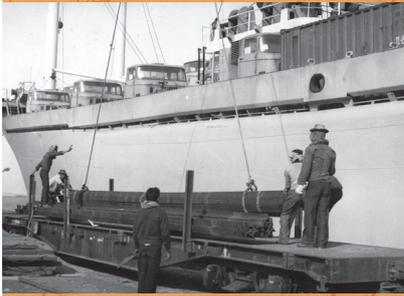


LES CAHIERS DE L'INSTITUT

DOSSIER



Déchargement des rails français à Kompong Som
14 décembre 1982 - DR

L'aventure du Max Reichpietsch



Gare de Phnom Pen - mars 1980 - DR

L'histoire en photos.

Assemblée générale IHS
6 décembre 2012
pages 4 à 8



Rail & Mémoire
6 décembre 2012
pages 11 à 13



Le wagon de déportés
de Miramas
pages 17-18



un ouvrage historique
Chemins de fer de Saintes
pages 19-20

Cité cheminote
Histoire
d'une étoile ferroviaire
des origines
au XXI^e siècle



CAHIER N° 46
1^{ER} Trimestre 2013

Sommaire

Edito Patrick Chamaret	page 3
Compte-rendu de l'assemblée générale 06 décembre 2012	page 4
Modèle de notice	page 5
Bilan financier 2011	page 9
Participants à l'AG 2012	page 10
Rail et Mémoire	page 11
Colloque 1939/1945 - Région PACA	page 14
Le «wagon de déportés» de Miramas	page 16
Ouvrage historique «Saintes cité cheminote» - Henri Texier	page 18
Bulletin de l'IHS du Gers	page 20
Hommage à Guy Decamps	page 21
Dossier : l'aventure du «Max Reichpietsch» - Jeannette Levart	page 23

Du nouveau et de la continuité dans les idées !

Vous avez reçu votre carte d'adhérent 2013, début février et certains ont été un peu surpris de cette évolution d'autant qu'ils avaient reçu celle de 2012 quelques temps avant.

En effet, Il nous est apparu, et pour l'assemblée générale aussi, plus opportun de délivrer la carte ainsi afin de marquer votre cotisation dès le début de l'exercice en cours et de vous inscrire par votre cotisation dans la dynamique de l'activité à venir de l'institut.

Nous demandons à ceux qui s'interrogeaient de cette « nouveauté » de retourner leur chèque 2013 dès maintenant à l'ihf et de ne pas attendre la fin de l'année pour le faire.

L'assemblée générale a validé aussi notre bilan d'activités, salué la qualité de nos travaux et cahiers. Il en a été de même pour les axes de travail que nous allons développer pour les mois et années à venir.

Que ce soit, notamment, notre participation au livre mémorial pour identifier, avec ceux d'entre vous qui veulent s'y intéresser, et biographier les cheminots, dont de très nombreux camarades victimes de la répression nazie lors de la seconde guerre mondiale. Par exemple la simple recherche d'une photo, auprès de la famille ou d'un descendant est un pas énorme dans la recherche.

C'est aussi la parution à terme du second tome « des cheminots, on en fait toute une histoire » à laquelle s'est à nouveau attablée Nicole Parutto pour écrire cette nouvelle étape de notre histoire de 1918 à 1937.

C'est aussi notre participation au prochain congrès fédéral pour témoigner, « 30 ans après la création de l'EPIC SNCF » en 1983 qui mettait fin à la convention de 1937 et ouvrait alors de nouvelles perspectives et nouveaux droits aux cheminots. Voilà bien un intérêt de l'institut que de faire part de cette expérience, alors qu'une énième réforme du système ferroviaire se prépare.

Et puis plein d'autres pistes encore de publications.....mais aussi de la mise en place d'une politique d'archivage pour ouvrir aussi nos archives à toutes celles et tous ceux qui portent un intérêt à notre histoire sociale.

Patrick Chamaret - Président

Introduction à l'assemblée générale

Institut histoire sociale du 6 décembre 2012



CP : IHS CHT cheminots

Bonjour à tous !

Nous sommes heureux de vous rencontrer pour notre assemblée générale annuelle, remercier Gilbert Garrel pour sa présence, et nous ne manquerons pas de savourer ce plaisir en lui donnant la parole quand il le souhaitera opportun pour s'inscrire dans nos débats et c'est pour cela que je ne traiterai pas d'actualité purement sociale dans cette intro lui en laissant le plaisir.

L'ordre du jour qui vous a été adressé fixe les points que nous souhaitons aborder au cours des quelques heures que nous allons passer ensemble.

L'actualité du présent dans lequel nous menons notre activité d'histoire sociale nous conforte chaque jour davantage de l'importance et de l'apport de celle-ci pour les luttes d'aujourd'hui.

Nous le faisons évidemment sans nostalgie aucune du bon vieux temps et encore moins de donneurs de leçons auprès des plus jeunes, qui vivent leur activité dans des conditions bien différentes de celles que nous avons pu connaître pour la majorité d'entre nous et qui pour certaines peuvent nous laisser pour le moins « pantois » ou sceptique sur l'avenir.

En même temps, notre histoire nous témoigne que le mouvement social, la CGT

et notre fédération se sont toujours nourris d'évolutions successives certes parfois déstabilisantes tant dans l'environnement politique, économique et social que celui de l'entreprise SNCF et du chemin de fer, et qu'ils ont su à chaque fois les digérer, s'adapter, se modifier pour remplir leur rôle dans des conditions chaque fois nouvelles et contribuer au développement et au progrès social en restant sur les valeurs qui ont ainsi pérennisées son action.

Si l'on prend en compte, rien que les dernières semaines, l'on a vu combien des questions liées à l'histoire ressurgissent, certaines pour continuer leurs avancées et combien d'autres subissent des tentatives de les réécrire, de les contourner, les détourner en semant le trouble dans les esprits comme par exemple autour de la question d'unifier la commémoration des guerres, condamner en son temps par le candidat mais maintenu par le président de la république.

L'objet de la commémoration annuelle du 11 Novembre, ne rend plus uniquement hommage aux morts de la Grande Guerre de 1914-1918, sous le prétexte qu'il n'y a plus de poilus, mais à « tous les morts pour la France », militaires comme civils, « que ce soit pour la défense de la patrie ou lors

des opérations extérieures auxquelles notre pays participe ».

Cette journée d'hommage « à tous les morts » n'accrédite-t-elle la confusion et l'idée qu'au final, peu importent les raisons pour lesquelles ces civils ou ces militaires ont perdu la vie.

Comment penser le présent et envisager l'avenir si nous oublions progressivement d'où nous venons ? En ne distinguant plus les choses, en confondant les conflits, on s'interdit d'apprendre de notre histoire. Et c'est sans doute là le but recherché !

Par contre un pas en avant a été fait par le Président, reconnaissant la responsabilité de l'état français dans le massacre des algériens et la répression « sanglante » de la manifestation à Paris le 17 octobre 1961.

C'est la première fois que ce massacre est reconnu comme tel par un chef de l'Etat français et les plus durs de la droite radicale ont fourni des assauts scandaleux, comme le honteux bras d'honneur de l'ancien ministre UMP de la Défense, Gérard Longuet, réagissant le 1er novembre à la demande de reconnaissance des crimes perpétrés par le colonialisme français.

Les droites refusent tout regard sur le passé de la France colonisatrice et ne veulent voir qu'une œuvre civilisatrice de la France avant 1962. Leur positionnement ayant

aussi un fort relan de racisme et de xénophobie pour nourrir les peurs d'aujourd'hui qui est leur fond de commerce, la aussi tout aussi honteux.

Il est pourtant temps que la France reconnaisse les faits contribuant ainsi à satisfaire l'exigence de vérité et de souvenir pour toutes les victimes.

Un autre événement de portée historique, et souvent porté au cœur de nos résolutions, a fait un pas en avant considérable, le 29 NOVEMBRE avec la reconnaissance par l'Assemblée générale des Nations unies qui a fait de la Palestine un État observateur non membre.

C'est une victoire pour le peuple palestinien qui peut maintenant exiger de vivre dans les frontières de 1967 avec Jérusalem-Est comme capitale.

À n'en pas douter, cette reconnaissance est historique pour le peuple palestinien et, au-delà, pour tous ceux qui ont la justice et le droit au cœur.

Le Président Pépy, lui, jamais en retard pour prendre le sillage libéral, a transformé le 30 octobre dernier les 75 ans de l'entreprise, en un show business oubliant les valeurs fondatrices du service public pour celles d'un grand groupe capitalistique, transférant en faits, l'utilisation de l'argent public de la réponse aux besoins vers l'enrichissement privé.



CP : IHS CHT cheminots

Comme le rappelait Jean-Paul Lahouse dans un dernier billet de l'institut paru dans la tribune des cheminots citant Pierre Semard :

« Un grand service public comme les chemins de fer doit toujours être à l'avant-garde du progrès. Il doit toujours faire face à ce que lui demande l'économie du pays, les besoins des usagers, la sécurité du pays.

Pour ce faire, ses dirigeants doivent apprécier justement les conditions de notre époque, les perspectives qu'elle offre en tant que reprise et développement industriel et commercial, les besoins de transport par fer qu'un changement de situation peut entraîner... »

Une notion que Pépy n'a décidément pas assimilé tout au long de son mandat qui se termine dans quelques mois et dont le bilan en sera entaché. Aujourd'hui encore, les principes du service public que sont l'éga-

lité d'accès et de traitement, la continuité et l'adaptabilité, sont au cœur des affrontements et vivent au gré des rapports de forces, nous contribuons, à notre place en tant qu'ih's, à alimenter par notre activité ce rapport de forces et nous avons encore beaucoup de choses à dire et à faire.

Cela me permet d'enchaîner pour rappeler à notre assemblée générale, notre activité écoulée au cours des 12 derniers mois.

- le bureau de l'institut s'est réuni mensuellement pour assurer l'animation et la continuité de l'association. Il est maintenant fait un compte-rendu manuscrit par le président pour fixer les réflexions menées et les décisions prises. Cela permet aussi aux absents d'en prendre connaissance et de laisser des traces pour nos archives.

- le conseil d'administration s'est réuni le 7 juin 2012 avec 10 représentants les secteurs fédéraux (qui sont tous membres fondateurs et donc de droit au CA) Chambéry-Rennes- Metz /Nancy-Marseille-Lille-PSE-Limoges-PSL-Toulouse-Reims, Excusés Tours-PRG Etaient aussi Invités : Hervé Barthélémy (Président de Rail & Mémoire) et Véronique Désormeaux (Rail & Mémoire).

La partie principale des travaux du CA a été consacrée à l'engagement de l'institut au niveau du comité de pilotage national sur la réalisation du livre mémorial concernant les cheminots victimes de la répression pendant la seconde guerre mondiale.

- le 28 juin, nous avons eu une rencontre de travail avec Gilbert Garrel, d'une part pour faire le point des dossiers et des évolutions dans la politique de l'entreprise, puis abordé comment mieux travailler ensemble fd et ihs, tout en mesurant qu'on ne part pas de rien et avec les succès de divers initiatives prises notamment avec les jeunes, et aussi avec le renforcement continu en adhérents de l'institut, même si de trop nombreux syndicats et sections ne sont pas adhérents. Il a été décidé de :

- de mettre l'adhésion à l'institut comme un élément dans la coopération permanente BF/secteur.

