

*LES ARCHIVES DE LA  
CAISSE DE RETRAITE DU  
PERSONNEL DE LA SNCF :  
UNE SOURCE  
PRIMORDIALE POUR  
L'HISTOIRE SOCIALE  
DES CHEMINOTS*

---

*Christian CHEVANDIER*

**Christian CHEVANDIER**  
Centre Pierre Léon

---

**LA RETRAITE DES CHEMINOTS**

La loi du 21 juillet 1909 « relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemin de fer d'intérêt général » unifiait les conditions d'accès à pension des agents des grandes Compagnies ferroviaires et du réseau de l'État. Un des effets de ces dispositions législatives fut le regroupement et la centralisation des dossiers de retraite de la plupart des cheminots de France et des colonies. Pour les employés d'entreprises dont les politiques de conservation des archives ont été fluctuantes, inégales, et

1 - 17, avenue  
général Leclerc,  
tél. : 91-95-04-04.

2 - L'actuel régime de  
retraite des personnels  
de la SNCF est celui de  
1911, regroupant les  
lois de 1909 et 1911  
ainsi que les différents  
textes en réglementant  
l'application.

Jusqu'aux années  
1920, il était question  
dans les formulaires de  
« la Caisse des  
retraites de 1911 ».

à l'exception notable de la Compagnie du Nord le plus souvent inopérantes, et dont l'absence de fichier du personnel est le principal handicap des historiens pratiquant des recherches sur les chemins, ce fonds ne peut se révéler a priori que fort précieux.

### LES ARCHIVES DE LA CAISSE DE RETRAITE

Les Archives de la Caisse de retraite et de prévoyance du personnel de la SNCF se trouvent à Marseille<sup>1</sup>, dans d'immenses bâtiments du port de la Joliette. Pour chacun des 400 000 allocataires existe un dossier. La pièce la plus importante en est une fiche cartonnée de format 23/28 cm. C'est à l'aide des éléments que contient cette fiche qu'est calculée la pension du retraité. Cette finalité implique une rigueur pour toutes les données en rapport avec les grades et fonctions occupés, les successives résidences professionnelles, l'ancienneté et la vie familiale. Ainsi, les mariages, divorces, veuvages des agents sont rapportés. Les naissances et décès des enfants, ainsi que les adoptions, sont précisément détaillés. Souvent, le lieu en est mentionné. Les accidents ayant donné lieu à rente sont indiqués. Bien sûr, la date et le lieu de naissance de l'agent sont précisés. La même fiche devrait comporter d'autres renseignements. Ainsi, une case spéciale est réservée à la profession antérieure, et est parfois aussi utilisée pour préciser quel fut alors l'employeur. Une autre est réservée à l'« instruction générale », aux examens et aux concours réussis avant l'entrée dans les chemins de fer, précisant souvent quel fut le lieu de formation de l'agent si son niveau dépasse le primaire supérieur. Lorsque les parents du cheminot peu-

vent bénéficier de permis de transport gratuits, cela doit être notifié sur cette fiche. Au grand dam de l'historien porteur d'intérêt aux éléments en rapport avec une activité antérieure, ceux-ci sont remplis de manière inégale car n'entrant pas en jeu dans le décompte des indemnités.

Ces fiches précisent les services dès l'entrée dans les chemins de fer, donc avant la titularisation, que l'on nomme commissionnement dans le monde ferroviaire, et c'est ainsi que les temps passés comme apprenti, journalier ou auxiliaire sont détaillés. De même, après la loi de décembre 1911<sup>2</sup> instaurant la rétroactivité, des reconstitutions de carrière ont pu être opérées grâce à des bulletins d'affiliation remplis par l'agent et certifiés par des cadres locaux.

