

CHEMINOTS MAROCAINS CONTRE LA SNCF



CONDAMNATION DE LA SNCF POUR DISCRIMINATION RACIALE

Cour d'appel de Paris, Décembre 2018

C'est l'histoire de plus de 800 cheminots marocains, venus dans les années 70, pour répondre aux besoins en main d'œuvre de la SNCF. 40 ans plus tard, ils mèneront une action en justice et feront condamner la SNCF pour discrimination.

LES FAITS : UN PLAFOND DE VERRE INSTITUTIONNEL

Années 1970

La SNCF recrute 2000 travailleurs marocains, dans le cadre d'un recrutement organisé par les services français de l'émigration. Les objectifs ? Répondre aux besoins de main d'œuvre pour entretenir le réseau ferroviaire français.

Ces cheminots marocains sont embauchés pour occuper des emplois de manutention, particulièrement dangereux et exposés, dans les gares de triage, avec un contrat de droit privé et un statut de contractuel, le statut *PS25*. Ils n'ont pas accès au statut de cadre permanent, réservé aux Français. C'est l'application de la «clause de nationalité» pour des emplois qui relèvent de la fonction publique.

Cependant, sur le papier, au moment de la signature du contrat, la promesse est belle : «À travail égal, salaire égal». La réalité sera loin de cet idéal... pas tant sur les salaires de départ que sur les conditions d'exécution du contrat de travail. Avec ce statut contractuel *PS25*, ces salariés de nationalité étrangère ne peuvent pas :

- Accéder au statut de *cadre permanent* : il faut être de nationalité française ;
- Évoluer dans leurs carrières : seuls les cadres permanents peuvent accéder à des emplois d'agents de maîtrise ou d'encadrement. Les *PS25* sont cantonnés aux tâches d'exécution, ils n'ont pas accès aux promotions, ni aux formations, ni aux examens de maîtrise.

Conséquences

Les *PS25* restent cantonnés au bas de l'échelle... sans possibilité d'évolution ! Pour certains, ils vont occuper des emplois similaires à ceux des agents permanents, exécuter les mêmes tâches, mais leurs trajectoires professionnelles restent bloquées. Avec une double peine : lorsque certains acquièrent la nationalité française et peuvent prétendre au statut de cadre permanent, ils perdent leur ancienneté de *PS25*.

DES DROITS SOCIAUX OUBLIÉS

Les inégalités ne s'arrêtent pas là. Contrairement aux cadres permanents, les *PS25* n'ont pas accès :

- Aux services médicaux de l'entreprise,
- Aux caisses de prévoyance spécifiques,
- Aux facilités de circulation (la carte de circulation SNCF).

LE CHOC DE LA RETRAITE

Au moment de la retraite, leurs droits à la retraite se sont révélés moins avantageux, à la fois sur l'âge de départ et le montant des pensions. Parce qu'ils sont restés au bas de l'échelle, leurs pensions de retraite sont dérisoires. Certains touchent trois fois moins que leurs collègues français pour avoir fait exactement le même métier.

40 ANS DE CARRIÈRE, 40 ANS D'INÉGALITÉ ? LA DEMANDE DE RÉPARATION

Ce sont plus de 800 cheminots qui vont demander réparation et saisir le conseil des prud'hommes en 2015. La justice doit trancher.

- Ce statut de *PS25* a-t-il été à l'origine de discriminations envers ces travailleurs à cause de leur nationalité et de leur origine, c'est-à-dire d'une différence de traitement injustifiée et illégale ?
- La SNCF peut-elle justifier ces différences de traitement par la clause de nationalité, et par des critères administratifs apparemment neutres ?

LA LONGUE MARCHÉ POUR LA RECONNAISSANCE : UN COMBAT JUDICIAIRE EN PLUSIEURS ÉTAPES

En 2018, après 12 ans de démarche, la Cour d'appel de Paris condamne la SNCF pour discrimination indirecte sur le critère de la nationalité dans le déroulement de carrière mais aussi en matière d'accès à la formation professionnelle, de facilités de circulation, d'accès aux soins et de droits à la retraite.