- d'envisager une présence et un stand ihs.

les 9 et 10 octobre lors de la réunion BF/secteur /CER (ce qui a été fait)

- une présence de l'ih's au Conseil National de novembre (ce qui a été fait aussi) et une intervention de l'institut que vous retrouverez dans le compte-rendu du Conseil National publié dans le courrier des cheminots.

Nous rédigeons régulièrement le billet de l'institut et les 1500 caractères qui nous sont impartis dans la tribune des chemi-

nots, en essayant à chaque fois de rester dans le thème central de la dite tribune et ainsi délivrer quelques messages aux syndiqués mais aussi celui de rappeler l'existence et l'activité de notre institut.

Nos cahiers de l'institut sont parus irrégulièrement au cours de l'année, car nous avons été pris sur d'autres fronts, comme l'expo des 70 ans de l'exécution de Pierre Semard, et la constitution du livret qui a connu de longues attentes pour produire des documents promis et inédits, venant des archives de Moscou notamment qui en finalité actuelle ne sont toujours pas arrivés mais que nous espérons encore pouvoir publier un jour !

Vous venez néanmoins de recevoir le livret de l'exposition en tant que numéro 44 du cahier.

Avec une dizaine de sortie en France, l'expo est donc toujours disponible et son livret, tiré en 2000 exemplaires aussi pour animer les initiatives que vous pourrez suggérer à vos structures syndicales ou collectivités locales lors d'inauguration par exemple ou de commémorations. Elle doit partir dans quelques jours pour Belfort.

-le cahier numéro 45, que nous attendons aujourd'hui, et que nous vous enverrons aussi vite, a été réalisé grâce à nos camarades du secteur de Toulouse qui ont prolongé le travail que nous avons réalisé nationalement sur la grève de 1910 lors du congrès de Reims en 2010, par l'organisation d'une journée d'étude sur cette grève sur leur région, notamment à partir d'un carnet de notes d'un gréviste toulousain.

Puis avec l'aide d'un universitaire du Mirail, d'actualiser cette réflexion sur l'étude de la pratique de la grève générale, confronter aussi avec les réflexions et pratiques des militants actifs ou retraités du secteur de Midi-Pyrénées.

J'en profite pour réitérer notre demande, pour que les cahiers trimestriels de l'institut puissent devenir un outil de diffusion des travaux, recherches, de témoignages ou tout simplement d'initiatives prises par nos correspondants régionaux sur les questions liées à l'histoire sociale de leurs régions, localités ou sites ferroviaires.

Nous pensons que cela pourrait être enrichissant pour tous, en premier pour nos correspondants qui pourraient ainsi dépasser le simple rôle de représentation lors des bureaux, comités généraux ou autres conférences de secteur ou lors de congrès de syndicats.

De la même manière, nos adhérents, sensibilisés par l'histoire sociale, pourraient être aussi invités à participer à ces travaux.

Notre institut, vous le savez, attache beaucoup d'importance à l'histoire de proximité pour ne pas éloigner l'analyse et l'interprétation des faits, des lieux et des militants qui, dans les syndicats, ont vécu ou ont reçu en direct les échos des événements, des luttes, des conflits qui ont jalonné l'histoire de la corporation des cheminots.

Nos camarades, du secteur de Marseille viennent de tenir, sous l'égide du CER PACA, un colloque mercredi dernier pour présenter un excellent livre intitulé « cheminots en Provence, les années de guerre 1939/1945 » ouvrage réalisé par l'historien Robert Menchérini avec la participation aux recherches de Geneviève Motte, la correspondante régionale et de Marcel Alméro pour le CER.

Ce livre identifie et situe notamment tous les cheminots de PACA qui ont laissé leur vie pour notre liberté, soit 496 noms sortis de l'anonymat des plaques commémoratives pour témoigner de leurs combats et de leurs actes. Geneviève pourra nous en dire quelques mots.

Nos camarades continuent leur travail de mémoire, sur leur région en étant partenaire d'une à initiative pour réhabiliter un wagon de déportation qu'ils destineront au camp des milles.

Rappelons que le Camp des Milles est le seul grand camp français d'internement et de déportation encore intact et accessible au public.

L'ambition du Site-Mémorial du Camp des Milles est de rappeler l'histoire tragique dont il témoigne et de s'appuyer sur cette histoire pour renforcer la vigilance et la responsabilité du visiteur face aux menaces permanentes du racisme, de l'antisémitisme, de l'intolérance et du fanatisme. Contribuant ainsi hautement aux valeurs humanistes de respect, de dignité et de solidarité, il constitue, par les médiations utilisées, une réalisation pédagogique unique au monde sur un lieu de mémoire.

Claude Marache, Caroline Chalier et moi l'avons visité la semaine dernière et nous vous invitons à le faire individuellement ou pourquoi pas collectivement.

- nous avons collaboré et participé aux initiatives prises par la fédération lors du 70^e anniversaire de l'assassinat de Pierre Semard.

Tout d'abord lors de la rencontre autour de l'expo intitulée « du militant ordinaire au dirigeant légendaire » commenté par serge Wolikow consacré à Pierre Semard, puis autour de Georges Séguy qui apporta un témoignage précieux, ainsi que sur son propre parcours de résistant, déporté puis militant syndical et de dirigeant. La journée

se terminant par la projection du film, « la nécessité de la métamorphose » en présence des auteurs et réalisateurs, et de l'acteur principal Georges Séguy, témoin privilégié de notre histoire sociale de 1944 à 1982 qui régala par ses commentaires et précisions les 300 jeunes cheminotes et cheminots présents. Nous en profitons pour vous rappeler que ce DVD est toujours disponible et qu'il peut servir de support introductif à des initiatives.

Puis le lendemain une foule importante se retrouva au cimetière du Père Lachaise, pour honorer la disparition de Pierre Semard dont des jeunes militants qui étaient présents la veille, qui avaient découverts l'homme, ses engagements et son histoire et qui voulaient prolonger leurs démarches de mémoire mais aussi renforcer pour leur engagement présent.

- Vous avez reçu votre carte d'adhérent 2012 avec l'invitation à cette Ag soit au 11^e mois de l'année en cours, pour certains retardataires après le rappel fraternel du trésorier cet été.

Nous vous faisons la proposition d'évoluer dans la démarche et dès 2013, d'adresser à chaque adhérent sa carte dès le début de l'année avec la carte de vœux sincères et cordiaux que nous adressons systématiquement à ceux-ci et que ce premier vœu soit celui de le voir renouveler sans la nécessité de remplir à nouveau un formulaire de ré adhésion, sauf si changement d'adresse qu'il devra nous signaler.

Bien évidemment, ceux qui n'auront pas réglé en juin 2013, se verront relancer tout aussi amicalement par le trésorier.

- depuis janvier 2012, nous avons embauché en commun avec la fédération une archiviste-documentaliste, Caroline Chalier ici présente.

Elle a déjà réalisé un travail important, au niveau de l'institut, nous apportant des méthodes de classement, d'identifications de nos archives fédérales pour une plus grande efficacité. Elle prend donc en charge la gestion de l'information, la mise en place d'une politique d'archivage, et engage un chantier sur l'archivage des documents électroniques.

La prochaine étape, sera d'installer un local fonctionnel pour le rangement, stockage et la consultation de nos archives. Ce local a été acheté par la fédération que nous remercions encore, et il est en cours de finition et d'aménagement. Nous espérons pouvoir l'inaugurer prochainement.

Il ne pourra pas accueillir toute nos archives qui rayonnent sur plus de 650 mètres linéaires, mais en facilitera bien le rangement, classement et nommage puis

bien évidemment la consultation pour une utilisation et une production de travaux. Car c'est le but premier que ce soit pour nous, pour vous, chercheurs, étudiants ou historiens.

Caroline participe à toutes les réunions du bureau.

- notre institut a sollicité son adhésion au réseau documentaire CODHOS (Collectif des centres de documentation en histoire ouvrière et sociale) et celui-ci a été admis à l'unanimité des votants à l'assemblée générale qui s'est tenu le vendredi 16 novembre.

Ce réseau est une fédération d'institutions diverses, ayant le statut d'association loi 1901 qui regroupent des centres de recherche universitaire, des fondations privées, des organismes proches des partis politiques et des syndicats et des grandes institutions publiques.

Leur point commun également et obligation aussi, étant de mettre au service du public leurs fonds documentaires.

Ceux-ci mettent en commun leur expérience et peuvent aussi travailler en collaboration.



- dans nos travaux en cours, Jany Moineau et Nicole Parutto sont à l'œuvre, l'un sur le droit syndical et la représentation du personnel, l'autre sur le tome 2, « des cheminots, on en fait toute une histoire. »

Nicole vous en dira bien évidemment quelques mots, même plus, sur l'état de ses travaux.

Jany est excusé aujourd'hui, car il assiste aux obsèques de Jean-Claude Grasset, militant très apprécié sur le secteur de Tours et de son syndicat de St Pierre des Corps et qui nous quitte lui aussi trop tôt.

Jany nous a fait état de l'avancée de ses recherches et la thématique s'est un peu élargie au fil des discussions à l'IHS.

Elle vise l'historique de la représentation du personnel en incluant aussi le droit syndical proprement dit, les 2 volets marchant de pair et le plan en est maintenant dressé.

Il suit la chronologie des événements en ciblant plusieurs grandes périodes :

Premièrement des débuts des Compagnies de chemin de fer au Statut des personnels de 1920, commun à tous les

cheminots des différentes compagnies de l'époque.

Deuxièmement, la période 1920/1938 qui verra la création de la SNCF et la Convention Collective pour tous les cheminots.

La période de l'occupation abordée, entre guillemets, comme une parenthèse de quelques années avec la Charte du Travail Loi de 1941 du régime de Vichy

Troisièmement de la Libération en 1944 à la création de la nouvelle SNCF EPIC en 1982.

Cette période sera une grosse tranche d'histoire puisqu'elle est celle notamment de l'adaptation par le protocole de 1948 de la loi de 1946 sur les CE, de la création de la Commission Mixte du Statut en 1950, des événements de 1968, de la réforme des régions en 1972, ...

Quatrièmement de la création de l'EPIC SNCF en 1982 à nos jours.

Pour cette période qui est la plus récente et qui couvre la création de la nouvelle SNCF, la création des CE/CCE dans l'EPIC, l'application du droit commun avec les Délégués du personnel, les CHS-CT, etc... fait

l'objet d'un groupe de travail distinct qui inclura ou sollicitera le concours, sous des formes à déterminer, de camarades qui ont exercé à l'époque des responsabilités de haut niveau et de négociations en lien direct avec ces transformations.

Une première livraison sera présentée au bureau de l'IHS pour une première écriture au printemps 2013.

- nous entrons maintenant dans l'étape de concrétisation de nos recherches, qui ne peuvent vivre sans vous, concernant notre participation au comité de pilotage et à la réalisation du livre mémorial sur les cheminots victimes de la répression lors de la seconde guerre mondiale.

Nous avons produit de nombreuses informations depuis plusieurs mois sur cette démarche, pour exposer les motivations politiques, historiques qui nous ont poussées à demander à participer à ce travail pluraliste, alors que nous n'étions pas convié initialement et engager ainsi l'institut et au-delà la fédération.

Nous avons eu encore l'occasion de le faire et de le préciser le 13 novembre dernier

lors d'une séance plénière du conseil national de la fédération afin de marquer l'engagement de tous les conseillers nationaux et de nos structures.