Outre cette fiche et, éventuellement, le bulletin d'affiliation, de nombreuses pièces destinées à justifier les divers éléments devant être pris en compte pour le calcul de la pension font partie du dossier. Ainsi, des actes de mariage, de naissance, de décès, de l'agent ou de son conjoint surtout, mais aussi de ses enfants, voire des parents, peuvent être joints. Dans certains cas, des certificats médicaux permettent de compléter la partie de la fiche sur laquelle les résultats des examens d'aptitude physique ou psychologique auraient dû être notés : lorsque cette colonne était remplie, n'y figuraient la plupart du temps qu'une ou plusieurs dates en face de la mention « apte ». Dans la mesure où ceux-ci concernaient l'évaluation du montant de la retraite, un extrait des services ou une fiche de renseignement militaire détaillant les services et campagnes, l'arme, le grade, éventuellement le classement dans l'affectation spéciale, était joint. Dans les

cas litigieux, notamment pour le calcul des temps passés dans la clandestinité sous l'Occupation, il est possible de trouver la correspondance ayant trait à ce sujet. Éventuellement, des papiers précisent l'obtention de certaines décorations. En fait, toutes sortes de documents peuvent être regroupés, certificats de scolarité des enfants, jugement de divorce de l'agent, procès-verbal d'enquête consécutive à un accident du travail, correspondance du service médical de la SNCF à la direction proposant des réformes<sup>3</sup>. Des petites fiches établies par la région de la SNCF pour les agents non commissionnés congédiés pendant la crise des années trente et réembauchés ultérieurement détaillent les emplois occupés entre ces deux moments de leur carrière. De même, une autre fiche de petite taille établie aussi par la région SNCF plus d'un quart de siècle après ces événements permet de préciser si l'agent embauché avant la grève de mai 1920 a vu sa titularisation retardée « par la suite de sa défection » ou s'il présenta sa démission après cette grève pour s'embaucher à nouveau dans les chemins de fer<sup>4</sup>.

Cet inventaire découle de l'étude détaillée de 117 dossiers d'agents du service Matériel et traction du P.L.M. en 1936. Nul doute qu'une investigation plus large permettrait de mettre à jour des ressources insoupçonnées.

### UNE SOURCE RICHE DE POTENTIALITÉS

Avec ses 400 000 dossiers, ce fichier ne peut être utilisé de manière empirique. Un dépouillement total par un chercheur ou une petite équipe est impossible. Un dépouillement partiel aléatoire peut générer trop de biais lors

d'approches quantitatives. Ainsi, une étude des agents de grades, de qualifications, de catégories ou d'établissements spécifiés privilégierait les chemins mobiles, puisqu'un employé ayant passé six jours sur un site aurait autant de chance de figurer dans l'échantillon que s'il y était resté trente années. Il faut donc partir d'une liste de cheminots dont le numéro du dossier individuel, un nombre de sept chiffres suivi d'une lettre, peut être obtenu à l'aide d'un fichier informatisé. L'opération et la vérification ne nécessitent que la saisie du nom du cheminot, du numéro du dossier, et l'utilisation de trois touches, dont une à trois reprises.

Néanmoins, l'existence d'un fichier-échantillon informatisé au dixième, classé en fonction des années de départ en retraite, moins complet bien sûr pour chaque agent que son dossier individuel, peut permettre certaines études. Pour une approche plus précise, il peut être utilisé comme base pour un traitement plus général. Néanmoins, si le chercheur possède une première liste d'agents, il aura bien sûr recours au fichier exhaustif, quitte alors à établir lui-même des critères de sélection en fonction des sources utilisées en amont.

Le détail du contenu des fichiers dispense de l'énumération de ce qu'il peut apporter à une recherche en histoire sociale. Le fait que la carrière complète à l'intérieur des chemins de fer, l'intégralité de la descendance, la succession des résidences apparaissent, permet de saisir de manière fort précise les mobilités géographiques, professionnelles, sociales parfois<sup>5</sup>. L'âge au mariage, à la primogéniture, peuvent être rapidement connus alors que le recours à l'état civil, moins sûr pour une étude exhaustive de la descendance

3 - Document d'autant plus intéressant lorsque le personnage décrit en 1943 comme « un vieillard » est en vie un demi-siècle plus tard...

4 - La politique du PLM n'ayant pas été semblable à celle des autres Compagnies ou du réseau de l'État après la grève de 1920, il est probable que cette fiche n'existe que pour certains agents du réseau Sud-Est. Voir note 16.

5 - Dans un article méthodologique, Marcel Gillet précise à quel point ce type de sources peut être d'un grand secours pour l'étude des mobilités. GILLET (Marcel), « Problèmes de méthodes : l'utilisation par sondage des dossiers de la Caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les Mines », *Le Mouvement Social*, n° 43, avril-juin 1963, pp. 117-120.

