

SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1^{re} Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N^o

B
4372 B

Réseau

Sud. Est

(Service

Voiries Bat.

3 mai 1939

OBJET DE LA CONSULTATION

*Contrat de transport - Règlement
de l'entreprise*

Références :

Observations :

D^{re} N^o *4372 B* ; Aff. :

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Région du Sud-Est

SERVICE DE LA VOIE ET DES BATIMENTS

15, rue Traversière

A PARIS (12^e)

A - 15.842

G p. j.

PARIS, le 2 Mars 1939



Monsieur le Chef du Service du CONTENTIEUX.

Par lettre ci-jointe en date du 25 Janvier 1939, la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer de France, des Colonies et Pays de Protectorat, 19, rue Baudin à Paris (9^e) a attiré mon attention sur un différend survenu entre l'entreprise Pessar et son personnel, au sujet d'un règlement de salaires résultant de l'application de la semaine de 40 heures.

L'entreprise PESSAR était titulaire des conventions n° 37/39 et 37/130, pour le nettoyage des gares de Paris et Bercy, pendant les 1^{er} et 2^{ème} trimestres 1937. Ces conventions comportaient, à l'art. 5, deux prix forfaitaires: l'un avec application de la semaine de 48 heures, l'autre avec semaine de 40 heures. Ces travaux lui ont été réglés suivant le prix forfaitaire prévu avec application de la semaine de 48 heures.

Le 20 Janvier 1937, l'Entreprise PESSAR a signé une convention collective prévoyant l'application de la semaine de 40 heures à la même date que

*36750^h
au lieu de 46900*

dans les Grands Réseaux de Chemin de fer, suivant les modalités d'un Décret à intervenir pour les entreprises privées exécutant des travaux d'entretien pour les Grands Réseaux.

Au cours des travaux, le personnel de l'entreprise PESSAR étant en désaccord avec celle-ci au sujet de l'interprétation de la convention collective du 20 Janvier 1937, a demandé l'intervention de la Commission paritaire.

Cette Commission, réunie le 8 Juillet 1937, a décidé d'avoir recours à l'arbitrage de M. MORONI, Directeur Adjoint des Chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

L'arbitrage rendu par M. MORONI, le 6 Août 1937, indique que la récupération due par l'entreprise PESSAR à son personnel, en ce qui concerne l'application de la semaine de 40 heures, prend date du 1^{er} Janvier 1937. Toutefois, cette récupération ne devait devenir effective qu'à dater de la publication du décret d'application à intervenir.

Ce décret, en date du 22 Octobre 1938 (Journal Officiel du 15 Novembre 1938) a fixé à 40 heures la durée du travail dans les ateliers, chantiers, magasins, entrepôts et bureaux exploités par certaines entreprises privées, dans le domaine public de la Société Nationale des Chemins de fer français.

.....

Il est précisé notamment à l'article 9 que:

"Les dispositions du présent décret entreraient en vigueur huit jours après sa publication au Journal Officiel. Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à ce que les dispositions plus favorables aient été ou soient appliquées en vertu des conventions collectives de travail".

Ainsi qu'il résulte de l'exposé ci-dessus, il semble bien que l'entrepreneur ait à tenir compte à ses ouvriers de la semaine de 40 heures depuis le 1^{er} Janvier 1937.

Mais, à mon avis, cette conséquence d'un accord passé entre l'entreprise et son personnel ne peut réagir sur les clauses de notre contrat et nous ne pouvions être tenus d'appliquer le prix prévu pour l'application de la semaine de 40 heures qu'à partir de la date à laquelle cette application était une obligation légale.

Faut-il, au contraire, penser que le contrat qui nous liait avec l'Entrepreneur et qui est déjà expiré depuis longtemps, nous met dans l'obligation de régler les travaux à l'Entrepreneur sur les bases de la semaine de 40 heures. (J'ajoute que l'entrepreneur n'a formulé aucune réclamation depuis la publication du décret du 22 Octobre 1938).

D'autre part, je crois devoir vous rappeler qu'aux termes de l'article 15 du Cahier des Clauses et Conditions Générales applicables aux marchés de travaux visé à l'article 1^{er} des contrats, il est

précisé que la S.N.C.F. se réserve la faculté de faire payer d'office les salaires arriérés sur les sommes dues à l'entrepreneur. Or, dans le cas particulier, l'entrepreneur a touché intégralement ce qui lui était dû avec application de la semaine de 48 heures.

Le Chef du Service de la Voie et des
Bâtiments du Sud-Est

Rau

A.G.^B

13 Mars

9

Monsieur le Chef du Service de la Voie et
des Bâtiments de la Région du SUD-EST.

(A - 15842)

1 dossier

Le 2 mars vous avez bien voulu me communiquer, pour avis, une lettre du 25 janvier 1939 de la Fédération Nationale des Travailleurs de Chemin de fer au sujet du différend survenu entre l'Entreprise PESSAR et son personnel dans l'application de la semaine de 40 heures.

Suivant l'article 21 de la convention collective signée le 20 janvier 1937, l'Entreprise PESSAR avait accepté d'appliquer la loi du 21 juin 1936 sur les 40 heures à la même date que dans les Réseaux de chemin de fer et conformément aux modalités du décret visant les entreprises privées exécutant des travaux d'entretien pour le compte des Grands Réseaux.