Nous avons présenté le dispositif et l'outil que nous mettons à disposition de nos adhérents pour qu'ils prennent une place importante et déterminante dans ce travail de recherche.

Pour ne pas laisser partir à l'aventure nos militants sans biscuit, nous avons mis en ligne sur le site de l'institut une aide pour les recherches au travers d'une méthode et d'une liste nominative de plus de 2600 noms et autant de fichiers biographiques plus ou moins complet pour certains, complètement vide et donc à remplir ou enrichir.

Ce fond initial a été réalisé à partir de documents d'archives de l'institut, d'archives SNCF, du Maitron également de l'association partenaire Rail et Mémoire et de l'ANCAC.

CGT IHS CHEMINOTS

Liste des notices biographiques

Bienvenue sur l'espace privé mis à disposition par notre Institut d'histoire sociale partenaire du «Collectif Mémoire Cheminote», créé avec l'ANCAC (Association nationale des cheminots anciens combattants) et Rail & Mémoire.

Vous trouverez ici l'ensemble des éléments biographiques dont nous disposons à ce stade du travail.

Consulter une notice
 Pour visualiser les notices existantes, vous avez 2 accès possibles :

- soit par nom en faisant défiler la liste complète ci-dessous ;
- soit par département (découpage actuel). Il suffit d'indiquer le n° de département et de cliquer sur « Valider ». Pour lancer une recherche sur un pays étranger, quel que soit le pays, indiquer le n° 99.

Bien évidemment vous ne pouvez que **consulter** les notices, mais ne pourrez pas les modifier par informatique.

Nous transmettre de nouvelles informations
 Afin de vous guider dans vos recherches, vous trouverez ici un [modèle de notice](#) qui donne une trame du type d'informations recherchées. Veillez à bien indiquer la ou les sources de vos éléments trouvés, sinon ils deviennent inexploitable au plan scientifique. Pour chaque information, notez systématiquement :

- le lieu de conservation ;
- la référence précise du fonds et des documents consultés : intitulé, cote et date. Pour un périodique, noter également le titre et le numéro.

Vous ferez remonter vos éléments soit par courrier à l'adresse de l'IHS cheminot, 263 Rue de Paris-93515 Montreuil Cedex, soit par mail à l'adresse suivante : ihs@cheminotcgt.fr. Avec nos partenaires du Collectif Mémoire Cheminote, nous validerons alors les informations que Rail et Mémoire mettra ensuite en ligne. Enfin, les fiches biographiques seront verser au travail du Comité de pilotage du projet. Il est conseillé de consulter [le blog de Rail et Mémoire](#)

Chaque secteur peut depuis le 13 novembre, y accéder à partir d'un identifiant et d'un code d'accès personnel afin de préserver la confidentialité et la propriété intellectuelle des documents mis en ligne et des éléments que vous y apporterez.

Plusieurs camarades pourront se connecter avec le même identifiant donné à discrétion par le secteur ou le correspondant aux adhérents.

Précautions nécessaires pour éviter les piratages d'historiens ou pseudo-historiens qui s'accaparent facilement le travail des autres, voire le détournent pour des fins commerciales évidentes.

C'est ainsi que chaque secteur pourra connaître les noms et dates de naissance des cheminots déjà recensés sur sa région

et pour les départements de sa région. Par département vous avez les cheminots nés ou ayant été en résidence d'emploi ou décédés par département. Ce qui est une bonne base de données pour commencer les recherches ;

Vous pouvez ainsi compiler les biographies connues et s'atteler à les compléter en menant les recherches vers les archives disponibles (syndicales, départementales, municipales...) ou des témoignages de camarades encore parmi nous ou des documents familiaux ou d'associations d'histoire locales, ou livre locaux sur cette période ou musées etc.

Maintenant la direction de la SNCF ouvre l'ensemble des archives de l'entreprise à notre recherche que ce soit celles du Mans,

accessible en ligne gratuitement et disponible aussi à l'institut pour consultation, et celles de Béziers. Ces dernières étant constituées des dossiers personnels des agents pourront être consultées par requêtes nominatives.

Leur accès sera gratuit pour ceux qui se présenteront et se signaleront au titre de l'ihc ou de son relai régional.

Nous avons rencontré la semaine dernière, Caroline et moi, les agents chargés de ce service à Béziers qui sont disponibles et très professionnels pour faciliter les recherches et travailler en bonne intelligence avec nous et réciproquement. De la même manière pour les archives du Mans ? Mais ces dernières sont aussi en lignes.

Pour finir sur la méthode, les recherches que vous ferez, les éléments que vous apportez seront à adresser à l'institut par courrier ou par mail. Les sources de vos recherches et trouvailles surtout devront être précisées et identifiées pour être enregistrées.

Un groupe interne à l'institut les validera, les mettra en lignes sur le site, puis les versera au Comité de pilotage et plus particulièrement à l'AHICF qui collecte les renseignements.

Pour faire vivre vos recherches, l'institut est totalement mobilisé et disponible pour des tâches de conseil et d'animation, mais ne peut chercher à votre place ou celles des correspondants.

S'il le faut, nous pourrions ponctuellement réunir les correspondants investis pour me-

surer ce qui se fait, les avancées et les difficultés rencontrées.

Nous pourrions aussi utiliser nos cahiers pour faire partager ce travail, les méthodes utilisées par chacun et ses évolutions, voire préciser un ou des points d'histoire sur la dite période.

Vous voyez que nous avons de quoi faire et nul ne doute que nous le ferons dès lors que la motivation guidera notre mobilisation.

Nous pourrions si nous en avons le temps vous faire une démonstration en live de l'outil informatique mis à votre service.

Voilà mes chers amis et adhérents ce que nous voulions introduire à votre réflexion et décision pour que notre Assemblée Générale puisse pleinement délibérée, sachant que Claude Marache vous présentera la situation orga et financière, et que nous

aurons aussi à élire le bureau, je devrais dire réélire car aucune modification dans sa composition n'interviendra à cette assemblée 2012.

Mais nous devons bien avoir en tête la nécessité de son renforcement par l'arrivée de nouveaux membres en 2013 lors de la prochaine AG, en gardant les principes mis en œuvre depuis notre création d'alimentation par des militants fédéraux d'expérience en fin d'activité professionnelle, et sensibilisés par l'histoire, mais aussi d'ouverture à des compétences extérieures à la corporation. Le prochain congrès fédéral se déroulant maintenant dans moins d'un an au Futuroscope de Poitiers pouvant nous en fournir l'opportunité.

Donc je nous souhaite une bonne assemblée générale 2012.

Le bureau 2013 élu à l'unanimité - 12 membres



Jean-Pierre Bonnet
Caroline Chalié
Patrick Chamaret - Président
Jean-Paul Lahouse
Georges Lanoue
Claude Marache - Trésorier
Jany Moineau
Nicole Parutto
Madeleine Peytavin
Christiane Roulet
Grégory Roux - vice-président
Pierre Vincent

Responsable des fichiers adhérents : Jacques Lalot



Bilan Financier 2011



CP : IHS CGT cheminots

I – PRODUITS 2011

Chèques remis en banque	
Adhésions – Ventes de livres	31 809,15
Virements Fédération	6 810,19
Total recette 2011 (sur Compte Courant dont 2 451)¹	38 619,34
Reliquat Compte Courant 2010	9 834,82
Total Recettes 2011 + Reliquat 2010 (Compte Courant)	48 454,16
Total Livret Bleu au 01/12/2011	30 586,17
Intérêts Livret Bleu au 31/12/2011	637,27
Solde créditeur Livret Bleu au 31/12/2012	31 223,44
Total général recettes au 31/12/2012 (compte courant, lb)	79 677,60

II – DEPENSES 2011

Achat livres	837,67
Achat matériel informatique	437,74
Adhésion IHS Confédéral	70,00
Abonnement Cahiers IHS Confédéral	350,00
Adhésion AHICF	65,00
Achat Matériel « Communication »	123,97
Congrès Confédéral (Reliquat)	350,78
Achat Petit Matériel	296,93
Repas	735,37
Déplacements Divers	10 447,10
Archiviste (solde)	1 447,16
Edition Livres (P. Semard : La Maison Hantée, les Grèves de 1920, P. Castel)	11 144,55
Frais Bancaires	114,36
Erreurs Bancaires ¹	12 451,00
Total général dépenses 2011	129 985,63

III –

Solde CC/ 2011 (36 168,34 – 27 534,63)	8 633,71
Solde CC/ 2010	9 834,82
Total CC au 31/12/2011	18 468,53
Solde Livret Bleu au 31/12/2011	31 223,44
Solde général au 31/12/2011, donc AU 01/01/2012	49 691,97

L'assemblée générale a adopté le budget présenté à l'unanimité fixé le montant de l'adhésion individuelle à 23 € pour l'année 2013 et revalorisé les différents taux pour les structures syndicales et autres adhérents.

1 Pour compenser son erreur, la Banque a crédité et débité,
Les mêmes sommes en R et D, soit 2 451 euros
Les recettes réelles 2011 sont ramenées à 36 168,34 euros
Les dépenses réelles 2011 sont ramenées à 27 534, 63 euros
Soit un solde de 8 633,71 euros

Participants à l'Assemblée générale de l'Institut d'histoire sociale
de la fédération CGT cheminot du jeudi 6 décembre 2012.

Secteur	Structures syndicales				Indiv.	Nom prénom
	Secteur	Synd ex	ufcm	Ret		
Chambéry				x		Blache Daniel (Grenoble)
Dijon				x		Alexandre Gérard-(Besançon)
Dijon	x					Davillerd Eric
Dijon				x		Gaudry François (Besançon)
Dijon					x	Gueth, Paul
Lyon	x					Lucas Ernest (Valence)
Lyon				x		Travagli Michel (Belleville/Saône)
Lyon					x	Nouailhetas Charles (Roanne)
Marseille					x	Bascunana Henri
Metz				x		Henri Bruno
Nantes	x					Fernandez Carlos
Nancy	x					Goulesque Gérard
Nancy				x		Cremer Dominiqu (Bar leDuc)
Nancy				x		Babel Brigitte (Bar-le-Duc)
Nancy				x		Dieudonné J.Michel (Nancy)
P Est					x	Prigent Albert
P Nord	x					Frezoul Guy
P Nord					x	Gaillard Jean-Louis
PRG					x	Hervy Guy
PSE				x		Ducrot, Louis
PSE				x		Prudhomme
PSE					x	Evenas Gilbert
PSE	x					Raspail Marc
PSE					x	Andouard Marcel
PSE					x	Coquière Claude
PSE					x	Bauchet
PSE					x	Escoffier Roger
PSE					x	Dijy Dominique
PSE					x	Tonneller Jean-Pierre
PSL	x					Avice Daniel
PSL					x	Farnault Christophe
PSL					x	Gruer Geneviève
PSL					x	Le Lous Maurice
PSL					x	Bouchouicha Yahia
PSL					x	Capendu Jean-Marc
PSL					x	Couëdel Gérard
Rennes	x					Henrio Guy
Rennes				x		Riou Jean
Rennes					x	Sanquer Robert
Rouen	x					Cavelier Michel
Rouen					x	Liot Daniel (Le Havre)
Rouen				x		Bekhedda Abdel (Le Havre)
Toulouse	x					Herbreteau Guy
Toulouse					x	Lewart Jeannette
Toulouse					x	Laval Michel
Toulouse					x	Muratet Georges
Toulouse				x		Ferron, Eric
Tours	x					Soret Jean-Paul
Tours					x	Dard Raymond
Bureau IHS					x	Bonnet Jean-Pierre
Bureau IHS					x	Chalier Caroline
Bureau IHS					x	Chamaret Patrick
Bureau IHS					x	Lahouse Jean-Paul
Bureau IHS					x	Lanoue Georges
Bureau IHS					x	Marache Claude
Bureau IHS					x	Parutto Nicole
Bureau IHS					x	Peytavin Madeleine
Bureau IHS					x	Vincent Pierre
Bureau IHS					x	Lalot Jacques
Fédération					x	Garrel Gilbert
Autres adh						
adhérent					x	Legendre-Semard Pierrette
adhérent					x	Larroque France
IHS CGT					x	Chaurant David, directeur
Ihs Normandie					x	Marie Jacques (Lisieux)
Rail et Mémoire					x	Barthélémy Hervé
AHICF					x	Carrière Bruno