6 - *Ibid.* ce, demanderait de très longues recherches.

7 - CARON (François), *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973, p. 323.

Surtout, la connaissance de tous ces éléments biographiques donne la possibilité d'effectuer des recoupements, et l'on peut étudier de concert la carrière et le passé militaire, la mobilité géographique et la taille de la famille, mettre en relation nombre d'enfants et âge au mariage en fonction de l'origine géographique, comprendre l'incidence de la conception prénuptiale sur les intervalles intergénéraliques. Le nombre et la qualité des données accessibles ouvrent un champ fertile immense pour la connaissance du milieu cheminot. L'utilisation d'une carrière dans les chemins de fer au sein d'une stratégie de mobilité sociale ascendante sur plusieurs générations fait partie des problématiques qui ne peuvent être abordées sans le recours à ces archives.

### UNE SOURCE QUI N'EST PAS IDÉALE

Certes, cette source, si précieuse soit-elle, recèle des travers. Le premier, et il s'agit là d'un biais à prendre en compte pour toute utilisation, est qu'elle ne concerne que les agents pouvant bénéficier des prestations de la Caisse, ayant eu une carrière d'au moins 25 années, et ne prend donc pas en compte les travailleurs plus mobiles, les cheminots plus fugaces. Pour de semblables raisons, les retraités dont les dossiers peuvent être étudiés sont ceux qui sont encore vivants. La remarque émise par Marcel Gillet à propos de la Caisse autonome de sécurité sociale dans les Mines s'avère en ce cas aussi pertinente : « Il s'agit donc d'ouvriers auxquels la vigueur naturelle, la nature du travail effectué, les impondérables ont assuré une longévité supérieure à celle de leurs

camarades. On peut cependant penser que notre échantillon n'en est pas pour autant constitué de sujets exceptionnels<sup>6</sup> ».

Le second est que, comme tout document, elle ne peut révéler ce qui lui a été dissimulé. Ainsi, l'exercice d'une activité rémunérée après le départ en retraite ne peut être que sous-estimé, alors qu'il s'agit d'un phénomène connu de longue date par les dirigeants des Compagnies<sup>7</sup>. Or, sur 110 dossiers de cheminots d'Oullins de 1936 en vie au moment de leur cessation d'activité, seuls cinq déclarent à la Caisse de retraites une activité ultérieure à leur départ de la SNCF. De surcroît, force est de constater que ces cinq là n'avaient pas le choix : deux avaient été recrutés dans des organismes en rapport avec la SNCF, un était employé comme maître-auxiliaire dans l'enseignement public et avait pour cela fourni à l'établissement qui l'employait des pièces attestant une activité antérieure ; deux autres, enfin, travaillaient dans une usine voisine des Ateliers.

Certes, par ses imperfections mêmes, cette source pêche. Il faut se garder, par exemple, du calcul de la part des primes dans le traitement à l'aide de la deuxième page des fiches. Si des indications chiffrées sont censées préciser l'importance de celles-ci, la comparaison des indications portées sur ces fiches et de bulletins de salaires correspondant aux mêmes années met en évidence une très importante sous-évaluation de la réalité de ces appoints aux traitements fixes.

D'autre part, les dossiers de certains cadres ne sont pas accessibles sans la possession d'une clef informatique. Une telle précaution ne semble pas de mise pour protéger certains dossiers

pouvant être l'objet d'une curiosité malvenue. Ainsi, celui d'un ancien secrétaire général d'une grande confédération syndicale est accessible sans qu'il soit besoin de justification spécifique. Seule la déontologie peut alors dissuader le chercheur de produire un éventuel scoop...

Le respect des règles que s'impose l'historien, ou tout simplement celui d'engagements pris lorsque le chercheur obtient la possibilité d'accéder à ces sources, est aussi un élément fort frustrant des limites de ces dernières. L'impossibilité d'utiliser ces documents pour une étude nominative voile quelque peu certaines possibilités de cette source. Ainsi, il ne serait pas impossible qu'un éclairage nouveau s'impose à propos de l'antimilitarisme s'il était licite de travailler sur le passé militaire des militants ouvriers de l'entre-deux-guerres.

