

Les cheminots marocains contre la SNCF

- Cheminots marocains contre la SNCF : rencontre avec deux « chibanis » alsaciens

<http://france3-regions.francetvinfo.fr/alsace/2015/03/25/cheminots-marocains-contre-la-sncf-rencontre-avec-deux-chibanis-alsaciens-686769.html>, France 3 Alsace, 25 mars 2015, par Hélène Capdeviole

Cheminots marocains contre la SNCF : rencontre avec deux « chibanis » alsaciens

Le procès intenté par 832 cheminots marocains ou d'origine marocaine contre la SNCF a débuté lundi devant le Conseil des prud'hommes de Paris. Parmi ces « chibanis » qui poursuivent la compagnie pour discrimination, certains ont fait leurs armes à la gare de Strasbourg.

Tout débute dans les années 1970, lorsque la SNCF recrute environ 2 000 Marocains comme contractuels, c'est-à-dire avec un CDI de droit privé. Ils ne peuvent donc pas accéder au statut plus avantageux de « cadre permanent », réservé à l'époque aux ouvriers français et depuis peu aux ressortissants de l'Union européenne. Ces agents, aujourd'hui à la retraite ou proches de l'être, estiment avoir été lésés sur le plan de la protection sociale et du montant de leur pension. Ils n'ont pas non plus bénéficié de la même évolution de carrière qu'un cadre permanent.

Les « indigènes du rail »

Deux cheminots alsaciens, Ghaouti Ksioua et Mohammed Boubia, étaient présents à l'ouverture du procès, comme 150 autres « chibanis » (cheveux blancs en arabe). « On était de la main-d'oeuvre facile », estime Ghaouti Ksioua, qui a fait sa carrière à la gare de triage de Strasbourg. « On a dit que nous étions les « indigènes du rail », comme il y a eu les combattants marocains, c'est vrai. » « Quand je reçois ma fiche de paye, il y a toujours une sacrée différence », remarque Mohammed Boubia. « Le même travail, mais pas le même salaire. Je ne comprends pas pourquoi il y a cette injustice. »

Depuis 2005, 832 recours pour discrimination ont été déposés au Conseil des prud'hommes de Paris. L'affaire a été renvoyée au fil des années, avant de faire l'objet de 19 audiences entre 2012 et 2014. L'audience ouverte à Paris doit permettre de départager les différents conseils prud'hommaux, qui n'ont pas réussi à se mettre d'accord.

350 millions d'euros

Sur la moitié des plaignants qui ont depuis acquis la nationalité française, seuls 113 ont obtenu le fameux statut de cadre permanent, sans pour autant que leur ancienneté n'ait été reconnue. Chacun réclame en moyenne 400 000 euros de dommages et intérêts. La facture pourrait donc s'élever à 350 millions d'euros pour la SNCF, qui rejette de son côté les accusations. Jean-Luc Hirsch, l'avocat de la compagnie ferroviaire, a assuré que la « distinction » entre agents au statut et contractuels est « parfaitement légale » et que la SNCF « n'a eu de cesse d'essayer d'harmoniser la situation ». La décision sera rendue le 21 septembre.

- La SNCF devant la justice pour discrimination raciale

<http://www.lefigaro.fr/societes/2015/03/23/20005-20150323ARTFIG00021-la-sncf-devant-la-justice-pour-discrimination-raciale.php>, Le Figaro, 24 mars 2015, par Jade Grandin de l'Eprevier

La SNCF est accusée de discriminer les cheminots marocains ou d'origine marocaine. Ceux-ci veulent faire valoir le principe d'égalité de traitement pour un même travail. La décision sera rendue le 21 septembre.

Le procès qui s'est ouvert ce lundi aux prud'hommes est celui d'une vie pour 832 cheminots. Marocains ou d'origine marocaine, ils reprochent à la [SNCF](#) les différences de traitement qu'ils subissent depuis plus de 40 ans par rapport à leurs collègues, et qui, à l'heure de la retraite, se font plus criardes que jamais.

Ils sont plus de 2000 à avoir été recrutés au Maroc dans les années 1970, lorsque la compagnie ferroviaire publique avait besoin de main-d'œuvre. Grâce à un accord passé avec le Maroc, elle y envoie des recruteurs, «surtout dans les régions qui avaient fourni des militaires lors de la Seconde Guerre mondiale, là où il y avait des gens costauds et en bonne santé», raconte à l'AFP Ben Dali, 63 ans.

«Ils regardaient si nos mains étaient dures pour savoir si on était habitués à travailler», se souvient pour [Le Monde](#) Mohammed Beddidi, originaire de Taourirt et affecté au secteur de la gare Saint-Lazare en 1973, à 21 ans. «On tirait sur un élastique pour évaluer notre force puis, en guise de test psychomoteur, on devait trouver, le plus vite possible, le bon socle pour une prise à quatre fiches».

Différence de statut

Après une visite médicale et avant d'embarquer pour la France, ils signent leur contrat à l'Office national de l'immigration. C'est là que le bât blesse. Leur contrat, à durée indéterminée de droit privé pour travailleur étranger, diffère largement du «statut permanent» très avantageux dont bénéficient aujourd'hui plus de 90% des salariés de la SNCF, appelés les «cadres permanents» ou «agents au statut», et considérés comme des fonctionnaires. Le Graal, pour beaucoup. Pour l'obtenir, il faut avoir moins de 30 ans et être français (depuis peu, il est aussi accessible aux ressortissants de l'Union européenne).

Devenus cheminots, ces employés immigrés (aujourd'hui surnommés les «chibanis», cheveux blancs, en arabe), travaillent «dans des conditions difficiles, faisant exactement les mêmes tâches que leurs collègues français au statut mais voient leurs carrières bloquées et ont des retraites moindres», détaille auprès de l'AFP Me Olivier de Boissieu, l'un de leurs avocats.

Carrières bloquées

Interrogé par [Le Monde](#), Belaïd Guelida, 64 ans, accroche et décroche depuis quarante ans les wagons de fret dans les gares de triage de Belfort, Montbéliard et Lyon. «Les jeunes au statut que je forme ne supportent pas longtemps ce travail difficile. Alors ils partent assez vite. Car eux ont une carrière bien tracée. Nous, on reste ici, couverts de graisse, à faire le boulot à toute heure, par tous les temps. Comme des mulets.»

«J'ai formé des collègues qui, eux, ont évolué et sont devenus mes chefs, c'est très frustrant», raconte un Marocain cheminot de la gare de Lyon. Ben Dali, 63 ans et l'un des porte-parole de l'association des cheminots marocains, regrette: «On n'a pas été traités à égalité. Je ne peux pas m'empêcher de ressentir un sentiment d'humiliation». Quant à Mohammed Lainouni, 64 ans, il rappelle: «Il a fallu qu'on attende 1982 pour pouvoir circuler gratuitement sur le réseau comme les cadres permanents. Avant cette date, on n'avait ce droit que sur le trajet domicile-travail».

Retraites à la baisse

Dans les années 2000, la SNCF leur propose des plans de départ à 55 ans. Usés par des années de travail harassant, beaucoup acceptent. Avant de déchanter, quelques années plus tard, en découvrant le montant de leur pension, diminué des années de cotisation manquantes. Selon les plaignants, la pension de base d'un contractuel ayant cotisé 40 ans «n'atteint pas le minimum garanti aux cheminots au cadre permanent après 15 ans de service», environ 1100 euros par mois. Des calculs contestés par la SNCF.

«Tant qu'ils étaient dans la force de l'âge, ils ne pensaient pas à l'avenir, et donc à la retraite. L'important était de ramener de l'argent», explique dans *Le Monde* Smaïn Laacher, professeur de sociologie à l'université de Strasbourg, qui a travaillé sur la condition des chibanis. Une raison qui explique que leur voix se fasse entendre si tardivement. «C'est aussi lié au contexte historique: quand ils ont été embauchés, il n'était nullement question de lutte contre les discriminations et les inégalités sociales. C'est devenu un sujet majeur au tournant du siècle». Six plaignants, décédés, seront représentés par leurs ayants droit lors du procès.

Depuis plusieurs années, les plaintes individuelles s'accumulent, mais les conseillers prud'homaux, des représentants du salariat et du patronat, ne parviennent jamais à trancher. Le dossier a donc été confié à deux magistrats professionnels, qui tiendront quatorze audiences du 23 au 27 mars. Chaque plaignant demande en moyenne 400.000 euros de dommages et intérêts, ce qui pourrait représenter plus de 300 millions d'euros pour la SNCF.

Comparer l'incomparable

Du côté de l'entreprise publique, dont l'avocat, Me Jean-Luc Hirsch, devrait invoquer la prescription des faits, il n'y a «nullement discrimination. On compare l'incomparable. [...] La SNCF, entreprise publique, a deux statuts pour ses salariés, la loi le prévoit comme ça», rappelle-t-il à l'AFP.

Sauf que les cheminots marocains «ne remettent pas en cause le statut», précise leur avocate, Clélie de Lesquen-Jonas. Ils demandent l'application du principe «à travail égal, salaire égal». «La SNCF n'a pas respecté le principe d'égalité de traitement entre des salariés placés dans une situation identique. Un principe inscrit, notamment, dans le Code du travail».