Soient 66 participants répartis
en 10 secteurs /10 sections de
retraités /46 adhérents indivi-
duels

Secteurs excusés

Lille/Marseille

Secteurs Absents

Amiens/Bordeaux/ Clermont
Ferrand/ Limoges/Strasbourg/
Metz/Pais Est/Centraux/Rouen

Adhérents individuels excusés

Christiane Roulet/ Jany Moi-
neau (bureau IHS)/ Alain
Fourrage(Thaïlande) / Pierre
Delanoue/Luc Hingant /Jean-
Louis Bobillon (Chambéry)/
Angèle Quinci/Patrick Bourdoi-
seau (le mans)/Gilbert Deverines
(Tours)/Pierre Peter/Sylvie
Amorin/Anne Marie Cancel/
Jean-Marc Lahouse (Limoges)/
Gérard Bousteau (Cer PRG)/
Henri Favre (Nantes Couëron)/
Section retraités le Fayet/ Yvan
Sanchez (Narbonne)/ Jean-Fran-
çois Thomas/Philippe Leclerc
(Toulouse) René Féart (Douai)/
Jacques Trédan (collectif adc)
Pascale Soulard / Damien Iozza



Rail & Mémoire... et ses méthodes de recherches.

Hervé Barthélémy :

Président de Rail & Mémoire - Conseiller National ANCAC,
responsable Commission Mémoire - Membre IHS-CGT Cheminot
Co fondateur du Collectif Mémoire Cheminote : railmemoire.blog4ever.com

Le point de départ de l'association Rail & Mémoire est particulièrement simple.

Lors des commémorations patriotiques les 8 mai et 11 novembre, organisées par les membres de l'ANCAC, je m'étais aperçu que même parmi les plus anciens, quasiment aucun n'était en possibilité de me renseigner sur les noms qui figuraient sur le monument SNCF de « notre gare » de Chartres. Cheminots nous étions, et cheminots nous honorions nos collègues morts pour la France aux commémorations ; mais combien, et qui ? Au retour, d'un voyage à « Sachsenhausen Oranienburg » avec un rescapé, cheminot retraité, nous avons naturellement commencé à « lister » les victimes des différents monuments aux morts de nos gares et, de celles dans lesquelles le service nous appelait. Ensuite Internet a fait le reste, si j'ose dire ...

C'est au second voyage en Allemagne, en 2002, que le projet s'est affiné. C'est en 2004 qu'est née « Rail et Mémoire », une association de cheminot(e)s œuvrant pour un « travail de mémoire » et, qui s'est fixée pour but le recensement des cheminot(e)

s victimes du nazisme morts pour actes de Résistance, Déportés ou Fusillés...

Nous voulions simplement redonner à ces noms devenus anonymes, une histoire et si possible un visage.

L'intérêt commun que nous portions sur la période de la seconde guerre mondiale, la curiosité, et l'amitié ont fait le reste. Les lectures des uns et des autres nous ayant laissé, tous, sur notre faim de savoir avait plutôt frustré qu'éclairé le groupe.

Dans nos différentes gares, sur les stèles couvertes de noms, le distinguo n'était pas systématiquement fait, la mention « tué par faits de guerre » était la plus commune.

Hors, à nos yeux, il y avait une énorme différence entre les « fusillés », les « mort en déportation » et les autres. Ce qui, ne retirant rien à ces derniers, ne rendait pas un hommage suffisant aux premiers. Des uns, ils nous semblaient évident que leur disparition était le résultat d'un engagement volontaire pour lutter contre l'occupant, issu la plupart du temps d'un passé de militants

syndicaux et politique dans et hors de l'entreprise.

Des autres il ne ressortait qu'une « dramatique malchance », identique à celles des milliers de victimes civiles des bombardements dans les grandes villes, les ports et les nœuds ferroviaires.

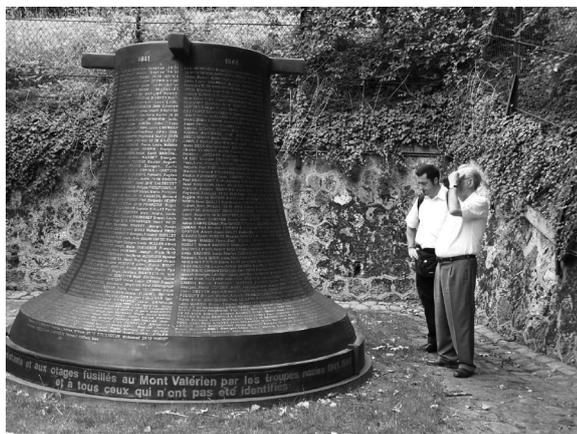
Nous souhaitons rendre aux premiers, une histoire et tenter à chaque fois que possible de retrouver un contact avec d'éventuels descendants, une photographie, une lettre ...

Les approches tentées auprès des archives SNCF du Mans n'avaient rien donné et l'entreprise avisée de notre « faire part de naissance » lors de la création de l'association était restée muette.

Seul le rédacteur en chef de la « vie du rail » avait appuyé, donné un coup de pouce et fait paraître un encart présentant notre démarche novatrice. Premiers succès puisque nous fumes alors contacté par quelques familles ...

«Nous voulions simplement redonner à ces noms devenus anonymes, une histoire et si possible un visage».

CP : Rail et Mémoire



Devant la cloche du Mont Valérien, Hervé Barthélémy, le président de Rail et Mémoire accompagne Fernand Deveaux rescapé d'Auschwitz (Convoi des 45000).

En juin 2004 L'association Rail et Mémoire représentée par son président Hervé Barthélémy et par son secrétaire Bernard Gasté était conviée par Denis Martin, le président de l'association Amrel (association pour la Mémoire de la Résistance en Eure et Loir) prolongement de l'AERI pour l'Eure et Loir et le collège Branly de Dreux à une visite commémorative et à la remise de prix pour le concours de la Résistance au Mont Valérien où furent fusillés de nombreux cheminots.



CP : Rail et Mémoire

Wagon du Camp de Voves, restauré en 2002 suite à une démarche conjointe du comité du camp de VOVES, de l'AMREL et de Rail et Mémoire

Le nombre des victimes directement concernées (mort fusillés, massacrés, déportés) par notre démarche était « abordable ». Il était estimé à peu près 2000/2300 d'après les « auteurs spécialisés ». Les ouvrages de références dans ces domaines datent des lendemains de guerre ... Nous avons aujourd'hui recensé plus de 3000 noms

Nous travaillions avec le webmaster et l'équipe de **Mémoire Vive**, le site consacré aux déportés du convoi du 06 juillet 1942 plus connu sous le nom de « 45000 » et le travail qu'ils effectuaient nous semblait être une très bonne approche.

C'est ce qui nous a donné l'idée de créer un site où les passionnés, et nous l'espérons, les familles, pourraient nous aider à enrichir chaque notice. De fil en aiguille, après l'ouverture du Blog, d'autres Webmasters de sites de Mémoire nous ont contactés et apportés des infos en même temps que nous leur en donnions. Notre méthode de travail sort des sentiers battus, de la consultation des archives et passe par des contacts directs, réseau d'associations...

L'idée du site Internet et son principe ont prouvé que c'était, pour notre équipe, la bonne.

Nous avons réussi à retrouver des familles par des coups de chances et ... beaucoup de recherches, travail de bénédictin, certes, mais qui a prouvé son efficacité. C'est aussi par ce biais que des familles qui nous ont contacté pour nous confier, 65 ans après les faits, leurs émotions, leurs douleurs, parfois encore vives pour les enfants, pour

des frères et sœurs parfois des veuves aujourd'hui octo ou nonagénaires.

La compilation de tout ce qu'il nous a été possible de trouver sur le net ; dans les ouvrages sur le sujet, l'apport des familles qui nous envoient des scans de photos sur le site, nous a permis de rassembler des documents parfois totalement inédits ...

Lors des deux premières années de vie de Rail & Mémoire, la collecte de noms et l'essai de compilation de biographies déjà existantes, nous avaient amenés à un peu plus de 2000 noms ...

Il restait à les mettre en ligne et, c'est ce que nous avons lancé en avril 2008 avec la création du site Internet Rail et Mémoire...

Puis les choses se sont enchaînées, logiquement dirais-je

L'ANCAC dont je faisais partie en tant que « membre Ami » m'a proposé à l'élection de président d'une Commission Mémoire mise en place suite à une de mes propositions, lors de son congrès national à Paris en mai 2008... Un premier contact a eu lieu avec l'IHS CGT Cheminot et son Président Patrick Chamaret ... L'IHS CGT et tous ses membres sont aujourd'hui totalement associés à ces recherches.

En 2010 j'ai été invité par la SNCF à plusieurs entrevues, en vue de travailler sur le projet Mémoire annoncé par le Président PEPY, et après un an de discussion, j'ai été mis à disposition de l'AHICF, à temps complet, Véronique Désormeaux la vice-présidente de Rail & Mémoire m'a suivie

dans ce nouveau chemin pour travailler sur ce sujet ...

En 2011, un partenariat moral a été établi entre l'IHS CGT Cheminot, Rail & Mémoire et l'ANCAC qui permis la création du Comité Mémoire Cheminote pour mettre en commun des recherches et travaux sur cette période.

Depuis lors, c'est une recherche quotidienne,

Toutes les pistes sont exploitées ... Un nom, au départ, ne dit pas grand-chose. D'abord sur internet avec tous les sites de mémoire avec qui nous échangeons. Très souvent, nous sommes appelés à consulter des dizaines de sites sans rapport apparent, par exemple des cartes géographiques afin d'orthographier correctement les noms de lieux et les localiser précisément ce qui nous permet d'établir des corrélations avec leur lieu de naissance, d'emploi, de vie, décès et de cibler d'éventuels parents.

Sur des livres régionaux, souvent écrits peu de temps après la guerre, souvent épuisés et introuvables en librairies. Heureusement les bibliothèques existent !

Dans la presse locale, régionale ; lors des commémorations ; dans les registres d'états civils municipaux et départementaux, sur place, par courrier ou mis « en ligne » ...

Nous contactons régulièrement des auteurs de blog, de site internet, de livres, des journalistes qui à chaque fois nous réservent un accueil cordial.

