite touche la pension du régime général de Sécurité sociale calculée au taux plein et au plus

[36] Archives Bob Frahlia— Cahier explicatif –Sud-Rail nd. *A priori* courant 10.2004 p.4.

tard jusqu'à son 65e anniversaire. L'application de l'accord aux volontaires prévoit aussi que les agents résident sur le territoire français.

Tensions et ruptures entre les syndicats et le collectif des cheminots marocains

Si la mobilisation révèle une articulation entre le collectif des cheminots marocains et des militants de Sud-Rail, celle-ci se fait sur fond d'une double méfiance réciproque soulignant la fragilité de cet agencement.

La méfiance vient tout d'abord des organisations syndicales face à un collectif, incarné par l'association Ismaïlia qui, malgré la personnalité sécante d'A. Katim, leur apparaît comme largement extérieure. Cette extériorité se manifeste d'abord par l'utilisation de l'arabe comme langue de communication parmi les Marocains. D. Malvaud explique la peur d'une instrumentalisation des ressources syndicales par Ismaïlia à des fins qui leur seraient étrangères. Il dit avoir fait traduire systématiquement au début de la mobilisation les tracts de l'association, rédigés en arabe, pour s'assurer de leur contenu concordant avec les objectifs syndicaux :

> *« Moi je fais toujours attention. On arrive quand même à une époque où il y a un travail communautariste qui existe. On y a fait attention. On s'est vite rendu compte que ce n'était pas du tout le cas, donc après, on ne s'est pas posé la question. Et puis ses copains étaient syndiqués depuis longtemps, ils n'ont pas adhéré au syndicat de façon opportuniste. » [Entretien du 23/11/2015]*

Cette méfiance est entretenue à la fois en raison du nom de l'association *Ismaïlia* associé à un contenu religieux musulman – malgré les dénégations de ses fondateurs qui rappellent que c'est une autre façon de désigner la ville marocaine d'Oujda – et par l'allure physique de A. Katim assimilé, à un responsable religieux. Ces préjugés entretiennent donc un regard suspicieux de la part des militants syndicaux de Sud - Rail, pour une part engagés dans des partis d'extrême gauche (notamment à la Ligue Communiste Révolutionnaire) et entretenant un rapport complexe voire hostile au fait religieux.

Au-delà de cet élément religieux fonctionnant comme un stigmate dans l'interaction, c'est la question même du cadrage de la mobilisation qui explique la tension entre les deux groupes. Pour les organisations syndicales, et plus particulièrement pour Sud-Rail, la bataille en faveur des PS25 marocains est rattachée au cadre plus général de l'extension du statut de cheminot aux personnels contractuels. La question de la nationalité et des discriminations qui y sont attachées prend son sens par rapport à celle du droit pour tous et toutes d'accéder aux garanties offertes par l'appartenance au cadre permanent. Il ne s'agit donc pas tant de se mobiliser pour une catégorie de personnels, victimes

d'une injustice en raison de leurs nationalités ou de leurs origines – principe de non-discrimination –, que de revendiquer, dans un geste cadré comme politique, l'extension du statut et de critiquer corollairement l'extension de la place des contractuels dans l'entreprise publique.

Si le syndicat Sud-Rail fait donc de cette mobilisation le cas particulier d'un mouvement plus large, il attend également de ces contractuels marocains qu'ils s'engagent plus constamment dans la lutte. Or, les militants de Sud-Rail vont déplorer le manque d'investissement des cheminots marocains dans la cause syndicale. Ils critiquent une faible politisation, une absence de participation aux actions syndicales y compris à celles qui les concernent directement (manifestations, rassemblements), les accusant ainsi implicitement d'instrumentaliser l'action syndicale pour leur propre profit, tout en faisant preuve d'individualisme, comme l'explique un autre ancien cadre de la fédération Sud-Rail :

> *« On pensait que le problème général des contractuels était plus ou moins réglé […] Eux [les leaders d'Ismaïlia] n'ont jamais été partie prenante des actions de mobilisation pour faire avancer leur condition à cette époque-là. Ils n'ont pas dû faire beaucoup de jours de grève je pense. C'était un souci aussi qu'on avait : ce n'étaient pas des personnels forcément très facilement mobilisables, lié aussi au sentiment qu'ils avaient d'être mis à l'écart, ce n'était pas simple. » [Entretien du 13/04/2017]*

Une autre forme de méfiance syndicale vis-à-vis des cheminots marocains tient à la crainte qu'une telle mobilisation vienne en fait fragiliser le statut même. Cet argument se retrouve notamment du côté de la CGT, dont l'absence d'engagement est particulièrement marquante. Contrairement à Sud - Rail qui fait clairement le choix de défendre les « métiers du rails » au-delà des cheminots du cadre permanent, la CGT focalise son attention sur la défense du droit de tous les cheminots d'accéder au statut et de ce dernier en tant que tel, comme l'explique F.G. ancien secrétaire de la fédération CGT des cheminots :

> *« Un des sujets de crispation [avec la fédération CGT], c'est que moi j'étais dans une approche de construction […] de repères collectifs pour les salariés du rail, entre guillemets, qu'importe l'entreprise. Et j'avais face à moi une fédération qui était plutôt le syndicat national des cheminots de la SNCF que la fédération des cheminots. C'est-à-dire qu'un cheminot, c'est un cheminot de la SNCF au statut. Un contractuel, ça commence déjà à … c'est limite suspect. [...] C'était : "tu te rends pas compte, si on ouvre les dispositions collectives du statut à tous les autres salariés, on ouvre la boite de Pandore, c'est la fin du service public" […] C'est des choses qu'on entendait à l'époque où j'y étais, y compris les difficultés que j'avais à écrire un tract sur les*

cheminots contractuels : il fallait que j'écrive les salariés contractuels » [Entretien du 13/03/2018].

La cause des cheminots marocains apparaît ainsi largement extérieure aux intérêts des militants syndicaux CGT sur le terrain. Plus encore, le discours sous-jacent est celui du risque qu'il y aurait à engager une extension du statut à des catégories du personnel qui jusqu'alors n'en bénéficiaient pas. Cela risquerait en effet d'aboutir à une fragilisation des garanties du cadre permanent, celui-ci ne pouvant être étendu qu'au prix de sa détérioration, comme le laissent entendre les dirigeants de la SNCF. Plus largement, la question de l'extension du statut est liée à l'existence d'une clause de nationalité comme corollaire de la définition de l'entreprise comme service public :

Colloque « discrimination au travail » du MRAP où j'interviens (salle Ambroise Croizat, bourse du travail à Paris. Au moment de la discussion, un cheminot, conseiller prud'homme, CGT, intervient vertement quand la sociologue Véronique de Rudder met en cause l'inaction des syndicats dans la lutte contre les discriminations raciales. Le cheminot CGT crie au scandale, dit que c'était « lamentable », que la CGT était mobilisée contre le racisme. En même temps, il tient la thèse que les contractuels marocains n'étaient pas discriminés parce que les contractuels français n'étaient pas mieux traités. Quand je lui ai dit à la fin du colloque en allant discuter avec lui que le problème est qu'ils n'avaient pas accès au « statut », il me le justifie par la clause de nationalité, lié au statut d'entreprise publique. Je lui suggère alors que cette clause pouvait tomber : il me répond alors en substance que cela revient à terme à souhaiter la privatisation de l'entreprise [Notes de terrain de VAC, 05/04/2014]

Cette conception d'un jeu à somme nulle entre les intérêts des cheminots statutaires et ceux des Marocains vient ainsi incarner l'idée qu'au désavantage que produit la discrimination sur les groupes minoritaires correspond, de façon relative, un avantage pour les groupes majoritaires. Il explique l'intérêt mesuré, voire l'absence d'intérêt, d'une partie des syndicats pour les conditions de travail et d'emploi des PS25 marocains. Ce relatif désintérêt des militants syndicaux pour leur cause est directement ressenti par ces derniers. S'ils tiennent un discours très dur vis-à-vis des organisations syndicales, c'est qu'ils estiment pour beaucoup n'avoir reçu ni attention ni soutien de leurs collègues syndicalistes tout au long de la carrière ou lors des vexations qu'ils ont subies : remarques racistes, absences d'évolution, etc. Ils construisent, pour une grande partie d'entre eux, une sociabilité au travail distante à l'endroit de leurs collègues syndiqués.

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 méfiance, ou tout au moins d'une distance entre deux mondes sociaux qui ne se fréquentent que très peu. La présence d'individus multipositionnés, syndiqués de longue date, permet alors la jonction provisoire entre ces deux mondes. Mais c'est une jonction fragile, très individualisée et peu institutionnalisée. La victoire syndicale obtenue en 2004 marque alors une disjonction – partielle – entre les deux groupes.

Conclusion du chapitre 2

Dans ce chapitre, nous avons montré comment la prise en charge syndicale de la mobilisation avait accéléré la formation d'un collectif d'abord constitué sous forme associative et communautaire. Le savoir-faire et les ressources de Sud Rail ont permis d'amplifier et de donner une envergure nationale au collectif existant. Elles l'ont transformé en groupe mobilisé et ont permis d'obtenir l'ouverture de négociations, toujours sous patronage syndical.

Mais l'histoire de la mobilisation montre aussi que cet investissement syndical s'accompagne de logiques de différenciation des cheminots marocains sur lesquels pèsent tout au long de la période des préjugés qui contribuent à entretenir une frontière au sein des personnels des « métiers du rail ».

Partie 2 : Conditions, déroulements et effets d'une action judiciaire collective (2004 – 2018)

Chapitre 3 : Les conditions de la judiciarisation et ses effets sur la formulation de la cause

Que faut-il pour qu'une mobilisation devienne « judiciaire » ? Quelles sont les ressources et les compétences nécessaires, quels acteurs apparaissent en première ligne ? Et que produit cette « judiciarisation » en termes de dynamique temporelle, et de formulation des revendications pour que celles-ci soient audibles devant un tribunal ?

Ce chapitre analyse en détail les conditions par lesquelles une action collective syndicale, centrée sur l'organisation d'un rapport de force avec l'entreprise et visant à l'engagement de négociations, est devenue une action judiciaire retraduite bien plus qu'auparavant en termes de discrimination au travail le long de la carrière. Nous montrerons comment cette bifurcation s'est notamment incarnée par la place prépondérante prise par un nouvel acteur de la mobilisation – Abdelkader Bendali – mais également par l'apparition de tout un fonctionnement organisationnel sous la forme de permanences d'accueil visant à la construction matérielle des pièces du dossier. Nous analyserons également la façon dont le « dispositif » du procès (Dodier et Barbot, 2016) a imposé sa temporalité à l'affaire, une temporalité judiciaire vécue de façon parfois douloureuse par les victimes. Nous reviendrons enfin sur les contraintes propres à l'arène judiciaire ainsi que sur les reformulations des arguments de la mobilisation telles qu'elles se sont données à voir au cours du procès.

La dynamique d'entrée dans le dispositif judiciaire

La mobilisation des cheminots aurait pu s'achever en 2004, avec la signature de l'accord ouvrant notamment à un droit à la préretraite. Ce moment constitue par excellence une épreuve pour le collectif, et plus exactement une épreuve de clôture : dans la mesure où il répond effectivement à un certain nombre de revendications et où il vient reconnaître la situation spécifique des concernés, il est susceptible de finaliser le conflit autour de ce compromis. C'est notamment l'avis de Dominique Malvaud et de ses camarades syndicalistes, pour qui les résultats obtenus sont satisfaisants et devraient signifier la fin de la bataille telle qu'elle était notamment engagée depuis 1999, sans perspective de contentieux par la suite :

« Et là, apparaît pour la première fois des gens qui ne sont pas favorables à l'accord. Qui ne sont pas contents de l'accord. Alors moi j'explique, je leur ai dit : voilà, on a ça. On a mené les batailles qu'on a fait. On est passés de 20 à 300-400, etc. Il y a 800 personnes qui sont concernées. J'ai défendu l'accord. J'avais passé un contrat tacite avec la direction de la SNCF, mais que je fais tout le temps dans ces cas-là. C'est : vous tenez votre parole, je tiens la mienne. Donc dans ce que je tiens moi, c'est que s'il y a accord, sur ce sujet-là, et pas sur autre chose, il n'y aura pas de démarche aux prud'hommes. Mais uniquement sur ce sujet, c'est-à-dire départ en retraite des copains-là. Sur tout le reste, moi j'en parle pas. Mais sur ce sujet, pas de démarche prud'homale si l'accord est signé et si vous le récupérez. [entretien avec Dominique Malvaud, le 23 novembre 2015] »

Pourtant, cette épreuve qui aurait pu être définitive va participer en fait au « rebond » de l'affaire, selon une autre dynamique et configuration, et surtout autour d'un autre dispositif : le procès.

Il faut néanmoins relativiser ce revirement : la voie judiciaire qui va désormais être privilégiée n'est en fait pas nouvelle. Dès le début des années 2000, accompagnée par l'avocat M^e^ Schbath, la configuration qui unit syndicalistes et cheminots étrangers enclenche une action judiciaire devant le tribunal administratif, visant à contester la légalité du statut réservant l'accès au cadre permanent aux citoyens français (puis européens). Mais en 2004, le tribunal administratif se déclare incompétent, « considérant que le litige en cause relatif à la situation de salariés de droit privé au regard des règles applicables à un régime de retraite qui n'est pas celui d'agents publics ne ressortit en rien à la compétence du jugement administratif » (tribunal administratif de Paris – ordonnance du 5 avril 2005).

Cette première tentative judiciaire échoue donc en raison de ce qui apparaît, au moins *a posteriori*, comme une erreur manifeste d'appréciation quant à l'adéquation de la voie judiciaire. Il nous a été très difficile d'obtenir des renseignements et documents sur cet épisode, même auprès du premier avocat M^e^ Schbath. Selon ses dires, c'est suite à cet échec que le contentieux va être porté devant la juridiction prud'homale. La perspective judiciaire est donc présente de façon précoce parallèlement à la mobilisation syndicale, mais apparaît en arrière-fond, comme un moyen de pression supplémentaire plutôt que comme le cœur de la mobilisation. Le recentrage de cette dernière autour de l'arène judiciaire va alors se faire progressivement, en faisant passer au premier plan un moyen d'action jusqu'ici accessoire.

Dominique Malvaud raconte comment, dès 2004, alors même qu'il pensait que la négociation clôturerait l'affaire, de rares cheminots expriment, dont A. Katim, un désaccord vis-à-vis des résultats obtenus :

> *« Ils ont tous voté pour. Mais Katim n'a pas pris ... enfin je ne suis pas sûr, je crois qu'à l'AG, Katim a dû voter contre. C'est bien possible. Je ne me souviens plus. Je me souviens que c'est le premier à être intervenu en disant qu'il n'était pas satisfait. Mais je sais plus ... ça a été voté très majoritairement par tous les gars qui étaient là, il y avait très très peu de voix contre.*
>
> *Question : je n'ai pas très bien compris pourquoi il n'était pas satisfait.*
>
> *Réponse : Je crois que lui il était déjà plus dans une démarche manifestement de ... "ça compense pas tout". Ce que je ne lui reproche pas. Lui il était comme ça, le copain de Paris Nord aussi je crois. Alors que le copain de Strasbourg lui par contre, il était déjà parti à la retraite, donc il nous soutenait complètement. Mais il n'y a pas eu de disputes entre nous ! Il y a eu explication, on a tout expliqué à l'AG, Katim a expliqué son truc, etc. Je sais que ça a été voté quasiment à l'unanimité. Mais il y a peut-être eu quelques votes contre. » [entretien avec Dominique Malvaud, le 23 novembre 2015]*

Ces voix discordantes, exprimées notamment par la personnalité centrale d'A. Katim, marquent donc une rupture dans la configuration précédente. Il va falloir néanmoins un peu de temps pour que ces contestations internes à la mobilisation débouchent sur une autre phase de la mobilisation en investissant complètement la « forme procès ». Pendant trois ou quatre ans, et sans que nous ayons réussi à obtenir beaucoup d'informations sur ce moment, la mobilisation semble à l'arrêt : certes l'action judiciaire a été réorientée vers le Conseil des prud'hommes de Paris, mais rien ne semble concrètement se passer. M^{e} Schabth cesse de jouer un rôle actif dans le dossier, en raison de problèmes de santé, mais aussi, nous avoue-t-il à demi-mot, pour des conflits liés à sa rémunération – anticipant la crise majeure qui éclatera après 2015 autour de cette question. Le collectif des cheminots apparaît ainsi bien esseulé, privé à la fois du soutien syndical de Sud-Rail qui estime que la mobilisation a réussi et donc n'a plus lieu d'être (voir chapitre suivant), et de l'avocat, seul acteur à disposer des compétences nécessaires pour se frayer une voie au sein des arènes judiciaires.

Il va falloir attendre le « salut » d'un nouvel intervenant, Abdelkader Bendali, et dénommé généralement par les cheminots le « Professeur Bendali » pour insister sur son professionnalisme et ses compétences. A. Bendali est un personnage déroutant, énigmatique, et d'un contact peu commode. Les éléments obtenus sur lui, comme le long entretien qu'il nous a accordé, laissent de

nombreuses zones d'ombres concernant notamment sa biographie. Il a enseigné l'économie et le droit à la fois dans une université à Oujda et dans une école de commerce en France. Le long entretien qu'il nous a accordé n'a pas permis de restituer plus précisément sa trajectoire. Avec nous comme avec les cheminots, chacun des échanges qu'il nous accorde est verbalisé comme une leçon. Il nous raconte l'importante de son expertise juridique sollicitée par un avocat – avocat qu'il a « formé » - dans la construction d'un point de jurisprudence en droit social – « d'ailleurs la meilleure jurisprudence en France en droit social » selon ses propres mots.

A. Bendali va prendre une place centrale dans la mobilisation des cheminots, à tel point qu'il va l'incarner à côté d'A. Katim. La description de la façon dont cette jonction s'est faite varie sensiblement selon la personne à laquelle on s'adresse. Dans une des versions racontées, au cours d'un séjour à Oujda, un des plaignants aurait rencontré A. Bendali et se serait entretenu avec lui de sa situation et de celle de ses collègues. Celui-ci aurait décidé alors de mettre son expertise au service de l'affaire. Lui-même raconte l'affaire différemment : il aurait été recommandé au collectif par l'intermédiaire de l'avocat mentionné plus haut qu'il avait formé. La relance judiciaire de l'affaire est donc concomitante de l'arrivée d'A. Bendali : avec son arrivée se met en place une nouvelle configuration d'acteurs, liée à une certaine division du travail, une organisation spécifique et une temporalité propre.

La réorganisation de la mobilisation autour de la succession des contentieux

Quand je [VAC] commence les observations ethnographiques des procès, nous sommes au milieu de la vague des audiences de jugement devant le conseil des prud'hommes de Paris. Les 848 cheminots étrangers attaquant la SNCF pour discrimination n'ont pas vu leur action jointe dès l'origine : ils sont tout d'abord divisés en 18 groupes différents, selon leur date d'entrée dans la procédure. Le groupe 0 est rentré en audience de conciliation le 2 avril 2007 alors que les derniers groupes atteignent le même stade en 2013. Les audiences de jugement vont s'étaler entre 2012 et 2014, avec toujours comme résultat l'égalité des voix entre les conseillers. Les audiences de départage s'étalent tout au long d'une semaine, entre le lundi 23 et le vendredi 27 mars 2015 (à l'exception du mercredi), à raison de deux audiences par jour. Le tribunal va statuer en faveur des cheminots le 21 septembre 2015. La SNCF ayant fait appel, les audiences à la chambre sociale de la Cour d'appel de Paris auront lieu les 15 et 16 mai 2017, les plaignants ayant été réorganisés en quatre groupes distincts et réunis selon des caractéristiques spécifiques. La décision de la Cour d'appel, devenue depuis lors définitive, interviendra en janvier 2018.

Événement	Date	Durée totale
Première audience de conciliation	04/2007	-
Audiences de départage	03/2015	7 ans et 11 mois
Résultat du départage	09/2015	8 ans et 5 mois
Audiences d'appel	05/2017	10 ans et 1 mois
Résultat de l'appel	01/2018	10 ans et 8 mois

Ce tableau chronologique restitue donc l'étalement de la procédure, même si la très grande majorité des cheminots l'ont rejointe après 2010. Cette question de la temporalité est centrale : alors que dans une mobilisation « classique », la temporalité de l'action est largement déterminée par la dynamique des choix combinés des acteurs en conflit, l'entrée dans le dispositif judiciaire provoque l'adoption d'un rythme déterminé en grande partie par une entité exogène, en l'occurrence l'institution judiciaire. La judiciarisation de la mobilisation oblige les plaignants à s'aligner sur un calendrier sur lequel ils ont très peu de prise, calendrier qui résulte à la fois de règles procédurales (par exemple la durée légale permettant de faire appel), de contraintes organisationnelles liées notamment aux moyens restreints de la justice, mais également de stratégies de gestion du temps mises en œuvre par les parties.