«La SNCF sait de longue date qu'il y a des discriminations continues», avance l'avocate auprès du *Monde*, citant un procès-verbal de 2006. Le directeur des relations sociales de l'époque, Jean-Yves Mareau, disait alors aux syndicats: «L'incorporation au cadre permanent des agents SNCF étrangers actuellement contractuels [...] se traduirait par une dépense annuelle supplémentaire pour l'entreprise de 70 millions d'euros, qui représente approximativement le montant d'une négociation salariale annuelle».

Le procès, suivi de près par l'exécutif, condense les espoirs des chibanis et de leurs familles, qui vivent depuis des années avec ce sentiment d'injustice. Pour Me Olivier de Boissieu, il est «de ceux qui peuvent marquer une étape vers l'égalité des droits des travailleurs étrangers». Le Conseil des Prud'hommes de Paris rendra sa décision le 21 septembre.

- 832 Chibanis, travailleurs marocains de la SNCF, attaquent leur employeur pour discrimination

<http://rmc.bfmtv.com/emission/832-chibanis-travailleurs-marocains-de-la-sncf-attaquent-leur-employeur-pour-discrimination-871212.html>, BFM TV, 24 mars 2015, par Philippe Gril et Antoine Perrin

Employés dans les années 70 par la SNCF avec un statut particulier, 832 travailleurs marocains, appelés Chibanis, attaquent leur employeur devant les prud'hommes pour discrimination au travail. Pénalisés pour leur carrière et leur retraite par rapport aux autres salariés, ils s'estiment floués et demandent réparation à la SNCF.

Ils ont le sentiment de s'être fait arnaquer par la SNCF et demandent justice. Les Prud'hommes de Paris examinent, depuis lundi et toute la semaine, le cas de 832 travailleurs de la SNCF, d'origine ou de nationalité marocaine. Les "Chibanis (cheveux blanc, en arabe) de la SNCF", comme ils se font appeler, ont assigné leur employeur pour discrimination tout au long de leur carrière et demandent réparation.

"Je touche 500 euros de retraite, les Français 2.000 euros"

Embauchés au début des années 1970 comme contractuels, donc avec un contrat de droit privé, ces agents à la retraite ou proches de la retraite, ne relèvent pour la plupart pas du statut particulier des cheminots, plus avantageux mais réservé aux ressortissants européens. Ils affirment avoir été "cantonnés" aux plus bas niveaux de qualification et pénalisés à l'heure de la retraite.

Brahim Elouhmani a quitté le Maroc en 1968 pour entrer à la SNCF. 38 ans de service en tout, à exécuter les tâches les plus rudes et à la fin... pas grand-chose. "Je touche 500 euros et 35 centimes de retraite, déplore-t-il sur RMC. Il ne comprend pas pourquoi il touche si peu, alors que "les Français touchent au moins 2.000 euros".

Pas le droit de passer les examens pour monter en grade

Ces "indigènes du rails", comme ils se qualifient eux-mêmes, ne sont pas logés à la même enseigne que les cheminots français. Pas le droit de passer les examens pour monter en grade, pas le droit non plus de prendre sa retraite au même âge. "Les Français partent en retraite à 55 ans, alors que nous, nous devons aller jusqu'à 65 an. Ce n'est pas normal !", s'agace Brahim Elouhmani.

"Lorsqu'on ne peut pas bénéficier, pour des raisons simplement de rentabilité économique, des soins médicaux équivalents, des salaires équivalents, il y a inégalité de traitement", souligne un de leurs avocats, maître Olivier de Boissieu. Lundi, devant la cour, il a demandé l'application du principe "à travail égale, salaire égal".

L'avocat et ses confrères réclament en moyenne 400.000 euros par cheminot marocain. La SNCF, elle, conteste toute discrimination. Le Conseil des Prud'hommes de Paris rendra sa décision le 21 septembre prochain

- France: les « chibanis de la SNCF » devant les Prud'hommes

<http://www.rfi.fr/france/20150323-france-proces-chibanis-sncf-justice-prud-hommes-marocains-discrimination-statuts-salaries>, RFI, 23 mars 2015

En France, plus de 800 cheminots de la SNCF sont devant les Prud'hommes. Les audiences commencent ce lundi. Actifs ou à la retraite, ils sont de nationalité ou d'origine marocaine et ont le sentiment de s'être « *fait avoir* » par la compagnie française des chemins de fer. Ils n'ont jamais pu bénéficier du statut particulier des cheminots en France et ils demandent à la justice de reconnaître leur préjudice.

Ils se font appeler les « *chibanis de la SNCF* ». Salariés des chemins de fer français, ils ont occupé les postes de reconaisseur, d'aiguilleur... Ils ont été au charbon ou au graissage. Ils ont occupé toutes sortes de postes, comme leurs collègues français dans l'entreprise des chemins de fer.

Mais eux n'avaient pas le droit au régime de retraite, à l'assurance maladie ou aux jours de carence dont bénéficiaient les autres salariés. Et peu importe qu'ils aient été disponibles pour Noël, qu'ils aient travaillé dans le froid glacial ou en pleine chaleur. Selon l'un de leurs avocats, les « *chibanis de la SNCF ont vu leurs carrières bloquées et ont eu des retraites moindres* ». S'ils ne réclament pas un changement de statut, ils espèrent au moins l'application du principe « *à travail égal, salaire égal* ».

Face à eux, la SNCF dément toute discrimination. Il existe deux statuts spécifiques et totalement légaux pour les salariés de l'entreprise publique française, affirme l'avocat de la compagnie. Mais les chibanis parlent d'humiliation. Celle des veuves de cheminots marocains, par exemple, contraintes de réclamer des aides gouvernementales quand les épouses de cheminots français reçoivent immédiatement une pension, disent-ils. Les quelque 800 chibanis de la SNCF réclament en moyenne 400 000 euros de dommages-intérêts.

- Plus de 800 cheminots marocains demandent « réparation » à la SNCF

http://www.lemonde.fr/societe/article/2015/03/23/plus-de-800-cheminots-marocains-demandent-reparation-a-la-sncf_4599052_3224.html, Le Monde, 23 mars 2015

Plus de huit cents cheminots de nationalité ou d'origine marocaine demandent « *réparation* » à la Société nationale des chemins de fer (SNCF) pour discrimination durant leur carrière. L'affaire, jugée à partir de lundi 23 mars aux prud'hommes de Paris, traîne depuis dix ans. Certains « *chibanis [“cheveux blancs”, en arabe] de la SNCF* » ont assigné l'entreprise dès 2005. [Renvoyés au fil des ans](#), leurs recours seront réexaminés par un juge professionnel chargé de départager les conseillers prud'hommes qui n'ont pas réussi à se mettre d'accord.

La plupart des plaignants ont été recrutés au Maroc au début des années 1970 par la SNCF. Embauchés comme contractuels, avec un contrat de droit privé, ils ne relèvent pas du statut particulier des cheminots. Longtemps réservé aux détenteurs de la nationalité française, mais ouvert désormais aux ressortissants européens, ce statut offre une garantie d'emploi et des avantages en matière de protection sociale et de retraite. Plus de 90 % des salariés du groupe public sont encore aujourd'hui affiliés à ce « *cadre permanent* ».

Ces cheminots « *ont travaillé dans des conditions difficiles, faisaient exactement les mêmes tâches*

que leurs collègues français au statut mais ont vu leurs carrières bloquées et ont eu des retraites moindres », plaide M^e Olivier de Boissieu, l'un de leurs avocats. Les cheminots marocains, précise sa consœur Clélie de Lesquen-Jonas, « *ne remettent pas en cause le statut* », ils demandent l'application du principe « *à travail égal, salaire égal* ». Alors que « *les deux tiers des cheminots au statut finissent agents de maîtrise* », les Marocains ont été condamnés statutairement « *à rester des agents d'exécution* », dit-elle.

« On n'a pas été traités à égalité »

En face, la SNCF réfute toute discrimination entre salariés de même qualification, en fournissant un « *panel* » de comparaison de « *plus de mille agents* ». Pour l'avocat de compagnie ferroviaire, qui invoquera également la prescription des faits, « *on compare l'incomparable (...) la SNCF, entreprise publique, a deux statuts pour ses salariés, la loi le prévoit comme ça* », considère M^e Jean-Luc Hirsch.

« *On n'a pas été traités à égalité. Je ne peux pas m'empêcher de ressentir un sentiment d'humiliation* », répond Ben Dali, 63 ans, l'un des porte-parole de l'Association des cheminots marocains. Avec émotion, il évoque « *la souffrance des veuves marocaines quand elles ont dû s'inscrire au RMI* » alors que les épouses des cheminots français « *reçoivent immédiatement une pension* » et « *leurs enfants deviennent pupilles de la nation* ». Six plaignants aujourd'hui disparus sont représentés par leurs ayant droits.