Et enfin lorsque, nous avons réunis suffisamment d'éléments, le flair nous le laisse

pressentir, l'annuaire pages blanches, sur internet ! Inutile de chercher un Eugène Durand à Paris !!!

Mais certains noms, rares, peuvent laisser espérer une réussite.

Nous commençons généralement par le lieu de naissance, puis de résidence et enfin de décès lorsque celui-ci a eu lieu en France. (Ce qui écarte les déportés).

Jamais nous n'avons été envoyés balader par les gens que nous appelons, au contraire, les homonymes sans rapport que souvent nous appelons, nous aiguillent parfois vers la bonne branche familiale. Des « cousins » se débattent pour retrouver un fil, et nous recontactent, nous permettant d'avancer. Il nous est souvent arrivé d'appeler 20 personnes pour finalement échouer, mais, lorsque, une voix âgée, à l'

autre bout du fil, nous dit, la voix cassée d'émotions, « Oui, c'était mon Père » c'est pour nous la plus belle des récompenses ...

Ce n'est jamais rapide, jamais simple ; parfois des « quêtes » nous ont emmenées à l'étranger, nous avons parfois ré-ouvertes des blessures jamais cicatrisées. Parfois fait prendre conscience à des petits enfants ou arrières petits enfants de la dimension humaine de leur parent dont ils ignoraient quasiment tout. Des liens forts se sont tissés, nous ne nous sommes jamais vu, mais le fait est là.

Si le fait de relever les noms de déportés est relativement aisé, il ne s'agit que de faire des recoupement entre les noms et prénoms figurant sur les plaques de gare et le Livre MEMORIAL des déportés de

France par mesure de répression de la Fondation pour la Mémoire de la Déportation, il est beaucoup moins aisé de découvrir les fusillés et massacrés sur qui aucun ouvrage du même type existe. Là interviennent les différents contacts établis et souvent une information nous est communiquée par des visiteurs du site, base de départ pour les recherches à venir

Notre travail éclaire en ces périodes sujettes à polémique politique, la diversité d'opinions de ces hommes et cependant, l'esprit de corps d'une corporation qui, au-delà des risques encourus, a su dire NON à l'ignominie et en a payé le prix fort.

CP : Rail et Mémoire



Des municipalités sensibles à notre démarche, nous aident et, en 2009, grâce aux recherches de Rail et Mémoire, la commune de Saint Pellerin, en Eure et Loir, a souhaité donner à un square nouvellement créé, le nom d'un cheminot originaire et résidant à l'époque dans cette bourgade. Jean Saliou, père de trois enfants, militant communiste, fusillé au Mont Valérien. Quelques semaines après, grâce au site de Rail et Mémoire, c'est le fils de Jean Saliou qui nous contactait pour nous remercier et nous proposer des documents familiaux concernant son père.

CP : Rail et Mémoire



CP : Rail et Mémoire

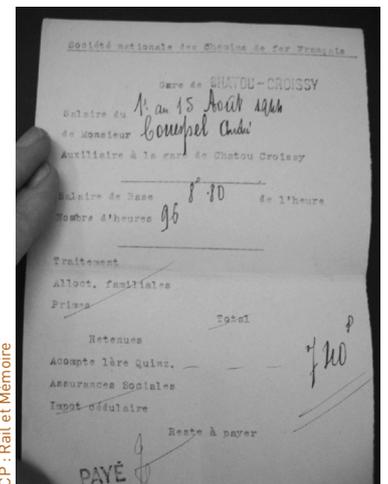
Actuellement, en partenariat avec l'ANCAC et les descendants d'Eugène Gilles, cheminot communiste, délégué CGT, déporté par le convoi du 6 Juillet 1942, mort à Auschwitz, nous avons sollicité la municipalité de Chartres afin que soit attribué son nom, à une rue implantée dans l'ancien quartier cheminot en complète restructuration à proximité de la gare.

CP : Rail et Mémoire



Dernier bulletin de salaire d'André Couespel cheminot à Chatou, fusillé par les allemands en août 1944, à l'âge de 16 ans.

CP : Rail et Mémoire





Par : **Pascal Cusimano**
Responsable Communication du CE des Cheminots PACA

1939 / 1945 »



Le 28 novembre dernier, s'est déroulé un colloque dans l'hémicycle de l'Hôtel de Région pour mettre en lumière la sortie du livre «**Cheminots en Provence. Les années de guerre 1939 /1945** », un projet initié et suivi par Marcel Almero.

la parole : « *Je suis fille et petite-fille de cheminots, je portais des pains de plastique pour faire sauter les trains. C'était pour participer au sauvetage de la France. En toute simplicité.* »

.../...

Un colloque très complet en deux temps

La première partie a mis en évidence le rôle des cheminots pendant la dernière guerre mondiale. La seconde partie a été l'occasion d'une réflexion sur les valeurs portées par la Résistance et sur leur actualité.

D'abord, au travers des 496 cheminots de la Région PACA, morts pour voir revenir la paix, c'est bien le rôle de chacun – documents à l'appui – qui a balayé les accusations lancées récemment sur la place publique pour noircir le rôle de notre corporation.

Après plusieurs interventions de la part d'historiens, syndicalistes, dirigeants SNCF, (voir encadré ci-contre) l'émotion fut palpable quand madame Germaine Besset, 92 ans, prit

Avec la présence de nombreuses personnalités telles que :

M.Robert Mencherini,
historien

Jean marc Coppola,
Vice- président du Conseil Régional

Julien Lauprêtre,
Président du Secours Populaire Français

Gilles Perret,
Cineaste

Bernard Thibault,
Secrétaire Général de la CGT

Gilbert Garrel,
Secrétaire de la Fédération des Cheminots CGT

Alain Chouraqui,
Président de la Fondation du Camp des Milles

Marie-Noelle Polino,
de l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer de la SNCF

Patrick Chamaret,
de l'Institut d'Histoire Sociale Cheminot CGT

Cheminots en Provence « Les années de guerre 1939 / 1945 » [suite]

Ou encore le témoignage de **Julien Lauprêtre**, 86 ans, fils de cheminot, Résistant et Président du Secours populaire français, parlant de **Missak Manouchian** (membre de l'Affiche rouge). « *Il m'a dit : tu vas t'en sortir, toi. Moi, je serai fusillé... Il faut continuer, la situation est trop injuste* ».

Ce panorama historique nous a ensuite amenés à la seconde partie du colloque : **"Les Jours heureux". Quand l'utopie des Résistants devint réalité !**

C'est le titre du programme du **Conseil National de la Résistance**. Si on se réfère à la période, quel optimisme de leur part ! Alors pourquoi ne pas penser que l'on peut changer la société ?



Pour **Gilbert Garrel**, Secrétaire de la fédération CGT des cheminots, « *Tout a été fait depuis des années par les dirigeants de la SNCF et les gouvernants pour briser l'histoire de l'entreprise. Ils nous traitaient de passésistes, d'archaïques, ceux-là mêmes qui sortent en train de réinventer la troisième classe dans les TGV low-cost ! Nous ne renoncerons pas à la lutte pour le progrès et pour une SNCF unique et 100 % publique* ».





Pour sauvegarder et rénover "Le Wagon de Déportés" de Miramas et permettre son transfert au Camp des Milles



Appel de Personnalités

Le wagon ferroviaire, de marchandises ou à bestiaux, est devenu aujourd'hui l'un des symboles les plus forts de la déportation. Il en fut surtout la terrible réalité. En août-septembre 1942, à partir du camp d'internement des Milles, alors sous la responsabilité du régime de Vichy, plusieurs convois ferroviaires ont conduit 2000 hommes, femmes et enfants juifs, vers Drancy, puis vers les camps de la mort.

En gare de Miramas stationne un wagon du type de ceux qui ont servi à cette époque. En mauvais état, il se dégrade tous les jours un peu plus. En septembre 2012, un Mémorial a été inauguré sur le site des Milles. Il est aujourd'hui un haut lieu de la mémoire régionale et nationale. Nous souhaitons que le wagon de Miramas soit sauvé, restauré et transporté au Mémorial des Milles. Installé sur les lieux mêmes du départ pour la déportation, il contribuera à montrer jusqu'où peuvent mener le racisme et l'antisémitisme, si présents encore aujourd'hui.

Il y a urgence :

- à sauvegarder et préserver ce wagon qui a subi les outrages du temps et les déprédations,
- à engager sa rénovation complète et son transfert au Mémorial des Milles,
- à promouvoir les directives de l'UNESCO pour une "Culture de paix et de non-violence" pour éviter à la barbarie de se renouveler tout en ouvrant la voie à une réelle civilisation de paix.

C'est dans cet esprit que nous appuyons l'appel du Comité d'Établissement des Cheminots de Provence-Alpes-Côte d'Azur, adressé à la direction SNCF, aux collectivités territoriales et à l'Etat pour dégager les moyens financiers nécessaires à la rénovation du wagon (100 000 €) et à son transfert sur le Site-Mémorial du Camp des Milles.

Premiers signataires :

Albin Noël, Cheminot Maire du Touet de l'Escarène.
 Alméro Marcel, Secrétaire Adjoint du CE des cheminots PACA.
 Balcon Sébastien, Syndicat des Cheminots CGT de Miramas.
 Bascunana Henri, Administrateur salarié CGT à la SNCF.
 Baucher Marc, Secrétaire Fédéral UNSA Cheminots.
 Bernat Jean-Luc, Retraité CGT Miramas.
 Besset Germaine, Cheminote Résistante.
 Bonnet Nathalie, Secrétaire Fédérale SUD RAIL.
 Candela Alain, SUD RAIL PACA.
 Chamaret Patrick, Président de l'Institut d'histoire sociale FD Cheminots CGT.
 Chessa Mireille, Secrétaire de l'UD CGT 13.
 Coppola Jean-Marc, Vice-président de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur.
 Crespin Stéphane, Secrétaire Régional UNSA Cheminots.
 Dhamelincourt Gilbert, Secrétaire Régional FO Cheminots PACA.
 Delours Laurent, Secteur Fédéral Cheminots CGT PACA.
 Dolot Michel, Mouvement de la Paix des Bouches du Rhône.
 Faure Daniel, Secrétaire du CE des Cheminots PACA.
 Felden Jean, UR UNSA.
 Filiol Jean-Luc, Secrétaire Régional Adjoint UNSA Cheminots.
 Garrel Gilbert, Secrétaire Général de la Fédération des Cheminots CGT.
 Grout Jérôme, Secrétaire Adjoint Régional FO Cheminots PACA.
 Isnardon Bernard, SUD RAIL Marseille.
 Lauprêtre Julien, Résistant (emprisonné avec Missak Manouchian de l'Affiche Rouge)
 Mahieux Christian, Secrétaire National Solidaires.
 Mencherini Robert, Historien.
 Michel Frédéric, Secrétaire Régional SUD RAIL PACA.
 Minetti Régine, Mouvement de la Paix PACA.
 Motte Geneviève, Retraîtée CGT Miramas.
 Musée Virtuel de la Résistance.
 Nodin Joël, SUD RAIL Miramas.
 Nardy Thierry, CGT Miramas.
 Ortega Serge, SUD RAIL Miramas.
 Pasquet Isabelle, Sénatrice.
 Perret Gilles, Réalisateur.
 Petit Jean-Yves, Vice-président de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur.
 Portelli Patrick, Trésorier UNSA Cheminots.
 Promemo.
 Prou-Gaillard Gilles, UD 13 UNSA.
 Roger Jacques, Association Mémoires Vivantes.
 Tejedor François, Syndicat des Cheminots CGT de Marseille.
 Thibault Bernard, Secrétaire Général de la CGT.
 Tourneboeuf Eric, Administrateur salarié UNSA à la SNCF.
 Vaccari Nicole, Déléguée du Personnel Cadres UNSA Cheminots.
 Vigouroux Frédéric, Maire de Miramas.