Cet étalement temporel est un enjeu important pour les plaignants : un certain nombre sont âgés ou diminués physiquement (un nombre non négligeable d'entre eux étant même décédés au cours de la procédure). Cette lenteur apparaît ainsi d'autant plus insupportable qu'elle percute de plein fouet la finitude des existences individuelles. Les appels des noms des requérants réalisés au début des audiences révèlent ainsi publiquement la réalité de cette menace, tant sont fréquents les cas où le cheminot appelé est en fait décédé et représenté par un ayant droit :

> *À l'appel d'un nom [au début de l'audience], quelqu'un répond dans la salle « il est au Maroc », ce qui provoque les rires du public. Un autre nom sera accueilli par un « il est mort », un autre encore par « il est parti », ou malade, ou hospitalisé … À travers cet appel se donnent ainsi à voir à la fois les ravages du temps sur une population fragile et usée par le travail, et la réalité de l'immigration avec, pour certains, le retour au pays d'origine à la retraite. [audience du 24 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC]*

La temporalité est ainsi fréquemment un enjeu de tension ou de souffrance au sein du groupe, certains plaignants regrettant de voir la procédure s'éterniser, et d'autres soupçonnant ouvertement la SNCF, consciente de l'âge des requérants, de jouer la montre pour les pousser *in fine* à accepter une

négociation à bon compte. Le contenu des audiences révèle également cette tension autour de la temporalité de l'affaire :

> *L'avocat de la défense demande un renvoi de l'affaire. Il dénonce le fait que Léopold Mendès, l'avocat des plaignants, a rajouté un certain nombre de demandes ou opéré des corrections au milieu des vacances, et qu'il n'a pas pu les traiter, surtout qu'il était très difficile de joindre quelqu'un au sein du service juridique de la SNCF qui est un petit service. […]*
>
> *M^e^ Mendès prend ensuite la parole, semble énervé, refuse catégoriquement le renvoi. Il dit qu'il a donné tous les éléments nécessaires, que l'avocat de la défense serait venu sans rien, sans dossier, pour forcer le renvoi. Il dénonce son « culot ». Il parle d'un jeu déloyal, et rajoute que certains plaignants sont venus tout spécialement du Maroc. Il accepte néanmoins de retirer ses nouvelles demandes pour que l'affaire soit plaidée immédiatement. Mais l'avocat de la défense refuse, estimant que même sans ces demandes, il y a trop de modifications dans le document. Il dénonce cette attitude et retourne à Mendès l'accusation de déloyauté. [audience du 10 janvier 2013, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC]*

La question temporelle apparaît comme le premier enjeu de réorganisation de la mobilisation : celle-ci n'est désormais plus dictée par le rythme des actions décidées par le syndicat, fruit d'une stratégie visant à instaurer un rapport de force avec l'entreprise et d'imposer un calendrier de négociation. Il faut désormais se plier au rythme de la procédure, aux délais accordés par les juges, à l'attente des jugements ou des décisions d'appel. Cette absence de prise est alors susceptible de provoquer des réactions désabusées de la part des plaignants, comme on l'a vu par exemple au cours d'une permanence juridique au lendemain de la décision de faire appel par la SNCF :

> *La veille au soir, Bob Frahlia avertit Narguesse de la décision prise par la SNCF de faire appel. En arrivant au local à 10 heures, nous ne nous attendions pas à ce que l'ambiance soit à la fête. Quand j'arrive, quatre-cinq plaignants sont assis autour de la table à droite qui se situe dans le couloir. On me salue de façon assez sympathique comme s'ils m'avaient reconnu. De mon côté, je ne connais personne directement, mais je commence à discuter avec B.B., un membre de la « garde rapprochée » que j'ai souvent croisé – je crois même que j'avais déjà pris son numéro de téléphone – très affable avec moi. Nous discutons directement de la décision de l'appel de la SNCF, qu'il a appris hier soir, par la presse*

(directement ou indirectement par d'autres membres d'Ismaïlia, je ne sais pas). Il se dit surpris et déçu de cette décision, car selon lui en général la SNCF accepte les décisions de justice, et de plus le premier jugement était « équitable » : il leur donnait quelque chose sans pour autant leur faire gagner une fortune. Il évoque également le cas de la juge d'origine marocaine écartée, mais estime que c'est quelque chose de positif, car sinon on l'aurait accusée de partialité.

Je le sens oscillant entre un optimisme de façade – peut-être à destination des autres requérants présents, qui eux m'apparaissent moins familier – et une forme de fatalisme, sur l'air de « de toute façon on n'a pas le choix ». Selon lui, ils paient « les pots cassés », la décision d'appel étant une conséquence du déraillement du train à Brétigny, et des attentats [du 13 novembre 2015]. Il me dit avoir reçu un appel désemparé la veille au soir à minuit d'un Marocain (il ne dormait pas, passant beaucoup de temps devant les chaînes d'information depuis les « évènements ») : l'homme en question tremblait au téléphone, et B.B. a dû le rassurer. Tout en souriant et sur un air assez enjoué, il évoque ainsi les craintes au sein du groupe, craintes qui émanent d'hommes parfois fragiles ou malades. Il me dira même qu'il paraîtrait que certains Marocains sont allés voir un ou une autre avocate, trouvant ça dommageable pour l'unité du groupe, tout en essayant de relativiser à partir de l'argument du nombre – d'avocats en l'occurrence – comme force. [24 novembre 2015, permanence juridique, notes d'observation de VAC].

L'étalement temporel de la procédure judiciaire est un facteur de fragilisation du collectif. La prolongation de l'affaire suscite des incompréhensions et des colères de la part de plaignants fatigués de l'attente : certains mettent alors en doute le bon fonctionnement de la mobilisation et de son organisation, préférant alors s'en éloigner pour tenter d'autres voies d'action.

La permanence juridique comme outil de construction et de perpétuation de l'affaire

Faire tenir une mobilisation sur dix ans demande un important travail de « maintenance » du collectif. Il s'agit de construire et de faire évoluer une argumentation, de collecter des éléments de preuve permettant de renforcer sa position, mais aussi de rassurer les craintes et d'écarter les comportements

potentiellement nuisibles au collectif. Ce travail de construction du cas dans la durée s'organise autour d'une configuration d'acteurs dont les rôles semblent clairement identifiés.

D'un côté, A. Bendali se présente – et est présenté – comme le cerveau de l'affaire : il nous explique à de nombreuses reprises que les milliers de pages de conclusion présentés aux juges ont été rédigées uniquement par lui, qu'il a conçu seul toute l'argumentation et réalisé le chiffrage des demandes de réparation. Le rôle des avocats est réduit dans ses propos à une activité strictement instrumentale de plaidoirie permise par leur statut ; ils ne joueraient par contre aucun rôle dans les décisions stratégiques ou dans l'élaboration strictement juridique de l'argumentaire. Au cours de l'affaire, quatre avocats se sont ainsi succédés : la ferme intention présentée par A. Bendali de les tenir complètement à l'écart de la construction intellectuelle du dossier a provoqué à de nombreuses reprises des tensions avec eux, estimant qu'ils ne jouaient pas un rôle à la juste valeur de leurs compétences professionnelles.

L'autre élément majeur de cette configuration concerne les quelques membres les plus actifs de l'association Ismaïlia – qui devient à partir de 2016 l'Association des cheminots marocains de France (ACMF). Ceux-ci, au nombre de quatre ou cinq et ayant à leur tête A. Katim, sont plus spécifiquement chargés des relations avec le collectif des plaignants : il s'agit de les informer, de les tenir au courant de l'avancée de la procédure, des dates d'audience, mais surtout de récolter de leur part l'ensemble des documents individuels nécessaires à la constitution de leur dossier.

Chaque semaine se tient ainsi, dans les locaux du syndicat Sud-Rail de Paris-Est, une permanence au sein de laquelle les membres actifs de l'association Ismaïlia associés d'A. Bendali reçoivent des plaignants ou des membres de leur famille qui leur viennent en aide ou les représentent en cas de décès. La description de ces scènes permet de se rendre compte de l'organisation et de la division du travail – ainsi que des rapports de pouvoir - entre le professeur de droit et les cheminots de l'association :

> *Nous arrivons à 10h dans le local du syndicat : il se présente comme un couloir donnant sur un certain nombre de grandes pièces aux vitres transparentes : tout à gauche une pièce "perpendiculaire" à ce couloir, avec des tables mises en carrées, puis le long du couloir trois pièces. La troisième - la plus à droite - est à un endroit du couloir un peu séparé de l'entrée par une armoire. Dans cet espace un peu mis à l'écart se trouve une table ovale pouvant accueillir quelques personnes (7 ou 8). Quand nous arrivons dans le local, quelques personnes - que nous pensons être des requérants - attendent assis à cette table. A. Katim n'est par contre pas encore présent. Dans le local, beaucoup de monde s'activent et*

différentes réunions semblent commencer. La place laissée aux cheminots étrangers est finalement assez ambiguë : ils sont reçus, peuvent s'organiser au sein du local, accueillir du monde. Mais en même temps, ils n'ont pas une salle pour eux – un des syndicalistes leur en ouvrira une plus tard – et semblent finalement très « séparés » par rapport aux autres.

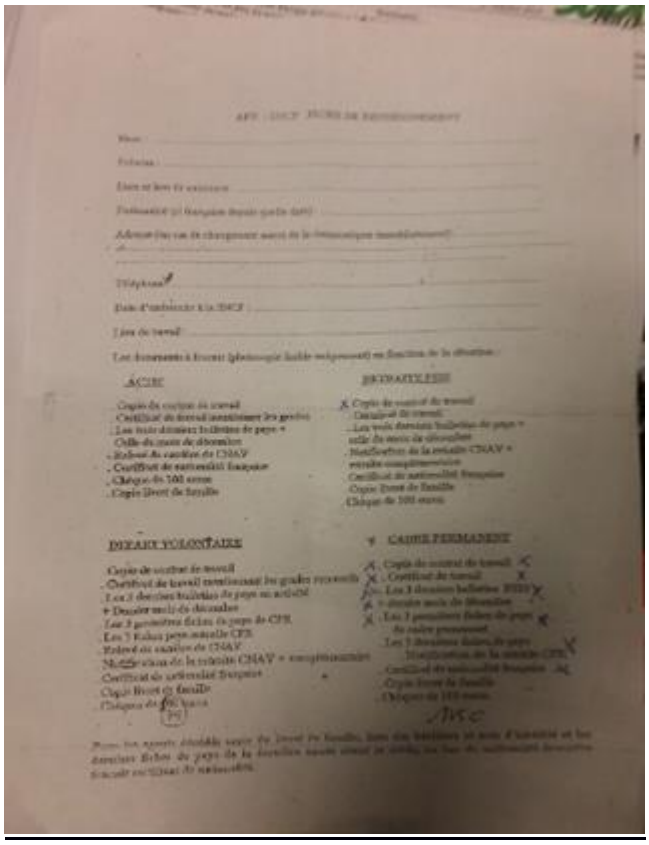
A. Katim et A. Bendali arrivent alors vers 10h15 - accompagnés d'1 ou 2 autres personnes. A. Katim salue individuellement toutes les personnes qui l'attendent, nous compris, avant d'aller s'asseoir avec son "équipe" autour de la table dans le petit recoin formé dans le couloir par l'armoire. Il nous dit d'attendre, car il y a beaucoup de monde. De fait, progressivement de nombreuses personnes arrivent, saturant de leur présence le recoin et empiétant sur le reste du couloir. Au pic de la fréquentation, il y aura une quinzaine de personnes qui attendent. Ce sont principalement des cheminots venus avec leur dossier composé des différentes pièces qui leur ont été demandées. Il y a également quelques femmes qu'on imagine être des mères ou des filles des cheminots. Enfin, on rencontrera également quelques autres personnes, venues pour observer ou pour régler des problèmes liés au premier jugement.

Les « nouveaux » font alors la queue devant la table. Ils sont venus alertés par des collègues, ou ont entendu parler de l'affaire à travers sa médiatisation que ce soit sur des chaînes françaises ou marocaines. Je crois qu'ils sont appelés les uns après les autres - mais sans en être sûr, la plupart des conversations ayant lieu en arabe - et viennent présenter leur dossier. Comme au procès, A. Katim et A. Bendali tiennent les rôles principaux. A. Katim me semble plus tenir une place symbolique, ou en tout cas moins technique : on a l'impression qu'il supervise les opérations, tout en répondant régulièrement à son téléphone, peut-être pour indiquer où se trouve le local. A. Bendali réceptionne directement les dossiers (il n'est peut-être pas le seul) : parfois il lève la voix, et se lance dans des explications assez autoritaires et condescendantes. À un moment, il parle des « conneries » qui peuvent exister dans les jugements, mais qui ne sont pas graves dans la mesure où ce qui compte est le « parfait motif » et qu'elles seront corrigées en appel le cas échéant.

Cette scène est assez étrange : elle ne ressemble pas à une réunion militante où des nouveaux venus viendraient rejoindre - et prêter main forte - à des anciens,

mais bien plus à un guichet informel où des administrés viendraient s'inscrire et lancer une procédure en remettant les papiers nécessaires (je vois également qu'ils signent un papier dont l'en-tête est « association des cheminots marocains de France »). Il est ainsi étonnant de voir des personnes âgées et qui semblent parfois fatiguées attendre dans le couloir, parfois un peu perdues, sans siège pour s'asseoir. [2 novembre 2015, permanence juridique, notes d'observation de VAC].

L'objectif ce jour-ci est le même, mais la configuration est différente et donne une autre impression. Les cheminots ou leurs familles sont assis autour de la table ce qui donne tout de suite un caractère plus « participatif » à l'ensemble, même si de fait, ceux qui forment l'équipe (A. Katim, A. Bendali et deux autres cheminots) sont assis à côté l'un de l'autre, dos à la fenêtre. Un des hommes de l'équipe a une pile de papiers jaunes sous format A3, pliés en deux. Sur une des faces est listée l'ensemble des pièces à fournir selon les cas.



<u>Liste des pièces qu'un des plaignant nous a permis de prendre en photo</u>

Cette feuille A3 sert de pochette pour les dossiers fournis par les requérants ou leur ayant droit. Quand nous sommes partis vers 11 heure, nous avons voulu

récupérer ce papier, ce qui n'a semblé poser de problème ni à l'homme qui gardait la pile de photocopies, ni à A. Bendali : mais A. Katim a entendu, et s'y est vigoureusement opposé, me faisant redonner la feuille en question. C'est assez significatif du fait que nous n'avons pas encore totalement trouvé notre place : si le groupe nous a bien repéré et si certains semblent nous faire confiance, il reste en même temps une forme d'appréhension par rapport à notre présence – la peur d'un récit concurrent ? – qui nécessite de continuer à montrer patte blanche.

Autour de la table, les gens préparent donc leur dossier, ou attendent pour le faire vérifier à l'équipe. Il y a deux femmes qui sont venues avec un homme. Ce dernier, probablement cheminot marocain, reste en retrait. Elles trient un ensemble important de feuilles de paie, jaunies par le temps, puis vont faire des photocopies. J'irai moi-même en faire une un peu plus tard, et elles me laisseront passer n'en ayant qu'une à faire alors qu'elles se débattent avec un dossier beaucoup plus gros.

J'entends A. Bendali – qui est venu habillé en costume – répondre aux demandes qui lui sont adressées : « vous êtes qui déjà ? … vous n'avez pas des archives ? … Quand vous aurez réuni ça … Le temps, je ne peux rien vous garantir … De toute façon, si votre père est décédé, il faut le certificat d'hérédité ! ». Il explique ensuite de façon péremptoire qu'il est très facile de se munir de ce certificat, comme si c'était une faute de ne pas l'avoir. [16 novembre 2015, permanence juridique, notes d'observation de VAC].

Ces scènes sont ainsi l'occasion de se rendre compte du statut prépondérant accordé à A. Bendali, et du pouvoir qu'il exerce sur les requérants. La description suivante est sur ce point édifiante : elle montre notamment comment A. Bendali joue un rôle de « régulation » du collectif et du comportement individuel des victimes, en les enjoignant à rester dans les limites de leur rôle consistant à « se contenter de faire ce qu'il a à faire, c'est-à-dire recevoir la notification d'appel et continuer les démarches judicio-administratives comme il convient » :

À 10h20, il n'y a pas grand monde : 8 cheminots marocains et moi-même. Je suis assis sur une chaise pas très loin de la porte. Trois hommes sont autour d'un angle opposé à la fenêtre, et quatre hommes autour de l'autre angle opposé à la fenêtre. Tout le monde parle en arabe, et je me sens de fait assez isolé, trouvant ma propre présence un peu incongrue. Je passe le temps en écrivant sur mon carnet de notes ou en regardant mon portable. À un moment, je redemande

à B.B. si on peut prendre un rendez-vous, mais celui-ci me dit alors qu'il veut attendre l'arrivée du Professeur Bendali, celui-ci devant prendre la parole pour expliquer à tous la situation. Comme souvent, alors que je pensais qu'on avait réussi à créer une confiance interpersonnelle, la figure de A. Bendali – ou celle de A. Katim – réapparaît comme celle du porte-parole légitime, auquel la parole des autres est subordonnée.

Le professeur arrive finalement vers 10h25, tout souriant, en costume cravate gris. Je suis toujours assis au même endroit avec Narguesse à ma droite. La salle se remplit progressivement, et nous avons peur d'occuper des places que nous devrions laisser, mais après une sorte de tentative de retrait, on nous fait finalement réasseoir au même endroit. Quatorze personnes sont présentes dans la salle à ce moment-là, dont Mohamed Aarab, le Strasbourgeois que j'ai eu la veille au téléphone sans mettre un visage sur son nom, et qui m'interpelle avec Narguesse pour se faire reconnaître. D'autres visages me sont connues, donnant ainsi l'impression que nous sommes parmi le cercle resserré.

La réunion commence progressivement, alors que A. Katim n'est pas là, sans qu'elle soit néanmoins marquée par un début formel. M. Aarab, prenant le relais je crois de A. Bendali, demande s'il y a de nouveaux dossiers. B.B se lève et va présenter des documents au professeur. Celui-ci vérifie en même temps une autre liasse de documents qui se trouve dans une pochette en carton jaune assez usée.

A. Katim arrive à 10h33. Il passe d'abord devant nous sans nous saluer, s'assied à sa place juste devant la fenêtre à côté de Bendali, puis se lève pour dire bonjour aux présents, nous compris.

Toute la scène porte donc sur l'examen de nouveaux dossiers, dont beaucoup sont portés directement par les présents de « l'équipe ». A. Bendali refuse un dossier porté par un des proches, car la personne concernée n'a travaillé que 4 ans à la SNCF.

À un moment, alors que nous sommes maintenant 18 y compris nous deux, plus personne ne parle, toutes les conversations entre groupes se sont suspendues, et les regards sont tous tournés vers A. Bendali qui vérifie les quelques dossiers supplémentaires (beaucoup moins affluents que les fois précédentes). Ce silence qui s'installe progressivement est assez surprenant. Il est juste interrompu par

les ordres du professeur qui demande à un homme d'écrire sur un papier ses nom, prénom et adresse. Quelques aller-retours entre la salle et le couloir, A. Katim revenant par exemple à un moment avec une photocopie.

A côté de Narguesse, M. Aarab et un autre homme vérifient des chèques et appliquent des coups de tampon (ils ont tout le matériel, le tampon et l'encrier tout simple) sur ce qui s'apparente être une liste, peut-être pour donner ensuite des reçus.

Une femme assez jeune, probablement une fille de cheminots, arrive à un moment. Elle semble un peu perdue, mais les membres de l'association lui trouvent une place, puis lui indiquent l'avocat. La salle continue à être très silencieuse. Cinq cheminots sont actifs, et les autres « spectateurs », semblant donc attendre la prise de parole du professeur. La femme va enfin voir A. Bendali : elle est là pour récupérer des originaux de son père qu'il avait dû donner la fois précédente par erreur, et pour lui rendre en échange des photocopies. Après avoir fait l'échange, A. Bendali explique à un autre homme que la loi sur la prescription a évolué depuis 2008, façon peut-être de lui expliquer qu'il ne pourra pas se constituer partie civile. A. Katim lui répond au téléphone, peut-être à un journaliste. Il est très parcimonieux dans ses paroles, ne livrant aucun élément.

Narguesse qui s'était mis en retrait contre le mur avec l'impression que les cheminots étaient énervés par nos prises de notes, rejoint la femme dans le couloir pour échanger avec elle. À 10h55, A. Bendali prend alors la parole. Il dit ainsi qu'il est content que la SNCF fasse appel, qu'ils pourront ainsi obtenir plus, le jugement de prud'hommes ayant été bâclé (pas de préjudice moral - ! – et retraite calculée sur la base d'un décès à 72 ans …). Puis A. Bendali parle d'un « article de sociologie », avant qu'il me demande de quitter la salle pour un quart d'heure ayant des choses à discuter. Ce brusque limogeage est assez surprenant, même si je ne le vois pas directement comme un signe d'hostilité, au moins des proches de A. Katim. De fait, on entendra beaucoup pendant les deux heures qui suivront (où nous ne serons jamais réintégrés) des haussements de voix importants, notamment de A. Bendali : la suite de la réunion est de toute évidence marquée par la tension, spectacle qu'ils avaient tout intérêt à nous cacher pour préserver l'impression d'unité, même si de fait la finesse des cloisons

rend cette fermeture illusoire. À un moment dans le couloir de l'extérieur dont une porte fermée donne sur la salle de réunion, Narguesse et moi entendrons notamment A. Bendali crier sur un homme, lui intimant de se contenter de faire ce qu'il a à faire, c'est-à-dire recevoir la notification d'appel et continuer les démarches judicio administratives comme il convient.

Nous patientons donc pendant deux heures dans cette ambiance étrange autour de la table dans le « salon » du local. Celui-ci est assez tranquille, nous croisons quelques personnes dont Mathieu Borie. À un moment, un cheminot sort pour faire des photocopies de bulletin de salaire : ce sont de vieux bulletins, sous forme de longue feuille fine, et il a pour cela besoin d'une photocopieuse qui permet de faire des photocopies A3 : celle qui est le plus près de la salle de réunion ne le permet pas alors que celle à côté du salon le permet. [24 novembre 2015, permanence juridique, notes d'observation de VAC].

Ces permanences ne sont pas l'unique occasion où se déploie un discours normatif vis-à-vis des requérants. Depuis le début de la mobilisation, plusieurs réunions ont eu lieu à la bourse du travail de Paris. Ces réunions ont d'abord servi à la constitution de la mobilisation, en rassemblant dans la même salle des cheminots au parcours similaire, matérialisant ainsi dans un espace commun le caractère collectif des injustices vécues.

