

505 L7139/18

4443

(1939-40)

ARCHIVES

Régime de travail dans les grands ateliers

	C.D.	21. 3.39	19	(VI f)
Instruction générale (Pers.M&T)		3. 4.39		
	C.D.	3. 9.40	30	Q.div. a)

Régime de travail dans les grands ateliers

3 septembre 1940

4443

3 septembre 1940

QUESTIONS diverses

- a) Conditions de rémunération des agents des grands ateliers
(compte rendu)

P.V. court

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises.

Sténo p. 30

M. GRIMPRET - Ce compte rendu appelle-t-il des observations?

M. LE BESNERAIS - La question n'avait pas pu être réglée jusqu'ici. C'est une mesure heureuse.

M. GRIMPRET - Le Comité prend acte du compte rendu.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-:-:-:-

COMITE DE DIRECTION

-:-:-:-:-:-:-:-

Séance du 3 septembre 1940

Questions diverses

Réglementation du travail.- Disparition des échelles
A à E et FA à FD en plaçant les agents qui y appartenaient
sur les échelles a à e, Fa à Fd.

deux

En vue de la séance
du Comité de Direction
du 3 septembre 1940

(Questions diverses)

3 Septembre 1940

2 septembre 1940.

SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANCAIS

COMPTE RENDU AU COMITE DE DIRECTION

Lors de l'établissement du statut de 1920 et des conditions de rémunération, les agents des grands ateliers furent soumis à un régime particulier de salaires et de congés.

Leur salaire était fixé à la journée suivant des échelles indicées A à E pour le personnel masculin et FA à FD pour le personnel féminin; ils chômaient les dimanches et fêtes, avaient droit à un nombre de jours ouvrables de congé égal à celui des agents appartenant à des Services chômant les dimanches et fêtes et en outre au paiement de trois journées supplémentaires par an.

Lors des modifications de la réglementation du travail, les salaires journaliers de ces agents ont été modifiés de façon que leur rémunération varie de la même façon que celle des autres agents. Ces modifications des salaires journaliers ont provoqué, à chaque modification de la réglementation du travail et notamment lors de la mise en vigueur du décret du 12 novembre 1938, des contestations avec le personnel concernant les taux nouveaux à établir.

Les instructions récemment adressées aux Services pour l'application d'une durée de travail correspondant à 2.408 heures par an ont fait disparaître la différence de durée du travail qui existait entre les agents appartenant à des Services ne chômant pas les dimanches et fêtes et celle des autres agents.

Dans ces conditions il y a lieu de faire disparaître les échelles A à E et FA à FD en plaçant les agents qui y appartenaient sur les échelles a à e, Fa à Fd dont les échelons de traitement sont sensiblement équivalents.

Cette mesure qui intéresse 35.000 agents sera prise à la date du 1er octobre 1940; la Fédération Nationale des agents de chemins de fer que nous avons consultée est d'accord sur cette

.....

réforme; en même temps sera notifié aux agents des grands ateliers le tableau de service de la période du 1er octobre 1940 au 30 septembre 1941 lequel, conformément à l'Instruction Générale n°5 - Série Personnel, Matériel et Traction du 1er août 1940, comporte 2.408 heures de travail effectif.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

4443

Pb

Paris, le 3 avril 1939

COL.
DEL.

Nm.
45

**RÉGIME DE TRAVAIL DES AGENTS
DES GRANDS ATELIERS DU SERVICE DU MATÉRIEL
ET DE LA TRACTION**

Par Décision du 20 février 1939, le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la S. N. C. F., a décidé que les agents des grands Ateliers, qui sont soumis aux dispositions du Titre IV du Règlement du 12 novembre 1938, effectueront les 40 heures de travail hebdomadaire en cinq journées de huit heures avec chômage le samedi.

En vue de récupérer l'excédent de la durée du congé accordé à ces agents sur le congé légal, les grands Ateliers seront ouverts pendant le nombre de samedis nécessaire ; les dates de ces samedis de récupération seront fixées régionalement, après consultation des Comités du Travail, et devront se trouver placées autant que possible, dans les mois de Mars, Avril, Mai et Juin, période la plus chargée pour les établissements en cause.

Conformément à la Décision Ministérielle du 20 février 1939, les grands Ateliers seront fermés pendant 15 jours consécutifs entre le 14 juillet et le 15 septembre ; les périodes de fermeture des ateliers d'une même région seront décalées les unes par rapport aux autres et un roulement sera établi, d'une année à l'autre, entre ces divers établissements de façon que l'un d'eux n'ait pas, tous les ans, une date de fermeture moins favorable que les autres.