### UNE SOURCE PEU UTILISÉE, MAIS TOUJOURS FÉCONDE

Cette source a pour l'instant été peu exploitée. Ainsi, aucun article paru à ce jour dans la *Revue d'histoire des chemins de fer* ne la met à profit. La conclusion d'un conservateur aux Archives nationales au premier colloque de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France<sup>8</sup> consacrée aux sources de l'histoire des chemins de fer ne cite pas les archives de la Caisse de retraite parmi celles-ci<sup>9</sup>. La liste des travaux effectués à l'aide de ces sources est donc aisée à établir.

Georges Ribeill analysa, après l'avoir reconstituée et vérifiée sa conformité au fichier général, la partie du fichier-échantillon regroupant les agents

recrutés par les Compagnies entre octobre 1936 et l'été 1937, pour une approche sociologique des « recrues des 40 heures ». Comparant ainsi l'âge, l'origine professionnelle, la formation scolaire, la situation familiale, l'origine géographique de ces nouveaux cheminots, il mit en évidence les diversités des politiques suivies en ce domaine par les Compagnies à la veille de la nationalisation<sup>10</sup>. Il utilisa d'autres données fournies par la Caisse de retraite pour étudier les effectifs comparés des actifs et des retraités, le rapport entre embauches et démissions, les mouvements du personnel et sa mobilité géographique<sup>11</sup>. Dans un article publié en 1989, il préconisa l'utilisation de ces échantillons construits du fichier de la Caisse de retraite pour une « appréhension objective et qualitative » des carrières des agents, essentiellement dans une perspective comparative et associée avec une recherche sur les stratégies de carrière des cheminots<sup>12</sup>.

Au Centre Pierre Léon, Patrice Collongeon étudia la carrière de 100 cheminots de Vénissieux entre leur entrée dans les Chemins de fer et 1940. La recherche de cet échantillon se fit à l'aide d'un fichier déjà établi à partir des registres du recensement. Il s'agissait pour lui d'aller au-delà des limites imposées par les sources classiques de l'histoire sociale quantitative. Ainsi qu'il s'en félicite, « les types de carrières rencontrés rendent compte d'une mobilité qui n'apparaît pas sous toutes ses formes à travers recensements et listes électorales<sup>13</sup> ». Cela permit, pour ces 100 ouvriers, une « étude sur la représentation du métier » en un tableau permettant de comparer la profession notée par l'agent du dénombrement ou par l'employé chargé des listes électorales et la qualification telle qu'elle était recon-

8 - AHICF, 7, boulevard de l'Hôpital, 75013, Paris, tél. : 44-24-91-09.

9 - HILDESHEIMER (Françoise), « Les sources de l'histoire des Chemins de fer », *Les Chemins de fer, l'espace et la société en France*, Paris, éditions La Vie du Rail, 1989, pp. 371-373. Un des intervenants, lors de la discussion qui a suivi, évoqua la Caisse de retraite qu'il qualifiait de « source partielle », *ibid.*, p. 374.

10 - RIBEILL (Georges), *Le personnel de la SNCF, 1937-1981*, tome 3, *Contraintes économiques, issues techniques, mutations professionnelles et évolutions sociales. Les cours successifs d'une entreprise publique*, Paris, Développement et Aménagement, 1982, pp. 88-98.

11 - *Ibid.*, pp. 158-165.

12 - RIBEILL (Georges), « La société cheminote : quelques pistes pour la recherche historique », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 1, automne 1989, pp. 45-54.

13 - COLLONGEON (Patrice), *Les cheminots de Vénissieux entre 1920 et 1940, essai sur les conditions*

d'intégration d'une catégorie socio-professionnelle particulière dans une commune de banlieue, mémoire de maîtrise, Université Lyon 2, 1983, p. 17.

14 - *Ibid.*, tableau VII, a à g, et tableau VIII.

15 - CHEVANDIER (Christian), *Cheminots en usine, les ouvriers des ateliers de réparations ferroviaires d'Oullins du tournant du siècle à la nationalisation*, thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, 1990, 1188 p.

L'utilisation des archives de la Caisse de retraite est abordée pages 18 à 21. Une version abrégée est parue aux Presses Universitaires de Lyon sous le titre *Cheminots en usine, les ouvriers des Ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, 1993, 319 p.