Ces réunions vont se multiplier entre 2016 et 2017 au fur et à mesure que l'échéance de l'audience d'appel se rapproche, mais également que des tensions émergent au sein du collectif concernant la bonne conduite de la mobilisation et la rémunération des professionnels (cf. chapitre suivant). Elles vont être l'occasion pour les membres de l'association et leurs alliés d'informer les requérants sur la suite de l'affaire, mais également de produire un certain nombre d'injonctions sur la bonne conduite à tenir, alors que la voix de certains cheminots s'élève pour réclamer le droit à être mieux informé de la procédure :

L'association Ismaïlia avait réservé la grande salle au rez-de-chaussée de la bourse du travail à 10h, pour regrouper l'ensemble des plaignants et membres. C'est Bob qui s'est occupé de la réservation – de 10h à 17h – et qui nous a averti, même si nous avions déjà dû avoir l'information avant par d'autres. A part la réservation, Bob n'était pas directement dans l'organisation. Il avait d'ailleurs prévu de retourner le soir même travailler à Rouen et devant donc partir dans l'après-midi, la salle ayant de toute façon été réservée jusqu'à 17h par précaution.

Narguesse et moi sommes arrivés séparément vers 9h45 devant la bourse du travail. Le rassemblement était impossible à manquer, la grande salle du RDC étant accessible directement du grand hall, et de nombreux cheminots marocains rentrant régulièrement dans le bâtiment. En arrivant dans la grande salle, nous repérons directement beaucoup de visages connus, et nous en croiserons d'autres ensuite. Il y a donc Bob avec qui nous allons discuter un peu dehors, A. Katim et ses acolytes d'Ismaïlia, A. Bendali, C. de Lesquen que tout le monde attend pour commencer la réunion, M.L. présent dans la salle et beaucoup d'autres. À 9h45 la salle n'est pas pleine, mais les personnes continuent à affluer régulièrement. Ils seront au maximum dans les 250. Les membres de l'association font passer des feuilles de présence – et au milieu de la réunion est fait un rappel pour les retardataires de ne pas oublier de signer – Bob nous donnera le chiffre exact. Par rapport aux audiences des tribunaux, je trouve que l'effet d'uniformité sociodémographique est accentué : on ne voit que peu de jeunes ou de femmes (même s'il y en a), et l'expression « chibanis » (cheveux blancs) prend ici encore plus son sens. C'est assez impression de voir ainsi 200 hommes pour la plupart, marqués par l'âge. Comme toujours, les gens discutent entre eux, souvent par « îlot », et en arabe.

Au milieu de la salle se tient une « tribune », en fait une simple table où sont placées 6 personnes : au milieu A. Bendali qui mène clairement la réunion, à côté de C. de Lesquen, qui parlera aussi, mais moins. A. Katim est à un bord, et il ne prendra jamais la parole, donnant l'impression symbolique d'une certaine relégation dans l'organisation dominée par les juristes. Les autres présents sont des proches de l'association. Derrière, debout, se tient Bob, qui circulera également beaucoup dans les rangs. Il y a également Abdarram Mhamdi, debout, qui semble parfois jouer le rôle de l'homme de main, n'hésitant pas à engueuler un moment des personnes qui parlaient entre elles, leur disant de prendre la parole à voix haute s'ils avaient quelque chose à reprocher à A. Bendali.

La réunion commence à 10h20 par la prise de parole de A. Bendali, qui demande le silence, avant de saluer la salle. Les cheminots le saluent collectivement, donnant l'impression d'une salle d'école. Dès le début de son intervention, on comprend que la réunion va être une démonstration d'autorité servant à clarifier la situation et calmer (ou faire taire ?) les récriminations, tout en assurant les

conditions du reste de la procédure. Avec autorité, A. Bendali commence par dire que chacun tient un rôle très précis : C. de Lesquen, à qui il passera la parole après pour une durée d'une heure (elle parlera en fait beaucoup moins), travaillerait 24h/24 et 7jours/7 sur le dossier, et aurait accepté, à la demande de A. Bendali, d'abandonner toutes ses autres affaires. Lui travaille également à temps plein sur l'affaire avec elle. L'association quant à elle s'occupe de tout le travail administratif, i.e. s'occuper de collecter les pièces pour les dossiers et de mettre en place les procédures judiciaires (timbres, etc.). L'association sert donc à décharger A. Bendali et de C. de Lesquen de toutes ces tâches – ce « dirty work » – et implicitement doit donc être le relai entre les plaignants et les juristes. Ceux-ci seraient en effet « harcelés » par les coups de fils, également à des jours et heures indus, ce qui les gêneraient dans leur travail. Il critique également le manque de reconnaissance de certains, certains membres de l'association s'étant faits insulter. Il dira plus tard qu'il en a même vu certains pleurer. Il enjoint donc ceux qui ne sont pas contents à partir et prendre un autre avocat. Cette première partie du discours se fait en français, mais il précise qu'il traduira ensuite, et le reste de la présentation alternera entre les deux langues comme hybridées au sein de la même prise de parole. Deux salariés noirs derrière nous se plaignent entre eux, ne comprenant pas l'arabe.

Pour A. Bendali, les résultats obtenus sont « honorables ». Il développe le mode de calcul retenu par le juge, et justifie le fait que c'est une bonne décision en s'appuyant sur le fait qu'elle a été reconnue par la presse comme une décision historique. Cette partie de son discours est plutôt confuse pour nous, d'autant plus qu'il mélange beaucoup le français et l'arabe : il admoneste ceux qui ont critiqué son travail, parle d'argent, d'huissiers, de code de procédure civile. Dans la salle, tout le monde est pour l'instant très attentif. Au fond de chaque côté faisant face à la tribune, quelques personnes sont debout, alors même qu'il reste beaucoup de places assises. On voit également régulièrement des personnes plus ou moins debout qui prennent des photographies ou filment la salle avec leur téléphone portable.

A. Bendali insiste sur la nécessité de produire une « mise à jour » du dossier pour l'appel, à partir de deux éléments : pour ceux qui ont quitté la SNCF, il leur faut rapporter une attestation de la CNAV permettant de chiffrer leur retraite et pour

montrer que celle-ci n'a pas bougé ; pour les actifs, ils doivent rapporter leur dernier bulletin de salaire, afin de permettre un recalcul du préjudice.

À un moment, Bob prend la parole pour demander à tous ceux restés debout de s'asseoir et à ceux qui arrivent de venir signer la feuille de présence. Une des rares femmes présente, à gauche de la tribune, en profite pour poser une première question. A. Bendali ne l'entend pas et lui demande de s'approcher. Il répond alors collectivement pour dire qu'il ne s'adresse ici qu'aux 821 qui sont présents depuis le début. Il accuse alors très clairement les autres, rejette sur eux la responsabilité de leurs problèmes actuels en termes de prescription, et dit qu'ils n'avaient qu'à venir dès le début. Il insiste plus largement sur la nécessité de garder l'unité, qu'il ne faut pas scinder le groupe en deux entre ceux qui sont contents et ceux qui ne le sont pas.

À 10h45, il donne la parole à C. de Lesquen beaucoup plus qu'elle ne la prend, marquant constamment un rapport de subordination malgré la coopération qu'il met également en scène. Elle commence en saluant collectivement par un « salam alikoum » amusé auquel répond un collectif « alikoum salam » accompagné de rires. L'entrée en matière est un peu déroutante, et montre une forme d'exotisation des plaignants de la part de l'avocate. Il sera d'ailleurs souvent fait mention des coups de fil trop fréquents qui lui sont adressés, et qu'elle décrit en disant qu'ils commencent par « salam alikoum », comme si cette accroche était marquante et déterminante.

Elle explique qu'elle n'a pas le temps de s'occuper des questions administratives. Elle a déjà écrit un courrier à la cour d'appel pour demander un audiencement sous bref délai – d'ici fin 2016 ou début 2017 espère-t-elle – sans avoir eu de réponse jusqu'ici. Elle précise ensuite que c'est la SNCF qui est appelante. Cela a pour conséquence que ce sont eux qui rédigeront en premier leur conclusion, ce qui laisse plus de temps pour y répondre et étoffer de nouveaux arguments sur la question du préjudice de retraite et du préjudice moral. Elle ajoute que chaque personne a un calcul propre à son dossier, mais qu'en même temps c'est « l'union qui fait la force ». Tout un volet de pièces communes participe ainsi à renforcer le dossier.

Pour elle, il est nécessaire de venir massivement à l'audience d'appel, sur l'île de la Cité, « à l'endroit qu'on voit à la télé ». Elle dit avoir remarqué au moment de

l'appel des noms au départage que le juge était « ému » de la présence de quasiment tous les plaignants à l'audience : « vous n'étiez pas que des numéros (…), votre présence est importante », témoignant ainsi de l'importance de la personnalisation de la plainte, a contrario d'une pure traduction littéraire dans la forme « dossier ». Elle finit de parler à 10h50, c'est-à-dire après seulement 5-10 minutes.

A. Bendali reprend immédiatement la parole. Il répond d'abord à une question sur la prescription en précisant que celle-ci ne concerne pas les 821, mais qu'en même temps la SNCF soulèvera à nouveau ce point. Il fait également le distinguo concernant les 27 de l'OFCM, qui ont perdu en départage et pour lequel ils ont fait appel. Il justifie ensuite – de manière « offensive » - la question des honoraires prévus à hauteur du 15% du gain final. Certains s'interrogeraient aujourd'hui sur cette somme. Mais sur chaque dossier, C. de Lesquen et lui ont dépassé les 25 heures de travail, alors que l'honoraire d'un professeur est à 500€/heure ! De plus, il estime avoir pris de grand risque : tout le monde – « à l'université » - ne lui parle plus que de ce dossier. S'ils perdent en appel, il ne touchera rien. Il dit qu'il a eu raison de ne pas négocier alors que certains le poussaient à le faire ainsi que la SNCF, qui je crois proposait 20 000€ par salarié. Il enjoint les plaignants à arrêter de « chipoter » pour des petites sommes par ci par là, et à régulariser les adhésions qu'ils doivent à l'association. Il embraye sur le fait que cette affaire va être longue, aller jusqu'en cassation puis au niveau européen ; il dit également que les 25 de l'OFCM vont être traités à part, et qu'ils sont importants, car c'est grâce à eux qu'un certain point a pu être prouvé [mais je ne sais pas de quoi il s'agit].

C. de Lesquen reprend la parole pour expliquer qu'au moment de l'appel, c'est la SNCF en tant qu'appelant qui plaidera en premier et que donc il ne faut pas être surpris. A. Bendali enchaîne, recadre la réunion par rapport à je ne sais quoi en disant que ce n'est pas le moment pour compléter les dossiers, et qu'une réunion hebdomadaire se tiendra gare de l'Est pour ça jusqu'à mi-février. Si un papier manque, les plaignants seront directement sollicités par l'association dont c'est le rôle. Il insiste sur la dimension collective du cas, avec le calcul de 5000€/personne/an de préjudice sur la carrière : il ne semble pas vouloir remettre en cause ce barème, que certains trouveraient selon lui injuste – les carrières réalisées étant disparates – mais qu'il justifie en tant que « bonne

moyenne ». L'appel sera surtout axé sur la question du préjudice retraite : il manquerait 12 000€ de retraite par personne par an, avec la question de la fixation basse de l'âge du décès. Il insiste également sur la question du préjudice moral absent de façon injuste, et parle de 93 000€ par personne. Il souhaite également la reconnaissance de la rupture abusive du contrat pour les pré-retraites. Il dit également – sans que je sache réellement le sens – que si quelqu'un souhaite juste la confirmation du jugement précédent sans réévaluation des demandes, il n'a qu'à le demander. À 11h, A. Bendalli ouvre les questions à la salle, avant de reprendre tout de suite la parole pour une précision concernant les veuves, qu' « on était content de défendre », mais semble par contre exclure les autres ayants droit qui ont été compliqués à gérer légalement. [18 janvier 2016, bourse du travail, notes d'observation de VAC].

De nombreuses injonctions sont produites à destination des requérants : injonction à se présenter aux audiences, à ne pas déranger le professeur et l'avocate, à ne pas remettre en cause leur stratégie, et plus largement à ne pas fragiliser le collectif. Ces injonctions s'appuient sur un discours de justification visant à mettre en regard le comportement attendu des requérants aux « sacrifices » et aux « risques » (en termes financiers ou de réputation) portés par les deux professionnels du droit.

Le procès comme cadre d'interaction contraignant

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 même de l'arène judiciaire.

L'arène judiciaire est en effet un lieu « spécial », marquée par des règles de comportement extrêmement spécifiques et dont il est rare, hormis pour les professionnels et ceux qui travaillent en son sein, d'avoir l'usage. Dans le cas de la mobilisation des cheminots, cette singularité du lieu va être renforcée par une forme d'inadéquation entre le caractère collectif de la mobilisation et les propriétés normatives et matérielles de l'institution judiciaire, non préparée pour accueillir ce type de contentieux.

Cette inadéquation se retrouve d'abord au niveau architectural : les locaux du tribunal, et notamment du conseil des prud'hommes, ne sont pas adaptés à l'accueil d'un nombre massif de requérants, comme le reconnaît d'ailleurs le président dans cette scène surprenante :

J'essaie d'assister aux plaidoiries, mais j'arrive à peine à entrer dans la salle, et je n'entends pas un mot de ce qui se dit. Finalement, je vais avoir une longue discussion dans le couloir avec le Président, rejoint par un des cheminots. La discussion tourne autour de l'organisation de l'audience. Le Président me dit que le greffe n'avait pas prévu cette affluence, que normalement dans ce genre de dossiers collectifs (il fait allusion notamment à un dossier RATP d'un millier de demandeurs), les gens ne viennent pas et se laissent représenter. S'il avait su, il les aurait mis dans la salle des référés qui est au rez-de-chaussée et qui est largement assez grande, mais ce qui n'est possible que le mardi, jeudi ou vendredi. Le cheminot dit que vendredi ce n'est pas une idée, tout en disant qu'il ne dira pas pourquoi, avec un air entendu. Le Président en convient, affirmant « ah oui, pour une question religieuse ». La discussion est assez drôle, le cheminot étant assez virulent tout en restant aimable pour critiquer l'organisation, le Président répondant sur un ton « rigolard » tout en étant assez compréhensif.

Le Président me dit également qu'il se demande si cette affaire n'aurait pas dû d'abord aller au TGI pour être réglée collectivement. Il fait allusion aux projets pour une action collective en matière de discrimination, tout en me disant que cela fait débat parmi les conseillers. Après avoir parlé, je rentre à nouveau dans la salle d'audience. Il y a un peu moins de monde, on peut maintenant entendre la plaidoirie, même s'il y a toujours du bruit dehors. Régulièrement, des personnes rentrent ou sortent, faisant du même coup « rentrer » le bruit de l'extérieur, et lever une foule de regards désapprobateurs. Je ne resterai pas longtemps pour écouter la plaidoirie de la défense, qui semble identique à celle que j'ai déjà entendue auparavant. [5 mars 2014, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].

L'organisation des audiences de départage reproduit à l'excès cette sensation de décalage entre ce qui apparaît d'une part comme un procès collectif, et de l'autre un fonctionnement institutionnel non adapté à sa prise en charge. S'il a été en effet décidé de regrouper l'ensemble des audiences de départage à une même période, la répartition initiale par groupes est néanmoins maintenue, bien que les 18 groupes sont cette fois-ci dispatchés au cours de sept audiences étalées sur une semaine.

On retrouve tout d'abord au cours de cette semaine cet effet de débordement des requérants présents au sein d'un espace non destiné à les recevoir massivement :

Je rejoins Narguesse à 8h15 devant le tribunal rue Louis Blanc. Une vingtaine de cheminots attendent déjà devant, un panneau sur la porte précisant que le tribunal n'ouvre ses portes qu'à 8h45. Assez rapidement, d'autres personnes arrivent, surtout les plaignants, des hommes d'une soixantaine d'années. Quelques-uns sont accompagnés de leurs épouses. Ils parlent entre eux par petites groupes, se saluent, certains restent seuls, mais c'est rare. Vers 8h30, le Professeur Bendali arrive. Il semble bien accueilli, fait le « tour », salue les gens, en embrasse certains. Par contre, pas de trace pour l'instant de Radouane Kebdi, que je ne verrai que bien plus tard. Le tribunal ouvre ses portes vers 8h40.

Avec Narguesse, nous aidons un des plaignants M.L. à porter les dossiers de plaidoirie jusqu'à la barre. Il y a en tout 9 gros dossiers remplis de pochettes de taille raisonnable (une par plaignant ?) qui seront étalées sur la moitié du bureau des juges pendant l'audience.

L'audience a lieu dans la grande salle des référés, directement au rez-de-chaussée. C'est une grande salle, moderne, éclairée aux néons, avec une partie des murs et du plafond en contreplaqué. Une femme de l'administration me dit qu'elle contient théoriquement 80 places, mais de fait les 2 rangées de 9 bancs sont pleines, avec 6 à 8 personnes par banc, et il doit y avoir 80 personnes le long des murs ou au fond de la salle. La même femme me donnera un papier avec le planning de toutes les séances. Aujourd'hui il n'y a qu'une séance de prévue, mais regroupant 203 des 848 plaignants. Les autres séances sont dispatchées les mardi, jeudi et vendredi (4 par jour), sachant que les deux séances du vendredi après-midi contiennent moins de monde et ne seront pas plaidées en référé.

Dans la salle, 80% des gens doivent être des cheminots immigrés, mais il y a également quelques femmes (des mères et des filles ?) ainsi que de plus jeunes hommes. Il y a des personnes tout le long des murs (sur les côtés et au fond), assez serrés. Une petite dizaine de personnes prennent des notes, je pense que la plupart sont des journalistes. Moi-même je note appuyé contre un mur au fond à droite, ou en m'asseyant par terre. [23 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].

Mais au-delà de ce manque de place, l'organisation de cette semaine d'audience, où les avocats répètent plus ou moins inlassablement la même plaidoirie deux fois par jour, fait naître un sentiment d'absurdité largement partagé par les acteurs du procès :

> *À la dernière audience de la semaine, l'avocat de la SNCF fait une allusion explicite au Temps modernes de Chaplin, ajoutant : « on finit par plaider même en dormant ». Un peu plus tard, il compare la situation avec celle des shaddocks pour souligner l'absurdité de cette ultime plaidoirie : « ils plaidaient la nuit » - au lieu de « pomper » - puis ajoute : « comment faire compliqué quand on peut faire simple ». [27 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].*

Les audiences d'appel sont organisées de façon sensiblement différente. Réparties cette fois sur deux jours et quatre sessions (et non plus quatre jours et 7 audiences), elles présentent de plus un caractère plus nettement distinct, chaque audience concernant un groupe identifié sur une caractéristique spécifique et juridiquement pertinente (et non plus uniquement selon la date d'arrivée dans la procédure). Les locaux de la Cour d'appel sont également plus spacieux et adaptés à de grands publics, ce qui n'empêche pas d'observer des effets de congestion :

> *La salle est grande est belle. Elle est faite pour accueillir 250 personnes selon un responsable de la sécurité. La salle est très vite surchargée, l'acoustique mauvaise, deux écrans permettent aux personnes installées sur la mezzanine de voir les avocats. Dans la salle il y a surtout des hommes, mais aussi des épouses, des descendants. Beaucoup sont debout au fond de la salle. D'autres ont pu s'installer en haut, sur la mezzanine. Mais là aussi, beaucoup restent debout.*
>
> *L'audience commence à 9h. À plusieurs reprises, la présidente sermonne l'assemblée qui applaudit, filme, enregistre, parfois au vu de tous avec des ipad. C'est seulement à la fin de l'audience qu'elle aura un discours bienveillant et compréhensif, revenant sur le ton qu'elle a employé et les menaces de faire sortir ceux qui ne respectent pas ces règles. [15 mai 2017, chambre sociale de la Cour d'appel de Paris, notes de NK].*

Cette norme du silence – sa violation fréquente et les rappels à l'ordre qu'elle entraîne – apparaît également comme une manifestation d'une certaine forme de décalage entre le caractère collectif de la mobilisation et son traitement institutionnel. Pour les cheminots concernés, ces audiences sont

également des moments de sociabilité et d'échanges collectifs, comme nous le découvrons à la première audience à laquelle nous assistons :

> *Devant la salle d'audience, il y a donc une grande affluence. Ce sont très principalement des hommes ayant au moins, à vue d'œil, la cinquantaine, mais pour beaucoup d'entre eux plus – la soixantaine – même si aucun ne présente non plus des signes de vieillesse avancée évidents (difficulté à marcher, canne, etc.). Il est difficile de les compter, des groupes de quatre-cinq personnes se formant et se reformant sans cesse, mais je les estime à une quarantaine. L'impression d'affluence est accentuée par la relative étroitesse du couloir dans lequel ils sont massés. Les conversations vont bon train, tout le monde parle arabe. L'ambiance semble être bon enfant, les gens sont souriants, comme contents de se retrouver. [10 janvier 2013, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].*

Si les « coulisses » du tribunal que constituent les couloirs permettent la tenue de ces moments de sociabilité, les audiences mêmes sont cependant tenues par des règles procédurales et civiles très strictes, règles dont font notamment partie le silence et la restriction de la prise de parole, celle-ci n'étant théoriquement possible qu'à la demande des juges ou conseillers. Cette description d'audience montre ainsi comment le bruit et les prises de parole « intempestives » créent une forme de trouble plus ou moins appuyé au cours de l'audience :

> *Quelque temps après le début de l'audience, un téléphone portable se met alors à sonner longuement, avec un chant en arabe. Le Président, qui avait précisé au début de l'audience de bien couper les portables, s'énerve alors. Un homme que je n'identifie pas prend la défense du coupable en affirmant que celui-ci a des problèmes de surdité. Mais le Président dit que ses collègues avaient à anticiper cela. Après quelques instants, il demande de façon assez agressive : « C'est fait ? [le portable est éteint ?] Parce que déjà à l'audience dernière … j'ai pris quelques précautions pour vous le dire ! ».*
>
> *Plus tard, au cours de la plaidoirie de l'avocat de la défense, ce dernier conteste un des dossiers où le plaignant dit qu'on lui a refusé de passer l'examen de facteur. Il ironise alors, disant qu'il n'a jamais vu un cheminot lui remettre son courrier. Il dit également que sur cette pièce, rien n'authentifie qu'elle vient de la SNCF. La salle gronde alors après cette remarque ironique. Un cheminot au fond de la salle, assez âgé, physique sec, intervient alors : « Attendez, je vais vous*

expliquer ! ». Plusieurs autres plaignants essaient de le faire taire, il y a un brouhaha dans la salle. Le président lui dit alors qu'on lui donnera la parole plus tard.