Les dates de fermeture des ateliers devront être déterminées de manière à éviter l'affluence dans les trains. On choisira, autant que possible, comme date de fermeture et de réouverture, des jours autres que le vendredi et le lundi ; on évitera également les dates du 31 juillet, du 1^{er} et du 31 août, du 1^{er} septembre.

Les Comités du Travail intéressés seront consultés avant le 1^{er} mai sur les dates envisagées. Le résultat de ces consultations sera transmis, avec l'avis du Directeur de l'Exploitation de la Région, au Directeur du Service Central du Matériel, qui fixera la période de fermeture de chaque établissement, en s'efforçant de donner satisfaction aux desiderata du personnel dans la mesure compatible avec les exigences du service.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

21 mars 1939

4443

QUESTION VI

Pas de P.V. COURT

f) Régime de travail applicable
aux grands ateliers.

STENO p. 19

M. LE BERNERAI.— J'ai à vous rendre compte des dispositions prises en ce qui concerne le régime de travail dans les grands ateliers.

Je vous rappelle que le décret-loi du 12 novembre 1938, portant réglementation du travail dans les chemins de fer, a laissé au Ministre des Travaux Publics le soin de dresser la liste des grands ateliers qui seraient soumis au régime de travail applicable au personnel des industries de la métallurgie et du travail des métaux.

En vue de la mise en vigueur de ces dispositions, nous avons établi la liste suivante que le Ministre vient d'approuver :

<u>Est</u> :	Bischheim (locomotives, voitures et wagons)
	Montigny (locomotives, voitures et wagons)
	Basse-Yutz (voitures et wagons)
	Mulhouse (voitures et wagons)
	Nohon (wagons)
	Rosilly (voitures et wagons)
	Noisy-le-Sec (voitures et autorails)
	Epernay (locomotives).

Nord : Longueau (wagons)
Tergnier-Roye (wagons)
La Chapelle-Symont (Machines)
Hellemmes (Machines)
Le Landy (Voitures)
Hellemmes (Voitures et wagons).

Ouest : Le Mans (Wagons)
Mézières (wagons)
Saintes (wagons, machines, voitures)
Sotteville Q.M. (machines)
Sotteville Buddicum (voitures et wagons)
Rennes (voitures, wagons et autorails)
La Garenne-la-Polie (Matériel électrique)
Levallois (voitures).

Sud-Ouest : Tours (Machines)
Périgueux (machines)
Bordeaux (machines, autorails, voitures).

Sud-Est : Villeneuve-St-Georges (Wagons)
Arles (Machines)
Courbesac (wagons)
Marseille (voitures et wagons)
Villeneuve-St-Georges (voitures)
Dijon-Perrigny (wagons)
Clermont-Ferrand (voitures et wagons)
Oullins (Machines)
Oullins (voitures).

Par ailleurs, l'article 26 du règlement annexé au décret du 12 novembre 1938 laissait à la S.N.C.F. le choix entre plusieurs modes de répartition des heures de travail dans la semaine. Nos agents tenaient tout particulièrement au maintien des 5 fois 8 dans les ateliers ; et, après étude de la question, nous avons estimé qu'il était possible de leur donner satisfaction, et nos propositions en ce sens ont été acceptées par le Ministre.

Enfin, nous avons réglé la question du régime des congés du personnel des grands ateliers. Ces agents ont droit à un congé annuel de 15 jours ouvrables, et nous avons proposé au Ministre, conformément aux usages appliqués dans la métallurgie, de fermer les ateliers pendant 15 jours consécutifs. Le solde du congé serait pris par les intéressés suivant leurs

.....

convenances personnelles et dans la mesure compatible avec les exigences du service.

Le Ministre ayant accepté ces propositions, j'ai tenu à vous en rendre compte avant de prévenir le personnel.

Le régime ainsi établi présente un intérêt certain pour la S.N.C.F., car il nous permettra de supprimer les frais généraux des ateliers pendant une période déterminée et de travailler d'une manière plus économique durant le reste de l'année.