« *J'ai formé des collègues qui, eux, ont évolué et sont devenus mes chefs, c'est très frustrant* », témoigne un autre Marocain, toujours en activité, refoulé à plusieurs examens. Comme ce cheminot de la gare de Lyon, la moitié des 832 plaignants ont acquis un jour la nationalité française. Mais « *c'était trop tard, j'étais trop vieux pour avoir le statut* », réservé aux embauchés avant 30 ans.

« Leur ancienneté n'a pas été reconnue »

Malgré tout, 113 plaignants ont obtenu le statut. Ce fut « *à géométrie variable* », explique leur avocate. Mais « *eux aussi ont un préjudice car leur ancienneté n'a pas été reconnue* », selon M^e Lesquen-Jonas. D'autres, restés contractuels, ont pris le ticket de départ à 55 ans offert par la SNCF dans les années 2000 avec la garantie d'une indemnité chômage jusqu'à leur retraite. « *On s'est fait avoir là encore. On a compris notre douleur quand on nous a calculé notre retraite* », diminuée par les trimestres manquants, dit M. Dali.

La pension de base d'un contractuel ayant cotisé quarante ans « *n'atteint pas le minimum garanti aux cheminots au cadre permanent après quinze ans de service* », environ 1 100 euros par mois, affirment les plaignants. Ces salariés et retraités venus du Maroc réclament en moyenne 400 000 euros de dommages et intérêts, dont la moitié au titre du préjudice de retraite. La SNCF conteste ces calculs. Les cheminots marocains optant pour le départ à 55 ans « *auraient eu une retraite moins élevée s'ils avaient été au cadre permanent* », affirme la compagnie, en évoquant des simulations commandées à un cabinet. Le jugement devrait être mis en délibéré.

- Plus de 800 Chibanis marocains réclament «justice» à la SNCF

http://www.liberation.fr/economie/2015/03/23/proces-des-cheminots-marocains-contre-la-sncf-decision-le-21-septembre_1226694, Libération, 23 mars 2015

Ils quittent la SNCF amers, avec le sentiment de s'être fait «arnaquer»: les recours contre le groupe ferroviaire de plus de 800 cheminots de nationalité ou d'origine marocaine pour discrimination durant leur carrière sont examinés depuis lundi aux Prud'hommes.

Embauchés au début des années 1970 comme contractuels, donc avec un CDI de droit privé, ces agents à la retraite, ou proches de l'être, ne relèvent pour la plupart pas du statut particulier des cheminots, plus avantageux, réservé aux ressortissants européens et aux jeunes embauchés. La moitié ont acquis la nationalité française mais «trop tard».

Ils affirment avoir été «cantonnés» aux plus bas niveaux de qualification et pénalisés à l'heure de la retraite. La SNCF conteste toute discrimination.

Lundi matin, plus de 150 «Chibanis» (cheveux blancs en arabe), et quelques veuves, se sont entassés dans la plus grande salle du Conseil des Prud'hommes de Paris, qui examinait une première série de 200 recours. Au total 832 dossiers ont été déposés, les premiers en 2005. Les audiences son prévues jusqu'à vendredi.

Les conseillers prud'homaux n'ayant pas réussi précédemment à se mettre d'accord, les recours sont cette fois entre les mains d'un juge professionnel, qui rendra sa décision le 21 septembre.

«21 septembre Inch' Allah», répète en sortant de la salle d'audience Abdelkader Kardoudi, 61 ans, agent d'accueil à Saint-Lazare. «On a travaillé honnêtement et on a été discriminés, on veut la justice», explique ce cheminot recruté en 1973 pour assembler les trains à la gare de triage de Longwy, en Lorraine, «où personne ne voulait travailler».

«La SNCF doit réparer l'honneur de ces gens-là», «ils ont fait le même métier et ont été exclus du cadre permanent qui offre beaucoup d'avantages», insiste Abdelkader Bendali, professeur marocain au côté des plaignants depuis plusieurs années. Les syndicats, eux, brillent par leur silence, à l'exception de SUD-rail, qui a réclamé lundi «l'abolition de la +clause de nationalité+ responsable de ces discriminations».

Pour la SNCF, l'enjeu est financièrement lourd puisque les plaignants réclament chacun en moyenne 400.000 euros de dommages et intérêts.

- 'Indigènes du rail' -

Devant le tribunal du travail, les avocats des deux parties ont livré bataille.

Pour l'avocate des cheminots, Clélie de Lesquen, la SNCF est dans le «dénî» et a traité avec «ingratitude» ces salariés qui ont, selon elle, subi «une situation de discrimination latente qui a duré en moyenne 38 ans». Elle a accusé la SNCF de «tromper les juges» en leur remettant «des dossiers truqués» pour comparer les carrières, des dossiers de cheminots ayant des «problèmes», avec l'alcool notamment.

«Bien entendu on comprend le pathos» du dossier, lui a rétorqué Jean-Luc Hirsch, l'avocat de la SNCF. «Mais il ne suffit pas de plaider en invoquant de grands principes pour avoir raison, il faut

des éléments objectifs», a-t-il ajouté en déplorant «l'imprécision» des recours.

L'avocat de la compagnie ferroviaire s'est employé à démontrer «l'absence totale de discrimination» en expliquant que les plaignants se trompaient en voulant «comparer ce qui n'est pas comparable». La «distinction» entre agents au statut et contractuels est «parfaitement légale» et en conséquence, «les agents au statut relèvent d'une caisse de retraite spécifique», a-t-il rappelé.

Les contractuels peuvent «se présenter aux examens aux mêmes conditions» et au fil des ans, la SNCF «n'a eu de cesse d'essayer d'harmoniser la situation» entre agents des deux régimes, a assuré l'avocat, qui a en outre invoqué «des problèmes de prescription».

Sa plaidoirie a déclenché à plusieurs reprises des murmures de protestation. Preuve qu'il n'y a rien d'extraordinaire à rester agent d'exécution», il a brandi «un panel significatif» de «1.000 agents statutaires restés toute leur vie» au bas de l'échelle.

«On ne demande pas l'aumône, mais la justice et l'égalité», explique à l'AFP Ksioua Ghaouti, 66 ans, l'un des 113 plaignants à avoir tardivement accédé au fameux statut mais en perdant leur ancienneté. «On a dit que nous étions les +indigènes du rail+, comme il y a eu les combattants marocains, c'est vrai», «on était de la main-d'oeuvre facile».

- A la SNCF, les Marocains occupaient les emplois les plus pénibles sans avoir les mêmes droits

<http://www.wk-rh.fr/actualites/detail/83685/-a-la-sncf-les-marocains-occupaient-les-emplois-les-plu-s-penibles-sans-avoir-les-memes-droits.html>, Liaisons sociales Magazine, 23 mars 2015, interview avec Clélie de Lesquen, avocate, par Emmanuelle Souffi

Jusqu'au 28 mars, le conseil des prud'hommes de Paris accueille un procès inédit dans les annales du droit du travail. Répartis par groupe d'une cinquantaine lors de quatorze audiences de départage, 832 salariés marocains attaquent la SNCF pour discrimination et inégalités de traitement. Dans les années 70, ils sont en fait 2000 à être recrutés via une convention signée entre le royaume chérifien et la France. A l'époque, la société a besoin de bras pour occuper des métiers pénibles. Embauchés aux mêmes tâches que les français, ces « agents de seconde zone » ne bénéficieront jamais du statut de cheminot nettement plus favorable que celui de contractuels qui leur est attribué. Ce statut, à l'origine réservé aux Français, a été étendu depuis mais aux seuls Européens.

Cette histoire est celle d'une immense injustice...

Il est écrit en toutes lettres dans les CDI signés par ces salariés d'origine marocaine qu'ils bénéficieront du même traitement que les salariés français. Nous demandons juste son application. Ni l'annulation du statut ou de la clause de nationalité ni la requalification du contrat de travail. Depuis 2005, ils attendent réparation. Beaucoup sont en retraite, d'autres décédés, leurs veuves touchant alors des pensions de misère. Ils étaient fiers de travailler à la SNCF, or ils ont été toute leur vie cantonnés dans le collège exécution malgré leur investissement et leur bonne volonté.

Pourquoi n'ont-ils pas les mêmes droits que les 150000 agents SNCF ?

L'annexe 1 du PS 25 qui est un règlement spécifique aux salariés marocains stipule qu'en vertu de la clause de nationalité, ils ne peuvent accéder au statut de « cadre permanent » ou « d'agent à statut ». Un "objectif légitime", argumente la SNCF qui se compare à l'armée au vu de ses

obligations de service public. Sauf qu'aujourd'hui, un Polonais peut être recruté. Je ne vois donc pas la différence. Ils occupaient du coup les travaux les plus pénibles, avec un risque plus élevé d'accidents du travail, mais n'avaient pas accès aux soins médicaux de la SNCF, ni aux voyages gratuits jusqu'en 2004. Ils ne cotisaient pas non plus au régime spécial. Résultat, un contractuel qui a travaillé quarante ans perçoit, à 65 ans, moitié moins que le cheminot qui s'en va à 55 ans après 25 ans de service ! En moyenne, ils touchent 900 euros de pension.