À la fin de l'audience, le président fait alors avancer le cheminot en question. Celui-ci s'avance, un peu penaud, et dit « excusez-moi de vous déranger ». Puis il se met à expliquer ce qu'est le métier de facteur dans le langage de la SNCF, en scandant les différentes activités que cela recouvre, en parlant de plus en plus vite, fort, criant presque haletant, collé à l'avocat adverse. Celui-ci crie alors pour interrompre la scène, « ce n'est pas contradictoire !!! ». Finalement, d'autres plaignants le calment et le font revenir en arrière, et l'avocat reprend juste très rapidement l'explication de ce qu'est ce métier de facteur. Après ce « drame », j'entends les commentaires derrière qui approuvent, « il a eu raison … ». [27 mai 2013, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].

Ce moment est caractéristique d'une autre forme de décalage : alors que les cheminots étrangers ou anciennement étrangers portent la dénonciation d'une injustice dont ils sont victimes, le discours produit sur leur histoire est de fait monopolisé par des professionnels du droit. La dynamique contradictoire du procès les expose par ailleurs à des discours visant à déconsidérer leur plainte, quitte à utiliser des effets rhétoriques qui peuvent être vécus comme blessants par les concernés. Au cours des audiences, tout se passe donc comme si les victimes devaient se rendre au maximum passives, au-delà de leur seule présence corporelle généralement requise :

Au cours d'une audience de départage, alors que la salle est très silencieuse, un vieux cheminot dit un mot à son voisin ; un autre rebondit sur le nombre de « 75% » évoqué par Hirsch. Mon voisin lit sa convocation à son audience de départage. Une sonnerie de téléphone retentit à 10h54. Ces petits détails ne sont pas anodins. Ils témoignent d'une forme de présence-absence des plaignants, qui rappelle ironiquement la présence-absence de leur statut d'immigré : ils sont présents dans la salle, et cette présence s'exprime de multiples façons, par l'irruption d'un son, par un commentaire chuchoté, par la convocation qui leur donne ici une place officielle et attendue. Mais bien que présents, ils sont condamnés au silence – si ce n'est dans les moments d'appel qui renvoient à une identification administrative, identification où se donne souvent à voir leur altérité par leurs prénoms écorchés, mais également leur fragilité physique qu'expriment les nombreux décès – voire rappelés à l'ordre par l'institution,

comme des enfants, eux qu'on appelle pourtant les Chibanis, les cheveux blancs.
[27 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].

Argumenter au sein de l'arène judiciaire

L'arène judiciaire peut donc apparaître comme un lieu particulièrement inhospitalier pour une telle mobilisation collective : outre de ne pas être adaptée en termes d'espace et de procédure pour accueillir une telle plainte groupée, elle impose de plus – à travers ses acteurs principaux – des normes de comportement extrêmement spécifiques. Alors que les cheminots marocains se constituent en collectif en engagent une plainte pour dénoncer publiquement l'injustice qui les touche, la « grammaire judiciaire » leur impose au contraire le silence, et confisque leur parole pour la réserver à ceux qui sont mandatés pour les représenter ou pour s'opposer à leur récit. Leur drame devient l'objet d'un débat entre avocats et juges au sein duquel où ils n'ont plus vraiment de rôle à jouer.

Ce principe de représentation de la parole des requérants peut largement s'expliquer par ce que Max Weber qualifie de processus de rationalisation formelle du droit, associé à la place croissante prise par la communauté professionnelle des juristes dans le règlement des conflits (Weber, 2007). La rationalisation du monde analysée par le sociologue allemand est aussi une rationalisation des règles juridiques, aussi bien prises dans leur dimension substantielle (concernant la cohérence des principes à l'origine du droit) que formelle ou procédurale (concernant donc les règles qui déterminent les méthodes d'application du droit). Pavant la voie d'une sociologie critique du droit, Weber va plus loin en repérant, dans l'histoire du droit, des éléments permettant d'entrevoir une rationalisation formelle juridique *au détriment* de sa rationalisation substantielle, le respect des caractéristiques procédurales du droit l'emportant sur la question des objectifs substantiels qu'il est censé porter.

Ces questionnements sont d'une importance capitale concernant le droit de la non-discrimination : à l'encontre de la lecture wébérienne (même si celui-ci restait en fait très nuancé dans ses observations), l'évolution de ce droit, aux États-Unis comme dans l'Union européenne, a semblé suivre la voie inverse : le souci constant pour la question de l'effectivité – à travers notamment l'aménagement de la charge de la preuve – ainsi que l'introduction de la notion de discrimination indirecte, vont dans le sens d'une « substantialisation » du droit, en opposition à une qualification juridique de la discrimination indexée uniquement sur le respect « formel » de l'interdiction de non-discriminer. Les sociologues étasunien Robin Stryker et Nicholas Pedriana ont ainsi analysé comment, aux États-Unis et grâce à l'intervention d'organisations militantes, de l'*Equal Employment Opportunity Commission* et de différents spécialistes en sciences sociales, on était passé d'une conception libérale et formelle du

droit à une conséquence plus substantielle et « conséquentialiste » (Pedriana et Stryker, 2004 ; voir aussi Dobbin, 2002).

Sans développer une analyse strictement juridique qui serait au-delà de nos compétences, il est intéressant d'observer effectivement le type d'arguments échangés au sein de l'arène judiciaire. La confiscation de la parole des requérants par les professionnels du droit correspond-elle également à une disparition des référentiels moraux et éthiques qui fondent à l'origine la dénonciation de l'injustice ? De fait, on est très loin dans les discussions d'un simple débat technique consistant à établir des faits et l'opportunité de la qualification juridique apposée à ces mêmes faits. Si les arguments sont effectivement parfois complexes, les plaidoiries sont également saturées de référents éthiques, ces référents explicites au cours des débats législatifs et encapsulés dans les textes de loi (Thévenot, 1992).

Du côté de la défense des salariés, les avocats qui se sont succédé au cours des différentes phases de la mobilisation judiciaire tiennent d'abord un raisonnement qu'on pourrait qualifier de conséquentialiste, et dont la logique est proche de celle qui gouverne la notion de discrimination indirecte. Le cœur de l'argument consiste en effet à dénoncer non pas tant la légalité du statut en lui-même – et donc la condition de nationalité pour accéder au cadre permanent – que ses modalités d'application, c'est-à-dire les conséquences qu'il a de fait pour les étrangers qui ne peuvent y accéder :

> *L'avocat des cheminots, M^e^ Mendès, précise à l'entame de sa plaidoirie que ce dossier est un des 16 groupes dans lesquels sont répartis les 850 salariés recrutés dans les années 1970 par la SNCF. Il explique l'histoire de ces recrutements. La SNCF a signé en 1963 une convention de prêt de main d'œuvre avec le Maroc. « C'était la période des trente glorieuses. ». L'article 8 de cette convention prévoyait que les travailleurs marocains auraient un traitement égal à celui des Français. Le contrat de travail de ces Marocains prévoyait parfois l'égalité de traitement. Il insiste sur le fait « fondamental pour [lui] » que ces Marocains étaient recrutés comme cheminots, tel que le métier est défini dans le dictionnaire des filières. Ils vont alors subir un préjudice du fait d'être cantonné dans le statut PS25 annexe 1 – statut qui regroupe tous ces cheminots étrangers et les laisse à l'écart du statut « général » de la SNCF. C'est un statut de non-droit. La discrimination a eu lieu sur toute la carrière. Il y a 10 000 contractuels à la SNCF, mais sur ce chiffre, 1 500 sont cantonnés dans le statut PS25 annexe 1 pour occuper des emplois de cheminot, alors que tous les autres cheminots ont le statut SNCF.*

L'argument pour leur empêcher l'accès au statut est qu'ils ne sont pas français. Or, L. Mendès pose la question, si ce statut lui-même est légal, son application n'est-elle pas discriminatoire, à l'instar du cas des anciens combattants [référence aux longues controverses sur la « cristallisation » de la pension des anciens combattants marocains] ? [27 mai 2013, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].

Si l'on suit l'argument des cheminots, certes tous les contractuels ne sont pas marocains, mais tous les cheminots marocains ou étrangers exerçant sur les voies sont contractuels – alors que les cheminots français travaillant dans les mêmes métiers sont au cadre permanent ; de plus, et c'est ce qui est constitutif de la discrimination, le statut de contractuel lié à ces métiers a des conséquences négatives diverses, qu'elles soient liées aux possibilités de faire carrière dans l'entreprise, à des conditions de retraite très désavantageuses ou à un moindre accès à certains avantages afférents à la rémunération salariale.

L'argument est donc technique, et semble entrer ainsi en résonance avec un mouvement de dépénalisation du droit de la non-discrimination amenant à centrer la réflexion sur les conséquences matérielles de différences de traitement. Ce constat doit néanmoins être relativisé : l'argumentation est également saturée de références morales, visant à appuyer l'analyse de la situation dans sa toute complexité sur une qualification du comportement de l'entreprise en termes d'injustice. La première plaidoirie de l'avocate C. de Lesquen au cours des audiences de départage caractérise bien cette entreprise de dénonciation morale de la SNCF :

Les plaidoiries commencent à 9h45. La plaidoirie de C. de Lesquen, va être assez agressive, usant beaucoup de termes « moraux » pour condamner la SNCF, et imitant souvent la voix de l'entreprise avec une voix qu'on pourrait qualifier de « snob » pour discréditer les arguments adverses.

Elle commence par récapituler l'histoire. Les Chibanis ont été engagés via une convention bilatérale de recrutement à grande échelle. Testés d'abord 12 mois, ils ont ensuite été confirmés, car ayant donné satisfaction, mais tout en étant cantonnés dès le début au PS25. Celui-ci ne contient que 3 catégories : A, B et C. Ils ont connu alors une discrimination « latente » pendant 38 ans. Aujourd'hui la SNCF est incapable d'expliquer cette différence de traitement et de retraite, et refuse d'obtempérer – elle parle de carence – dans les demandes d'information. Par exemple elle a demandé les dossiers sur une gare précisément, mais ça ne lui a jamais été accordé.

La SNCF a produit deux panels, mais ils relèvent de la « mascarade » et ne comportent que des gens « à problème ». La SNCF « ment, truque » les preuves. Jusqu'ici, la SNCF a agi de manière dilatoire, faisant mine de ne pas comprendre que le dossier ne porte pas sur la dénonciation de la légalité du contrat de travail, qui est un acte administratif. Elle dit que ce n'est pas le problème, que c'est une question « fallacieuse ». L'avocate reprend les termes de son contradicteur : « la SNCF voudrait nous faire croire qu'il ne faut pas comparer des choux et des carottes », mais c'est elle qui tente de noyer les cas des cheminots marocains avec l'ensemble des contractuels. Elle fait ainsi preuve d'ingratitude. Ces personnes ont eu les métiers les plus durs, et il faut alors les comparer avec les cheminots des métiers des filières, et pas avec les médecins ou psychologues contractuels de la SNCF. Ces contractuels n'avaient que trois niveaux de classification possibles (A, B et C) là où les permanents en ont une petite dizaine. Ils sont tous restés au collège d'exécution sauf certains sur la gare de l'Est qui, suite à une mobilisation syndicale, ont abouti à l'ouverture de la classe D. La création de cette classe est une reconnaissance « explicite » du blocage rencontré par les cheminots. Elle s'appuie alors sur le bilan social pour montrer les différences de promotion entre contractuels et statutaires. Selon le bilan social, chaque année, 10% des statutaires changent de qualification, pour seulement 1% des contractuels. Pour contrer les arguments de la SNCF, elle prend une voix haute perchée « bourgeoise » pour les tourner en ridicule. Dans toute sa plaidoirie ce jour-là, elle cite régulièrement un ou deux cas – avec les noms – en guise d'illustration. Elle utilise régulièrement un vocabulaire moral, parle d' « éléments scandaleux » pour caractériser l'attitude de la SNCF. Elle continue sur la situation « choquante » des admis au cadre permanent, recrutés avant 1984. Leur ancienneté a été effacée. Elle cite la lettre d'un responsable RH qui lui-même a été choqué et a demandé, dans un courrier interne, la réparation de carrière pour ses salariés concernés. Elle accuse la SNCF de « cynisme », et renvoie à ses tableaux pour la justification du préjudice.

La discrimination est aussi liée à une mise à la retraite d'office. « La SNCF a voulu se débarrasser à bon compte de ses agents ». Selon l'entreprise, ce seraient des départs volontaires. Mais en réalité ce n'est pas le cas. Comme préjudice, elle demande 24 mois de salaire, ce qui serait encore un calcul a minima.

Elle évoque ensuite les 14 agents sous contrat avec l'ONCFM. Le juge lui dit qu'il n'y en a pas dans le groupe de la matinée, mais elle insiste, dit qu'il est important d'en parler, ce que le juge approuve. Ces agents ont eu tous les avantages du cadre permanent, sauf la retraite et les prestations familiales : « la SNCF va nous dire que ces agents ne sont pas ses salariés (…). Quelle ingratitude ! ». Elle utilise le futur de l'impératif pour inciter les juges à la suivre : « vous condamnerez », « vous vous rendez compte », « vous rentrerez en voie de condamnation ».

Concernant les « départs volontaires subis », la SNCF a été « malicieuse » et a voulu « tromper les juges ». Elle l'accuse de s'être fait « son petit code du travail perso ». Elle dit également que la SNCF se sait coupable de ne pas avoir intégré ces cheminots dans le cadre permanent, et qu'elle a même chiffré cette possibilité.

Le juge lui pose alors une question en faisant référence à une étude réalisée par la SNCF par des actuaires. L'avocate lui rétorque que cette étude est une « une plaisanterie, un mensonge ». Concernant les panels, la SNCF a d'abord livré un panel de 10 agents, qui étaient tous restés en collège exécution. Pourtant, le bilan social indique que seuls 3% des agents finissent dans ce collège !

En plus, M. Frahlia est allé enquêter individuellement sur les dix : ils sont tous « à problème », n'ont pas passé d'examens. Elle parle alors des problèmes d'alcool à la SNCF, dit qu'ils seraient fréquents, et conseille aux juges de taper sur google « alcoolo cheminots ». La SNCF a ensuite livré un panel de 1 000. Mais dans ce panel, il n'y a que des matricules, pas les dossiers. En plus tous ceux qui y sont ne sont pas dans le dictionnaire des filières : « ces deux panels sont particulièrement choquants, c'est une véritable supercherie ». La SNCF s'appuie également sur un travail d'actuaire pour expliquer que la retraite est meilleure pour ceux qui ont fait un départ volontaire. Mais à nouveau les dix sur lesquels ont été effectués les calculs ne sont pas représentatifs, ce sont des « mauvais ». Les contractuels étaient au contraire extrêmement disciplinés et travailleurs, et ils auraient souhaité passer des examens. C'est une « ingratitude manifeste ». La plaidoirie finit à 11h03 (1h18 de plaidoirie), et entraîne quelques applaudissements. [23 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].

On ne reviendra pas en détail sur l'ensemble des arguments développés au cours de toutes les audiences, et des nombreux points techniques qui sont soulevés, par exemple à l'égard de la prescription[37].

Ce qu'on cherche à montrer ici, c'est comment le raisonnement sur les conséquences discriminatoires de la clause de nationalité se double systématiquement d'une condamnation morale de l'entreprise, concernant aussi bien son comportement en tant qu'employeur qu'en tant que partie dans le procès. Cette caractéristique morale fait l'objet d'un véritable « travail compassionnel » - pour reprendre l'expression de Janine Barbot et Nicolas Dodier (Barbot et Dodier, 2014) – comme stratégie de conviction au sein de l'arène judiciaire ; stratégie morale qui s'inscrit également dans une forme de dramatisation théâtralisée de l'interaction entre les avocats.

> *À 10h50, l'appel est fini. Le juge explique à nouveau longuement le contexte, puis explique que le résultat final n'est pas lié au temps de parole respectif des parties. M^e de Lesquen lui répond qu'elle sait bien, mais que M^e Hirsch a plaidé le double de temps d'elle, ce qui n'est pas correct pour les personnes qui sont dans la salle. Le Président lui rétorque que ce n'est pas une raison pour surenchérir. Elle n'en démord pas, et met au défi son confrère : « j'aimerais cher confrère que vous puissiez vous tourner vers la salle, regarder les plaignants dans les yeux et leur dire qu'ils sont traités à égalité ». Me Hirsch se tourne alors vers la salle et dit qu'il peut les regarder dans les yeux. Le Président essaie alors de calmer le jeu en disant avec humour que si à chaque fois la tension monte d'un cran, cela finira en pugilat et il faudra appeler les CRS. Cette remarque provoque des rires dans la salle. M^e de Lesquen n'a pas apprécié être interrompue par M^e Hirsch et lui rappelle implicitement les règles professionnelles : « je ne savais pas qu'on interrompait la plaidoirie adverse quand elle ne plait pas ».*
>
> *Plus tard dans sa plaidoirie, elle affirme ne pas vouloir tomber dans le pathos, mais dit vouloir rendre hommage à ceux qui sont morts au travail. Dans cet exercice compassionnel, elle cite une petite dizaine de noms, raconte comment*

[37] Notons tout de même que, si nous ne l'abordons pas dans l'enquête, l'argument de la prescription va être soulevé avec succès contre les cheminots qui, dans le sillage de la mobilisation, vont porter leur affaire devant les prud'hommes après 2015. Cet obstacle procédural montre à nouveau comment la grammaire judiciaire met à l'épreuve – parfois très rudement – des dénonciations d'injustice formulées par des individus « ordinaires ». Le déboutement de ces cheminots, présentant exactement les mêmes caractéristiques que leurs collègues ayant pourtant eu la reconnaissance judiciaire de leur tort, a produit ainsi beaucoup d'incompréhensions devant ce qui est apparu comme une dimension absurde de l'institution. Certains acteurs périphériques à la mobilisation ont néanmoins estimé qu'il y avait aussi une justice dans cet échec, dans la mesure où ces cheminots n'avaient rejoint que très tardivement la mobilisation sans prendre part d'emblée au combat.

ils sont décédés, leurs conditions de travail, leur âge. Elle reconnaît que la procédure orale est longue, mais affirme que celle-ci permet également de rendre hommage à ces histoires dramatiques. [26 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].

La SNCF est ainsi accusée régulièrement d'ingratitude de ne pas avoir voulu reconnaître l'engagement important des cheminots étrangers dans leur travail. Mais elle est également accusée d'agir malhonnêtement dans sa défense, en mentant dans ses affirmations et en « truquant » les éléments. Ce dernier point fait écho notamment au contentieux de discrimination syndicale : la question de l'objectivation des discriminations à travers la production de panels de comparaison est omniprésente (Chappe, 2013). Les parties s'opposent ainsi fortement sur la qualité et la véracité des différents panels présentés, sur leur caractère représentatif ou au contraire artéfactuel. L'avocate des cheminots mobilise largement le bilan social, accusant la SNCF de produire des panels et de s'appuyer sur des études qui ne peuvent être vérifiées. On est très loin d'une conception positiviste où les faits seraient d'abord solidement établis, puis donneraient lieu ensuite à l'application du syllogisme judiciaire permettant d'aboutir à une qualification en droit. Si l'écriture du jugement produit cet ordonnancement, il y a de fait un entrecroisement constant entre les différentes dimensions de l'argumentation, qu'elles relèvent d'interprétation du droit, d'établissement des faits ou de condamnations morales.

Face à cette plaidoirie accusatoire au sens le plus fort du terme, les arguments des avocats de l'entreprise sont multiples. Il s'agit d'abord de s'indigner de l'indignation, c'est-à-dire de retourner l'accusation morale contre celui ou celle qui la profère en l'accusant de tenir des propos diffamatoires ou d'amalgamer des arguments sans souci d'honnêteté et de cohérence. Au-delà de cette joute rhétorique, les arguments de fond sont multiples. Tout en reconnaissant d'abord la situation parfois difficile des anciens cheminots étrangers désormais retraités, il s'agit d'abord de la normaliser à un double niveau : celui de la population générale, en affirmant que le régime auquel sont soumis les cheminots étrangers est le régime général qui concerne la majorité des salariés en France ; mais également celui de l'entreprise, en affirmant à partir de panels que la situation des requérants ne diffère pas sensiblement de celle de leurs homologues français du cadre permanent.

Mais la stratégie principale de la SNCF tient surtout à la « re-juridicisation » du débat, c'est-à-dire à la délégitimation de ce qui serait des accusations morales ou politiques sans effet sur le plan strictement juridique. Les avocats des défendeurs évacuent l'argument conséquentialiste du statut pour au contraire insister sur sa parfaite légalité. La clause de nationalité étant légale, les effets qu'elle produit le seraient également et les requérants seraient alors incapables d'identifier une cause génératrice de

la discrimination (là où les demandeurs insistent au contraire sur le caractère « continu » de la discrimination, et donc la non-pertinence d'identifier de tels éléments générateurs). De la même façon, la dénonciation de l'accord de préretraite de 2004 – considéré *a posteriori* par les requérants comme fallacieux - ne résisterait pas à la manifestation de la libre volonté des cheminots ayant décidé d'y recourir.