Vous pouvez également vous joindre à cet appel :

- soit par internet, en signant l'appel en ligne sur le site du CE : www.ce-paca.org
- soit en écrivant à l'adresse ci-dessous en renseignant les informations suivantes :

SAUVEGARDER ET RÉNOVER LE WAGON DE DÉPORTÉS DE MIRAMAS

Nom	Prénom	Profession	Localité	Signature

A Retourner à :

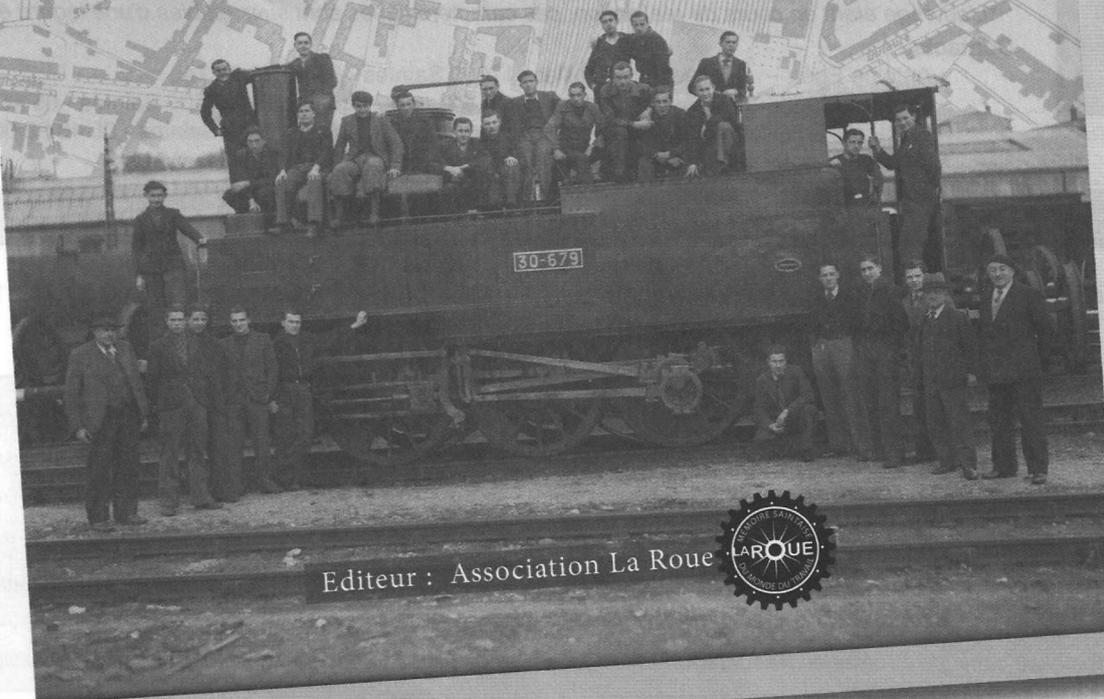
CE DES CHEMINOTS PACA – OPÉRATION WAGON DE DÉPORTÉS
 19, RUE BÉNÉDIT – 13001 MARSEILLE

Un ouvrage historique et de témoignages
sur le chemin de fer à Saintes.

Henri TEXIER

Saintes Cité cheminote

Histoire
d'une étoile ferroviaire
des origines
au XXI^e siècle



Editeur : Association La Roue



BULLETIN DE SOUSCRIPTION



Les cheminots, on s'en fait toute une histoire...

Le livre que nous avons l'honneur de vous présenter a pour ambition de mettre en exergue, à Saintes, l'apport économique, urbanistique, social et politique du chemin de fer et de ce qu'il est commun d'appeler la Famille cheminote.



Cet ouvrage est le fruit du travail mené jour après jour, pendant de longues années par Henri Texier, lui-même fils, frère, oncle, neveu et gendre de cheminot et bien sûr Saintais depuis toujours. Henri a consulté de multiples ouvrages, documents d'archives, articles de presse et autres photographies avec cette volonté toujours didactique chez lui, ancien enseignant, d'appréhender les événements locaux dans le contexte de l'histoire nationale, voire internationale. Pour nourrir son texte, le rendre plus vivant encore, il l'a ponctué de très nombreux témoignages -près de 250-recueillis auprès de cheminots, actifs et retraités et de leur famille, une mémoire ouvrière qui, grâce à lui, peut ainsi se transmettre.



Mais si cet ouvrage se distingue des études habituellement consacrées au chemin de fer, il le doit avant tout au formidable talent de conteur d'Henri Texier. Avec beaucoup de verve et de chaleur, il nous relate, qu'ils soient importants ou modestes, dramatiques ou cocasses, les événements vécus par les cheminots. Il nous transmet même cette empathie puisée dans ses racines familiales et nous devenons, au fil des pages, tour à tour poseur de rails, chaudronnier aux Ateliers, conducteur de locomotive tel Jean Gabin dans la Bête Humaine ou résistant de la Bataille du rail.



L'Association La Roue encourage et favorise toute entreprise qui vise à promouvoir la mémoire industrielle et commerciale de la ville de Saintes. L'ouvrage d'Henri Texier sur le chemin de fer à Saintes est notre première réalisation.

Descriptif de l'ouvrage : format 20 X 31, papier 90 g., dos carré cousu collé, 500 pages et 250 illustrations noir et blanc*.

Prix de l'ouvrage : 25 € jusqu'au 31 mars 2013 (prix de lancement), 28 € après cette date.

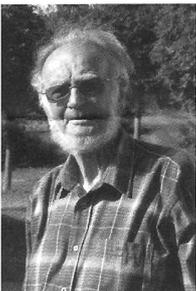
Frais d'envoi : les acheteurs pourront retirer leur exemplaire à la FACELS et à la Bibliothèque SNCF. Pour tout exemplaire expédié par la poste, les frais d'envoi seront de 7 €.

Date de parution : 1^{er} avril 2013.

**L'ouvrage étant en cours de réalisation, ces caractéristiques sont susceptibles d'une légère évolution.*

Contacts :

- Antoine Egéa – 7, allée du 14 Juillet - 17000 Saintes - 05 46 93 53 74.
- Frédéric Morin – 1, passage de l'ancienne caserne – Appart. 53 - 17100 Saintes - 05 46 93 70 31.
- Espace CE Bibliothèque SNCF – 3, avenue Jules-Dufaure - 17100 Saintes - 05 46 92 00 21.
- Courriel : laroue.saintes@orange.fr



Henri Texier



Bulletin d' Histoire Sociale du Gers

Bulletin d'information trimestriel Hors Série - Décembre 2012
Prix : 5€

Les chemins de fer dans le Gers

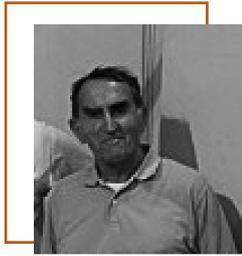
de leur origine à aujourd'hui

"à l'heure du développement humain durable ,
les travaux menés par nos camarades de l'IDHS
du Gers doivent servir pour reconquérir un
Service Public ferroviaire répondant aux besoins
des travailleuses et travailleurs ainsi que des
citoyennes et citoyens.

Ce remarquable travail de recherche et de
restitution apportera à chacune et chacun plus
qu'un éclairage sur l'histoire ferroviaire du Gers
jusqu'à nos jours...."

comme le rappelle David Aylies ,
secrétaire général de l'union
départementale CGT du Gers

vous pouvez vous procurer ce document auprès
de l'idhs du Gers



CP : IHS CHT cheminots

Guy Decamps, notre ami de l'Institut cgt d'histoire sociale des cheminots, nous a quittés en juillet 2012.

Guy Decamps

Le 16 juillet 2012, en présence de plus de deux cents personnes venues le saluer une dernière fois, Christian Cuvilliez, ancien maire de Dieppe achève son hommage à notre camarade Guy Decamps ainsi :

« On n'oubliera pas facilement – si jamais on l'oublie – son regard noir et pénétrant, sous des sourcils épais et broussailleux, qui lui donnait des airs d'Hidalgo espagnol ». C'est en effet cette image qui s'impose à moi depuis notre première rencontre à l'Union Ouest, rue Pierre Semard, dans les années 1960 et notre dernière rencontre en 2011 à l'institut d'histoire sociale. Ce regard était impressionnant comme la stature du Grand Babin du dépôt de Sotteville ou encore l'imposante présence de Pinault des agents de train. Mes 20 ans avaient fort à faire avec ces « pointures venues » de Normandie.

Philippe Stalin du secteur fédéral CGT des cheminots a voulu rappelé son parcours syndical :

Au sortir de tes études, en 1948, Guy entre à la SNCF (sur concours) comme élève mineur, c'est-à-dire apprenti. Affecté à la gare d'Oissel, il s'investit dans le syndicat. A l'issue d'un examen interne pour l'accès à l'encadrement, qu'il réussit brillamment, il atterrit à Dieppe en 1968. En 1981, lors de l'avènement de la gauche au pouvoir, Guy est secrétaire du Syndicat CGT cadres. Guy part à la retraite en 1986 pour redéployer son énergie ailleurs mais reste tout près : au vélo, au syndicat des retraités, à l'association des Amis de la commune et à notre institut comme à celui de la Seine-Maritime.

Guy a été l'un des premiers adhérents de notre institut et l'un de nos premiers correspondants de secteur de l'IHS. Il y a mis, comme dans tout ce qu'il faisait, beaucoup de passion. C'est ainsi qu'il a été le moteur d'une initiative partagée en 2000 avec les Amis de la Commune pour célébrer le retour de Louise Michel de la Nouvelle Calédonie, lieu où elle avait été déportée. Elle revint en France le 9 novembre 1880 par Dieppe et à Paris par la gare de Paris-St-Lazare.

Lors d'un autre travail commun entre l'ihc cheminot et l'université de Bourgogne, Guy a rassemblé une masse de documents ayant trait à l'emprisonnement de Pierre Semard à Gisors et à son assassinat à Evreux le 9 mars 1942. Il a ainsi compilé une importante documentation du passage forcé et funeste de Pierre Semard en Normandie, compilation qui sera précieuse à nos militants ou aux chercheurs au-delà de la disparition de Guy.

C'est ainsi que nous aimerons l'évoquer à l'institut en consultant son travail. Nous voulons dire à sa famille attristée, comme nous le sommes, qu'il servira longtemps encore de référence dans les travaux de l'institut.

L'aventure du retour sur une histoire internationale



Le navire Max Reichpietsch à son arrivée à Kompong Som.
14 décembre 1982. (Archives Jeannette Lavart - DR)

avoir connu des années de guerre menées par la France puis les Etats-Unis, après avoir subi le sanglant régime de Pol Pot, bourreau de son propre peuple. Tout en s'appuyant sur des documents d'archives, on évoquera ensuite les premiers élans de solidarité cheminote au regard de l'état des chemins de fer cambodgiens. On pourra alors détailler l'aventure du « Max Reichpietsch » en explicitant étapes et acteurs de ces 750 tonnes de matériel ferroviaire acheminées de Dunkerque à Kompong Som.