Certains ont-ils quand même pu évoluer ?

Seuls 3 % des cheminots achèvent leur carrière au collège exécution, d'après la SNCF. Parmi nos plaignants, c'est quasiment 100 %, à quelques exceptions près ! Depuis 2004, les "PS 25" en fin de carrière peuvent accéder à la maîtrise. Mais bien souvent, ils doivent faire une croix sur leur ancienneté. Le 11 février 2009, la cour de cassation a d'ailleurs condamné la SNCF après qu'un cheminot belge a perdu son ancienneté à la suite de sa nomination comme "cadre permanent". Un tiers de nos plaignants est dans ce cas. 300 se sont vus également refuser de passer l'examen leur permettant de passer sous statut au motif qu'ils avaient dépassé la limite d'âge, fixée à 30 ans. Alors qu'ils sont rentrés à la SNCF quand ils avaient une vingtaine d'années !

Pourquoi la SNCF laisse-t-elle une telle situation perdurer ?

L'enjeu financier est conséquent. Une note du directeur des relations sociales révèle que l'incorporation dans le "cadre permanent" des agents étrangers coûterait 70 millions d'euros par an, soit le montant d'une [NAO](#). Ce qui explique aussi le silence des syndicats, mis à part Sud-Rail et FO. Nous réclamons 200000 euros par plaignant au titre du déroulement de carrière et 250000 euros au titre de la retraite. Soit, pour la SNCF, près de 350 millions d'euros de dommages et intérêts. Le prix de la réparation morale et psychologique.

- Prud'hommes : les cheminots marocains attaquent la SNCF pour discrimination

<http://www.leparisien.fr/economie/prud-hommes-les-cheminots-marocains-attaquent-la-sncf-pour-discrimination-23-03-2015-4629389.php>, Le Parisien, 23 mars 2015

Y a-t-il des «indigènes du rail» comme il y aurait des «indigènes de la République» ? C'est ce qu'entendent démontrer à partir de ce lundi devant le Conseil des Prud'hommes de [Paris](#) 832 cheminots de nationalité ou d'origine marocaine, qui affirment avoir été bloqués dans leurs carrières par la [SNCF](#), cantonnés aux plus bas niveaux de qualification et pénalisés à l'heure de la retraite.

Embauchés au début des années 70 comme contractuels, donc avec un contrat de droit privé, ces agents à la retraite, ou proches de la retraite, ne relèvent pour la plupart pas du statut particulier des cheminots, plus avantageux mais réservé aux ressortissants européens. Ils attaquent la SNCF pour discrimination, ce que la société nationale récuse, et réclament en moyenne 400.000 euros de dommages et intérêts, dont la moitié au titre du préjudice de retraite, le reste pour les carrières.

Contractuels et pénalisés

La moitié des 832 plaignants ont acquis un jour la nationalité française. Mais seuls 113 ont obtenu le fameux «statut», dénommé en interne «cadre permanent». Ils poursuivent la SNCF car leur

ancienneté n'a pas été reconnue. Le tiers des cheminots restés contractuels affirment avoir été poussés à la retraite à 55 ans et lésés plus que les autres. Les contractuels ayant cotisé 40 ans au régime général «se verront verser en moyenne une pension inférieure de 50% à celle d'un cheminot au cadre permanent parti à 55 ans après 30 ans de service», assurent leurs avocats, ce que conteste la SNCF.

La facture pourrait être lourde

Plusieurs confient leur sentiment de s'être fait «arnaquer». «Il faut que la [justice](#) soit faite. Ils disaient "travail égal, salaire égal" mais cela n'a pas été le cas. A la retraite, on a eu des miettes», résume ainsi un plaignant de 68 ans. Pour un autre cheminot marocain naturalisé français et qui a accédé tardivement au «statut», les Chibanis (les vieux en arabe) «ne demandent pas l'aumône, mais la justice et l'égalité».

Les recours déposés à partir de 2005 ont tous été renvoyés en départage au fil des audiences tenues entre 2012 et 2014. Réexaminés cette fois par un bureau de départage composé des quatre membres du bureau de jugement initial et d'un juge professionnel, ils feront l'objet d'une douzaine d'audiences regroupées sur quatre jours, jusqu'à vendredi. Si les Prud'hommes leur donnaient raison, la facture serait lourde pour la compagnie ferroviaire.

A l'issue de la première audience, le Conseil a annoncé qu'il rendrait sa décision le 21 septembre.

- Des cheminots marocains en procès contre la SNCF

<http://www.la-croix.com/Actualite/France/Des-cheminots-marocains-en-proces-contre-la-SNCF-2015-03-23-1294209>, La Croix, 23 mars 2015

832 ouvriers d'origine marocaine accusent l'entreprise des chemins de fer français de les avoir lésés. Le procès vient de s'ouvrir aux Prud'hommes de Paris.

Le Conseil des Prud'hommes de Paris a commencé, lundi 23 mars, l'examen des recours pour discrimination déposés contre la SNCF par 832 cheminots de nationalité ou d'origine marocaine, qui affirment avoir été bloqués dans leurs carrières et pénalisés une fois à la retraite.

L'audience s'est ouverte en présence de 150 cheminots et de quelques veuves, serrés dans la plus grande salle du Conseil des Prud'hommes. Environ 200 dossiers doivent être examinés en quatre jours d'audiences.

Embauchés au début des années 1970

Ces agents à la retraite ou proches de la retraite avaient été embauchés au début des années 1970 comme contractuels avec un contrat de droit privé. Centre treize d'entre eux avaient obtenu tardivement le statut de « cadre permanent » des cheminots, plus avantageux mais réservé aux ressortissants européens.

La SNCF récuse toute discrimination à l'égard de ces « *Chibanis* », qui affirment avoir été cantonnés aux plus bas niveaux de qualification et pénalisés à l'heure de la retraite.

Injustice dans les salaires et pensions de retraite

Plusieurs ont confié leur sentiment de s'être fait « arnaquer ». « *Il faut que la justice soit faite. Ils disaient + travail égal, salaire égal +, mais cela n'a pas été le cas. À la retraite, on a eu des miettes* », expliquent-ils.

« *On a dit que nous étions les + indigènes du rail +, comme il y a eu les combattants marocains, c'est vrai. On a contribué à l'essor de la France* », estime Ksioua Ghaouti, 66 ans, qui a fait sa carrière à la gare de triage de Strasbourg. « *Il fallait voir le travail, la nuit, à composer les trains, je connais trois collègues qui ont eu le bras coupé* », se souvient-il.

Ce cheminot fait partie des 113 plaignants qui ont obtenu tardivement, au sein de l'entreprise, le statut de « cadre permanent ». Selon lui, les Chibanis « *ne demandent pas l'aumône, mais la justice et l'égalité* ».

400 000 € de dommages et intérêts demandés

Les plaignants réclament pour réparation en moyenne 400 000 € de dommages et intérêts, dont la moitié au titre du préjudice de retraite, le reste pour les carrières. Si les Prud'hommes leur donnaient raison, la facture serait lourde pour la compagnie ferroviaire.

Les recours ont été déposés à partir de 2005. La moitié des 832 plaignants ont acquis la nationalité française.

Les contractuels plus mécontents que les autres

Partis à la retraite à l'âge de 55 ans, les cheminots restés contractuels affirment avoir été lésés plus que les autres. « *Les contractuels ayant cotisé 40 ans au régime général se sont vus verser en moyenne une pension inférieure de 50% à celle d'un cheminot ou cadre permanent parti à 55 ans après 30 ans de service* », assurent leurs avocats. Des chiffres contestés par la SNCF .

Le cas d'une poignée de plaignants, des salariés détachés par l'Office national des chemins de fer marocains, est encore plus particulier : ils ont été admis comme cadres permanents tout en étant de nationalité marocaine, mais ne bénéficient pas du régime de retraite spécial lié à ce statut.

- SNCF. Discriminés, lésés, les cheminots marocains demandent réparation

<http://www.ouest-france.fr/sncf-discrimines-leses-les-cheminots-marocains-demandent-reparation-3277816>, Ouest France, 23 mars 2015

832 cheminots de nationalité ou d'origine marocaine affirment avoir été bloqués dans leurs carrières et pénalisés à la retraite.

Les « chibanis de la SNCF » demandent justice aux Prud'hommes de Paris qui a commencé lundi l'examen des recours pour discrimination. L'audience s'est ouverte en présence de 150 cheminots et de quelques veuves, serrés dans la plus grande salle du Conseil des Prud'hommes. Environ 200 dossiers devaient être examinés lundi.

La SNCF récuse toute discrimination

Embauchés au début des années 70 comme contractuels, donc avec un contrat de droit privé, ces agents à la retraite, ou proches de la retraite, ne relèvent pour la plupart pas du statut particulier des cheminots, plus avantageux mais réservé aux ressortissants européens.

La SNCF récuse toute discrimination à l'égard de ces « Chibanis », qui affirment avoir été cantonnés aux plus bas niveaux de qualification et pénalisés à l'heure de la retraite.