J'ai sous les yeux un graphique relatif aux frais généraux rapportés aux heures de travail, de plusieurs ateliers qui ne fermaient pas complètement pendant la période de vacances et où les congés du personnel s'échelonnaient surtout durant les mois d'août et de septembre. C'est ainsi que, pour l'atelier de Saintes, le pourcentage d'heures de frais par rapport au total des heures de présence qui, en 1958, s'est élevé à 23,39 % durant le premier semestre a atteint 28,21 % et 25,66 % durant les mois d'août et de septembre. Pour les ateliers de Rennes, ces pourcentages sont passés respectivement de 24,99 % durant le 1er semestre, à 29,64 % et 28,30 % aux mois d'août et de septembre. Pour les ateliers de Botteville B., ces pourcentages sont de 25,49% pour le 1er semestre, 33,09 % pour le mois d'août et 28,19 pour le mois de septembre, tandis que, pour les ateliers de Levallois, les pourcentages correspondants sont de 22,36 %, 25,37 % et 24,39 %.

Ces chiffres prouvent combien nous avons avantage à fermer les ateliers pendant un délai déterminé et à obliger les agents à prendre leur congé en même temps. Nous ne proposons pas de fermer les ateliers pendant les trois semaines de congé auxquelles ont droit les ouvriers de nos ateliers, parce que nous estimons qu'il est préférable de leur laisser, dans une certaine mesure, la possibilité de prendre quelques jours de congé en cours d'année et suivant leurs convenances.

L'échelonnement des six jours qui resteront à prendre n'a plus, au point de vue travail, les mêmes inconvénients que l'échelonnement du congé entier.

M. LE PRESIDENT.- En somme, vous pratiquez, en tant qu'industriel, les errements que vous condamnez en tant que transporteur.

M. LE BESNERAIS.- Non, car nous demandons aux industriels non pas d'échelonner le congé de leurs ouvriers, mais de ne pas tous fermer leurs ateliers en même temps.

M. LE PRESIDENT.- Je crois me souvenir que le Journal Officiel a publié une circulaire demandant aux industriels de ne pas fermer leurs usines à la même date et d'échelonner les congés sur toute l'année si possible.

M. LE BESNERAIS.- L'échelonnement des congés dans un même atelier est de nature à désorganiser le travail et à causer un certain déséquilibre.

Il n'en est pas de même en ce qui concerne l'échelonnement des congés, soit dans des ateliers différents, soit surtout dans des établissements industriels différents.

Pour ce qui nous concerne, nous avons insisté et nous avons obtenu que plusieurs industries ne cessent pas le travail en même temps.

Par exemple, en 1937, les usines Renault et les usines Citroën avaient fermé leurs portes à la même date et leurs ouvriers étaient partis en vacances en même temps avec leur famille. Nous avons obtenu que ces deux usines ne fassent pas coïncider leurs périodes de vacances et qu'un intervalle d'au moins huit jours séparerait la fermeture de chacune de ces usines.

Nous agissons d'ailleurs de même en ce qui concerne nos ateliers et nous n'avons pas l'intention de les fermer tous en même temps. Nous comptons établir, en outre, année par année, un roulement entre les divers ateliers.

M. ARON.- Est-ce que le décret-loi du 20 mars relatif aux conditions de travail dans les entreprises travaillant pour la Défense Nationale qui vient d'être publié au Journal Officiel n'est pas applicable, dans une certaine mesure, à la S.N.C.F. ? Il me semble qu'il sera appelé à jouer pour tous nos ateliers qui vont exécuter des commandes pour la Défense Nationale.

M. LE DESERRAIS.- Il me paraît difficile d'imposer une règle de travail spéciale pour ceux de nos ateliers qui auront à travailler pour le Ministère de la Guerre, car les marchés qui nous sont passés à ce titre ne représentent que bien peu de chose par rapport au travail effectif de nos ateliers.

M. RUEFF.- La question des transports est une question primordiale en ce qui concerne la Défense Nationale. Est-il normal, dans ces conditions, qu'on travaille 60 heures dans les ateliers qui travaillent au profit de la Défense Nationale, alors que, dans les industries de transport, on continuera à pratiquer le régime des 5 journées de 8 heures de travail ?

M. René MAYER.- L'augmentation de la durée du travail n'entraîne-t-elle pas le paiement des heures supplémentaires ainsi exigées ?

M. RUEFF. - Oui.

M. René MAYER. - Alors, nous n'avons pas intérêt à accroître la durée du travail, puisque nous avons du personnel en surnombre.