Face à ces arguments légalistes, les requérants ne réfléchiraient pas alors à partir du droit, mais de façon « politique ». Leurs représentants sont ainsi accusés de plaider de façon collective, en amalgamant des situations individuelles différentes sans jamais prendre la peine de les détailler :

> *L'avocat de la défense insiste sur la nécessité d'individualiser les demandes et arguments. Il explique qu'il faudrait refaire une chronologie des carrières par personne. Un argument juridique, « ce n'est pas un tract, c'est une plaidoirie sur des textes de droit. Parfois il y a du droit dans les tracts, mais c'est globalisé, et donc un esprit de combat ». Il tente ainsi de disqualifier la position adverse en opposant ce qui serait un usage froid et clinique du droit à la plaidoirie adverse qui relèverait de la dénonciation militante. [27 mai 2013, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].*

Ce point est extrêmement important et significatif des contraintes qui pèsent sur cette affaire : portée par un collectif qui produit un discours totalisant concernant les histoires individuelles des historiens, elle doit néanmoins se plier en théorie aux règles individualisantes de l'institution judiciaire. L'organisation de l'audience de départage résulte alors d'un entre-deux : la jonction des dossiers individuels au sein des groupes implique un effet de *mise en commun* des histoires individuelles, mais qui ne va pas jusqu'au bout de sa logique, le collectif étant fractionné en dix-huit groupes intermédiaires. Le procès d'appel sera plus conséquent sur ce point, dans la mesure où la généralisation, sans être achevée, sera plus élevée, et où le découpage persistant entre les groupes s'appuiera sur une logique réelle de différenciation. Quoiqu'il en soit, cette ambiguïté concernant le caractère collectif de l'affaire va être constamment un appui argumentatif pour les avocats de la défense qui vont chercher à réindividualiser le contentieux, accusant donc la partie demanderesse de ne pas se plier à la logique individualiste des prud'hommes concernant l'appréciation du contrat de travail.

Du côté de l'avocate des demandeurs, il va s'agir alors à la fois d'affirmer le respect de cette grammaire du droit, tout en continuant à plaider de façon collective, et ce pour deux raisons : d'abord parce que le dispositif judiciaire ne permet pas, on le comprend bien, un traitement spécifique des 848 cas présentés ; mais aussi parce que l'architecture même du raisonnement nécessite de montrer le

caractère systématique et organisationnel de la discrimination alléguée. Dans ce contexte ambivalent, l'action de groupe est alors constituée comme un repoussoir, qui ne doit pas occulter la dimension individuelle et « tragique » des discriminations :

> *Dans sa plaidoirie, M^e^ de Lesquen dit qu'elle en a assez que le dossier soit traité de vulgaire « class action ». Elle trouve cela méprisant par rapport au travail d'A. Katim qui a rassemblé les informations, de celui du professeur Bendali et de celui des avocats. Selon elle, toutes les données sont individualisées, et pour chaque plaignant il y a un tableau récapitulatif qui montre la discrimination. Elle accuse ensuite la SNCF d'être la « reine du bidonnage ». Elle critique le tableau fait par l'actuaire et qui a été soumis « au professeur Bendali, professeur des Universités ». Elle accuse la SNCF de faire l'autruche, avant d'inviter à une prise en compte de l'injustice des situations vécues : « derrière tous les chiffres, la technicité du dossier, il y a aussi toutes ces réalités dramatiques [les veuves obligées de quitter l'appartement obtenu par la SNCF]. Quand je parle d'ingratitude, je pèse mes mots ». Ici, on voit de façon très claire la stratégie rhétorique compassionnelle de l'avocate, pour scandaliser autour du vécu des cheminots, au-delà de la plaidoirie comme combinaison d'arguments juridiques et techniques. Elle demande ainsi une réparation financière, mais également morale, « il s'agit de leur honneur, de leur dignité ». [26 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes d'observation de VAC].*

	Cheminots étrangers	SNCF
Conception de la discrimination	La discrimination est un évènement continu, qui a une cause organisationnelle et qui s'apprécie à partir de ses conséquences.	La discrimination est un évènement ponctuel, qui se joue à un niveau inter-individuel et qui peut être précisément identifié.
Cœur de l'argumentation juridique	Conséquences négatives d'une disposition statutaire liée à la nationalité et l'âge.	Caractère légal du statut lié à la spécificité juridique de la SNCF. (+ argument de non-rétroactivité de la loi + prescription)
Caractérisation morale	Manque de reconnaissance envers le travail des cheminots étrangers ; indignité morale de la SNCF à la fois	Relativisation forte de la situation des cheminots étrangers ; retournement moral de l'accusation sur les avocats des

	dans l'inégalité de traitement et dans le comportement judiciaire.	demandeurs. Dénonciation du pathos de la démonstration adverse.
Rapport à l'axe individualisation-généralisation	Oscillation entre une argumentation générale et l'affirmation d'une prise en compte des dynamiques individuelles. Références isolées à des analyses sociologiques permettant de contextualiser l'affaire.	Volonté d'individualiser au maximum l'affaire.
Éléments matériels et épreuves de comparaison	Mise en avant des écarts de chance d'évolution à partir du bilan social. Dénonciation de la pertinence des panels présentés par la SNCF. Appui sur différentes pièces illustrant au niveau individuel les manifestations de la discrimination.	Construction de panels *ad hoc* permettant de démontrer le caractère normal de la stagnation des carrières.

Tableau récapitulatif des différents arguments et appuis matériels des deux parties durant le procès

Conclusion du chapitre 3

Dans ce chapitre, nous avons montré les dynamiques de judiciarisation de l'affaire des cheminots étrangers telles qu'elles se déploient à partir de 2004. Nous avons notamment explicité le rôle joué par A. Bendali dans cette dynamique, et les effets de réorganisation de la configuration de l'action que cela induit. La judiciarisation de l'affaire implique en effet la mise au premier plan de professionnels du droit capables d'agir avec justesse au sein des arènes judiciaires. Elle nécessite également un alignement du collectif des victimes sur la grammaire judiciaire, ses règles et sa temporalité spécifique. À certains égards, le procès comme dispositif produit une certaine violence à destination des victimes, dans la mesure où saisir le tribunal implique une forme de 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, dans un langage entrecroisant référentiels juridiques et moraux, mais c'est une expression fortement contrainte par les règles procédurales et également fortement « théâtralisé », l'expression et les indignations des avocats ne recoupant pas forcément celles des requérants. Il ne faut néanmoins pas en rester à ce constat qui ferait du tribunal l'aboutissement de la mobilisation : si l'arène judiciaire est la « visée » de la mobilisation, elle ne la résume pas entièrement. Dans le chapitre suivant, nous verrons comment – à partir de ce centre de

gravité qu'est le procès – s'expriment également d'autres formes d'expression, de subjectivation et de participation, permettant notamment de poser la question de la portée politique de ce type de mobilisations.

Chapitre 4 : La mobilisation à l'épreuve du procès et de ses conséquences

Le chapitre précédent traitait du processus par lequel la mobilisation des cheminots étrangers était devenue une affaire judiciaire, les implications de cette évolution en termes d'organisation et de configuration d'acteurs, et les transformations normatives induites par l'arène judiciaire sur les comportements attendus et les argumentaires audibles. L'institution judiciaire est contraignante à divers titres, mais à l'instar de toute institution – même les plus « totales » - elle n'est pas complètement déterminante : elle laisse une marge de liberté importante concernant les stratégies d'acteurs qui se déploient autour d'elles.

Dans ce chapitre, nous voulons donc montrer ce qui se joue *à partir* du procès, au-delà de la seule question de la qualification judiciaire de la discrimination. Le procès des cheminots n'est pas que la jonction opportuniste 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 la production ferroviaire, ils deviennent un corps collectif et politique s'exprimant en tant que tel au gré des occasions qu'ils peuvent saisir. Mais ce processus n'a rien d'évident : il est réel à bien des égards, mais également fortement contraint par le dispositif judiciaire en soi, 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. Nous mettrons ainsi en évidence ce jeu de tensions pour montrer à quel point la *part politique* d'un tel contentieux collectif n'a rien d'évident : elle est au contraire le fruit d'un travail de montée en généralité portée par des acteurs divers aux intérêts spécifiques, est toujours susceptible d'échouer au gré des différentes épreuves de la mobilisation. Nous reviendrons d'abord sur l'affirmation d'une parole publique et d'une mémoire collective au cours des procès, puis montrerons comment et pourquoi cette affirmation d'un collectif s'est largement faite de façon isolée, notamment par rapport à des syndicats ou des associations qui auraient pu donner un autre contenu politique à cette mobilisation. Nous conclurons ensuite sur les différentes tensions qui ont menacé l'intégrité du collectif, tensions cristallisées notamment par la question financière particulièrement prégnante après la victoire devant la cour d'appel.

De l'expression des victimes à l'émergence d'un récit collectif

Comme mentionné dans le chapitre précédent, les procès et ses différentes coulisses (attente devant la salle d'audience ou le bâtiment du tribunal, permanences dans les locaux de Sud-Rail, réunions à la

bourse du travail) ne tiennent pas qu'une fonction instrumentale visant à l'obtention de la qualification juridique de discrimination : quelque chose d'autre se joue, de l'ordre de la production et de l'entretien d'une sociabilité communautaire, à l'intersection notamment de l'origine nationale marocaine pour la grande majorité et de l'histoire professionnelle commune au sein de la SNCF. Cette sociabilité est déjà en soi importante : elle n'est pas qu'un supplément d'âme à la mobilisation, mais également ce qui la justifie. La jonction collective de ces cas de discrimination *a priori* individuels (aux yeux de l'institution judiciaire) repose sur cette similarité des parcours de migration et de travail. Sur un plan historique, la construction du collectif au cours des années 2000 a été permise par l'exploitation des relations préalables de sociabilité qui ont permis au groupe de grossir sous l'influence d'un effet « boule de neige ». Nous pouvons néanmoins pousser l'hypothèse un peu plus loin : au-delà d'une forme d'infrastructure relationnelle sous-jacente à la mobilisation et que les diverses scènes de rencontres permettraient d'entretenir, ces situations de coprésence entre des acteurs divers sont également l'occasion de l'émergence d'un discours collectif, c'est-à-dire d'une mémoire partagée autour d'un récit commun. À travers les récits individuels, les échanges, mais également à travers des prises de parole plus spécifiques et publiques se donne à voir un discours partagé qui donne un sens collectif aux histoires individuelles.

Cette narration d'un soi collectif est d'abord le produit des cheminots mêmes. Si nous avons souvent rencontré des réticences pour obtenir des entretiens individuels approfondis avec les cheminots, ceux-ci ont par contre toujours répondu de façon très enthousiaste à nos sollicitations au cours des audiences ou des permanences juridiques : ces sollicitations ont été systématiquement l'occasion de tenir un discours similaire sur les différentes facettes de la discrimination vécue en insistant notamment sur les dimensions du déficit de reconnaissance de la SNCF.

La parole donnée à plusieurs requérants au cours des audiences d'appel est l'occasion de développer un discours de plainte, au sein d'une arène publique, à destination cette fois-ci d'une audience élargie. Ces prises de paroles, dont les porteurs ont été « sélectionnés » en amont par l'avocate pour leur capacité à bien représenter l'ensemble des victimes, articulent à des degrés divers histoire individuelle et expérience collective de la discrimination. Elles opposent la dignité des plaignants et leur dévouement, à l'indignité de leur employeur mis en cause, accusé d'une exploitation violente de leur corps réduit à leur seule force de travail :

> *Le premier témoin raconte qu'au Maroc, tout le monde lui demande d'être un « bon travailleur », car il représente le Maroc en France. Pourtant, une fois arrivé, il est sommé de « travailler comme un mouton ». Comme ils étaient célibataires, ils étaient considérés à disposition de la SNCF. Ils n'ont pas le droit*

de passer des examens. Mais ils ne se plaignent pas, car ils ont des familles à nourrir et ont très peur des licenciements. Ils baissent donc toujours la tête. »

S'il est plus offensif, le second témoignage s'inscrit dans la même veine et décrit des cheminots marocains porteurs d'une éthique de travail, fiers de leur enrôlement à la SNCF. Mais il exprime également sa colère à l'encontre des avocats de la défense, et rappelle l'importance pour les plaignants de voir leur employeur reconnu comme responsable par une institution judiciaire qui par sa solennité impressionne le porte-parole temporaire.

Le second témoin s'adresse à « Madame la Présidente, mesdames messieurs les jurés ». Il veut parler de son vécu, car la SNCF veut échapper à ses responsabilités. Elle est pourtant venue les chercher au Maroc. Il se dit très vexé par l'idée qu'ils ne parlaient pas français et rappelle qu'ils ont passé des tests de langue au Maroc. Il met au défi la SNCF de dire qu'elle les avait prévenus qu'ils seraient traités différemment […]. Elle les a parqués et a profité d'eux. Lui a écrit au ministère, qui l'a renvoyé vers les RH qui prétend ne pas avoir de pouvoir […]. Ils étaient pourtant très fiers de travailler à la SNCF, il se souvient de discussions avec des collègues : « les rails de France sont les meilleurs du monde ! ». Car leur travail était rigoureux, un travail qu'ils ont appris et transmis ».

Sa voix finit par trembler, il retient ses larmes. Il dit lui-même être très ému et trouve dommage que ce qui est dit à l'oral ne soit pas pris en compte, mais il tenait à témoigner. » (15 mai 2017, Cour d'appel de Paris, notes de NK)

Ces occasions de prise de parole se multiplient au cours des audiences, qui donnent une véritable chambre de résonance publique à l'affaire. La présence importante des médias – français, mais également marocains – permet aux requérants de partager leur ressenti d'injustice et la violence de leur situation.



Ces prises de parole sont également celles des professionnels du droit engagés dans l'affaire, A. Bendali et C. de Lesquen notamment, qui n'hésitent pas à répondre aux sollicitations médiatiques pour produire également un récit concordant sur la discrimination vécue par les cheminots.

> *Alors qu'on parle autour de la machine à café, un plaignant vient nous voir pour nous conseiller de venir écouter le professeur Bendali qui fait un « discours ». Je vais voir. Ill parle devant deux micros, l'avocate à ses côtés :*



Bon parleur et en verve, il parle de reconnaissance, de dignité. Il développe notamment le fait que pour se soigner, les cheminots étrangers ne pouvaient avoir accès au médecin de la gare, comme si cela symbolisait le traitement indigne qui leur était réservé. Il parle également – insistant sur le pathos – sur les femmes des cheminots qui vont alors postuler au RSA. Il évoque également les médailles d'or obtenues par ces cheminots – après 38 ans de travail – et fait une comparaison avec les régiments marocains. (23 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes de VAC)

Après l'audience, il y a beaucoup de monde devant le tribunal. Les avocats et A.Bendali se plient à de nombreuses interviews – de journalistes radio principalement (France inter, France info, etc.). Dans un interview, l'avocate C. de Lesquen précise qu'il s'agit d'une affaire d'égalité salariale.



(23 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes de VAC)

Ces moments où le collectif se « performe », soit par la voix de certains de ses membres, soit par celles de ses porte-paroles, font également la part belle aux familles des requérants. Si les épouses ne prennent que rarement la parole, ce n'est pas le cas de leurs enfants, présents pour assister leur père ou pour les représenter en cas d'indisponibilité ou de décès. Loin de n'être là que pour incarner physiquement une présence familiale, ils participent également de la production d'un discours collectif reliant la situation individuelle de leur parent à une histoire collective entremêlant post-colonialisme, exploitation économique et déni de reconnaissance. Leur présence vise également à porter et faire vivre une mémoire familiale :

> *Je discute quelque temps avec le fils d'un cheminot marocain : son père est arrivé en France en 1971, reparti puis revenu en 1973. Il est décédé en 1997 dans un accident sur son trajet. Le soir même, des représentants de la SNCF sont venus faire signer à sa mère un solde de tout compte. Ils n'ont pas eu le droit à une retraite. Le fils a été en procès contre la SNCF au TGI, et a même du un moment arrêter ses études. Il veut créer maintenant un site internet autour des cheminots pour mettre des photos, raconter des histoires. (27 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes de VAC)*

Les audiences judiciaires ne se réduisent pas à une arène argumentative visant à emporter la conviction des juges, les plaidoiries des avocats venant redoubler leurs conclusions écrites. Il se joue

beaucoup plus que cela au cours de ses audiences : ce sont des lieux de sociabilité, mais également de construction et de circulation d'une histoire et d'une plainte collective. Loin de l'« épure juridique » redoutée par Didier Fassin dans un article fondateur sur « l'invention française des discriminations », la judiciarisation s'accompagne aussi – dans notre cas – de la production d'une densité mémorielle, à travers la mise en scène collective et dramatique des affres de la discrimination, de ses origines institutionnelles et de la violence de ses répercussions sur les trajectoires individuelles. Nos observations donnent ainsi à voir une entreprise continue de performation du collectif : la coprésence des cheminots au sein de ces lieux institutionnels agencée à la couche discursive qui donne sens à leur réunion fait advenir au sein de l'espace public un groupe social défini par une double identité : d'un côté, ce collectif de cheminots se définit par une identité de *corps exploités et différenciés*. Ils ont été embauchés pour leur force de travail, exploités en raison de leur résistance physique, de leur énergie, et leur proximité spatiale avec des collègues français s'est accompagnée de la production de frontières statutaires perpétuant leur différenciation. Mais d'un autre côté, ce qui fonde l'identité de ce groupe, c'est justement le retournement effectué par l'action judiciaire : leurs corps exploités et largement invisibles, à l'abri des regards publics sur les voies d'entretien des wagons, s'exposent désormais largement. Ils deviennent dès lors un « public » au sens fort du terme tel qu'il a notamment été développé dans la philosophie de John Dewey, c'est-à-dire un ensemble d'individus affectés par une cause commune, mais produisant, dans le cours de l'action, une mobilisation collective tendue vers la transformation de leurs conditions d'existence. Ce processus d'émergence en tant que public s'est accompagné de la production d'un discours elle-même appuyée sur une « enquête » collective visant à attester de la réalité des injustices qu'ils dénoncent.

Ce processus, décrit par Dewey, d'émergence d'un public actif appuyé sur la force de l'enquête, pourrait se laisser qualifier de « politisation » : elle est une entreprise de production de sens et de collectif, au-delà de la seule demande de réparation individuelle réclamée par les cheminots auprès du tribunal. Une des caractéristiques néanmoins de cette affaire est celle du caractère largement contrarié ou inabouti de cette politisation. Certes cette politisation s'est largement donnée à voir dans les récits des cheminots ou de leurs alliés visant à produire un récit politique sur leur situation et à monter en généralité en les rattachant à d'autres histoires et à d'autres « publics » plus larges – notamment celui qui regroupe l'ensemble des immigrés et leurs descendants dont les trajectoires sociales sont intimement liées à l'histoire coloniale et postcoloniale de la France. Mais ces tentatives de rattachement de la situation des cheminots à une ou des causes plus larges ont largement été vouées à l'échec, en partie pour des raisons de stratégies judiciaires faisant de la politisation un danger pour le succès de la mobilisation.

L’absence criante des syndicats dans la mobilisation

Il faut d’abord souligner qu’une telle activité de politisation aurait pu être le fait des syndicats. Nous avons d’ailleurs montré dans le deuxième chapitre comment la CFDT puis Sud-Rail avaient largement participé pendant un temps à connecter la situation des cheminots étrangers à des causes plus larges, même si cet élargissement s’est fait non sur une dénonciation de la discrimination liée à la nationalité (ou à l’origine), mais sur la remise en cause de la séparation entre contractuels et « cadre permanent ». Le soutien mitigé apporté par Sud-Rail aux cheminots après la signature de l’accord de 2004 s’explique d’ailleurs, selon Dominique Malvaud, par la disparition de la signification proprement militante de l’action :

> *« Quand Katim revient me voir après, pour se remettre sur ce terrain-là d'un point de vue juridique, je lui dis que moi je leur donnais tous mes trucs, que s'ils avaient besoin je les soutiendrais, mais que je ne voulais pas m'en occuper […] parce que j'étais pris par autre chose, j'approchais aussi de la retraite - plus que deux ans - et puis moi c'est pas mon boulot ça (petit rire). Nous les syndicalistes, moi je suis là pour faire des actions, pour gagner des trucs. Pas pour faire des actions juridiques. On n'est pas un cabinet d'avocat. Un truc comme ça, c'est une affaire qui est partie pour 5-6 ans, 7 ans. Je l'ai vu avec les emplois jeune, 400 dossiers, heureusement que j'ai pris un avocat, parce que 400 dossiers à gérer, c'est énorme. Là on risquait d'en avoir plus. Ils étaient déjà 300. Ils s'étaient déjà vus entre eux […]. Je me revoyais repartir avec un truc comme les emplois-jeune, et puis non. Moi les seules fois où je vais au juridique, c'est quand je peux gagner pour tout le monde. Le juridique est perçu comme un instrument de lutte, comme une occupation, comme une grève. C'est un instrument de lutte. Quand c'est du juridique pour du juridique, je leur dis "prenez un avocat. Défendez-vous. Moi je ne suis pas contre, je vous filerai tous mes trucs, mais faites-le-vous-même". » (Entretien avec Dominique Malvaud, 23/11/2015)*

Sans être formellement condamnée, l’action des cheminots est donc réduite à « du juridique pour du juridique », sans perspective positive de lutte au-delà. À cette appréciation mitigée de l’action des cheminots se combine un jugement moral sur leur propre capacité à s’engager au-delà de leur cause, faisant peser sur eux une accusation implicite d’individualisme :

> *« On pensait que le problème général des contractuels était plus ou moins réglé […] Eux [les leaders d’Ismaïlia] n’ont jamais été partie prenante des actions de mobilisation pour faire avancer leur condition à cette époque-là. Ils n’ont pas dû*

faire beaucoup de jours de grève je pense [petit rire]. C'était un souci aussi qu'on avait : ce n'étaient pas des personnels forcément très facilement mobilisables, lié aussi au sentiment qu'ils avaient d'être mis à l'écart, ce n'était pas simple. » (Entretien avec E.G., 13/04/2017)

La cause des cheminots telle qu'elle se configure après 2004 ne semble donc pas être pertinente au regard de l'action syndicale, tandis que l'absence d'engagements des cheminots dans d'autres causes que la leur semble les éloigner d'une dynamique plus large de mobilisation indexée à une logique de don et contre-don à travers des engagements militants croisés.