Les indigènes du rail

Plusieurs ont confié leur sentiment de s'être fait « arnaquer ». « Il faut que la justice soit faite. Ils disaient +travail égal, salaire égal+ mais cela n'a pas été le cas. À la retraite, on a eu des miettes, on s'est rendu compte qu'on avait été arnaqués », explique à l'AFP un plaignant de 68 ans qui préfère ne pas être nommé.

« On a dit que nous étions les 'indigènes du rail', comme il y a eu les combattants marocains, c'est vrai. On a contribué à l'essor de la France », estime Ksioua Ghaouti, 66 ans, qui a fait sa carrière à la gare de triage de Strasbourg. « Il fallait voir le travail, la nuit, à composer les trains, je connais trois collègues qui ont eu le bras coupé », se souvient-il.

Ils réclament 400 000 euros

Pour ce cheminot naturalisé français, l'un des 113 plaignants qui parviendront - tardivement - à accéder au statut, et qui est devenu chef d'équipe, les Chibanis « ne demandent pas l'aumône, mais la justice et l'égalité ». En « réparation », les plaignants réclament en moyenne 400 000 euros de dommages et intérêts, dont la moitié au titre du préjudice de retraite, le reste pour les carrières. Si les Prud'hommes leur donnaient raison, la facture serait lourde pour la compagnie ferroviaire.

Les recours déposés à partir de 2005 ont tous été renvoyés en départage au fil des audiences tenues entre 2012 et 2014. Réexaminés cette fois par un juge professionnel, ils feront l'objet d'une douzaine d'audiences regroupées sur quatre jours, jusqu'à vendredi.

Un tiers est resté contractuel

La moitié des 832 plaignants ont acquis un jour la nationalité française. Mais seuls 113 ont obtenu le fameux « statut », dénommé en interne « cadre permanent ». Ils poursuivent la SNCF car leur ancienneté n'a pas été reconnue.

Le tiers des cheminots restés contractuels affirment avoir été poussés à la retraite à 55 ans et lésés plus que les autres.

Les contractuels ayant cotisé 40 ans au régime général « se verront verser en moyenne une pension inférieure de 50% à celle d'un cheminot au cadre permanent parti à 55 ans après 30 ans de service », assurent leurs conseils. Des calculs contestés par la SNCF.

Une poignée, des salariés détachés par l'office national des chemins de fer marocains, sont dans un cas encore plus particulier : ils ont été admis au cadre permanent tout en étant de nationalité marocaine, mais ne bénéficient pas du régime de retraite spécial. Le jugement devrait être mis en délibéré.

- Les déclassés de la SNCF

http://www.lemonde.fr/enquetes/article/2015/03/19/les-declasses-de-la-sncf_4596458_1653553.htm
l, Le Monde, 20 mars 2015, par Alexandra Bogaert

Le cliché est jauni. Silhouette élancée, pantalon à pattes d'éléphant bleu ciel, veste cintrée et « les cheveux comme les Beatles », Mohamed Alja pose sur un quai de la gare du Havre, à côté d'une locomotive. Il a 23 ans, prend ses fonctions à la SNCF, il est heureux. Nous sommes en 1973. « C'était quelque chose de travailler en France à l'époque. On s'imaginait un avenir, c'était bien. » A 64 ans désormais, le retraité de nationalité marocaine paraît plus vieux que son âge. Son sourire est fatigué, son ton aigre-doux : « J'étais content à la SNCF, mais malheureux de ne pas monter en grade. » « Tout en bas de l'échelle, pas comme François ou Philippe. » Voilà où il a végété.

Dix ans après son départ en préretraite, il n'a plus vraiment ses repères dans la station ferroviaire normande : les voies où les trains étaient formés et où il manœuvrait pour positionner les locomotives dans le sens du départ, accrocher ou décrocher des wagons, vérifier le matériel, sont recouvertes d'herbes folles. Leurs rails sont rouillés, devenus inutiles depuis que les TER ont une commande à l'avant et à l'arrière, et que le nombre de voitures est fixe. Il tient néanmoins à faire le tour du propriétaire mais se heurte à une grille qui empêche les intrusions sur les voies. Bloqué dans son élan. A l'image de sa vie professionnelle.

Mohamed Alja est l'un des quelque 2 000 Marocains recrutés par la compagnie ferroviaire dans les années 1970 et fait partie des 832 cheminots marocains ou d'origine marocaine, aujourd'hui à la retraite ou proches de l'être, qui assignent leur employeur devant les prud'hommes de Paris pour discrimination tout au long de leur carrière. Chaque demandeur fait valoir un préjudice évalué à 400 000 euros, en moyenne. Si la justice leur donnait raison, la SNCF pourrait être condamnée à déboursier 350 millions d'euros, environ. « Ce procès est de ceux qui peuvent marquer une étape vers l'égalité des droits des travailleurs étrangers. Il est de la même ampleur que les grands procès pour discrimination engagés par les anciens combattants et les anciens mineurs marocains », juge maître Olivier de Boissieu, un conseil des « chibanis » (cheveux blancs, en arabe), surnom donné à ces employés immigrés.

Pendant les « trente glorieuses », l'entreprise publique a besoin d'une force de travail bon marché et disciplinée pour construire et entretenir les voies, composer les trains. Alors, comme les Charbonnages de France, Renault ou Simca à la même époque, la SNCF envoie ses recruteurs trouver ces perles rares dans les campagnes du royaume chérifien.

Mohamed Beddidi, originaire de Taourirt, au nord-est du pays, s'en souvient bien : « Ils regardaient si nos mains étaient dures pour savoir si on était habitués à travailler. On tirait sur un élastique pour évaluer notre force puis, en guise de test psychomoteur, on devait trouver, le plus vite possible, le bon socle pour une prise à quatre fiches. » Un test sanguin, un autre d'urine et un examen de la vue plus tard, lui aussi a gagné son ticket pour la France. A 21 ans, en 1973, il est affecté au secteur de la gare Saint-Lazare. Il sait lire et écrire le français, ce qui n'était pas requis. La direction des chemins de fer n'avait pas imaginé que ces jeunes hommes souhaiteraient s'extirper de leur condition d'exécutants. « Surtout, elle espérait qu'ils repartiraient vite », explique Dominique

Malvaud, délégué SUD-Rail.

La SNCF a signé avec eux un contrat à durée indéterminée de droit privé « pour travailleur étranger ». Dans le jargon du rail, on les appelle les « PS25 ». Ils sont cheminots mais ne peuvent pas accéder au statut administratif de « cadre permanent » ou « agent au statut », plus avantageux et accessible aux seuls Français (et, depuis peu, aux ressortissants de l'Union européenne) de moins de 30 ans.

Conséquence de cette « clause de nationalité » : ils ne cotisent pas aux mêmes caisses de santé et de prévoyance, n'ont pas le même déroulement de carrière et ne partent pas à la retraite au même âge, ni avec le même taux de pension. Pourtant, le travail effectué sur les voies est le même. Le contrat des PS25 prévoit d'ailleurs que « le travailleur étranger a droit au même régime de travail que les ouvriers français », qu'il doit « recevoir à travail égal une rémunération égale à celle de l'ouvrier français de même catégorie ».

Or, « les Marocains ont subi des discriminations continues dans le déroulement de leur carrière et jusqu'à la retraite », explique maître Clélie de Lesquen, leur second conseil. C'est ce qu'elle s'apprête à démontrer devant les prud'hommes de Paris : « On a 4 m3 de documents qui en attestent. » L'affaire, hors norme, recouvre un large éventail de situations particulières. La moitié des demandeurs a acquis, au fil du temps, la nationalité française. Certains d'entre eux, 113 exactement, ont alors pu entrer au cadre permanent, grâce à une extension provisoire de l'âge limite à 40 puis 45 ans. Pour ajouter à la complexité, « le statut de contractuel a été interprété à géométrie variable selon les établissements. A Dunkerque, les Marocains sont tous restés en bas de l'échelle quand ils ont pu, comme à Lyon, accéder à des examens et évoluer un peu », résume Abdelkadder Bendali, Marocain et professeur de droit, qui accompagne depuis 2009 les chibanis.

« J'ai moi-même à la manoeuvre »

Leur combat débute en 2001. A l'époque, les plus anciens ont pu, en accord avec la SNCF, partir à la retraite de manière anticipée à 55 ans, sans avoir cotisé tous leurs trimestres. Au terme de décennies de travail éprouvant, le montant de leur pension s'élevait à 350 euros environ. « Cette réaction tardive s'explique : tant qu'ils étaient dans la force de l'âge, ils ne pensaient pas à l'avenir, et donc à la retraite. L'important était de ramener de l'argent, estime Smaïn Laacher, professeur de sociologie à l'université de Strasbourg qui a travaillé sur la condition des chibanis. Elle est aussi liée au contexte historique : quand ils ont été embauchés, il n'était nullement question de lutte contre les discriminations et les inégalités sociales. C'est devenu un sujet majeur au tournant du siècle. »

Après un premier passage non concluant, en 2004, devant le tribunal administratif de Paris pour demander la suppression de la clause de nationalité qui les prive d'accès au statut de cadre permanent, 67 contractuels ont assigné, en 2005 et à titre individuel, la SNCF pour discrimination devant le conseil des prud'hommes de Paris. En dix ans, les rangs ont considérablement grossi, même si une dizaine de demandeurs sont morts depuis le début de la procédure.