UNE PREMIÈRE DÉCISION EN 2015 : LE CONSEIL DES PRUD'HOMMES RECONNAÎT LA DISCRIMINATION INDIRECTE ET CONDAMNE LA SNCF

Le conseil de prud'hommes tranche

Les dispositions du statut *PS25* constituent une discrimination indirecte fondée sur la nationalité et l'origine. Ce statut a maintenu les cheminots marocains dans une impasse professionnelle, les privant des promotions, de la formation et des avantages sociaux réservés aux agents français. Il a bien « créé une discrimination indirecte au détriment des salariés étrangers de la SNCF en les désavantageant particulièrement par rapport aux salariés français engagés aux mêmes fonctions. La réalité de la discrimination dans le déroulement de carrière est donc établie. »

Les arguments de la SNCF ne convainquent pas le conseil de prud'hommes

- La SNCF dit avoir appliqué deux régimes juridiques distincts, liés à son statut d'entreprise publique. La situation des deux groupes (le groupe des *PS25*, le groupe des cadres permanents) ne serait pas comparable. Non, lui répond le Conseil des Prud'hommes, « la différence de statut juridique entre des salariés effectuant un travail de même valeur ne suffit pas, à elle seule, à caractériser une différence de situation. »
- La SNCF a avancé un argument de *défense nationale* : en cas de guerre ou de crise grave, l'entreprise doit pouvoir être réquisitionnée par l'État. Elle soutient alors que la nature de ses missions de service public justifie de réserver certains statuts aux seuls ressortissants français. L'objectif est certes légitime, la défense nationale, mais le Conseil des prud'hommes estime l'argument disproportionné : il ne peut justifier la différence de traitement entre des salariés effectuant le même travail.

LE DÉNI DE LA SNCF ET L'ÉCHEC EN APPEL

En septembre 2016, la SNCF fait appel : elle se défend de toutes discriminations envers les cheminots marocains. En janvier 2018, la Cour d'appel de Paris rejette ces arguments :

La présomption de discrimination est établie

Les cheminots marocains et leurs avocats font valoir un ensemble de faits : tous ces éléments laissent présumer de l'existence d'une discrimination liée à leur nationalité et à leur origine, alors qu'ils occupaient un emploi similaire à celui des cadres permanents.

Les arguments discutables de la SNCF et des intérêts financiers en jeu

La Cour confirme que la SNCF ne présente aucun élément qui justifie ces différences de traitement entre cheminots marocains et leurs collègues français. La légitimité de la clause de nationalité est même discutée au sein de la SNCF : le maintien de ce système serait avant tout un choix budgétaire pour éviter le coût de l'intégration des travailleurs étrangers au statut de cadre permanent.

La condamnation

La SNCF est condamnée à plus de 170 millions d'euros de dommages et intérêts pour réparation des préjudices moraux et matériels subis par ces cheminots tout au long de leurs carrières et pour leur retraite.

LE PETIT DICO DU DROIT

CLAUDE DE NATIONALITÉ

Condition qui réserve certains emplois aux seuls nationaux.

DISCRIMINATION INDIRECTE

Une règle qui semble neutre mais qui, en pratique, défavorise un groupe spécifique (ici, selon la nationalité).

AMÉNAGEMENT DE LA CHARGE DE LA PREUVE

Un principe qui oblige l'employeur à justifier ses décisions par des critères objectifs dès lors qu'un soupçon sérieux de discrimination existe.

LE VERDICT : UNE VICTOIRE JUDICIAIRE ET UNE RÉPARATION HISTORIQUE

UN RAISONNEMENT JURIDIQUE CLASSIQUE : APPLIQUER L'AMÉNAGEMENT DE LA CHARGE DE LA PREUVE

Dès lors que les salariés présentent des faits laissant présumer une discrimination, c'est à l'employeur de prouver que ses décisions sont justifiées par des éléments objectifs et qu'il n'y a pas de traitement discriminatoire.

LA DIGNITÉ RETROUVÉE : RECONNAÎTRE LE PRÉJUDICE MATÉRIEL ET MORAL

C'était bien évidemment le cœur du combat : obtenir la réparation du préjudice et d'une injustice mais au-delà, c'est un combat pour la reconnaissance et la dignité.

UNE AVANCÉE DANS LA LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS RACIALES ET LES EMPLOIS FERMÉS

Derrière la discrimination indirecte liée à la nationalité, cette décision marque un tournant dans la lutte contre les discriminations raciales et les *emplois fermés* aux étrangers. C'est la fin du *bouclier administratif* : la justice a clairement signifié que des critères de gestion ou des clauses de nationalité ne justifient pas une inégalité de traitement dès lors que les missions exercées sont identiques.