Dans les faits, la position de Sud-Rail va témoigner jusqu'au bout d'une certaine ambiguïté : si d'un côté le syndicat continue à accompagner la mobilisation, notamment en mettant à disposition ses locaux pour les réunions des cheminots, c'est un soutien qui apparaît passif ou timoré, comme en témoigne de façon anecdotique l'absence de préparation du syndicat dans son intervention en audience au cours du départage :

« Une fois l'intervention finie de N.C. [syndicaliste de Sud-Rail], le Président lui demande de préciser ses demandes. Il répond indirectement que le syndicat a apporté un soutien moral et logistique ; B. Frahilia et l'avocate des plaignants répondent alors à deux pour lui : « un euro symbolique ! », demande que reprend N.C. L'avocat de la SNCF intervient alors pour contester la recevabilité de cette intervention : "qui a le droit d'intervenir ? C'est le bureau fédéral. Il faut une délibération du bureau fédéral". Il fait alors un "point de droit" selon sa propre expression sur cette question : M. Borie n'a pas de qualité à représenter Sud Rail : hier déjà son pouvoir était invalide ; ce n'est pas parce qu'il est revenu aujourd'hui avec les statuts de son syndicat que le pouvoir est bon. De plus, en réclamant 1 €, il fait une demande incidente, or celle-ci n'est pas passée par la conciliation" » (27/03/2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes de VAC).

Concernant les autres syndicats, la question du soutien est encore plus délicate. Certaines actions ont été menées de concert entre Sud-Rail et Force Ouvrière ; la CGT apparaît par contre totalement absente de la mobilisation. Cette absence de ralliement de la première organisation syndicale de la SNCF (à l'époque) s'explique par la crainte de cette dernière concernant la pérennité du cadre permanent. La fragilité de ce dernier impliquerait alors de se concentrer sur les cheminots statutaires, plutôt que d'adopter une politique globale de défense des « métiers du rail » comme l'a fait Sud-Rail, ce qu'explique (pour le dénoncer) F.G., ancien secrétaire de la fédération CGT des cheminots :

« Un des sujets de crispation [avec la fédération CGT], c'est que moi j'étais dans une approche de construction […] de repères collectifs pour les salariés du rail, entre guillemets, qu'importe l'entreprise. Et j'avais face à moi une fédération qui était plutôt le syndicat national des cheminots de la SNCF que la fédération des cheminots. C'est-à-dire qu'un cheminot, c'est un cheminot de la SNCF au statut. Un contractuel, ça commence déjà à … c'est limite suspect. À l'époque c'était quand même ça. [...] C'était très difficile, j'avais du mal à leur en vouloir, parce que c'était un réflexe de citadelle assiégée. C'était : "tu te rends pas compte, si on ouvre les dispositions collectives du statut à tous les autres salariés, on ouvre la boite de Pandore, c'est la fin du service public" […] C'est des choses qu'on entendait à l'époque où j'y étais, y compris les difficultés que j'avais à écrire un tract sur les cheminots contractuels : il fallait que j'écrive les salariés contractuels » (Entretien avec F.G., ancien secrétaire de la fédération CGT Cheminots, 13/03/2018)

Du côté de la CFDT, les documents récoltés témoignent également d'un certain malaise devant cette affaire, expliquant alors l'ambiguïté du soutien des cheminots étrangers. Une note récupérée auprès d'un syndicaliste CFDT qui l'avait rédigée à destination de son syndicat montre que l'affaire est perçue comme extrêmement risquée et chronophage. De plus, si la situation objective de ces cheminots est effectivement déplorée, elle est ensuite rapprochée de celle de l'ensemble des contractuels, sans que la question de la discrimination apparaisse alors pertinente dans la mesure où la clause de nationalité reste légale.

« Du point de vue de la CFDT, la situation de ces Chibanis (cheveux gris en arabe) est certes socialement regrettable (carrières déclarées courtes, faibles salaires, peu ou pas de déroulement de carrière et conséquence aujourd'hui sur la retraite… du régime général). Cela dit, les règles qui leur ont été appliquées sont celles de tout salarié embauché hors statut… dans une entreprise ou pour être au statut il faut (toujours !) être de la nationalité qui convient (élargie aujourd'hui à l'U.E., mais si la SNCF embauche un Syrien, un Marocain, un Russe, un Chinois, etc. il sera bien soumis aux mêmes règles sociales que ces Chibanis ; un Français aussi s'il a plus de 30 ans à l'embauche… on se demande bien pourquoi alors qu'il n'y plus de clause couperet pour la mise à la retraite d'office

à 50 ans ou 55 ans). » [« topo sur les chibanis » adressé à l'union fédérale CFDT Cheminots]

Quelle que soit les raisons donc de cette désaffection des syndicats par rapport à la cause des cheminots, ceux-ci se sont donc trouvés relativement dans le conflit judiciaire. Cette situation est d'autant plus paradoxale que sans le rôle historique de la CFDT puis Sud-Rail, il aurait été peu probable que cette mobilisation puisse avoir lieu, dans la mesure où les syndicats ont joué un rôle primordial dans la constitution initiale du collectif. Ce désengagement plus ou moins complet des syndicats dans la phase judiciaire de la mobilisation va également produire une invisibilisation *a posteriori* de leur rôle dans le discours des cheminots – cette cécité pouvant résulter d'une réelle ignorance de l'engagement syndical en amont ou d'une réaction à ce qui a été ressenti comme un abandon. Les cheminots tiennent ainsi un discours très critique concernant l'ensemble des syndicats sans distinction, les accusant de s'être ralliés aux intérêts de l'entreprise sans tenir compte de l'injustice de leur situation.

La jonction manquée avec la lutte antiraciste

La jonction entre la cause des cheminots étrangers et les luttes syndicales ne s'est donc pas faite, ou plus exactement s'est progressivement défaite, alors que s'autonomisait de l'enjeu de discrimination liée à la nationalité. Cette reformulation de la lutte autour de la question de la nationalité mettant indirectement en exergue le sujet de l'empreinte postcoloniale sur les destins de ces cheminots, interroge néanmoins l'existence d'autres alliances sur le front de l'antiracisme.

Sur ce sujet encore, la mobilisation des cheminots étrangers est porteuse d'ambiguïté. Depuis les années 2010, de nombreux acteurs de l'antiracisme ont gravité autour de cette lutte, ont tenté de s'y investir, ou de la rallier à leur cause. Dans l'enceinte judiciaire, le Défenseur des droits – représenté par l'avocat Slim Ben Achour – a porté au plus haut niveau, paré de tout son poids symbolique, la thèse de la continuité raciste de la discrimination liée à la nationalité vécue par ces cheminots. Ces derniers ont d'ailleurs répondu positivement à cette thématisation du racisme, en la reprenant dans leur discours ou en s'affichant publiquement avec des militants antiracistes. Et pourtant, malgré ces relations, ces proximités, ces échanges, le collectif des cheminots étrangers est resté *in fine* à une certaine distance du mouvement antiraciste et de ses acteurs. Comment l'expliquer ?

Pour l'expliquer, il nous semble important de partir de la description d'une figure particulière, marginale dans la configuration, mais qui a été centrale dans notre enquête, au moins à son commencement. En 2013, quelque temps après avoir pris connaissance de l'affaire judiciaire en cours,

nous [VAC] découvrons un blog tenu par un « invité » sur Mediapart, RDWAN, pour Radouane Kebdi. Le premier article de ce blog date du 8 avril 2012 et traite du « racisme managérial » en cours à la SNCF[38]. Il y dénonce plusieurs situations problématiques – dont l'une le concernant directement – au nom du collectif « Droit à la différence » qu'il incarne donc. Dans le post suivant du 11 mai 2012, il présente le collectif - « Le collectif droit à la différence, formé de nombreux salariés de la SNCF, déçu du manque de réponse de l'entreprise face aux délits racistes, travaille à aider les collègues victimes du laxisme de la SNCF » - avant d'appeler à manifester en juin devant le siège de la SNCF[39]. Cinq autres posts sont publiés en 2012, puis un en 2014, avant qu'un deuxième post publié cette année-là, le 27 février, cible précisément la cause des cheminots étrangers : « Les Chibanis de la SNCF luttent pour la reconnaissance de leurs droits »[40]. À l'exception d'un, tous les autres posts publiés ensuite seront autour de l'affaire judiciaire (en tout : 6 en 2012, 4 en 2014, 8 en 2015 – l'année des audiences de départage -, 1 en 2017 et 1 en 2018).

De notre côté, nous [VAC] le rencontrons dès mai 2013 après l'avoir contacté via l'adresse mail de son collectif laissée sur son blog. Il raconte le projet derrière la création du collectif « droit à la différence », et la volonté de relier le cas de ces cheminots, dont il est totalement extérieur, aux autres cas de racisme ou de discrimination détectés au sein de la SNCF. Il exprime également une critique importante par rapport à la stratégie du collectif, qui consiste à tout miser sur l'action judiciaire en refusant absolument de travailler avec d'autres associations ou même de médiatiser l'affaire. Grâce à R. Kebdi, nous [VAC] prends ainsi connaissance de l'existence d'une configuration d'acteurs gravitant autour du dossier. En font partie le GISTI – Groupe d'information et de soutien aux travailleurs immigrés –, association historique mobilisée pour les droits des travailleurs immigrés et plus généralement des immigrés et des étrangers et ayant développé une importante expertise juridique sur la question, notamment sur la thématique des « emplois fermés » -, l'ATMF – Association des travailleurs maghrébins de France -, puis le collectif Droit à la différence ainsi que le MRAP –Mouvement contre le racisme et pour l'amitié entre les peuples. Grâce à R. Kebdi. et à un contact au sein du GISTI, nous [VAC] rentre en contact avec ces acteurs, ce qui nous permet d'assister à une réunion et de récupérer plusieurs comptes-rendus.

Sous réserve d'avoir récupéré l'intégralité de ces comptes-rendus, sept réunions se sont tenues : une en juin 2012 et six tout au long de l'année 2013. Pour les acteurs présents, la question récurrente est celle des stratégies d'intervention possible. Le constat est rapidement fait d'une hostilité de A.Bendali

[38] https://blogs.mediapart.fr/rdwan/blog/080412/sncf-racisme-managerial
[39] https://blogs.mediapart.fr/rdwan/blog/110512/collectif-sncf-droit-la-difference
[40] https://blogs.mediapart.fr/rdwan/blog/270214/les-chibanis-de-la-sncf-luttent-pour-la-reconnaissance-de-leurs-droits

à toute forme d'intrusion extérieure, y compris à celle des associations ou du Défenseur des droits qui a remplacé la Halde peu de temps auparavant. Ce refus est analysé comme un risque de grand d'isolement, alors même que le contentieux semble s'enliser dans le temps au gré des audiences de jugement aux prud'hommes . Face à ce qui est donc considéré comme une accaparation d'un dossier politique, accaparation relevant de « l'embrigadement », une stratégie alternative est mise en place : plutôt que de devoir se plier au rythme ralenti de la justice devant ce contentieux gigantesque, il est décidé d'isoler quelques cas représentatifs qui pourraient être jugés plus rapidement et faire jurisprudence par la suite : « notre objectif est bien de faire réellement avancer cette affaire du point de vue des principes », là où les professionnels du droit défendant les cheminots sont soupçonnés de jouer une stratégie du pourrissement.

Des actions vont bien être menées pour déconfiner le dossier : le GISTI va communiquer publiquement, ainsi que porter deux dossiers individuels devant le Défenseur des droits, et les cheminots vont être informés par R. Kebdi du développement de cette stratégie alternative. La proposition est également faite de contacter François Clerc, syndicaliste CGT identifié pour son expertise sur les discriminations au travail, toujours dans l'optique de sortir le dossier de son isolement.

Si quelques cheminots répondent effectivement à l'appel se retrouvant dans la critique de la stratégie portée par A. Bendali, le développement d'une véritable alternative échoue néanmoins. Pour des raisons procédurales, le Défenseur des droits ne peut instruire les dossiers qui lui ont été remis. Plus fondamentalement, la stratégie d'isolement développée par A.Bendali empêche effectivement l'élargissement à d'autres acteurs. Les membres du GISTI et de l'ATMF renoncent à l'idée d'une intervention volontaire au cours d'une audience, et pointent également le risque qui pèse sur les cheminots « dissidents » s'ils se retrouvaient exclus du collectif. Tout en continuant à suivre l'affaire, les acteurs extérieurs qui voulaient s'engager sur le plan judiciaire sont obligés de renoncer progressivement à des stratégies d'intervention trop difficiles à mettre en œuvre.

Cet abandon des alternatives sur le plan judiciaire n'implique par contre pas un retrait de R.Kebdi, notamment dans la mesure où il reste continuellement critique de la focalisation stratégique sur la voie judiciaire. À de multiples reprises au cours de discussions informelles que nous [VAC] avons pu avoir avec lui, il explique que son projet est de créer des espaces de discussion pour que ces cheminots puissent échanger sur leur vécu et leur situation. Sa présence active au cours des audiences, ainsi que celle de ses quelques soutiens, vise également à produire publiquement un discours politique de dénonciation de la situation :

> *Le couloir est noir de monde. R. Kebdi m'expliquera que le Conseil des prud'hommes a décidé d'accélérer les choses en regroupant les groupes restants*

pour diminuer le nombre d'audiences, avant de tous les envoyer au départage. De ce que j'ai compris, l'audience d'aujourd'hui concerne cinq groupes d'une cinquantaine de personnes. C'est très difficile à évaluer, mais je pense qu'il y avait au moins une centaine de cheminots marocains présents, ainsi que certains proches (femmes, enfants …). En tout cas, l'affluence est réellement très importante et le bruit constant. La salle d'audience même est bondée, pendant une grande partie du dossier, les portes resteront ouvertes. Il est très difficile de se frayer un chemin à l'intérieur. À l'extérieur de la salle, dans le couloir, le brouhaha est constant, parfois juste interrompu par des injonctions au silence qui remontent de la salle, notamment au moment de l'appel des noms. Mais ces injonctions sous forme de « chut » n'ont à chaque fois qu'un court effet, le « bruit » de la sociabilité entre ces cheminots l'emportant à chaque fois sur les nécessités du silence propre au fonctionnement de l'arène judiciaire.

Je vais parler d'abord longuement avec L., que je ne connaissais pas jusqu'alors. R. Kebdi me le présente comme le secrétaire de l'association. Son discours est très proche de celui de R. Kebdi. Sa thèse est que ces cheminots marocains ont été recrutés de façon scientifique dans les années 70 pour leur « docilité » (par exemple, on est allé les chercher dans les campagnes – ou dans les villes, il ne sait plus – car c'est là qu'ils sont le plus manipulables). Toute la stratégie de la SNCF a été d'exploiter leur vulnérabilité, d'accroitre leur pouvoir sur eux, à partir de la promesse initiale jamais tenue d'une meilleure vie en France. Il me les présente alors comme un groupe soumis, dominé, modelé pour être exploité, sans aucune prétention à la révolte. Quand je lui demande alors ce qui fait qu'ils en sont là aujourd'hui, il me dit qu'il ne sait pas trop, mais pose l'hypothèse d'un « changement de mœurs », lié également à la seconde génération. Il me parle également du rôle d'entraînement des premiers.

Après avoir parlé avec L. au niveau de la machine à café du rez-de-chaussée, nous remontons avec R. Kebdi au deuxième étage. L'affluence est encore plus impressionnante. R. Kebdi sort son téléphone et commence à prendre des photos puis filmer la scène. Un homme– qui se révèle être le président du conseil des prud'hommes de Paris – lui intime d'arrêter, arguant que c'est interdit. R. Kebdi refuse, affirmant que l'interdiction ne concerne que l'intérieur de la salle et prenant pour exemple le fait que des équipes de journaliste ont déjà filmé. Le président n'en démord pas, le ton monte progressivement.

R. Kebdi tout à coup élève la parole, pour prendre tout le couloir à parti. Il dénonce la façon dont les chibanis sont traités, le scandale de la situation, le fait que les chibanis ne peuvent pas être entendus, qu'il y a un déni de justice. L. en rajoute sur le même thème. Une femme d'une cinquantaine d'années parle de République bananière.

Le président se défend, tout en essayant toujours d'empêcher R. Kebdi de filmer, en se mettant notamment devant l'objectif. Il convient du problème de la situation, mais estime en même temps que c'est la faute de l'avocat qui a voulu plaider collectivement et refuser une conciliation individuelle. R. Kebdi essaie alors de délégitimer l'avocat, demandant de façon rhétorique s'il a eu l'accord des chibanis pour ça. La situation tourne un peu au quiproquo, en lien avec l'identité ambiguë de R. Kebdi: s'il apparaît ici comme du côté de ces cheminots marocains, le président ne sait pas par contre qu'il est opposé à la façon dont est gérée l'affaire par A. Bendali. Une femme qui attend vient voir R. Kebdi pour dire qu'à cause de ce monde elle ne sait même pas si elle a été appelée pour sa propre affaire, et dit que c'est scandaleux d'avoir convoqué tout le monde en même temps, sans savoir que l'affaire est collective. Quand R. Kebdi prendra la parole fort dans le couloir, elle appuiera en disant que c'est parce qu'ils sont étrangers qu'ils sont traités comme cela.

La « colère » de R. Kebdi et L. entraîne peu de réaction. Les cheminots marocains semblent certes approuver le constat, mais tout en restant relativement indifférent, à l'exception d'un ou deux qui reprennent la dénonciation du scandale. (5 mars 2014, conseil des prud'hommes de Paris, notes de VAC)

Les interventions de R. Kebdi visant à « ouvrir » l'affaire, créer des espaces de discussion publics et des alliances avec d'autres acteurs de la lutte contre les discriminations (dont des députés et sénateurs de la gauche de l'hémicycle), vont peu à peu susciter l'agacement voire la colère au sein des acteurs de la configuration centrale de l'affaire – A. Katim et les membres d'Ismaïlia, A. Bendali, les avocats – jusqu'à produire son exclusion. Sa présence, acceptée au départ, devient au fur et à mesure de plus en plus problématique.

Les audiences de départage au conseil des prud'hommes de Paris vont apparaître à cet égard comme une rupture. Cette semaine d'audiences, particulièrement médiatisée, prend donc une place particulière dans la visée politique portée par R. Kebdi. Outre les journalistes, d'autres associations sont d'ailleurs présentes à l'instar pour exprimer leur soutien ou parfois se réapproprier

symboliquement une lutte dont ils sont en fait largement étrangers. Le président du collectif Droit à la différence veut saisir cette focalisation publique comme opportunité pour mener une action protestataire après la première journée d'audience, mais rencontre alors l'hostilité des cheminots :

> *Narguesse et moi assistons à une altercation entre R. Kebdi et quelques cheminots marocains, qui semble faire suite à une autre altercation dans le hall. R. Kebdi se fait crier dessus à propos de l'organisation du rassemblement. Un homme notamment, à côté de qui est A. Katim, lui demande de quel droit il utilise le mot Chibani, et le menace même d'appeler la police. Rapidement le monde devant le tribunal va quand même se disperser. Ne resteront plus que les journalistes, groupés autour de quelques cheminots marocains qui restent pour témoigner devant les micros ou caméras. C'est une bizarre inversion des choses, où tout à coup on a l'impression que ce sont les médias qui « font » la scène, la foule des plaignants ayant disparu.*
>
> *R. Kebdi reste là et parle aussi à des journalistes. Lui qui voulait créer une dynamique de solidarité entre ces cheminots marocains semble ici très esseulé. (23 mars 2015, conseil des prud'hommes de Paris, notes de VAC)*

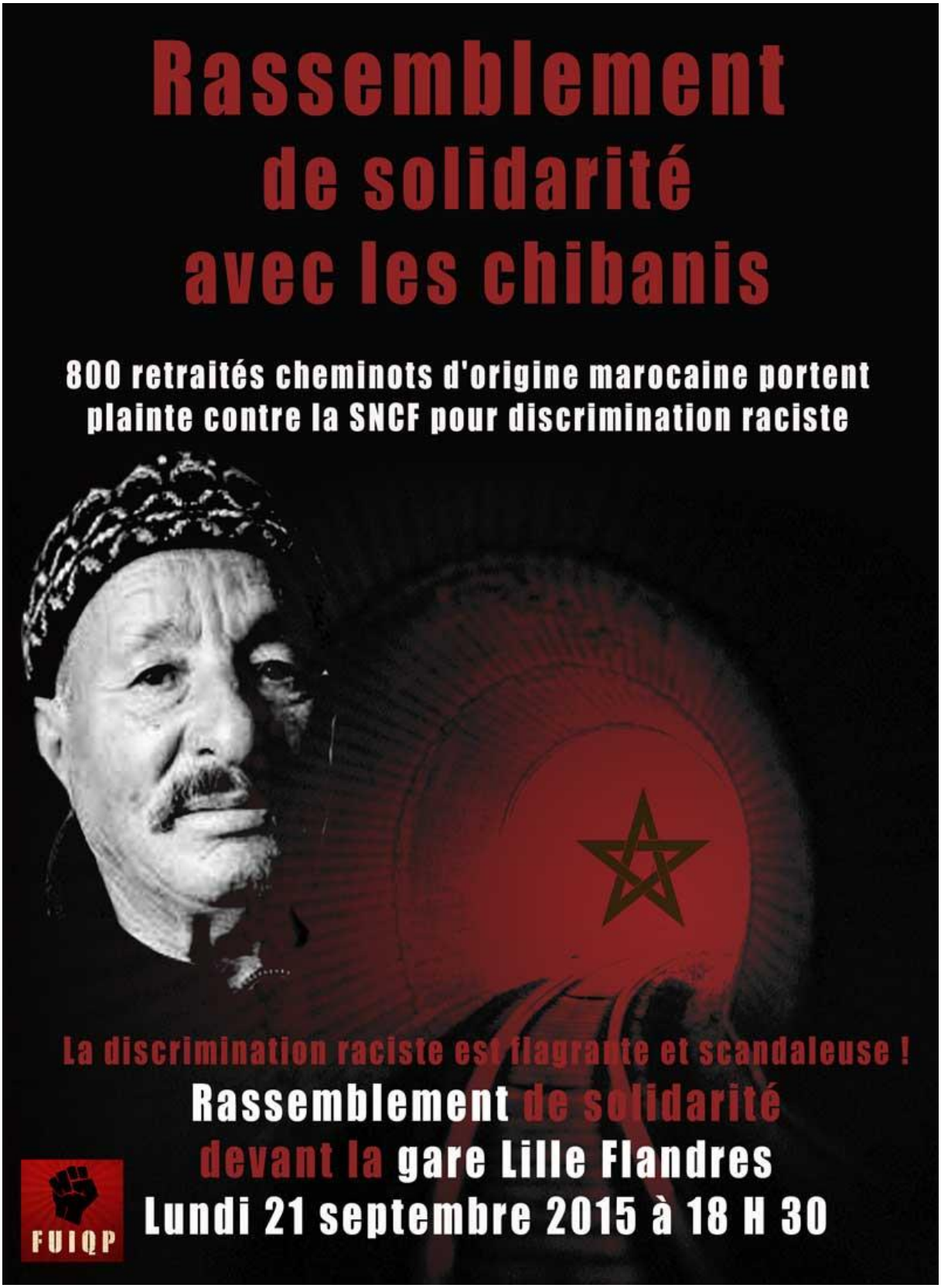
Cette scène est caractéristique du refus d'une stratégie de visibilisation, celle-là même qui avait été utilisée au début des années 2000 au moment de l'émergence du collectif des cheminots. Elle se double d'ici d'une délégitimation de l'action de R. Kebdi, accusé d'accaparer une parole – celle des « chibanis » - sur laquelle il ne dispose d'aucun droit.

