JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

T. LOUA

Le personnel des chemins de fer français

Journal de la société statistique de Paris, tome 22 (1881), p. 227-232

<http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1881__22__227_0>

© Société de statistique de Paris, 1881, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (http://www.numdam.org/conditions). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
http://www.numdam.org/

II.

LE PERSONNEL DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Le personnel des chemins de fer forme, dans notre pays, une véritable armée, comme on peut en juger par le tableau suivant que nous empruntons à une statistique que vient de publier le ministère des travaux publics (1).

État du personnel au 31 décembre 1878.

I. — ADMINISTRATION CENTRALE.			
Administrateurs, directeurs, secrétaires généraux, membres des comités	221		
Personnel des bureaux	2,094		2,689
Concierges, garçons de bureau et gens de service	374		
II. — MOUVEMENT DU TRAFIC.			
Service central.			
Directeurs, chefs et sous-chefs de l'exploitation et du mouvement	292	5,126	
Personnel des bureaux	4,520		
Garçons de bureau et gens de service	314		
Service des Gares et Stations.			
Chefs et sous-chefs de gare	4,352	57,530	71,836
Receveurs, facteurs, chefs comptables, etc.	20,475		
Hommes d'équipe, manœuvres, ouvriers	32,703		
Service des Trains.			
Chefs de train, contrôleurs, sous-inspecteurs	3,352	9,180	
Conducteurs, garde-frein	5,828		
III. — TRACTION ET MATÉRIEL.			
Ingénieurs, chefs de dépôt, chefs et sous-chefs d'atelier	683		
Personnel des bureaux de dépôt, contre-maîtres	4,495		46,838
Mécaniciens, chauffeurs	10,501		
Ouvriers de service à l'année et à la journée	31,159		
IV. — VOIE ET BATIMENTS.			
Ingénieurs, architectes, inspecteurs, chefs de section	462		
Personnel des bureaux, conducteurs et piqueurs	3,622		61,620
Agents de la surveillance et de l'entretien, équipes et gens de service	57,536		
Total général			182,983

Ce tableau peut se résumer ainsi :

SERVICES GÉNÉRAUX.	NOMBRE absolu.	PROP. P. 100.	EMPLOYÉS par kilomètre de lig. expl.
Administration	2,689	1.5	0,12
Exploitation	71,836	39.2	3,25
Traction et matériel	46,838	25.6	2,12
Voie et bâtiments	61,520	33.7	2,78
	182,983	100.0	8,27

(1) *Chemins de fer français d'intérêt général.* — Documents statistiques relatifs à l'année 1878, Paris, impr. nat., 1880.)

Ces chiffres montrent que les services les plus chargés sont ceux de l'exploitation et de l'entretien de la voie, et ensuite ceux de la traction et du matériel. Celui de l'administration centrale offre, au contraire, un rapport extrêmement réduit.

Il est intéressant de rechercher dans quelle mesure le nombre des employés par kilomètre varie suivant les compagnies. A cet égard, nous devons nous borner aux six principales, lesquelles exploitent 17,135 kilomètres sur les 22,119 kilomètres qui forment l'ensemble du réseau français.

Personnel par kilomètre exploité.

	LIGNES de réseau.	ADMINISTRATION.	EXPLOITATION.	TRACTION et matériel.	VOIE et bâtiments.	ENSEMBLE.
	— kilom.	—	—	—	—	—
Nord . .	1,963	0.10	4.89	3.28	5.87	14.14
Est. . .	2,518	0.14	2.96	2.70	3.37	9.26
Ouest. .	2,800	0.24	3.68	2.37	3.05	9.34
Orléans .	4,323	0.08	2.05	1.55	1.93	5.61
P.-L.-M. .	5,730	0.07	4.10	2.40	2.14	8.71
Midi. . .	2,201	0.16	3.30	1.45	2.96	7.87

Il est facile de voir que le nombre des employés n'est nullement proportionnel à la longueur des lignes. Le Nord qui exploite le moins de kilomètres est au premier rang, surtout en ce qui concerne les services du mouvement et de la voie, ce qui s'explique sans doute, d'une part, par l'entrecroisement de ses nombreuses lignes et la multiplication de ses trains, et de l'autre, peut-être, par le mauvais état relatif de sa voie. Enfin on peut remarquer que la ligne de l'Ouest compte relativement 3 fois 1/2 plus d'employés dans ses bureaux d'administration que Paris-Lyon-Méditerranée, dont les services administratifs sont cependant beaucoup plus importants.