Après d'interminables renvois, 19 audiences de plaidoirie se sont tenues d'avril 2012 à décembre

2014. Chaque fois, les requérants, si nombreux qu'ils ne pouvaient tous entrer dans la salle exigüe, repartaient un peu plus usés, déçus par une justice accusée de « traîner jusqu'à ce qu'on ait clamé ». Car jamais les conseillers prud'homaux, qui ne sont pas des juges mais deux représentants du salariat et deux du patronat, ne sont parvenus à dégager une majorité pour trancher le litige. Ils ont systématiquement renvoyé chaque audience en départage. Face à cette incapacité à décider, le dossier est désormais entre les mains de magistrats professionnels.

A partir du 23 mars, quatorze audiences de départage, regroupant chacune plusieurs dizaines de demandeurs, sont programmées sur quatre jours. Un marathon. « Etant donné la complexité de cette affaire, exceptionnelle en raison de son ancienneté, du nombre de demandes individuelles déposées qui ne soulèvent pas toutes des points de droit identiques, et des enjeux financiers, deux magistrats du tribunal de grande instance ont été détachés pour s'en occuper », explique Jean-Baptiste Acchiardi, vice-président chargé du secrétariat général du tribunal de grande instance de Paris. Ils rendront leur jugement en juillet ou plus probablement en septembre.

« C'est long, c'est long », répète Mohamed Alja, en grillant une cigarette sur le pont qui enjambe les voies au Havre. Lui a déposé son dossier en 2010. Il en veut à son employeur de l'avoir « coincé à cause de [sa] nationalité ». Il a été PS25 toute sa carrière. « J'ai moi-même à la manœuvre, alors que j'avais les capacités de faire mieux. » Sa maîtrise de la langue française aurait pu lui permettre de dépasser le grade de pointeur, celui qui rédige le bulletin de composition des trains, auquel il est resté englué plus de vingt ans. « J'ai demandé à passer des examens. Je n'ai eu ce droit qu'une fois. Après, plus rien. » C'était à la fin des années 1970, quand la SNCF a finalement autorisé les contractuels à accéder aux examens de premier niveau, ouvrant la voie à un déroulement de carrière. « Parmi les cadres permanents qui ont eu cet examen la même année que moi, deux ont fini directeurs de gare... »

Si un contractuel et un agent au statut débutent leur vie professionnelle au même niveau de qualification, le A, leurs chemins se séparent vite. Un PS25 est, sauf exception, cantonné au « collège exécution » (classes A à C) jusqu'à la retraite. Un agent au statut peut, lui, par des examens ou à la faveur d'un système de notation, gravir les autres échelons pour atteindre le « collège maîtrise » (D et E), voire « cadre » (F, G, H). Seuls 2 % environ des « cadres permanents » achèvent leur carrière au collège exécution, d'après les bilans sociaux de la SNCF de ces dernières années. Tous les autres grimpent.

Une différence d'évolution que Belaid Guelida, 64 ans, a constatée depuis longtemps. Voilà quarante ans qu'il accroche et décroche les wagons de fret dans les gares de triage de Belfort, Montbéliard et, désormais, Lyon : « Les jeunes au statut que je forme ne supportent pas longtemps ce travail difficile. Alors ils partent assez vite. Car eux ont une carrière bien tracée. Nous, on reste ici, couverts de graisse, à faire le boulot à toute heure, par tous les temps. Comme des mulets. » Lui partira à la retraite dans deux ans, à la classe C.

« Il n'y en a pas un qui tienne debout »

Installé sur une banquette de son salon oriental, dans son appartement SNCF de Versailles-Chantiers

avec vue imprenable sur le ballet des Transiliens, Mohamed Lainouni, 64 ans, affiche sous sa moustache blanche un sourire satisfait. En mars 2013, il a été élevé à la maîtrise, qualification D, ainsi que l'autorise, depuis 2004, la SNCF pour les PS25 en fin de carrière. Le Graal du contractuel qu'il a obtenu parce qu'il occupait de fait un poste de chef d'équipe aux 3 x 8. « Je suis au taquet, je peux pas aller plus loin. Ça arrive tard, mais c'est mieux que rien, car ça joue sur ma fiche de paie. »

Responsable des travaux sur les voies, il a jusqu'à soixante personnes sous ses ordres. Ses homologues, deux agents au statut, ont 36 et 52 ans. Et encore une belle carrière devant eux. Sa propre fille, née française et entrée en contrat de qualification à 19 ans à la SNCF avant de devenir cadre permanent, a déjà atteint la classe C au bout de treize ans d'ancienneté. « Quand vous voyez par rapport à moi... » Ou à son copain, Mohamed Elmansouri, 65 ans, venu parler justice en mangeant des gâteaux, ce dimanche après-midi. Lui n'est passé à la classe B qu'en 2006. « Et je suis rentré en 1974 ! », s'époumone-t-il, indigné. « Il a fallu qu'on attende 1982 pour pouvoir circuler gratuitement sur le réseau comme les cadres permanents. Avant cette date, on n'avait ce droit que sur le trajet domicile-travail. » Les contractuels à la retraite n'ont pu conserver leur passe qu'à partir de 2004. Un avantage que les familles des PS25 ont, elles aussi, acquiescette année-là.

A un peu plus d'un an de la retraite, ces deux sexagénaires devenus français trop tard pour entrer au cadre permanent paraissent encore robustes. Et pourtant. « Vous avez bien vu au tribunal, il n'y en a pas un qui n'ait pas mal quelque part, pas un qui tienne debout », s'exclame Mohamed Lainouni, qui boite. Malgré des problèmes de vue et d'audition, Mohamed Elmansouri continue de travailler cinq nuits par semaine, sur les voies. Une carrière à changer les traverses, poser les rails, étaler le ballast. « On est HS », soupire Mohamed Lainouni. « Et on vient bosser même quand on est malade, sinon on voit notre salaire fondre à cause des trois jours de carence, précise son alter ego. Les cadres permanents n'ont pas de carence, et en plus ils ont les soins gratuits, pas nous. » Voir des plus jeunes disposant du statut terminer leur carrière avant lui, avec une retraite plus confortable, l'écœure.

« Un cadre permanent parti à la retraite à 55 ans et ne justifiant que de trente années de service a une pension supérieure de 50 % en moyenne à celle d'un contractuel justifiant de quarante ans de service », a calculé le professeur Bendali. Un agent au statut peut se retirer dès 55 ans, à condition d'avoir vingt-cinq ans d'ancienneté. Longtemps, il lui a suffi de cotiser 150 trimestres (163 désormais) pour toucher une pension à taux plein, équivalent à 75 % des revenus perçus lors des six derniers mois de sa carrière. Un contractuel ayant cotisé de 39,5 ans à 41 ans (selon l'évolution de la législation) touche, lui, 50 % du salaire mensuel calculé sur ses vingt-cinq meilleures années de travail. Et comme les Marocains ont été embauchés quand ils avaient la vingtaine, ils cessent leur vie professionnelle à 65 ans en moyenne. En dépit de la pénibilité de leur travail.

Mohamed Beddidi est parvenu à s'extirper de cette condition. Il fait partie des 113 demandeurs devenus cadres permanents. C'était en juillet 1993, l'année où il a obtenu la nationalité française, celle de ses 40 ans. Embauché à la SNCF à 21 ans, il a vite souhaité gravir les échelons. La compagnie le bloquait dans son évolution ? Il s'est frayé un chemin. « J'avais de la volonté malgré les obstacles », explique-t-il tranquillement en sirotant un café, gare Saint-Lazare. Dès que, en

1979, l'entreprise a ouvert les examens de début de carrière aux contractuels, il les a passés, avec brio. En 1985, il a même obtenu de sa direction l'autorisation de se présenter à une épreuve réservée exclusivement aux cadres permanents et qui l'a propulsé à la qualification E. Une incongruité puisque cette classe n'existe pas pour les PS25. « Ils ne pensaient pas que je l'aurais », sourit-il. Mais quand il est passé au statut, huit ans plus tard, son ancienneté à ce poste d'encadrement a été effacée.

Parmi les PS25 devenus cadres permanents, la plupart ont eu encore moins de chance : « Ils perdaient leur ancienneté dans l'entreprise, et ils étaient presque toujours rétrogradés à la classe A, tout en continuant à exercer les mêmes responsabilités », explique Me de Lesquen. Un quasi-retour à la case départ. Certes, l'accès au statut s'accompagnait d'avantages comme l'intégration à un système de notation permettant un avancement de carrière plus rapide et, bien sûr, la possibilité de liquider sa retraite à 55 ans. Mais cette régression a entraîné des différences de déroulement de carrière et de pension de retraite entre les cadres permanents nés français et ceux d'origine marocaine.