16 - RIBEILL (Georges), *Le personnel des Compagnies de chemin de fer, tome 2, les cheminots en guerre, 1914-1920, les métamorphoses d'une corporation*, Paris, CERTES-ENPC, 1988, p. 298-299 et CHEVANDIER Christian, *op. cit.*, p. 923-924.

17 - CARON (François), *Allocution d'ouverture du colloque, Les Chemins de fer, l'espace et la société...*, p. 8.

nue au même moment dans le déroulement de carrière de l'agent<sup>14</sup>.

Enfin, pour notre étude des ouvriers des Ateliers PLM d'Oullins, nous avons pu travailler sur un échantillon de 117 dossiers. La méthode d'investigation fut empruntée à Patrice Collongeon, puisque c'est à partir de la moitié du fichier des cheminots recensés à Oullins en 1936 que ces dossiers furent retrouvés<sup>15</sup>. Lors de cette recherche, tous les recoupements détaillés supra ont été effectués. Parmi les phénomènes mis en évidence à l'aide de ces dossiers, l'indéniable malthusianisme semble être un des plus notables, dans la mesure où il permet de relativiser grandement la légende d'une hérédité professionnelle que ne permettraient ni la simple logique mathématique, ni la stratégie familiale de mobilité sociale ascendante mise en évidence par l'étude d'autres sources sérielles, principalement l'état civil qui a pu, grâce à l'autorisation du procureur de la République de Lyon, être consulté jusqu'aux années 1950. L'éclectisme des éléments contenus dans ces dossiers permet une multitude d'approches, et si bien sûr l'âge au mariage, à la primogéniture, la formation antérieure ont été étudiés, d'autres éléments ont pu être dégagés. Ainsi, la mise en évidence de la politique absurde du PLM, licenciant ses anciens apprentis à quelques jours parfois de leur titularisation, permet d'expliquer à quel point l'attachement des cheminots au statut de 1920 ou à ses avatars n'a rien d'irrationnel. Les carrières des grévistes de 1920, telles qu'elles peuvent être connues par ces dossiers, ont confirmé l'analyse effectuée par Georges Ribeill d'une répression différente en fonction de la position statutaire menée par la Compagnie PLM à la suite des grèves de 1920<sup>16</sup>. L'étude du passé militaire de ces

ouvriers ne laisse plus la moindre valeur à la légende voulant que ces cheminots fussent « planqués » lors des guerres. La liste serait longue des apports de ces dossiers pour la connaissance de cette population.

Parfois, le recours aux archives de la Caisse de retraite permet d'invalider d'autres sources. Ainsi, il serait tentant d'étudier la mobilité géographique d'un homme en fonction du lieu de naissance de ses enfants. Or, dans le cas des cheminots d'Oullins, une telle méthode serait dénuée de toute pertinence, puisque les épouses de ces hommes retournaient souvent dans la localité de leurs parents, voire de leurs beaux-parents pour accoucher.

Subsiste donc à Marseille un matériau de premier ordre pour l'histoire sociale des cheminots. Il se trouvera sans doute des historiens pour mettre plus complètement à profit ces trésors. Il semble que la politique mise en oeuvre pour conserver ces archives, et notamment le microfilmage des dossiers après le décès des agents et de leurs épouses, en préserve l'intégrité. Cependant, c'est en partie la diversité du contenu qui en compose l'intérêt. Si des responsables de la Caisse de retraite décidaient de ne plus microfilmer que les fiches cartonnées, la perte serait considérable. « Nous n'avons plus le droit de laisser détruire le moindre papier capable de permettre des travaux de recherche dans le domaine de l'histoire des Chemins de fer. Il y a eu trop de destructions, il faut arrêter le massacre de cette mémoire collective » exhortait François Caron lors de la première manifestation de l'AHICF<sup>17</sup>. Non seulement cette remarque s'applique particulièrement aux archives de la Caisse de retraite des agents de la SNCF, mais l'utilisation manifestement en deçà de

leurs potentialités masque peut-être des possibilités insoupçonnées. La généralisation de l'utilisation de l'outil informatique, mais aussi l'évolution des problématiques de l'histoire sociale, tout comme l'émergence de nouveaux questionnements devraient, dès lors, donner à des chercheurs l'occasion d'un séjour en la cité phocéenne.