1-L'embarquement du matériel ferroviaire a lieu à Dunkerque et non pas à Calais, comme l'indique Alain Stern dans un ouvrage autobiographique intitulé *Les métallos et l'anticipation sociale*, Lille, Association CRIS-Geai Bleu Editions, 2012, p. 163.

2- Cf. L'Humanité du 10 novembre 1982.

Le 10 novembre 1982, un navire battant pavillon allemand de la République Démocratique Allemande, le « Max Reichpietsch », jette l'ancre dans le port de Dunkerque¹ pour y charger gratuitement 750 tonnes de matériel de voie et de rails équivalent à 25 wagons de marchandises, à destination du port cambodgien de Kompong Som. Pour le journal L'Humanité², ce matériel chargé bénévolement constitue « un acte de paix » s'inscrivant dans une manifestation de solidarité internationale unissant cheminots, dockers et portuaires de la CGT à des marins allemands. Cet acte de paix est aussi un événement particulier dans le port de Dunkerque où déjà, durant la guerre d'Indochine menée par la France, les dockers s'opposaient à l'embarquement du matériel de guerre.

Comment expliquer un tel élan de solidarité en faveur d'un petit pays de la péninsule indochinoise situé à plus de 10 000 kilomètres de la France ? Pour y répondre, il convient d'abord de revenir sur l'histoire du Cambodge qui, en 1979, s'avère meurtri et ravagé après

Le Cambodge : du protectorat français à la guerre du Vietnam³

Le Cambodge (Kampuchéa) est situé au sud-ouest de la péninsule indochinoise entre le Viêtnam à l'est, la Thaïlande à l'ouest et le Laos au nord. Devenu protectorat français en 1863, il repose sur une royauté mais le véritable pouvoir est entre les mains du résident général de France et des représentants des colons français.

« A la veille de la première guerre d'Indochine, Sihanouk, tout jeune monarque est à la tête de six millions et demi d'habitants. (...) C'est un pays essentiellement agricole, sous-industrialisé et inculte. La classe ouvrière y était inexistante. Il n'y avait pas plus de mille ouvriers dans les années 30 contre plus de 300 000 au Viêtnam. Elle était d'ailleurs pour l'essentiel composée de Vietnamiens recrutés de force dans les villages misérables du Tonkin, ce qui expliquera en grande partie que l'origine du mouvement révolutionnaire au Cambodge était le fait d'immigrants vietnamiens (...). Les régions peuplées de minorités ethniques constituaient les deux tiers de la surface du pays (...).

L'effort des Khmers rouges portera d'abord sur ces zones peu accessibles où les populations étaient souvent victimes des exactions des autorités gouvernementales, par exemple lorsqu'il s'agissait de confisquer des terres pour agrandir les plantations d'hévéas »⁴.

Après la défaite de la France à la bataille de Dien Bien Phu, les accords de la Conférence de Genève conclus le 21 juillet 1954 proposent l'indépendance du Cambodge et du Laos. Ils prévoient aussi la séparation du Vietnam en deux parties. Dans ce cadre, il avait été convenu d'organiser des élections générales mais les Etats-Unis refusent d'appliquer cette décision. « Ils imposent Ngo Dinh Diem, leur poulain, comme chef de l'Etat et prennent le relais militaire de la France. La deuxième guerre d'Indochine commence alors »⁵.

3 Pour réaliser cette partie de l'article, on s'est référé aux travaux de Gilbert Béréziat (médecin, membre fondateur du Comité d'Aide Médicale et Sanitaire à la Population Cambodgienne, et professeur à la Faculté de médecine de l'Université Pierre et Marie Curie, qui a publié *Cambodge 1945-2005 : soixante années d'hypocrisie des grands*, Paris, L'Harmattan, 2009. On s'est aussi appuyé sur les notes de la première délégation de la CGT qui se rendit au Cambodge en mars 1980 ; délégation à laquelle j'ai participé au nom de la Fédération des Cheminots et de l'Association pour le Développement des Relations avec le Cambodge (ADRAC).

4 Gilbert Béréziat, *op. cit.*, pp. 25-27.

5 ID., *op. cit.*, p. 37.

« Max Reichpietsch » en faveur des chemins de fer cambodgien

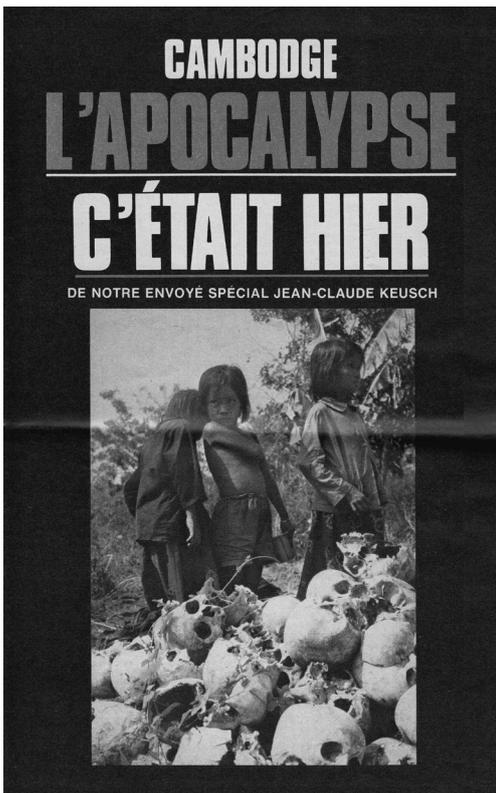
Jeannette Levart, secrétaire de la fédération Cgt des cheminots de 1970 à 1990

Le Cambodge n'est pas épargné par le conflit. A partir de 1967, les bombardements américains deviennent massifs. Ils affectent surtout les villages frontaliers susceptibles d'héberger des maquisards vietnamiens dénommés les Viêt-Cong, notamment le long de la piste Hô Chí Minh. En 1969, après la mort d'Hô Chí Minh, les bombardements sur le Nord-Viêt Nam et le Laos gagnent en intensité. L'espace aérien du Cambodge est officiellement ouvert aux sinistres B52. Entre mars 1969 et août 1973, plus de 500 000 tonnes de bombes sont larguées sur le pays, soit trois fois et demi le tonnage déversé sur le Japon, pendant la Seconde Guerre mondiale. Ces bombardements et les épandages de défoliants accélèrent le passage des paysans chassés de leurs terres vers les maquis qui vont voir leurs effectifs centupler dans les années qui suivent. Avec le coup d'état fomenté par les Américains le 18 mars 1970, la situation politique se complexifie. Sihanouk est chassé du trône et Long Nol est désigné président de la République. Sihanouk, destitué, fait alliance avec la fraction maoïste des communistes khmers ; ce qui, avec l'intervention américaine, précipite le Cambodge dans la tragédie.

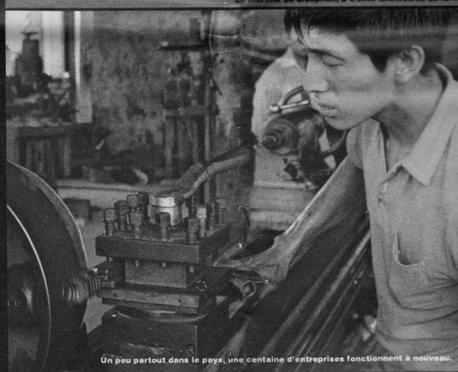
Le 5 mai 1970, le gouvernement Royal d'Union Nationale du Kampuchéa est créé à Pékin. Il s'engage avec les représentants du Laos, du Nord-Viêt Nam et du gouvernement révolutionnaire provisoire du Sud-Viêt Nam à mener conjointement la lutte contre les Américains et leurs alliés locaux. Pendant ce temps, les B52 continuent de déverser leurs tonnes de bombes à la frontière du Laos, du Viêt Nam et du Cambodge⁶. Cependant, l'opération ne réussit pas à détruire le quartier général des forces Viêt-Cong et nord-vietnamiennes, ni à entraver l'activité révolutionnaire au Cambodge. Du coup, les Américains décident d'une intervention terrestre associant leurs forces à celles des Sud-Vietnamiens renforcées par l'armée de Long Nol. En 1971, le Cambodge s'enfonce dans la guerre. Si les accords de Paris, en janvier 1973, prévoient l'arrêt total des bombardements, les Américains continuent néanmoins de déverser leur stock sur le Cambodge jusqu'en juin 1973. A la situation économique dramatique s'ajoute une lutte politique intense entre les partisans de Long Nol (soutenu par les Américains) et les Khmers rouges.

⁶ ID., *ouv. cit.*, p. 57.

Le Cambodge : des khmers rouges au départ de Pol Pot vers la Thaïlande



Le 17 avril 1975, l'ordre de l'Angkar s'abat sur le Cambodge. Il était neuf heures du matin. Deux heures plus tard, le massacre commençait. Il devait durer jusqu'au 7 janvier 1979. Ce jour-là, le pays a compté ses morts : plus de trois millions. La douleur fut atroce, mais les vivants étaient libres. Depuis, chacun cicatrise ses blessures, et la vie a repris dans ce capharnaüm de ruines. Une délégation de la CGT vient de séjourner au Cambodge. Nous témoignons aujourd'hui que le renouveau est une réalité là-bas.



On croyait savoir le Cambodge. Ses quatre années d'utopie criminelle et ses trois millions de cadavres : son agonie pesante et sa tragédie qui n'en finit pas. Avant de partir vers ce petit pays asiatique, chacun d'entre nous avait stocké ses statistiques, ses informations, ses émotions, ses « blindages » personnels contre l'horreur dont on savait déjà qu'elle n'avait pas d'équivalent dans l'histoire de l'humanité. A l'aéroport de Pochentong, à Phnom Penh, après dix sept heures de vol depuis Moscou, tout a volé en éclat. Le Cambodge nous est arrivé en pleine figure, comme un violent retour de manivelle déviant ses pellicules de « clichés » kilométriques, pour ne s'arrêter que sur une image figée, poignante, de ce qui a défaut de mots, on est bien obligé d'appeler « la réalité cambodgienne ».

En ce mois de mars, un des plus chauds de l'année avec avril, l'air et le sol brûlent à la peau. La température avoisine les 40 degrés, le chaleur s'accroît sur le relief, le pays suffoque dans la possession. Dans la salle d'attente de l'aéroport, on se reconforte pour la première fois, cambodgiens, français, syndicalistes.

(Suite page 26.)
25

Article et photographies de Jean-Claude Keusch publiés dans la Vie Ouvrière. 23 avril 1980. (Archives Jeannette Lavart - DR)

Le 17 avril 1975, les forces armées de Sihanouk et de Pol Pot s'emparent de Phnom Penh. Les maquis influencés par Pol Pot prennent alors la décision d'évacuer la capitale. Tous ceux qui sont incapables de se déplacer ou qui tentent de résister sont éliminés. Tous les ressortissants étrangers sont regroupés dans l'enceinte de l'ambassade de France. Environ 250 000 des 400 000 résidents d'origine vietnamienne quittent le pays. Les Khmers rouges exigent du consul général de France qui assure l'intérim de l'Ambassadeur qu'il leur remette tous les Cambodgiens y compris ceux qui étaient mariés à des ressortissants français. Cette évacuation s'avère une catastrophe sanitaire et humaine avec plus de 10 000 morts et permet à la faction pol-potiste de prendre le contrôle du pays.