Ultime cas de figure, et pas des moins absurdes : les Marocains embauchés directement au statut de cadre permanent. Un partenariat entre la SNCF et l'Office national des chemins de fer du Maroc conclu en 1974 permettait en effet de transgresser la clause de nationalité, que la SNCF agite pourtant comme argument-clé pour justifier les différences de traitement entre salariés. A l'instar de Mostapha Rharib, 60 ans et toujours en activité, ces Marocains – dont quatorze figurent parmi les demandeurs – sont donc des agents au statut... sauf en matière de retraite. « J'ai le même déroulement de carrière que les cheminots français, mais la SNCF refuse que je cotise à son régime de retraite spécial, expose-t-il. Je suis au régime général. » Et ce bien qu'il soit français depuis ses 41 ans. Alors que ses collègues cadres permanents de son âge coulent déjà des jours tranquilles depuis cinq ans, lui a encore deux années de travail à accomplir pour partir avec une pension à taux plein. Il ne décolère pas.

La famille Elanzouli non plus. Le père, Jilali, est décédé en février 2005 des suites d'une longue maladie. Saadia, son épouse, ne touche la pension de réversion que depuis juin 2014, date à laquelle Jilali aurait pu prendre sa retraite. Petite femme pudique et accueillante de 56 ans, au visage encadré d'un voile turquoise, elle admet qu'avec encore deux enfants à charge au moment du décès de son mari, « il y a eu des périodes difficiles ». « Heureusement, mes aînés m'ont aidée. » Les 420 euros qu'elle perçoit depuis dix mois, soit 54 % de la retraite de base dont aurait pu bénéficier son mari après ses trente et un ans de service, complètent son salaire d'employée de maison de retraite. Ils arrivent un peu tard. « Pourquoi ma mère n'a-t-elle touché en dix ans que le dernier salaire et les congés de mon père, quand une veuve de cadre permanent perçoit immédiatement la pension de réversion de son mari ? », s'interroge Sofiane, 37 ans.

Cet ancien agent au statut, entré à la SNCF en 2000, a été « dégoûté » par l'« indifférence » de la SNCF lors du décès de son père. « J'ai démissionné quelques mois plus tard. Je savais qu'il n'y aurait jamais de reconnaissance », dit-il en regardant le cadre accroché au mur dans l'appartement de sa mère, à Versailles-Chantiers, où pend la médaille d'honneur que son père a reçue pour ses 25 ans de services. Saadia et ses quatre enfants ont décidé, en tant qu'ayants droit, de poursuivre le

combat contre la SNCF que Jilali Elanzouli avait commencé en 2001, parmi les premiers. « Nous ne le faisons pas pour l'argent, mais pour sa mémoire et son honneur. » Dans la procédure, 49 dossiers sont portés par les familles.

« Des choux et des carottes »

Il revient à la SNCF de faire la preuve qu'il n'y a pas eu discrimination. L'entreprise, qui « réserve ce qu'elle a à dire pour la justice », rappelle toutefois la « posture ferme » qu'elle a adoptée dans ce dossier depuis 2005 : « La SNCF est une entreprise publique avec des règles du travail spécifiques selon que l'on est au statut, comme des fonctionnaires, ou que l'on est un contractuel, en CDI. » Autrement dit, pour reprendre les propos de son avocat Me Jean-Luc Hirsch lors de la dernière audience de plaidoiries, en décembre 2014, « on ne peut pas comparer des choux et des carottes ». Niremettre en cause la clause de nationalité devant les prud'hommes, puisque cela relève du tribunal administratif, qui a déjà donné tort aux Marocains sur ce point. Fin 2014, le défenseur de la compagnie, qui ne reconnaît aucune discrimination, avait demandé que les requérants soient « déboutés intégralement » des faits qu'ils reprochent à l'entreprise publique.

Pour Me de Boissieu, ce n'est pas la clause de nationalité qui est ici point  e du doigt mais le fait que « la SNCF n'a pas respecté le principe d'égalité de traitement entre des salariés placés dans une situation identique. Un principe inscrit, notamment, dans le code du travail ». Selon Me de Lesquen, « la SNCF sait de longue date qu'il y a des discriminations continues ». Elle en veut pour preuve les récentes améliorations portées à la condition des contractuels comme la révision, en 2012, de leur système de protection sociale, devenu un hybride entre le régime général et le régime des cadres permanents. Mais, surtout, elle cite le procès-verbal d'une commission mixte paritaire tenue à la SNCF en 2006.

Le directeur des relations sociales de l'époque, Jean-Yves Mareau, déclarait ceci aux syndicats : « L'incorporation au cadre permanent des agents SNCF étrangers actuellement contractuels, résultant d'une suppression de la clause de nationalité, se traduirait par une dépense annuelle supplémentaire pour l'entreprise de 70 millions d'euros, qui représente approximativement le montant d'une négociation salariale annuelle. » Voilà qui pourrait expliquer pourquoi les fédérations syndicales n'ont jamais soutenu le combat des contractuels, minoritaires dans l'entreprise... Seuls quelques délégués de SUD-Rail ou FO ont, à titre individuel, défendu leur cause.

La SNCF dit ne pas encore savoir si elle fera appel en cas de condamnation devant les prud'hommes. « Cela dépendra de comment la décision sera motivée en droit », fait-elle savoir. Les ministères des transports et du travail indiquent suivre ce dossier de « très près ». Quant aux chibanis, ils attendent depuis quatorze ans le dénouement de cette affaire. S'ils perdent, ils feront appel. Déterminés à aller jusqu'au bout, en cassation et même devant la Cour européenne des droits de l'homme s'il le faut, fidèles à ce proverbe marocain : « La route est longue mais l'  ne continue toujours à marcher. » Mais combien seront-ils encore en vie au bout du chemin ?

- Procès des Chibanis de la SNCF

<http://blogs.mediapart.fr/blog/rdwan/121214/procès-des-chibanis-de-la-sncf>,

Blogs

Mediapart, 12 décembre 2014

Le dernier groupe des Chibanis de la SNCF passe devant le Conseil des Prud'Homme de Paris le 15 décembre 2015 à 13h00. Le CPH a divisé les 950 plaignants en 18 groupes, qui depuis 2009 passent un à un devant cette juridiction, après un nombre impressionnant de renvoi. Toutes les audiences se ressemblent, une cinquantaine de Chibanis par groupe, une demie heure de plaidoirie accordée pour leur défense, et le même délibéré pour tous : renvoi devant le juge départiteur, qui est un juge professionnel . Bien que chaque personne ait un parcours différent, une seule caractéristique les réunit, la discrimination. Ces cheminots ont essentiellement été recrutés au Maroc avec parmi eux des algériens. Leur contrat stipulait « le travailleur doit recevoir à travail égal, une rémunération égale à celle de l'ouvrier français de même catégorie employé dans l'établissement...L'égalité s'étend également aux indemnités s'ajoutant au salaire », et quand ils sont arrivés, ils se sont vu rattachés à la convention collective de la métallurgie au lieu d'être rattachés à celle du chemin de fer. Les Chibanis cheminots ne peuvent évoluer que sur trois grades contre huit grades pour les cheminots français, refus d'accès aux examens parce qu'étrangers, et même ceux qui ont réussi à passer les concours avec succès se sont vu refuser la promotion qui va avec, parce que non français. La discrimination a également portée sur la protection sociale, inférieure à celle de leurs collègues français, les Chibanis doivent travailler en moyenne sept ans de plus que leurs collègues français, pour une retraite deux fois plus petite, sans parler des pensions de reversion aux veuves qui sont misérables, en moyenne 300 euros. Les postes tenus par ces « indigènes du rail » n'étaient guère attrayant : installation des rails, la France peut se vanter d'avoir les meilleures infrastructures ferroviaire d'Europe et manoeuvres dans les centre de triage, deux métiers qui ont en commun la pénibilité physique et le travail en extérieur par tous les temps, en résulte leur santé particulièrement dégradée. A ce jour, beaucoup de ces papys occupent les mêmes postes qu'a leur arrivée, il y a environ trente cinq ans maintenant. Ces cheminots ne sont pas des « contractuels » comme les autres, un statut défavorable a été créé, sur mesures, pour eux. L'argument premier de la SNCF est « qu'il n'y avait pas de lois interdisant ces pratiques à l'époque, puisque la première législation contre la discrimination date de 2001 » oubliant que l'égalité de traitement est inscrite dans la constitution de 1958 et aussi dans les texte de l'OIT (Organisation International du Travail) ou encore dans la convention européenne des droits de l'Homme que la France a ratifié bien avant. La SNCF ne respecte pas le principe d'égalité de traitement entre des salariés placés dans une situation identique. L'article 64 de l'accords euroméditerranéen du 27 février 1976, modifié le 26 février 1996 stipule que « chaque état membre accorde aux travailleurs de nationalité marocaine sur son territoire un régime caractérisé par l'absence de toute discrimination fondée sur la nationalité par rapport à ses propres ressortissants, en ce qui concerne les conditions de travail, de rémunération et de licenciement ». Cette situation est identique à celle des anciens combattants, des salariés de Renault, des mineurs du Nord etc... La SNCF, en voulant faire trainer les choses en justice, promet aux Chibanis cheminots 25 années de procédure judiciaire, comme les autres...A ce jour, 36 de ces personnes sont mortes, beaucoup au travail, et les autres, encore vivant, ont en moyenne 60 ans. Au final, comme les anciens combattants qui ont vu l'alignement de leurs pensions sur celle des militaires français, ce combat sera gagné. L'entreprise d'état qu'est la SNCF, se verra grandi de reconnaître les droits de ces 950 pères de famille, dont les enfants sont français, qui voient les droits

de leurs papas bafoués. SOUTENONS les Chibanis de la SNCF le 15 décembre 2014 au tribunal des prud'Homme de Paris, au 27 rue Louis Blanc 75010 Paris. Venez nombreux les soutenir, vous complerez l'absence des syndicats qui regardent ailleurs.