Malgré cette exclusion symbolique, le militant continue néanmoins à graviter autour de la mobilisation, bien que de façon beaucoup plus discrète et en n'appartenant plus à la SNCF après une rupture conventionnelle avec l'entreprise. Membre du FUIQP (Front uni des immigrations et des quartiers populaires) qui combat « les dominations de classe, de race et de sexe »[41], il manifeste devant le Palais de justice de Paris au moment des audiences d'appel.

[41] http://fuiqp.org/le-fuiqp/ [site consulté le 13 août 2015].



Légende : photographie du rassemblement du FUIQP devant le palais de justice de Paris, le 15 mai 2017. R. Kebdi est au centre, un béret posé sur sa tête.



Légende : affiche du FUIQP appelant à un rassemblement contre « la discrimination raciste » vécue par les chibanis [http://fuiqp.org/chibanis/, consulté le 21/08/2020]

Il participe également à la rencontre filmée, entre des plaignants centraux de l'affaire (dont A. Katim) et des militants de la lutte antiraciste, dont Sihame Assbague, à l'occasion d'une conférence « féminisme – luttes de libération » organisée par le réseau « classe, genre, race » le 10 mars 2018. Cette rencontre, intitulée dans le programme « hommage aux Chibanis et à leur glorieuse victoire » et qui a eu lieu après la victoire judiciaire définitive, incarne de façon extrêmement ponctuelle ce possible rattachement de la cause des cheminots au front de la lutte antiraciste.

Mais cette tentative d'élargir la lutte à la question raciale, telle qu'elle se pose plus globalement au niveau de la société française, va surtout se manifester dans les propos du Défenseur des droits lors l'audience de la Cour d'appel. Les discriminations raciales sont au fil des années de plus en plus investies par le Défenseur des droits. Au cours de cette affaire, sa stratégie offensive s'affirme avec le choix d'être représenté par Slim Ben Achour, expert en droit des discriminations raciales, qui a notamment réussi à faire condamner l'État en raison des contrôles au faciès menés par la police.

Comme la loi le lui permet, il présente les « observations » du Défenseur des droits devant la Cour et explique que la question de la nationalité ne peut être détachée des critères de l'origine et de la race, l'un et l'autre étant confondus. L'existence d'une condition d'âge maximal pour rejoindre le statut aurait « un objectif : maintenir les Marocains devenus Français dans ce groupe social ». En conclusion de sa plaidoirie, Slim Ben Achour monte alors en généralité, liant la discrimination vécue par les cheminots avec ceux « qui sont peut-être leurs enfants et leurs petits-enfants », affirmant l'existence d'un « continuum qui n'est pas sans lien avec notre histoire coloniale ». À travers la voix symboliquement et institutionnellement forte du Défenseur des droits résonne ainsi l'argument d'une continuité entre la frontière juridique nationale et la frontière symbolique raciale. Il ne s'agit pas d'affirmer que la discrimination nationale cacherait ici intentionnellement la discrimination raciale, mais plutôt que les catégories de nationalité, d'origine et de race ne sont pas étanches. Il existe tout un jeu de circulation entre ces différents rapports sociaux au-delà de leur validité juridique : la frontière de la nationalité *survit* à travers la catégorie de l'origine qui trouve des formes de réification/catégorisation dans des assignations ou des revendications raciales. Dans cette mobilisation, ces rapports sociaux imbriqués en croisent d'autres : la question de l'âge, mais également celle de la classe sociale et celle du genre, directement reliées au type d'exploitation matérielle que ces cheminots ont eu à subir.

Le collectif à l'épreuve de la réparation financière

À travers les différentes phases de la mobilisation, le collectif a été mis à l'épreuve concernant sa solidité, les alliances qu'il a contractées avec d'autres acteurs, le cadrage de la mobilisation qu'il a produit. À partir de la fin des années 2010, l'engagement dans le procès a permis la continuation du collectif engagé autour du dispositif judiciaire, cet engagement se matérialisant par la place prédominante prise par des professionnels du droit dans la configuration des acteurs mobilisés. Mais cette entrée des juristes dans l'arène a également fait émerger une question ignorée jusqu'alors : celle de la rémunération du travail lié à la mobilisation.

La question de l'argent a bien sûr été largement soulevée depuis l'entame de la procédure judiciaire aux prud'hommes, dans la mesure où celle-ci visait bien la réparation monétaire du préjudice subi. La décision finale du conseil des prud'hommes de Paris alloue à chaque requérant entre 130 000 et 200 000 € en fonction du nombre d'années passées à la SNCF. La décision de la Cour d'appel s'appuie sur la méthode Clerc assortie d'un calcul probabiliste de progression dans la carrière pour individualiser les réparations allouées. Si la victoire apporte donc une somme non négligeable pour les cheminots, ceux-ci n'ont cessé d'affirmer que l'important ne résidait pas tant dans la compensation financière que dans la reconnaissance de la discrimination, façon sans doute de couper court à toute réduction de leur plainte à ce qui seraient des basses considérations monétaires étrangères à toute préoccupation de justice.

Pourtant, ce rapport en apparence distant à l'argent va percuter de plein fouet la question de la rémunération des différents alliés de l'affaire. Ces tensions ne sont pas récentes, et concernent d'abord le paiement des cotisations à l'association Ismaïlia. Elles vont néanmoins prendre une ampleur très importante à partir de la deuxième moitié de 2017, à quelques mois du rendu de la décision de la Cour d'appel. Le 28 juillet 2017, un courrier du « Collectif des cheminots marocains » accuse l'avocate de malhonnêteté et appelle à refuser de signer une convention engageant sur le plan monétaire ou à dénoncer cette convention si elle a déjà été signée.

Le 25 septembre 2017 a lieu une réunion à la bourse du travail à laquelle nous n'assistons pas, n'en ayant pas connaissance. Quelque temps après, la fille d'un cheminot décédé, écrit un « Compte-rendu NON officiel » extrêmement critique concernant la façon dont s'est tenue cette assemblée. Après avoir appelé au maintien de l'unité et du travail collectif au sein du groupe des plaignants, elle détaille les différents points conflictuels abordés au cours de l'assemblée : la convention d'honoraire de résultat à hauteur de 5% envoyée par l'avocate ; une convention d'honoraire à 15% produite par A. Bendali ; le devenir de 600 chèques de 300 € versés à l'association Ismaïlia puis l'ACMF [association des cheminots marocains de France] qui a pris sa suite. Ces trois points sont l'objet de contestation, et de

mise en accusation croisée des trois acteurs principaux impliqués (C. de Lesquen, A. Bendali et A. Katim).

Dans la description de cet enchevêtrement de plaintes, la fille de cheminot hiérarchise clairement les responsabilités morales, rapportées aux investissements spécifiques de chacun. Elle donne d'abord un statut particulier à A. Katim : tout en estimant que des erreurs ont été commises, elle les excuse arguant de son inexpérience et du travail accompli.

Elle vient ensuite justifier la demande d'honoraire de l'avocate : tout en critiquant la procédure (la signature en cours d'affaire de la convention) ainsi qu'une forme de collusion avec A. Bendali, elle reconnaît la réalité de son travail, la justesse des sommes demandées ainsi que ses tentatives de rétablir l'équilibre du groupe :

> *« Il s'agit d'une grosse affaire tout de même et l'avocate en est consciente, elle a fait un coup de poker et a tout misé sur ce dossier (en termes de temps et d'argent en refusant d'autres dossiers et en mettant son cabinet en jachère).*
>
> *Elle est avocate, pas bénévole dans l'association, elle n'a pas fait ça par compassion, elle a fait ça, car c'est le business : saisir une opportunité et essayer d'en tirer profit. Il n'y a rien de mal à cela. De plus les résultats sont là, elle a remporté deux victoires et a aussi travaillé énormément sur le dossier, personne ne peut le nier » [compte-rendu de l'assemblée du 25 septembre 2017 par une fille étant droit d'un cheminot décédé]*

La grande majorité des critiques vise donc A. Bendali. Si elle reconnaît également l'importance de son travail, elle l'accuse d'avoir abusé de la confiance des cheminots et de l'association, mais dessine une porte de sortie financière afin de rémunérer le travail effectué. En conclusion, l'autrice de ce compte-rendu revient sur les responsabilités croisées, esquisse des explications sociologiques de cette crise liée à la vulnérabilité des cheminots, mais surtout – à partir de ce constat d'une responsabilité partagée – appelle au maintien du collectif et notamment à la préservation de sa façade externe dans l'espace public :

> *« **En conclusion, personne n'est sans faute dans cette histoire.***
>
> *Il s'agit d'un dossier avec beaucoup d'enjeux (financiers notamment).*
>
> *Les chibanis sont une communauté qui n'avait pas forcément tous les outils (connaissances légales, administratives, financières etc.) pour s'organiser de manière plus structurée et transparente dès le départ. C'était donc la recette*

idéale pour que d'autres personnes plus expertes puissent abuser de leur confiance (faire signer de « faux » papiers, demander des chèques sous de faux prétexte de frais de timbre etc.). Il faut donc nommer le dernier fautif dans cette affaire que je n'ai pas cité ***: nous tous.***

[…]

J'appelle donc dorénavant à maintenir une ***communication efficace*** *entre nous, à ne plus laisser les situations dégénérées, à* ***ne plus répandre de rumeurs*** *sans preuve, à ne plus s'exprimer à la place des autres, car alors on ne sait plus qui a vraiment dit quoi, à ne pas en parler aux médias ni ébruiter nos problèmes internes, et enfin (mise à part la convention des 5% de l'avocate), à ne plus payer qui que ce soit ni signer quoi que ce soit sans prendre conseil légal avant !* ***C'est la dernière ligne droite, il faut montrer un front uni et clôturer cette aventure d'une belle manière. Nous le devons aussi à ceux qui sont morts avant d'avoir pu voir la fin de l'histoire. »*** *[compte-rendu de l'assemblée du 25 septembre 2017 par une fille ayant-droit d'un cheminot décédé]*

Ces incantations vont échouer à empêcher le délitement du collectif, la fragilisation des relations de confiance étant trop entamée pour pouvoir être réparée. À l'occasion d'une nouvelle assemblée générale à la Bourse du travail le 11 décembre 2017, la rupture apparaît comme définitivement consommée entre ceux qui restent fidèles à l'avocate, et ceux qui contestent désormais sa légitimité à les représenter. À cette réunion, nous [VAC] rencontrons dans les couloirs M^e^ Schbath, l'avocat initial de l'affaire au début des années 2000, chargé de remettre de l'ordre dans les comptes de l'association AMCF (qui a pris la suite d'Ismaïlia). Il me raconte également que M^e^ Henry, un avocat travailliste historiquement proche de la CGT, doit reprendre le contentieux dans son volet prud'homal pour les cheminots ayant rejoint depuis la mobilisation. L'arrivée de l'avocate va alors provoquer une scène surréaliste attestant de l'ampleur de la crise vécue par le collectif (qui n'en est alors plus vraiment un) :

« J'entre à peu près en même temps que C. de Lesquen. A. Katim se précipite vers elle, lui crie qu'elle n'a pas le droit d'être là, qu'elle n'est pas invitée. Elle avance malgré tout, a l'air perdue, mais aussi déterminée, s'assied au premier rang à droite quand on est en face de la tribune. C'est le brouhaha, il y a une petite centaine de Marocains qui crient, s'invectivent, se menacent, c'est assez impressionnant. M^e^ Schbath finit par partir, A. Katim, M. Aarab, M. Abdarram et

Y. Benhamou aussi, mais je ne les vois pas. Je vais parler à Me Schbath dans l'entrée, prend sa carte. Il me dit que ça ne sert à rien de rester.

J'entre à nouveau dans la salle. Il y a une cinquantaine de personnes, tous au milieu et à droite, l'ambiance est énervée même si ça s'est un peu calmé. Je vois les employés qui déambulent, parlent à M^e^ de Lesquen. Ils finissent par lui apporter un micro, l'un deux reste et se met au fond côté tribune. Peu à peu le niveau de bruit descend. Elle tente de rassurer les cheminots sur la suite de la procédure et la régularisation de la situation.

M.L. prend ensuite la parole : « nous avons été victimes de la SNCF, mais maintenant nous sommes victimes mêmes des nôtres ». Puis, s'adressant à M^e^ de Lesquen : « avez-vous la possibilité de nous défendre ? » Celle-ci répond positivement, puis conclue en criant « je suis votre avocate ! ». Elle est applaudie. M.L. reprend la parole et compare A. Bendali à un trader et à Kerviel.

Quelqu'un prend la parole pour dire que c'est grâce à Sud-Rail qu'il y a eu une première réunion. Une autre personne : « on ne parle plus de notre affaire : il faut qu'on en parle !" Je discute avec K. Il me dit qu'il n'y a que « de la haine », et « un manque de culture ».

M^e^ de Lesquen reprend la parole. Elle dit qu'il n'y a pas d'inquiétude à se faire, qu'il faut attendre le délibéré, qu'elle espère que la Cour aura bien compris les discriminations. Elle est applaudie. Les cheminots présents commencent à partir. Il y a une dizaine de personnes autour de M^e^ de Lesquen en tribune. Beaucoup restent dans la salle, discutent par petits groupes. Je m'en vais une dizaine de minutes après. » [11 décembre 2017, bourse du travail, notes d'observation de VAC].

La scission va ensuite s'intensifier, entre ceux qui continuent à exprimer leur solidarité à l'avocate – et retournent leur critique contre l'association et Bendali, et ceux qui restent fidèles à ces derniers.

Le 7 mai 2018, trois mois après la victoire devant la cour d'appel, une plainte pour « abus de confiance » est déposée contre l'avocate auprès du Procureur de la République du TGI de Paris. Elle est portée par 22 cheminots, qui accusent C. de Lesquen de conditionner le versement des indemnités – immobilisées au sein de la caisse autonome des règlements pécuniaires des avocats (CARPA) – à la signature d'une convention comportant un honoraire de résultat de 5%. Le 2 juin 2018, un article dans Mediapart, dont le titre est « Une avocate accusée d'accaparer l'argent des chibanis de la SNCF », rend

publique l'affaire dans l'affaire. Elle donne lieu à un droit de réponse de C. de Lesquen où elle infirme les accusations portées contre elle et précise que la grande majorité des cheminots continue à la soutenir. Elle réclame alors 50 000 € de dommages et intérêts contre Mediapart pour diffamation (procès qu'elle perdra), alors qu'en parallèle un litige d'honoraires est ouvert auprès du barreau de Paris.

Il ne nous appartient pas ici d'estimer les responsabilités de chacun et chacune dans ce triste dénouement de l'affaire. Il nous paraît pourtant intéressant de s'y arrêter pour analyser les conditions de possibilité qui l'ont rendu possible, et la signification qu'il prend dans l'histoire que nous avons racontée. Avant le tournant de la judiciarisation de l'affaire, la mobilisation était principalement menée par le collectif de cheminots – formalisé par l'association Ismaïlia – et des syndicalistes chevronnés. Tandis que les cheminots visaient d'abord une réparation – au sens large – de leur situation, la rétribution des syndicalistes – en tant que conséquence d'un engagement militant - était d'abord d'ordre symbolique (Gaxie, 1977).

La substitution des syndicalistes par les professionnels du droit repose alors à nouveau frais cette question de la rétribution des engagements. La configuration qui se met en place enchâsse alors plusieurs types de difficultés : elle relie en effet un collectif de requérants dont le statut associatif est mal défini, un « professeur » qui estime avoir réalisé la grande majorité du travail, mais dont l'identité professionnelle reste extrêmement floue, et plusieurs avocats, réduits à leur rôle de plaideurs, et dont la succession dans l'affaire rend l'individualisation des mérites extrêmement compliquée. Cet état de flou organisationnel est à l'origine permis par les faibles compétences administratives et juridiques déployées en amont par le collectif, mais qui avaient dans un premier temps été compensées par l'expérience des syndicalistes.

L'adjonction de la question des rétributions monétaires pose d'autant plus de difficultés qu'elle met en tension deux cadrages : d'un côté, cette affaire fait travailler des valeurs de justice, de reconnaissance et de dignité. Elle a d'abord été prise en charge dans le cadre d'une activité militante entrecroisant cette dimension éthique avec des visées politico-syndicales. Ce cadrage a une influence très forte chez les cheminots qui, publiquement, mettent d'abord en avant la question du mépris social dont ils ont été victimes, bien plus que du manque à gagner pécuniaire lié à la discrimination. Mais parallèlement à ce cadrage, la question de la réparation monétaire de la discrimination ainsi que celle de la rétribution des professionnels du droit font émerger un autre cadrage : celui de la juste rémunération du travail consenti (celui des cheminots comme celui des juristes). On peut alors faire l'hypothèse que la conjonction du cadrage initial associé 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 indemnités[42], l'absence de négociations préalables sur la répartition des rétributions a provoqué ce délitement conflictuel de la configuration alliant le collectif de requérants avec les professionnels du droit. L'impossibilité de clairement attribuer les fautes entre les deux juristes et les responsables de l'association ont eu, par ricochet, pour conséquence de fracturer le collectif de requérants en fonction des choix individuels quant aux fidélités à préserver.

Conclusion du chapitre

Ce chapitre montre donc 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 performe 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. Au-delà du caractère douloureux de cet épilogue, il met surtout 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. Nul ne sait ce qu'il serait advenu si la mobilisation judiciaire avait été portée d'emblée par des avocats-militants, à l'instar de ceux qui se sont engagés dans le contentieux des discriminations autour de Tiennot Grumbach puis d'Emmanuelle Boussard- Verrecchia. Mais dans la situation des cheminots, l'absence d'alignements préalables sur les conditions de l'action – et de sa rémunération – ont probablement précipité la disparition du collectif autour duquel s'était construit la mobilisation.

[42] Fin du procès espérée, dans la mesure où la décision d'appel était susceptible d'être relancée par un pourvoi en cassation.

Conclusion

À l'issue du récit de cette histoire faite de revendications, d'alliances, de victoires et de crises, nous voudrions esquisser quelques leçons sur ce que nous a appris cette longue lutte. Ce ne sont pas des leçons « dans l'absolu » : elles prennent place dans un pays, la France, où l'analyse de lutte contre les discriminations laisse entrevoir une situation profondément contradictoire. D'un côté, depuis plus de vingt ans, les instruments politiques et juridiques orientés contre les discriminations se sont multipliés. La thématique même des discriminations est devenue centrale à bien des égards dans l'espace public. De nombreux combats ont été menés, des victoires ont été arrachées. À bien des égards, la cause de l'égalité – au travail et ailleurs – a avancé en France.

Et pourtant, malgré ces progrès, ces victoires, le constat de la déception semble tout autant approprié. Certes des avancées ont eu lieu, et elles sont nombreuses, mais elles semblent bien légères par rapport à ce que les recherches continuent à nous enseigner sur l'ampleur des discriminations dans les différentes sphères de la vie sociale. Les experts de la thématique se rejoignent également sur le constat d'une forme d'abandon actuel de la cause des discriminations par les pouvoirs publics. Les instruments juridiques demeurent, les jurisprudences continuent de s'accumuler, mais l'impulsion politique semble avoir disparu aujourd'hui, peut-être rattrapée par d'autres thématiques (laïcité, lutte contre le « séparatisme », enjeux sécuritaires) qui relayeraient la discrimination au second plan, au mieux. Dans ce marasme, les discriminations raciales tiennent encore une place particulière, toujours objet de dénégation ou de relativisation collective et ce malgré l'accumulation des preuves concernant leur existence.