A tous les points de vue, c'est la Compagnie d'Orléans qui offre le nombre minimum d'employés. Mais il s'agit de savoir dans quelle mesure ce personnel est en rapport avec le travail effectué.

Il nous a semblé que les tableaux officiels peuvent se prêter à cette recherche peut-être un peu délicate, et dont les conclusions ne doivent d'ailleurs être acceptées qu'avec certaines réserves.

L'un de ces tableaux contient le montant par kilomètre des dépenses afférentes aux divers services, et il est naturel de penser qu'elles sont naturellement en raison de l'importance du trafic et des recettes qu'il procure.

D'un autre côté on peut admettre que le service devra être considéré comme le plus économique dans les compagnies qui seront parvenues à réaliser la plus forte dépense avec le personnel le plus restreint.

Inscrivons d'abord ces dépenses :

Dépenses par kilomètre.

	ADMINISTRATION.	EXPLOITATION.	TRACTION et matériel.	VOIE et bâtiments.	ENSEMBLE.
	—	—	—	—	—
Nord.	1,546f	10,948f	12,316f	9,336f	34,146f
Est.	1,062	8,274	9,532	6,026	24,894
Ouest.	973	7,976	8,502	8,374	25,825
Orléans. . . .	995	4,415	5,210	7,446	18,066
P.-L.-M. . . .	1,116	8,827	8,252	4,961	22,556
Midi	1,203	5,693	5,350	4,150	16,396
	1,130	6,833	7,243	6,128	21,434

Il nous suffira maintenant de rechercher quel est le montant de la dépense kilométrique correspondant à un employé de chaque service, ce qui s'obtient évidemment en divisant terme à terme chacun des nombres de ce tableau par ceux du tableau relatif au personnel. Voici les résultats de cette opération :

Dépense kilométrique par employé.

	ADMINISTRATION.	EXPLOITATION.	TRACTION et matériel.	VOIE et bâtiments.	ENSEMBLE.
	—	—	—	—	—
Nord.	15,460f	2,234f	+3,761f	1,599f	2,405f
Est.	7,586	+2,794	3,530	1,788	2,690
Ouest.	— 4,054	2,167	3,587	2,745	2,763
Orléans. . . .	12,435	2,153	—3,361	+3,858	+3,220
P.-L.-M.. . . .	+15,943	2,007	3,428	2,313	2,589
Midi	7,519	—1,724	3,689	—1,402	—2,683
	9,417	2,102	3,416	2,205	2,595

Ces chiffres permettent d'abord de constater que c'est l'administration centrale qui compte le plus petit nombre d'employés, et quoiqu'il y ait beaucoup moins de différence entre les lignes, pour les autres services, on n'en trouve pas moins que la traction et le matériel ont besoin d'un personnel moins nombreux que le service de la voie et surtout de l'exploitation.

Si l'on examine au même point de vue les diverses compagnies, on voit que l'Orléans se trouve dans de meilleures conditions avec son faible personnel que la Compagnie du Midi, avec son personnel relativement plus élevé. En ce qui concerne maintenant les divers services, on trouve par le même procédé que pour l'administration proprement dite, c'est P.-L.-M. qui emploie le mieux son personnel ; pour l'exploitation, le premier rang appartient sous ce rapport à la Compagnie de l'Est ; il appartient au Nord pour la traction et le matériel, à l'Orléans pour l'entretien de la voie et des bâtiments.

Au contraire, les compagnies qui, pour aboutir à la même dépense, emploient le plus d'employés, sont celles de l'Ouest pour l'administration, le Midi, pour l'exploitation et la voie, l'Orléans, pour la traction et le matériel.

Nous n'avons pas la prétention d'affirmer ainsi que certaines compagnies ou certains services ont un surcroît d'employés, tandis qu'il y aurait insuffisance pour d'autres. Il faudrait, pour cela, connaître les conditions du trafic dans les plus grands détails, et savoir à quoi s'en tenir sur l'état d'entretien des diverses voies. Toutefois, on ne peut s'empêcher de reconnaître que, toutes choses égales d'ailleurs, c'est l'Orléans qui semble réaliser le mieux le problème d'un grand résultat obtenu avec le moins de force possible.