DERRIÈRE LES 800 DOSSIERS INDIVIDUELS: UNE DISCRIMINATION COLLECTIVE ET SYSTÉMIQUE

Bien que traitée à travers 800 dossiers individuels, la procédure a permis de faire reconnaître une discrimination collective, systémique. Elle montre aussi comment la combinaison de savoirs et d'expertises a été nécessaire pour faire plier une institution.

UNE COALITION POUR LA JUSTICE ET LA DIGNITÉ

Une affaire hors norme par sa durée, par le nombre de requérants, par la pluralité des acteurs engagés :

LE PREMIER CERCLE : CHEMINOTS ET LEUR ASSOCIATION

Les cheminots marocains

Moteurs de l'action, ils ont fait preuve d'une pugnacité durant des décennies pour dénoncer une carrière *au rabais*. À l'initiative de l'un d'entre eux, une association sera créée, en 1999, pour porter les revendications et faire le lien entre les cheminots et l'ensemble des interlocuteurs.

LA MOBILISATION SYNDICALE POUR LES *HORS STATUTS*: LE PREMIER RESSORT DE LA LUTTE

Les syndicats

Ils ont accompagné la lutte au sein de l'entreprise, à partir des années 90, pour faciliter l'entrée dans le statut de cadres permanents puis pour négocier un accord concernant les droits à la retraite. C'est de l'opposition à cet accord en 2004 que va naître la volonté d'aller vers l'action judiciaire.

L'EXPERTISE JURIDIQUE : DE LA LUTTE SYNDICALE À L'ACTION JUDICIAIRE CONTRE LES DISCRIMINATIONS

Une expertise juridique

Elle va faire basculer l'action du mode syndical à la demande de réparation en justice.

Les avocats-es

Ils ont élaboré la stratégie judiciaire et ont fourni les analyses et argumentaires juridiques pour qualifier la situation des cheminots marocains de *discrimination*.

Le GISTI et l'ATMF

Ces associations spécialisées dans le droit des étrangers et l'immigration ont apporté une expertise technique cruciale sur la question des *emplois fermés* et de la clause de nationalité.

LE SOUTIEN INSTITUTIONNEL

EN 2013, les associations de défense de droit des étrangers sollicitent le Défenseur des Droits (DDD) pour une analyse juridique. Il produira des observations qui seront prises en compte par le juge. Son intervention a apporté une caution institutionnelle à la thèse de la discrimination raciale et indirecte.

**LA LUTTE CONTRE
LES DISCRIMINATIONS
EST COLLECTIVE**

RESSOURCES

- Pour lire l'arrêt de la Cour d'Appel de Paris et un résumé de l'affaire sur le site du Défenseur des droits
https://juridique.defenseurdesdroits.fr/index.php?lvl=notice_display&id=24074
- Pour consulter les différentes prises de position et la revue de presse constituée par l'association GISTI en 2015
<https://www.gisti.org/spip.php?article4892>

ÉTUDES & ARTICLES

- Vincent Arnaud Chappe, Narguesse Keyhani La mobilisation collective des cheminots PS25 contre la SNCF : dynamique et tensions d'une action judiciaire groupée. Synthèse de la recherche, 2021
https://juridique.defenseurdesdroits.fr/index.php?lvl=notice_display&id=38721&opac_view=-1
- Vincent Arnaud Chappe, Narguesse Keyhani, De la manifestation au procès : la mobilisation pour les cheminots marocains de la SNCF, Sociologie du travail, 2019
<https://journals.openedition.org/sdt/28754>
- Vincent Arnaud Chappe, Narguesse Keyhani, Les Chibanis de la SNCF : une mobilisation exemplaire, Bondy Blog, Février 2018
<https://www.bondyblog.fr/politique/les-chibanis-de-la-sncf-une-mobilisation-exemplaire/>

Projet réalisé en juin 2026 dans le cadre du groupe de travail
Accès aux droits et soutien aux victimes de la mission
Lutte contre les discriminations de la ville de Strasbourg.

Coordination et rédaction : Gaëlle Donnard, ORIV Grand Est
Conception graphique : Mathias Graff
Illustration : Julie Stoehr