Rdwan.

Association Droit à la Différence.

- SNCF : le long combat des salariés marocains

<http://www.lyoncapitale.fr/Journal/France-monde/Actualite/Societe/SNCF-le-long-combat-des-salar-ies-marocains>, Lyon Capitale, 13 janvier 2014, par Leslie Anagnostopoulos

À 63 ans, Lahcen Khelifi attend sa retraite non sans amertume. Ce cheminot de la SNCF d'origine marocaine devrait percevoir à peine plus de 1 000 euros, alors que ses collègues français auront 500 euros de plus. *“J'ai pourtant travaillé le même nombre d'années, dans la même entreprise, aux mêmes postes !”* peste-t-il. Un cheminot à l'identique à cette différence près : son statut. Les collègues français de Lahcen sont titulaires, “cadres permanents” de la SNCF, alors que lui n'est que contractuel. Une différence de taille qui doit être jugée, lundi 13 janvier, devant le conseil des prud'hommes de Paris. Lahcen Khelifi y retrouvera cinquante collègues marocains. C'est l'un des derniers groupes à avoir assigné la SNCF en discrimination.

Au total, un millier de salariés étrangers, en majorité marocains, attendent réparation... *“La SNCF n'a pas respecté le principe d'égalité de traitement entre des salariés placés dans une situation identique”*, estime Olivier de Boissieu, le nouvel avocat de ces cheminots de “seconde zone”. Il demande pour chacun 450 000 euros au titre de différents préjudices, dont ceux de carrière et de retraite. Soit au total pas loin d'un demi-milliard d'euros... Les premiers recours ont été déposés en 2005. Tous ont été renvoyés devant un juge départiteur.

“Travailler de nuit, jongler avec les horaires, tenir le coup”

Retour au début des années 1970. La SNCF passe une convention de mise à disposition avec l'Office national des chemins de fer marocains (ONCFM) pour recruter du personnel. Lahcen Khelifi, 22 ans, veut tenter sa chance. *“J'ai quitté l'école à 15 ans pour travailler avec mes parents agriculteurs, raconte-t-il. Au Maroc, la vie était très dure. Alors je me suis rendu à une journée de recrutement organisée à Fès, où l'on m'a fait passer des tests physiques et psychologiques. Ça a marché”*, raconte-t-il. Quelques jours plus tard, le jeune Marocain embarque dans un bateau à Casablanca. Direction, la France. Il pensait rentrer un ou deux ans plus tard. Il passera 34 ans sur les voies ferrées du 77, en Seine-et-Marne.

Comme lui, entre 1 000 et 2 000 Marocains sont employés par la SNCF dans ces années-là. Pose des rails, renouvellement des voies, triage... *“Ce n'était pas facile, concède Lahcen. Il fallait travailler de nuit, jongler avec les horaires, tenir le coup. À cette époque-là, on attachait les rails à la main ! C'était pénible mais on était quand même heureux. On avait un travail. Moi, je n'ai jamais connu le chômage !”*

Grâce à ce statut spécial, la SNCF aurait économisé 150 000 euros par salarié

Naturalisé français en 2008, Lahcen Klifi n'a certes jamais connu le chômage, mais il s'interroge :

“Pourquoi je ne suis pas traité de manière égale ?” Pour Olivier de Boissieu, la réponse est claire : ils ont été victimes de discriminations. *“Toute la question de fond est de savoir s’il y avait, ou non, une justification à ce statut spécial”*, ajoute l’avocat de ces Chibanis. Un statut de contractuel, nommé “PS 25” et placé sous le régime de droit privé.

Limités dans l’évolution, limités dans l’accès aux soins dans l’entreprise, ces salariés marocains n’ont pas non plus eu accès au régime spécial pour les retraites. Sur ce point, la SNCF aurait économisé pas moins de 150 000 euros par salariés, selon l’argumentation de l’avocat. *“Jusque dans les années 1980, on n’avait même pas notre carte SNCF pour circuler gratuitement comme les titulaires”*, souffle Lahcen. L’entreprise l’a par la suite permis. Comme elle a aussi proposé, dans les années 1990, une ouverture du statut dans le cadre d’une naturalisation. La moitié des demandeurs a acquis la nationalité au cours de leur carrière. Mais seulement 20 % d’entre eux ont pu intégrer le statut, à cause de leur âge. La limite d’accès au statut posée par la SNCF étant fixée à 30 ans...

La RATP a ouvert des postes à des étrangers sans condition de nationalité

“Je me sens berné”, lance l’ancien cheminot, en préretraite depuis 2008. *“On m’a proposé cette porte de sortie dans un contexte de restructuration. Les autres titulaires, eux, ont bénéficié d’un départ volontaire avec un chèque à la clé !”*

Pour la SNCF, qui assure avoir fait une *“application stricte du statut et des règles, la loi française ne permet pas d’embaucher au statut les personnes qui ne sont pas d’origine française”*. Depuis 2002, pourtant, la RATP – qui est, comme la SNCF, un établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) – a pour sa part ouvert des postes à des étrangers sans condition de nationalité. La Sécurité sociale, elle aussi, a abrogé cette condition depuis plus de dix ans.

“J’ai toujours fait mon travail, à la France de faire le sien”

L’avocat des Chibanis relève dans ses conclusions l’article 64 de l’accord euroméditerranéen du 27 février 1976, modifié le 26 février 1996 : *“Chaque État membre accorde aux travailleurs de nationalité marocaine sur son territoire un régime caractérisé par l’absence de toute discrimination fondée sur la nationalité par rapport à ses propres ressortissants, en ce qui concerne les conditions de travail, de rémunération et de licenciement.”*

L’affaire “PS 25”, dont le quinzième dossier sera examiné, ce lundi, par les prud’hommes de Paris, sera sans doute, comme les autres, renvoyée devant le juge départiteur. En attendant que celui-ci se prononce sur chaque cas individuel. *“Peu importe le temps que cela prendra, insiste l’ancien cheminot du 77. Aujourd’hui, je me bats par principe. Je suis serein et j’ai ma conscience tranquille. Je sais que j’ai toujours fait mon travail. À la France maintenant de faire le sien.”*

- La SNCF rend la vie duraille aux Marocains

<http://www.humanite.fr/societe/la-sncf-rend-la-vie-duraille-aux-marocains-494864>, L’Humanité, 19 avril 2012, par Marie Barbier

744 anciens salariés mènent un combat contre l’entreprise publique depuis près de dix ans.

Dans le jargon du rail, on les appelle les « PS25 ». 2 000 salariés marocains embauchés par la SNCF dans les années 1970, souvent préposés aux tâches ingrates mais qui, en vertu d'une clause de nationalité, ne bénéficiaient pas des mêmes droits que les cheminots français. 744 d'entre eux se sont unis pour poursuivre la SNCF en justice. Mais, commencée il y a près de dix ans, cette bataille juridique n'en finit pas. En 2003, 70 travailleurs assignent en justice l'entreprise publique pour « discrimination ». Depuis, la première plaidoirie a été renvoyée six fois ! Dont la dernière, hier après-midi, devant le conseil de prud'hommes de Paris. Les avocats de la SNCF ont demandé un délai supplémentaire, ce qui reporte l'audience au... 5 février 2013.

Le site d'information Slate a publié l'un des contrats de ces PS25. On y lit que « le travailleur étranger a droit au même régime de travail que les ouvriers français », qu'il « doit recevoir à travail égal une rémunération égale à celle de l'ouvrier français de même catégorie » et que « l'égalité de traitement s'étend également aux indemnités s'ajoutant au salaire ». La réalité est tout autre. Quand un cheminot français part à la retraite à cinquante-cinq ans, un PS25 doit attendre ses soixante-deux ans ; il n'est pas intégré au processus de notation de la SNCF, ni aligné sur la même grille salariale.

Les PS25 demandent réparation : 400 000 à 500 000 euros pour chaque plaignant. Soit près de 334 millions d'euros au total. La France, qui s'apprête à construire un TGV reliant Casablanca à Tanger pour un milliard d'euros, a tout intérêt à ne pas voir salie son image par ce procès. Quarante ans après avoir été chercher chez eux ces salariés marocains, la SNCF joue-t-elle la montre pour retarder l'échéance d'un procès négatif pour son image ? Hier, l'entreprise publique refusait de communiquer sur « cette affaire en cours ».