Après ce coup d'œil d'ensemble sur le personnel des chemins de fer, il nous reste à l'étudier dans ses conditions individuelles, et c'est ce que nous allons faire dans les paragraphes suivants :

Il est important d'abord de savoir quelles garanties d'avenir les compagnies offrent à leurs agents. A cet égard, on doit distinguer les employés de tout ordre qui sont *commissionnés*, et qui, à ce titre, jouissent de tous les avantages d'une position stable et assurée, de ceux qui sont *payés à la journée* et sont exposés, par suite, à être remerciés du jour au lendemain.

Hâtons-nous de dire que sur les 182,983 agents de tout ordre qui constituent le

personnel des chemins de fer, il y en a 124,283 qui sont dans le premier cas; toutefois, il en reste 58,700, ou environ le tiers, qui ne sont liés à la compagnie par aucun contrat.

Examinons comment se fait la répartition de ces deux catégories d'employés, entre les diverses natures de service, et ensuite par compagnie.

Dans cette comparaison, nous nous bornerons, comme ci-dessus, à ne parler que des six compagnies principales.

Nombre des employés, par nature de service.

GENRE DE SERVICE.	Commissionnés.	Non commissionnés.	TOTAL.	PROPORTION P. 100. Commissionnés.	PROPORTION P. 100. Non commissionnés.
Administration . .	2,273	33	2,306	98.6	1.4
Exploitation . . .	50,798	17,907	68,705	74.0	26.0
Traction et matériel	18,561	26,385	44,946	42.0	58.0
Voie et bâtiments .	43,664	14,078	57,742	75.6	24.4
Total . .	115,296	58,403	173,699	66.4	33.6

Pour les six compagnies, comme pour l'ensemble des chemins d'intérêt général, la proportion des employés non commissionnés est d'un tiers. Leur nombre est négligeable dans les bureaux de l'administration centrale, leur proportion est d'un quart dans les services de l'exploitation et de la voie. Mais c'est surtout dans le service de la traction et du matériel, qui renferme la construction et la réparation des machines, que leur proportion est élevée; là, elle dépasse celle des employés commissionnés eux-mêmes, et l'on a lieu de croire que la plupart d'entre eux sont de simples ouvriers.

Nombre des employés par compagnie.

COMPAGNIES.	Commissionnés.	Non commissionnés.	TOTAL.	PROPORTION P. 100. Commissionnés.	PROPORTION P. 100. Non commissionnés.
Nord	14,959	17,561	32,520	46	54
Est.	13,600	9,914	23,514	58	42
Ouest.	20,383	5,774	26,157	78	22
Orléans. . . .	20,526	3,745	24,271	85	15
P.-L.-M. . . .	35,831	14,088	49,919	72	28
Midi	9,997	7,321	17,318	58	42
	115,296	58,403	173,699	66	34
				100	

On remarquera que, seule, la Compagnie du Nord compte plus d'employés à la journée que de commissionnés. Toutefois le nombre des employés à la journée est encore très-élevé dans les Compagnies de l'Est et du Midi. — Il y en a, au contraire, fort peu dans la Compagnie d'Orléans.

Dans une administration aussi compliquée que les chemins de fer, où la qualité maîtresse des agents doit être la ponctualité, on ne doit pas s'étonner de la préférence qu'on accorde presque partout aux anciens militaires qui, par leur profession même, ont été habitués à la discipline et à l'obéissance. C'est pour cela qu'on trouve tant d'anciens soldats dans les emplois des chemins de fer. Leur nombre dépasse

celui des ouvriers salariés, ils forment à eux seuls plus des deux cinquièmes du personnel total, et près de la moitié du personnel commissionné.

Voici leur répartition dans les six grandes compagnies :

COMPAGNIES.	NOMBRE DES EMPLOYÉS.			PROPORTION P. 100.	
	Civils.	Militaires.	Total.	Civils.	Militaires.
Nord.	21,129	11,391	32,520	65	35
Est.	12,238	11,276	23,514	52	48
Ouest.	15,694	10,463	26,157	60	40
Orléans. . . .	15,776	8,495	24,271	65	35
P.-L.-M. . . .	30,985	18,934	49,919	62	38
Midi	10,298	7,020	17,318	59	41
	106,120	67,579	173,699	61	39
				100	

Ces rapports permettent de conclure que c'est dans la Compagnie de l'Est que les militaires sont relativement le plus nombreux. Peu s'en faut que sur cette ligne ils n'égalent le nombre des employés civils (48 p. 100).