Le 28 janvier 1937, cette entreprise passait avec le Réseau de Lyon, pour le nettoyage pendant le premier

trimestre de 1937 des gares de Paris et de Bercy, un traité dans lequel il était stipulé (art. 5) que les travaux seraient exécutés par elle pour le prix net et forfaitaire de 36.750 francs sans application de la semaine de 40 heures et pour le prix net et forfaitaire de 44.900fr avec application de la semaine de 40 heures. Un traité identique fut signé le 16 avril 1937 pour le nettoyage pendant le deuxième trimestre 1937.

Au moment où l'Entreprise PESSAR acceptait les deux traités, la convention collective avait été déjà signée par elle. Mais la portée de son article 21 fixant la date d'application de la semaine de 40 heures était contestée. L'Entreprise soutenait qu'elle ne serait applicable qu'après la parution du décret réglementaire et dans les conditions arrêtées par lui, tandis que le personnel prétendait que la semaine de 40 heures devait être appliquée à la même date que dans les chemins de fer, soit à partir du 1^{er} janvier 1937.

Cette contestation soumise à l'arbitrage de M. Moroni a été réglée par une sentence du 6 août 1937, postérieure par conséquent à l'exécution des marchés de la Compagnie de Lyon.

Votre note ne dit pas à quelle date le forfait prévu par les marchés a été effectivement payé à l'Entreprise, et si celle-ci l'a accepté sous réserves. Mais il y a tout lieu de croire que si le règlement était intervenu après la sentence Moroni, l'Entreprise n'aurait pas accepté le

forfait de 36.750 francs. Je dois donc considérer que ce règlement est intervenu avant la sentence, et qu'à ce moment l'Entreprise, pour demeurer fidèle à sa thèse, devait accepter ce paiement sans réserve, ses ouvriers ayant été soumis, en fait, pendant les deux premiers trimestres de 1937 à la semaine de 48 heures.

Peut-on soutenir aujourd'hui que cette acceptation du forfait de 36.750 francs par l'Entreprise, libère définitivement le chemin de fer au sujet du règlement de ces deux marchés? Je ne le pense pas.

En premier lieu au moment de la signature des marchés, il a été prévu deux forfaits précisément parce que la question de l'application de la semaine de 40 heures pendant l'exécution des marchés était contestée. Le chemin de fer a donc envisagé que cette semaine de 40 heures pouvait être applicable durant cette période, et il s'est formellement engagé au cas où elle le serait à payer à l'Entreprise un forfait plus élevé.

Sans doute après exécution des marchés, l'Entreprise a accepté le forfait de 36.750 francs, mais à ce moment elle ne pouvait en réclamer un autre, d'abord parce que, en fait, ses ouvriers avaient été soumis pendant le premier semestre de 1937 à la semaine de 48 heures, ensuite, comme il a été indiqué plus haut, parce qu'elle soutenait à l'encontre de son personnel que la semaine de 48 heures était seule applicable et que la contestation n'avait pas été encore réglée.

Mais le chemin de fer ne devait pas ignorer que la question restait en suspens, et que le règlement ne pouvait avoir un caractère définitif tant qu'elle ne serait pas tranchée.

Le règlement intervenu laissait subsister, en effet, l'obligation contractée et la portée de celle-ci était certaine; le chemin de fer avait entendu par le jeu du double forfait prendre à sa charge le supplément de dépenses de main-d'oeuvre que pourrait occasionner à l'Entreprise l'application obligatoire de la semaine de 40 heures. Si cette dernière n'avait pas le droit d'exiger après exécution des marchés le forfait de 44.900 francs parce qu'à ce moment elle n'était pas encore tenue de faire application de la semaine de 40 heures à son personnel pour le premier semestre de 1937, elle conservait, néanmoins, le droit, en vertu de l'art. 5 des traités de réclamer le paiement du forfait de 44.900 francs au chemin de fer pour le cas où ultérieurement elle serait obligée d'appliquer en 1937 la loi du 21 juin 1936 à ses ouvriers. C'était là une éventualité qui rentrait dans les prévisions des deux marchés.

Je crois donc que si l'Entreprise Pessar saisie en justice d'une réclamation de son personnel, était condamnée par les Tribunaux, elle serait fondée à se retourner contre le chemin de fer, pour obtenir paiement du forfait de 44.900 frs au lieu de celui de 36.750 frs qui lui a été versé.

Il est certain, d'autre part, que le personnel de l'Entreprise avait droit à l'application de la semaine de 40 heures pendant le premier semestre de 1937. Ce droit lui a été expressément reconnu par la sentence Moroni. Au surplus, le décret d'application du 22 octobre 1938 prévoit bien dans son art. 9, que ses dispositions n'entreront en vigueur que 8 jours après sa parution à l'Officiel; mais le même article ajoute que les dispositions plus favorables des conventions collectives continueront de s'appliquer. La disposition de l'art. 21 de la convention collective en cause qui prévoit l'application de la semaine de 40 heures à la même date que dans le chemin de fer, c'est-à-dire dès le 1^{er} janvier 1937, est donc ainsi sanctionnée par le décret.

Je vous retourne ci-joint le dossier communiqué.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : Aurenge