M. LE PRESIDENT. - Il faut nous laisser le temps de résorber les effectifs que l'application du décret-loi du 12 novembre 1938 fait apparaître comme étant en surnombre.

M. LE BERRAIS. - L'application actuelle du décret-loi du 12 novembre nous a permis de réduire nos effectifs plus que nous le pensions et cette réduction présente une grande importance. Si nous pouvions effectivement rendre immédiatement ces agents à ^{l'}industrie privée, ces départs nous permettraient de diminuer les dépenses prévues à notre budget; comme nous ne le pouvons pas, nous cherchons à utiliser ces agents en surnombre et nous avons ainsi gagné un potentiel de travail considérable pour les mois qui vont suivre. Peu importe donc que nous arrivions à résorber nos effectifs avec quelques mois de retard; le principal, à mon sens, était de libérer le personnel en surnombre, quitte à l'utiliser en fait, soit à des travaux que nous devrions faire plus tard, soit à des travaux que nous confie la Défense Nationale.

M. LE PRESIDENT. - J'estime pour ma part que les usines travaillant pour la Défense Nationale auraient pu absorber, plus rapidement qu'elles ne le font, notre personnel en surnombre.

M. René MAYER. - Les ouvriers des ateliers et de la traction travaillent-ils sur les voies, le cas échéant ?

M. LE BERRAIS. - Ce sont surtout les ouvriers du service de l'exploitation qui travaillent sur les voies, car nous utilisons encore tous les ouvriers de la traction dans nos ateliers, en poussant à l'extrême les travaux de réparation. Nous sommes

en train de muter au service de la voie de la Région Sud-Ouest, 1.300 agents appartiennent aux services de la voie et même de l'exploitation de la région Ouest. Je reconnais que cette opération présente des difficultés, surtout quand il s'agit d'agents qui changent à la fois de région et de service. Sans doute, il importe que cette mutation s'effectue le plus vite possible, pour assurer des économies appréciables, mais il importe aussi qu'elle soit faite avec précaution, de façon à éviter des réactions du personnel, de nature à compromettre les résultats attendus.

Pour éviter ce risque, j'ai commencé par déplacer les volontaires. Reste les agents à déplacer d'office; à l'heure actuelle, nous déplaçons les célibataires, et nous continuerons par les agents mariés sans enfants.

Il est probable que, si j'avais effectué tous ces déplacements en même temps, au lieu de les échelonner, j'aurais obtenu des économies importantes, mais je n'ai pas pu le faire pour des raisons d'ordre psychologique et également pour certaines raisons matérielles, notamment les questions de logement qui se posent.

M. TIRARD - Ces déplacements ont-ils lieu à titre définitif ?

M. LE DESHERAIS - Pour quelques-uns, oui. Le problème du logement est une des principales difficultés que nous rencontrons, même lorsqu'il s'agit de détacher les ouvriers dans les usines travaillant pour la Défense Nationale. Ainsi, nous voudrions augmenter la quantité de travail dans nos ateliers de Sotteville, mais il n'y a pas de logements à Sotteville et nous ne pouvons, par suite, augmenter le

personnel. Evidemment, la législation actuelle nous permet d'imposer au personnel une affectation ou une résidence déterminées; mais puisqu'il est possible d'échelonner ces déplacements sur quelques semaines sans grosses difficultés, il est préférable de ne pas brusquer les départs et de ne pas éveiller les mauvaises volontés, le rendement est ainsi bien supérieur.

M. LE PRÉSIDENT. - M. CARBOURNAC, que j'ai vu dernièrement, m'a dit que, dans la Région Nord, 1.500 agents environ du service de l'exploitation travaillaient sur les voies.

M. LE BERNERAI. - Bien plus, M. CARBOURNAC a remplacé tous les auxiliaires par des agents du cadre permanent, de sorte que, pratiquement, plus un auxiliaire ne travaille à la voie, sauf dans des cas exceptionnels. Il n'a conservé que les auxiliaires qui sont des spécialistes, en matière d'électricité, il leur fait faire un stage payé d'une quinzaine de jours, en vue de les affecter aux brigades d'électriciens.

Je reconnais que ce sont là des mesures de détail, mais il faut les prendre car elles ont ^{néanmoins} ~~un certain~~ leur intérêt.

M. LE PRÉSIDENT - J'ai fait faire une enquête afin de savoir combien nous avons, dans les services, de spécialistes ayant exercé une profession bien définie avant d'entrer au chemin de fer, et qui, par suite, sont susceptibles de changer de service. 6.000 à 7.000 agents se trouvent dans ce cas.