Les employés militaires paraissent aptes à tous les services, mais les qualités qu'on recherche en eux trouvent leur meilleure application dans le service des gares et des stations et dans la conduite des trains ; en un mot, dans l'exploitation proprement dite.

C'est ce qu'on peut confirmer dans une certaine mesure par les documents ci-après, bien qu'ils ne portent que sur trois compagnies :

Présence des anciens militaires.

		ANCIENS militaires.	TOTAL des employés.	PROP. p. 100.
Nord . .	Administration . .	71	238	30
	Exploitation . . .	4,636	11,244	41
	Traction.	2,634	7,544	35
	Voie	4,050	13,494	30
Est. . .	Administration . .	115	348	33
	Exploitation . . .	5,254	7,506	70
	Traction.	2,910	7,097	41
	Voie	2,997	8,563	35
P.-L.-M. .	Administration . .	135	378	36
	Exploitation . . .	11,547	23,492	49
	Traction.	5,376	13,705	39
	Voie	1,876	12,284	15
		41,601	105,893	39

C'est donc principalement dans la Compagnie de l'Est que l'exploitation est confiée aux anciens militaires. Ils y occupent, comme on le voit, presque les trois quarts des emplois de ce service (70 p. 100).

Les femmes elles-mêmes jouent un rôle dans les chemins de fer. Elles figurent dans le personnel au nombre de 13,554, ou de 7.4 p. 100.

Nous donnons dans les deux tableaux suivants leur répartition par grands services et par compagnie.

Femmes (par service).

SERVICES.	HOMMES.	FEMMES.	TOTAL.	PROPORT. P. 100. Hommes.	Femmes.
Administration. . . .	2,232	74	2,306	97.8	2.2
Exploitation.	67,851	854	68,705	98.8	1.2
Traction	44,914	32	44,946	99.9	0.1
Voie.	45,533	12,209	57,742	78.8	21.2
	160,530	13,169	173,699	92.4	7.6
				100	

Femmes (par compagnie).

COMPAGNIES.	HOMMES.	FEMMES.	TOTAL.	PROPORT. P. 100. Hommes.	Femmes.
Nord.	30,805	1,715	32,520	94.7	5.3
Est	22,070	1,444	23,514	93.9	6.1
Ouest	24,347	1,810	26,157	93.1	6.9
Orléans.	21,392	2,879	24,271	88.6	11.4
P.-L.-M.	46,539	3,380	49,919	93.3	6.7
Midi.	15,377	1,941	17,318	88.8	11.2
	160,530	13,169	173,699	92.4	7.6
				100	

Le nombre des femmes est presque insignifiant dans les services de la traction et de l'exploitation. On est surpris de n'en trouver que 74 dans le service de l'administration centrale, où leurs aptitudes diverses pourraient être utilisées dans tous les travaux qui exigent de la patience et de la dextérité. En définitive, les femmes sont principalement employées à la surveillance de la voie. Dans cette partie du service leur proportion s'élève à plus d'un cinquième.

Ajoutons que ce sont les Compagnies d'Orléans et du Midi qui emploient le plus de femmes, et celle du Nord, le moins.

Nous avons dit, en commençant, que les employés de chemins de fer forment une véritable armée. C'est une armée aussi par les sentiments de discipline et d'honneur, et par le courage avec lequel ils bravent les périls de chaque jour.

En 1878, 215 agents de chemins de fer ont payé leur dévouement de leur vie; 3,781 ont été blessés.

Ont-ils été victimes de l'exploitation ou de leur propre imprudence? C'est ce qui est difficile de discerner. Dans tous les cas, l'on ne peut nier qu'ils ne l'aient été de leur profession.

Nous aurions voulu, en terminant, parler de la sollicitude des compagnies pour leurs agents si méritants, et des mesures qu'ils prennent pour leur assurer des secours en cas de blessures ou d'infirmités, et une pension à la fin de leur carrière. Mais ces mesures, dont l'efficacité est d'ailleurs prouvée, sont d'une nature si différente, qu'il faudrait une monographie spéciale pour les décrire et en faire comprendre le mécanisme. Contentons-nous de dire que, récemment encore, les employés eux-mêmes les ont préférées au plan d'organisation plus uniforme, mais, à coup sûr, moins avantageux, que plusieurs députés avaient voulu y substituer.

(*Économiste français.*) T. Loua.