L'adoption de l'action de groupe en matière de lutte contre les discriminations est à l'image de cette lecture désabusée : dernière « grande » avancée dans l'arsenal juridique contre les discriminations, ses conditions d'applicabilité ne participent en rien à ce que Robin Médard nomme la « réalisation » du droit de la non-discrimination. Le récent jugement du Tribunal judiciaire de Paris concernant la première action de groupe en matière de discrimination, syndicale en l'occurrence, le signifie clairement, pointant son inapplicabilité actuelle et indirectement son incapacité à se saisir, au moins à court et moyen terme, de discriminations qui prendraient leur racine au-delà du passé immédiat.

Quelques leçons donc, qui ne visent pas à évaluer la place prise par cette mobilisation et ce procès dans la courte histoire de la lutte contre les discriminations en France, mais plutôt à ouvrir ou au moins esquisser des possibles, et à réfléchir sur les conditions de multiplication de ces derniers.

Le premier élément à retenir, le plus important probablement, est que cette histoire est celle d'une mobilisation collective, au sens fort du mot : 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 touche.

Cette lecture d'une mobilisation *ancrée* dans la réalité expérientielle des individus et surtout dans la mise en commun de ces plaintes personnelles, est compatible avec le constat de la fragilité du collectif en question, soumis à de nombreuses épreuves : obtention de compromis visant à éteindre les revendications, étalement temporel de la mobilisation érodant les énergies, tensions liées à la détermination de la stratégie, à la question de l'argent, etc. Si la mobilisation va jusqu'au bout, c'est parce que le collectif qui la porte – tout aussi fluctuant qu'il puisse être dans ses frontières ou sa taille – a su résister à ces évènements. Pour faire face à cette fragilité, et plus largement pour inscrire les revendications individuelles dans des formes d'action audibles et susceptibles de faire aboutir les revendications, la présence d'alliés a été indispensable.

L'enquête montre la présence de deux catégories d'alliés qu'il importe de distinguer même si, dans d'autres contentieux, la frontière entre les groupes aurait pu être beaucoup plus poreuse. Historiquement parlant, la mobilisation des cheminots étrangers est d'abord une mobilisation syndicale : non pas encore une fois parce que les syndicats en seraient à l'origine, mais parce qu'ils ont déterminé sa forme, les motifs qu'elle emprunte et les éléments des répertoires d'action qu'elle actionne. La mise à disposition des compétences syndicales a permis aux cheminots d'agir, de se déplacer dans les arènes des relations professionnelles et de faire entendre leurs revendications avec un certain succès. Mais l'adjonction des compétences syndicales a également un prix : celui de la traduction des intérêts des cheminots étrangers dans un discours revendicatif plus large. Cette traduction a permis jusqu'à un certain point une amplification, en permettant de sortir leur cas de la singularité pour profiter des résonances entre les situations des différents groupes d'auxiliaires. Mais cet alignement, en permettant une certaine montée en généralité, a eu pour conséquence de perdre la singularité de la situation de ces cheminots étrangers et de minimiser la nature proprement discriminatoire de l'injustice vécue, au croisement de l'exploitation corporelle qu'ils ont subie en tant qu'ouvriers et de la différenciation statutaire dont ils ont été victimes en tant qu'étrangers. La mise en équivalence de l'association Ismaïlia avec le collectif de cheminots mobilisés a permis, jusqu'à un certain point, de rééquilibrer cette dissolution de la singularité des cheminots étrangers dans la cause

contractuelle. Mais cette configuration n'a pas résisté à l'épreuve qu'a provoquée l'accord de préretraite de 2004, dissociant les acteurs de cette coalition.

La deuxième catégorie d'alliés qui va prendre la suite est celle des professionnels du droit. Elle est d'abord incarnée par Abdelkader Bendali, et secondairement par les avocat.es., notamment Clélie de Lesquen. Leurs compétences juridiques ont été indispensables pour traduire des revendications parfois diffuses dans un discours unifié et appuyé sur des normes légales autour de la qualification juridique de « discrimination », puis pour circuler au sein des arènes judiciaires dont les règles procédurales présentent un caractère potentiellement ésotérique pour les « profanes » du droit, notamment ceux dotés d'un faible capital culturel. L'étanchéité des frontières du champ judiciaire, au sens de Pierre Bourdieu, fait alors peser le risque de la dépossession ou de la *passivation* 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 de performation - contrainte - du collectif en tant que tel.

Le désalignement des registres d'action mis en avant par la question de la rémunération est également un révélateur et un danger pour la perpétuation du collectif : la toute dernière phase de la mobilisation a souligné les tensions entre un registre d'action porté par un collectif faiblement organisé et tendu vers la résolution des injustices qui frappe ses membres, et une configuration hétérogène de professionnels du droit réclamant une rémunération qu'ils estiment à la hauteur de leur travail. C'est ce principe marchand de juste rémunération qui a été occulté par le caractère labile de l'action collective ainsi que par les enjeux en termes de justice portés par la mobilisation, jusqu'à ce que la perspective de l'aboutissement judiciaire remette au premier plan ce qui était resté un implicite de la configuration (implicite favorisant en retour les risques de malversation, qu'ils aient été supposés ou réels).

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 d'abord l'importance de l'acteur syndical dans ces configurations d'action en sus des professionnels du droit : au-delà d'être les porteurs juridiques potentiels de l'action de groupe, les syndicats disposent également d'une position particulière au sein de l'entreprise leur permettant de construire avec plus de facilité un regard panoramique. Ce regard est le produit de la connaissance approfondie du fonctionnement organisationnel de l'entreprise et de l'accès facilité à des informations permettant d'objectiver la situation et de remonter à ses causes. Or ce regard est essentiel dans la perspective de la construction d'un argumentaire collectif permettant de sortir d'une perspective individualiste sur les discriminations qui est incapable de saisir leur dynamique systémique et

organisationnelle. Cette position partiellement en surplomb est également propice à servir d'appui à la consolidation ou l'agrandissement de collectifs « locaux », notamment dans le cas des entreprises multiétablissement. Les syndicats sont ainsi potentiellement des acteurs de décloisonnement et de mise en relation des plaintes au sein du collectif de travail.

Mais cette centralité dans le système de places de l'action de groupe pose également la question de leur intérêt à agir, notamment quand il s'agit de mobiliser le motif de la discrimination. Les spécificités sociohistoriques du syndicalisme en France l'ont jusqu'ici éloigné de la défense de certaines revendications étiquetées comme « minoritaires », jugées comme illégitimes ou dangereuses pour le collectif de travail. L'engagement dans la cause féministe, au-delà des discours de façade, reste également compliqué pour des raisons multiples. Dans le dispositif actuel, la concrétisation de l'action de groupe nécessite encore un long travail de conviction des syndicats concernant la pertinence politique des luttes menées au nom de la non-discrimination, et singulièrement de la discrimination raciale.

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, et ouvrant la voie en cas de victoire à un rattachement *ex post* d'autres victimes à la situation déjà jugée. Réduire la taille du collectif actif a deux avantages potentiels : limiter les forces centrifuges en son sein; limiter le nombre d'acteurs individuels partie prenante – syndicalistes, juristes, requérants – pour faciliter les ajustements et réduire les désaccords mettant en danger la configuration. On peut également imaginer que ce genre de configuration renforcerait des effets d'asymétrie entre les acteurs « compétents » de la configuration d'action et les victimes, ceux-ci ayant plus facilement tendance à se plier aux comportements attendus. Les cheminots ont *a contrario* été régulièrement considérés comme indisciplinés par leurs propres soutiens, les évènements collectifs de présence massive à la bourse du travail ayant été particulièrement propices à l'expression de positions dissidentes et à l'échec des régulations du groupe mobilisé.

Si l'action de groupe restreinte à quelques cas exemplaires peut ainsi limiter ce qui seraient pour certains les risques de l'indiscipline, elle fait néanmoins perdre une partie de la dimension politique de l'action. Une partie seulement, dans la mesure où l'action de groupe porte toujours en soi une dimension représentative, et ouvre *a posteriori* à une dynamique de jonction. Mais l'action judiciaire collective est aussi un moment où se construit de façon dynamique un sens, une signification politique ancrée dans les interactions, faite de l'entrelacement des histoires individuelles.

Sans céder à un romantisme déplacé aligné sur une vision spontanéiste de l'action collective, on peut néanmoins se demander s'il n'y a pas aussi, d'un point de vue politique, quelque chose à perdre dans ce qui serait un pilotage « par le haut » de l'action judiciaire. Dans un pays où la lutte contre les discriminations, notamment raciale, n'est encore que rarement considérée comme un objet de mobilisation légitime, la construction de ces histoires de lutte ancrées dans des constructions collectives a aussi son importance. Les conflits de rémunération ont peut-être terni la victoire des cheminots, mais celle-ci va rester, à n'en pas douter, un exemple politique pour les mouvements antiracistes souhaitant mettre en avant les potentialités victorieuses de la lutte collective.

Ce dernier point nous amène enfin à aborder la question raciale. On l'a dit, juridiquement parlant, il n'a été que très peu question de race pour qualifier la nature des pratiques discriminatoires qui ont touché les cheminots. La race – comme rapport social – n'a globalement pas eu besoin d'être énoncée de façon explicite, dans la mesure où la catégorie de nationalité était tout aussi fonctionnelle, et ne posait pas de problèmes de catégorisation. De façon hypothétique, il est intéressant de se demander si un procès d'une telle ampleur aurait pu avoir eu lieu à l'appui de la dénonciation d'une discrimination raciale, dans le contexte *colour-blind* de l'universalisme républicain français. Répondre de façon tranchée est bien sûr impossible, mais on voit bien comment, dans le cadre de ce procès, c'est l'objectivité de la catégorie de nationalité, et de ses conséquences directes en termes de possibilité d'accès au statut, qui a offert une prise pour l'objectivation juridique. Dans le cadre des enquêtes judiciaires, il n'existe pas d'appui catégoriel préalable permettant d'objectiver de façon évidente l'ethnicité des différents cheminots pour établir des comparaisons. La nationalité a offert la possibilité aux acteurs de se coordonner autour d'une définition identique de l'identité sociale des individus, d'agréger ces définitions, de comparer des groupes sociaux et de mesurer la discrimination.

Pourtant, un certain nombre d'acteurs, du micro collectif « Droit à la différence » qui s'est constitué au sein de l'entreprise jusqu'au Défenseur des droits, ont participé à faire exister malgré tout cette thématique. Pour nous sociologues sur le terrain, il y avait également une évidence de la question raciale, dans les représentations collectives du collectif et dans ses relations internes ou externes, que ce soit avec d'autres acteurs de la mobilisation et du procès ou même avec nous. Dans cette mobilisation et dans ce procès, la race est à la fois partout et nulle part, elle est un arrière-fond des

interactions, émerge parfois de façon plus ou moins explicite[43], mais sans jamais non plus recevoir de reconnaissance institutionnelle.

Cette oblitération de la race peut donner lieu à une perspective plus optimiste : la question raciale n'a certes existé qu'en mode mineur, mais elle a tout de même existé, a été portée et problématisée par divers acteurs.

La façon dont cette lutte va maintenant circuler et – peut-être – en féconder d'autres, directement ou indirectement, participe *in fine* à la reconnaissance publique de la question raciale, et des discriminations qui y sont liées. Au-delà de la question raciale et de l'importance de ce combat dans l'histoire des luttes de l'immigration postcoloniale, ce cas nous montre également comment les arènes judiciaires peuvent être investies par des luttes collectives contre les discriminations, non pas forcément *contre* d'autres moyens d'action plus conventionnels, mais dans leur continuité au sein d'agencements à inventer. Il ne faudrait pas retenir de ce récit uniquement les difficultés de l'action collective, les fragilités du collectif et les scissions, pour souhaiter d'autres modes d'action qui épargneraient ce travail laborieux de perpétuation de la mobilisation. Ces péripéties font partie intégrante des mobilisations politiques contre les discriminations, elles constituent les épreuves à travers lesquelles se consolide un discours et une pratique de revendication de l'égalité.

L'action de groupe pourrait être une formidable arme procédurale pour faciliter les actions collectives contre les discriminations et sortir de l'ornière du traitement individuel des situations problématiques. Mais il nous semble important d'insister sur la nécessité que cette nouvelle pièce du répertoire d'action contre les discriminations ne doit pas venir se substituer à des formes de mobilisation collective ancrées dans l'expérience individuelle de l'injustice et leur mise en commun, préalables à l'émergence d'acteurs collectifs mobilisés au sein des arènes publiques. En permettant de faire l'économie complète des coûts et épreuves du collectif, le risque serait trop grand de dissoudre la lutte contre les discriminations dans une démarche de réparation monétaire judiciarisée, et de perdre de vue la dimension proprement politique de ces combats pour l'égalité.

Si le droit est une arme dont certains théoriciens des mouvements sociaux sous-estiment l'importance, il ne peut non plus devenir une fin en soi et servir uniquement sa propre cause. Au-delà des enjeux capitaux de réparation du passé, le droit de la non-discrimination est d'abord orienté vers la performation de l'égalité. Le combat des cheminots s'inscrit dans cette perspective, où l'émergence

[43] Par exemple quand un article de l'hebdomadaire *Le Canard enchaîné* du 6 mai 2015 révèle que la juge pressentie pour les prud'hommes a été écartée de l'affaire en raison de ses propres origines marocaines ; ou dans la diffusion médiatique du terme « chibani » et de l'imaginaire qui y est lié.

d’un public mobilisé autour d’une problématique met les institutions à l’épreuve des principes censés les gouverner.

Bibliographie

Bibliographie générale

Barbot Janine et Dodier Nicolas, 2014, « Que faire de la compassion au travail? La réflexivité stratégique des avocats à l'audience »,. *Sociologie du travail*, vol. 56, n° 3, p. 365- 385.

Barbot Janine et Dodier Nicolas, 2011, « Violence et démocratie au sein d'un collectif de victimes. Les rigueurs de l'entraide »,. *Genèses*, vol. n° 81, n° 4, p. 84- 103.

Barthe Yannick, 2017, *Les retombées du passé - Le paradoxe de la victime*, Paris, Le Seuil.

Bourdieu Pierre, 1986, « La force du droit. Éléments pour une sociologie du champ juridique »,. *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 64, n° 1, p. 3- 19.

Bruno Anne-Sophie, 2010, *Les chemins de la mobilité: migrants de Tunisie et marché du travail parisien depuis 1956*, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales.

Bruno Anne-Sophie, 2011, « Solidarité avec les travailleurs immigrés? »,. *Plein droit*, vol. , n° 3, p. 36- 40.

Bumiller Kristin, 2011, « Victimes dans l'ombre de la loi »,. *Politix*, vol. 94, n° 2, p. 131- 152.

Chappe Vincent-Arnaud, 2013, *L'égalité en procès. Sociologie politique du recours au droit contre les discriminations au travail*, Thèse de doctorat en sciences sociales, Cachan, ENS Cachan.

Chappe Vincent-Arnaud, 2015, « Les discriminations syndicales saisies par le droit à PSA »,. *La nouvelle revue du travail*, vol. , n° 7. Adresse : http://nrt.revues.org/2324 [Consulté le : 17 mai 2016].

Codaccioni Vanessa, Puccio-Den Déborah et Roussel Violaine, 2015, « Les «bonnes formes» du procès à l'épreuve des mobilisations politiques »,. *Droit et société*, vol. , n° 1, p. 9- 15.

Défenseur des droits, 2020, *Discriminations et origines : l'urgence d'agir*, Défenseur des droits.

Dobbin Frank, 2002, « Do the Social Sciences Shape Anti-Discrimination Practice?: The United States and France »,. *Comparative Labor Law and Policy Journal*, vol. 23, n° 3, p. 829- 863.

Dodier Nicolas et Barbot Janine, 2016, « La force des dispositifs »,. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*.

Gaxie Daniel, 1977, « Économie des partis et rétributions du militantisme »,. *Revue française de science politique*, vol. 27, n° 1, p. 123- 154.

Gay Vincent, 2016, *Immigration, conflits sociaux et restructurations industrielles : les ouvriers immigrés de Citroën et Talbot au début des années 1980*, These de doctorat, Université Paris-Saclay (ComUE). Adresse : http://www.theses.fr/2016SACLE040 [Consulté le : 15 janvier 2021].

Gay Vincent et Perdoncin Anton, 2018,« Français et immigrés, même patron, même combat ? La CGT et les immigrés, une tension dans l'universel ouvrier », *La CGT à l'épreuve des crises, 1975-1995*, M. Pigenet éd., Rennes, Presses universitaires de Rennes.

Guiomard Frédéric, 2016, « L'action de groupe peut-elle contribuer à lever les freins à l'action contentieuse ? »,. *La Revue des droits de l'homme. Revue du Centre de recherches et d'études*

sur les droits fondamentaux, vol. , n° 9. Adresse : http://revdh.revues.org/2052 [Consulté le : 17 novembre 2017].

Hatzfeld Nicolas, 2011,« La lutte contre la discrimination syndicale à Peugeot-Sochaux : combats judiciaires et mutations syndicales », Montreuil, CGT.

Hmed Choukri, 2009, « Improbable ? La mobilisation des « immigrés » en temps de crise »,. *Savoir/Agir*, vol. 2, n° 8, p. 79- 87.

Israël Liora, 2009a, *L'arme du droit*, Paris, Presses de Sciences Po.

Israël Liora, 2009b, « Un droit de gauche ? »,. *Sociétés contemporaines*, vol. 73, n° 1, p. 47.

Lemoine Maurice, Ribeill Georges et Malan Anna, 1993, *Les cheminots : que reste-t-il de la grande famille?*, Paris, Syros.

Mathieu Lilian, 1999, « Une mobilisation improbable: l'occupation de l'église Saint-Nizier par les prostituées lyonnaises »,. *Revue française de sociologie*, p. 475- 499.

McCann Michael W., 2006, « Law and social movements: Contemporary perspectives »,. *Annual Review of Law and Social Science*, vol. 2, p. 17- 38.

McCann Michael W., 1994, *Rights at work: pay equity reform and the politics of legal mobilization*, Chicago, University of Chicago Press.

McCarthy John D. et Zald Mayer N., 1977, « Resource mobilization and social movements: A partial theory »,. *American journal of sociology*, p. 1212- 1241.

Nielsen Laura Beth, 2000, « Situating Legal Conciousness: Experiences and Attitudes of Ordinary Citizens about Law and Street Harassment »,. *Law & Soc'y Rev.*, vol. 34, p. 1055.

Pedriana Nicholas et Stryker Robin, 2004, « The Strength of a Weak Agency: Enforcement of Title VII of the 1964 Civil Rights Act and the Expansion of State Capacity, 1965–19711 »,. *American journal of sociology*, vol. 110, n° 3, p. 709- 760.

Pélisse Jérôme, 2009, « Judiciarisation ou juridicisation ? Usages et réappropriations du droit dans les conflits du travail »,. *Politix*, vol. 2, n° 86, p. 73- 96.

Pitti Laure, 2004, « De la différenciation coloniale à la discrimination systémique? La condition d'OS algérien à Renault, de la grille Parodi à la méthode Renault de qualification du travail (1945-1973) »,. *Revue de l'IRES*, vol. , n° 46, p. 69- 107.

Quijano Aníbal, 2007, « « Race » et colonialité du pouvoir »,. *Mouvements*, vol. n° 51, n° 3, p. 111- 118.

Ribeill Georges, 1984, *Les Cheminots*, Paris, La Découverte.

Serverin Évelyne et Guiomard Frédéric, 2014, *Des revendications des salariés en matière de discrimination et d'égalité: les enseignements d'un échantillon d'arrêts extrait de la base JURICA (2007-2010)*, Mission de recherche Droit et Justice.

Siméant Johanna, 1998, *La cause des sans-papiers*, Presses de Sciences Politiques.

Simon Patrick, 2015, « La lutte contre les discriminations n'a pas eu lieu »,. *Mouvements*, vol. n° 83, n° 3, p. 87- 96.

Snow David A., 2011,« Analyse de cadres et mouvements sociaux », *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans les arènes publiques*, D. Céfaï et D. Trom éd., Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, p. 27- 49.

Stryker Robin, 2007, « Half empty, half full, or neither: law, inequality, and social change in capitalist democracies »,. *Annual Review of Law and Social Science*, vol. 3, n° 1, p. 69- 97.

Suk Julie C., 2007, « Procedural Path Dependence: Discrimination and the Civil-Criminal Divide »,. *Washington University Law Review*, vol. 85, n° 6, p. 1315-1371.

Thévenot Laurent, 1992, « Jugements ordinaires et jugement de droit »,. *Annales*, vol. 47, n° 6, p. 1279-1299.

Tilly Charles, 1986, *La France conteste: de 1600 à nos jours*, Paris, Fayard.

Weber Max, 2007, *Sociologie du droit*, Paris, Presses universitaires de France.

Bibliographie des auteur·e·s sur l'affaire

Chappe Vincent-Arnaud et Keyhani Narguesse, 2018a, « Cheminots marocains : une lutte syndicale et judiciaire », *Plein droit*, vol. n° 117, n° 2, p. 32-36.

Chappe Vincent-Arnaud et Keyhani Narguesse, 2018b, « La fabrique d'un collectif judiciaire. La mobilisation des cheminots marocains contre les discriminations à la SNCF », *Revue française de science politique*, vol. 68, n° 1, p. 7-29.

Chappe Vincent-Arnaud et Keyhani Narguesse, 2018c, « Les" auxiliaires étrangers de la SNCF": une intégration professionnelle a minima? », *Connaissance de l'emploi*, vol., n° 143.

Chappe Vincent-Arnaud et Keyhani Narguesse, 2018d, « Les Chibanis de la SNCF : une mobilisation exemplaire », *Bondy Blog*. Adresse : https://www.bondyblog.fr/politique/les-chibanis-de-la-sncf-une-mobilisation-exemplaire/ [Consulté le : 15 janvier 2021].

Keyhani Narguesse et Chappe Vincent-Arnaud, 2019, « De la manifestation au procès: la mobilisation pour les cheminots marocains de la SNCF », *Sociologie du travail*, vol. 61, n° 4.