M. LE BERNERAIN vient de nous parler du stage effectué par des auxiliaires spécialistes électriciens.

M. LE BERNERAIN - Il s'agit d'une vingtaine d'ouvriers

M. LE PRÉSIDENT - Sans doute, mais si nous devons envisager la rééducation d'un nombre considérable d'agents, anciens spécialistes, cette mesure risque d'entraîner des dépenses assez élevées qu'il n'appartient pas à la Société Nationale de prendre à sa charge.

Je crois que nous devrions écrire au ministre pour lui signaler cette situation.

M. LE BERNERAIN - La spécialisation présente bien des difficultés quant à sa mise en oeuvre et je puis vous en donner des exemples : Des agents ont demandé à être détachés dans des usines travaillant pour la Défense Nationale et ont dû, subir, lors de leur entrée dans ces usines, un examen professionnel. Or cet examen n'a pas été satisfaisant pour certains d'entre eux que nous considérons cependant comme d'excellents spécialistes. C'est ainsi qu'on nous a renvoyé des tourneurs dont nous apprécions grandement le travail. Mais ces ouvriers travaillaient dans nos ateliers sur des métaux durs tels que l'acier ou le laiton, alors que les usines les ont fait travailler sur l'aluminium, métal doux et grasseux. Nous avons repris ces ouvriers et nous les ferons en vue de leur utilisation pour la Défense Nationale. Hier encore, une

que nous employions à la révision des moteurs et qui a été jugé inapte à faire la mise au point des moteurs d'avions.

Le détachement de nos ouvriers dans les usines n'est donc pas chose facile. Il faut, au préalable, prendre contact avec les industriels intéressés et connaître leurs méthodes de fabrication afin de ne leur envoyer que du personnel capable d'effectuer les travaux qui lui ~~seront~~ ^{seront} confiés.

J'ai chargé, dans chaque Région, des ingénieurs du soin de se mettre en rapport avec les industries travaillant pour la Défense Nationale, afin de connaître exactement quels spécialistes leur sont nécessaires. Nous pourrions ainsi détacher nos agents en toute connaissance de cause et même au besoin les former en vue de leur utilisation dans l'industrie privée.

Malheureusement cette mise au point demande un certain ~~long~~ délai et la cadence des départs est moins rapide qu'on ne l'avait espéré.

R. HUFFE - Il est certain que l'intérêt de la Société Nationale serait de pouvoir passer à l'industrie privée tous les agents qu'elle a en surcroît, mais cela ne dépend pas d'elle seule.

Il y a un point cependant sur lequel je voudrais insister. Si le Gouvernement a pris un décret-loi, instituant un régime aussi exorbitant du droit commun que celui qui permet de faire exécuter par priorité les commandes de l'Etat en cessant, au besoin, les fabrications privées en cours, c'est à la demande instante du Ministère de la Défense Nationale, qui a estimé cette mesure indispensable.

Alors que le Gouvernement est amené à prendre des dispositions aussi draconiennes dans un but de salut public, croyez-vous qu'il soit possible de justifier, dans le même

temps, le maintien du régime de travail des 5 x 8 dans les ateliers de la Société Nationale ?

M. LE PRÉSIDENT - Si nous arrivons à accélérer les détachements dans les usines travaillant pour la Défense Nationale, ce sont les ouvriers des grands ateliers et des ateliers de la traction qui seront détachés les premiers.

Si les détachements continuent à une cadence satisfaisante, je n'ai pas l'intention de les arrêter quand nous aurons atteint le nombre d'agents que nous avions estimé possible de détacher.

En effet, ce chiffre avait été établi en tenant compte des effectifs dont nous avons besoin dans nos ateliers, pour nos propres travaux, sous un régime de travail de 40 h. par semaine. Mais les circonstances ont changé et nous devons examiner alors s'il ne convient pas de détacher un plus grand nombre d'ouvriers, ce qui serait possible en appliquant à ceux qui resteront une durée de travail plus longue. Mais, pour le moment, il vaut mieux ne pas modifier la durée du travail : nous irions, sans profit aucun, au-devant de difficultés supplémentaires. La question pourra être reprise, le moment venu, mais, pour l'instant, notre préoccupation doit se limiter à obtenir le détachement des agents en surnombre.