Qui sont les Khmers rouges partisans de Pol Pot ? Le parti communiste khmer a été créé à partir du parti communiste indochinois, lui-même fondé en 1930 par Hô Chi Minh. Mais, à la différence des communistes vietnamiens, qui s'appuieront toujours sur le peuple pour vaincre le colonialisme, Pol Pot et les siens entendent mener une politique de suppression de toutes les structures économiques, sociales et même familiales qui pouvaient être rattachées à l'ordre ancien. Il s'attelle à éliminer toutes les catégories sociales autres que celles des ouvriers-paysans, pauvres des couches moyennes et inférieures. Ils planifient la liquidation immédiate des ministres, des hauts fonctionnaires et officiers du régime de Long Nol, puis des bonzes, des dignitaires du culte musulman, des prêtres et des évêques catholiques. Ils décident de mettre « le peuple nouveau » (celui qui vivait sous l'administration de Long Nol) « en attente » pour trier les classes sociales. Ils confient « au peuple ancien » l'identification de ceux qui seraient dignes de participer à la mise en place de la « société socialiste ». Pol Pot déclare ainsi : « avec deux millions de Khmers, je reconstruirai un pays qui, par sa puissance, éclipsera la civilisation d'Angkor ».

Le peuple cambodgien vit alors une véritable tragédie. La chasse aux provietnamiens réels ou supposés commence. De nombreux cambodgiens cadres communistes sont assassinés. La plupart de ces personnes sont arrêtées et torturées dans le sinistre lycée-prison de Tuol Sleng, aménagé pour que les « suspects » soient « confessés » puis « exécutés ». Selon l'Angkar (organisation autour de Pol Pot) « un innocent mort est préférable à un ennemi encore en vie ».

L'année 1977 voit l'apogée du pouvoir de Pol Pot. L'épuration est particulièrement intense dans les secteurs nord et nord ouest où la plupart des cadres sont exécutés pour cause de « révisionnisme », de « communisme mou » ou de « sabotage au profit des Vietnamiens ». Les cheminots survivants ont pu nous expliquer, lors de notre mission en mars 1980, que tous les cadres, ingénieurs, techniciens du

chemin de fer ainsi que tous ceux qui avaient une qualification professionnelle était systématiquement éliminés. Il suffisait de porter une paire de lunettes pour disparaître.

Comment expliquer les crimes perpétrés par Pol Pot et son organisation ? Comme on l'a déjà évoqué, il s'agit d'une élimination calculée de « fractions bien délimitées de la population »⁷ qu'on ne saurait réduire « à un seul comportement sadique, et à l'utilisation d'enfants de paysans illettrés, rendus féroces par la guerre américaine »⁸.

Durant l'année 1977, les attaques de forces khmers rouges sont continues à la frontière vietnamo-khmer. En octobre 1977, les Khmers rouges bombardent l'île vietnamienne de Phu Quoc. Le 3 avril 1978, au cours d'une émission en khmer, Radio Hanoï appelle les Cambodgiens, à se soulever contre le régime de Pol Pot. Le 22 avril 1978, la première brigade d'opposants au dit régime est formée au Vietnam. Le 25 décembre 1978, appuyées par quelques unités cambodgiennes mobilisées par le Front Uni National pour le Salut du Kampuchéa (FUNSK), les unités vietnamiennes balayent en quelques jours les unités khmers rouges. Les forces de Pol Pot fuient à la frontière thaïlandaise ; la Thaïlande autorisera dès lors l'utilisation de son sol pour héberger les bases khmers rouges tandis que la Chine, qui soutient Pol Pot, envahit, avec une armée de 120 000 hommes, le nord du Vietnam dans la région de Cao Bang et de Lang Son.

Au mois de mai 1979, les forces combinées du Vietnam et du FUNSK, contrôlent la quasi-totalité du territoire, à l'exception des zones mal délimitées à la frontière khmero-thaïlandaise.

Cependant, la fiction d'un Etat cambodgien « khmer-rouge » continue d'être entretenue par la Chine, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis avec l'aide bienveillante de l'ONU tandis que de nombreuses associations humanitaires font peser sur le Vietnam la responsabilité des massacres l'accusant de génocide envers le Cambodge.

En septembre 1979, lorsque les Vietnamiens continuent à panser leurs propres plaies, cela fait cinq mois qu'ils tiennent à bout de bras, le nouveau gouvernement cambodgien, et il n'est pas exagéré de dire que, pendant cette période cruciale, le gouvernement vietnamien assure la survie du peuple cambodgien. L'aide des pays occidentaux est alors nulle. Par contre, une campagne anti-vietnamienne forcée va se déchaîner pendant les deux années suivantes traduisant la revanche des Etats-Unis et de la plupart des pays occidentaux, contre un pays, un peuple qui les avait vaincu.

⁷ ID., *ouv. cit.*, p. 122.

⁸ ID., *ouv. cit.*, p. 122.

Eté 1979 : un bilan terrible

La guerre américaine a fait entre six cent mille et un million de victimes. Le nombre de morts victimes de la dictature de Pol Pot est estimé entre un et deux millions, ce qui est énorme au regard d'une population composée de six à sept millions d'habitants à la veille de ces conflits. Durant notre séjour au Cambodge, nos camarades cambodgiens nous ont conduits à une trentaine de kilomètres de Phnom Penh dans un temple qui avait servi à torturer et à massacrer la population khmer. Je me souviens encore de l'horreur des murs ensanglantés jusqu'au plafond et des fosses communes

où l'on nous a expliqué l'atrocité des assassins qui tuaient à coup de bâton les gens agenouillés et les mains liées derrière le dos. J'ai toujours en mémoire ma rencontre avec une jeune femme portant les traces autour de son cou de la chaîne l'ayant entravée pendant plusieurs mois pour avoir refusé un mariage collectif. Profondément marquée par ce que nous avons pu voir de la souffrance, de la détresse des Cambodgiens mais aussi de leur volonté de vivre et de reconstruire leur pays, nous avons décidé de poursuivre l'aide engagée en 1979.

La mise en place de la **solidarité** des cheminots français

En août 1979, le docteur Henri Carpentier⁹, un des membres fondateurs de l'ADRAC avec d'autres personnalités, fait parvenir à la fédération CGT des Cheminots une bande sonore et quelques photos de l'inauguration du premier train remis en état précaire, sur la ligne Phnom-Penh-Battambang. Le 3 octobre 1979, un premier article paraît dans la Tribune des Cheminots intitulé « Le premier train » appelant à la solidarité financière pour aider le Secours Populaire, déjà à Phnom Penh. Le 12 décembre 1979, la fédération CGT des cheminots transmet un message aux travailleurs des chemins de fer du Cambodge. Le 20 décembre 1979, elle propose son aide matérielle au ministre des transports et télécommunication du Cambodge. Le 25 janvier 1980, ce dernier accuse réception du courrier et fait part des besoins en matériel roulant de première urgence confirmé par son nouvel appel du 31 janvier 1980.

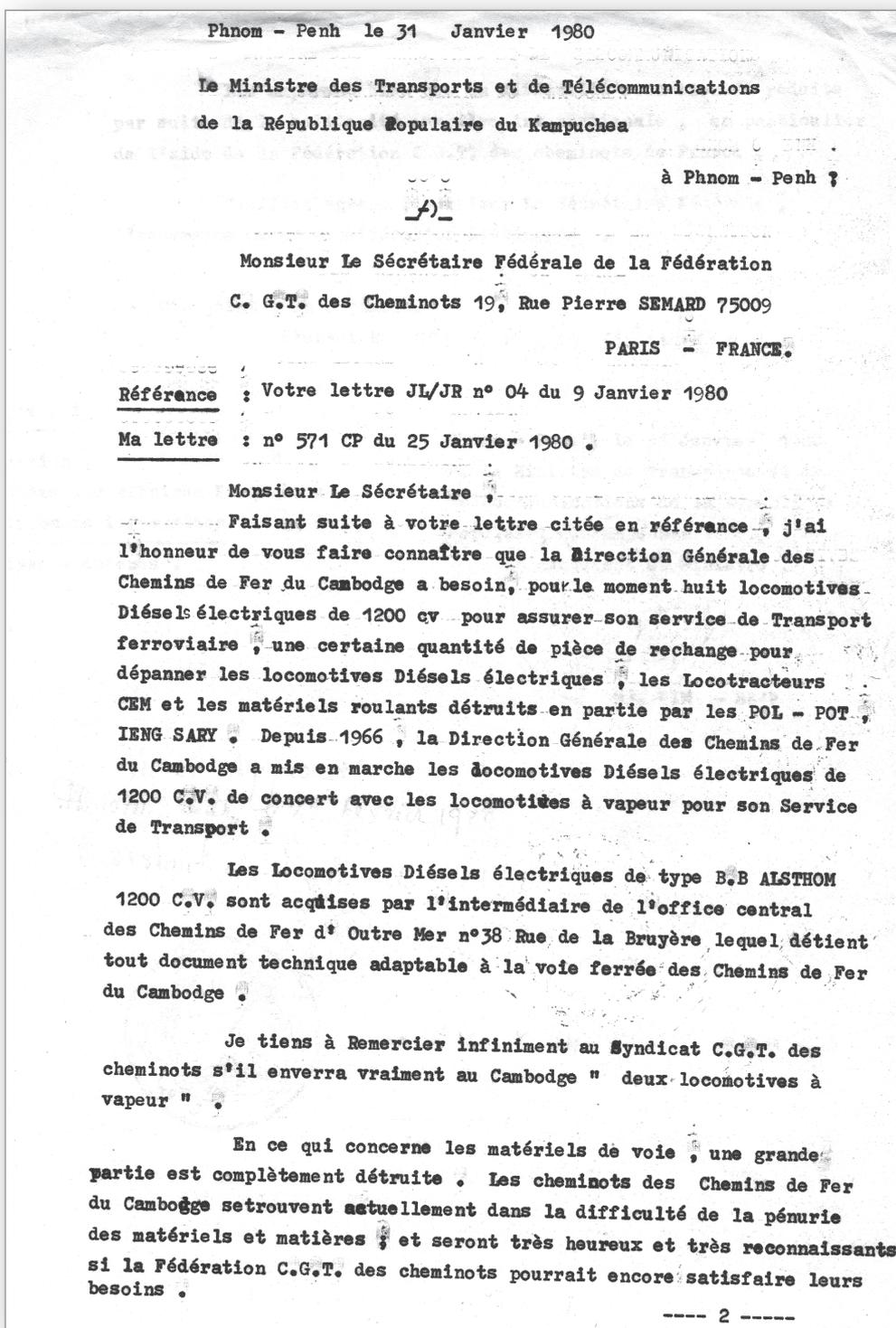
Avec l'aide de mon camarade Pierre Vincent, alors administrateur CGT au Conseil d'administration de la SNCF, nous engageons des démarches auprès de la direction générale de la SNCF, afin de faire étudier un premier dossier des besoins de matériel ferroviaire de première urgence. Nous sommes reçus par le directeur général adjoint Jean Dupuy. Il paraît disposé à envoyer très rapidement, une mission de 4 ou 5 ingénieurs et techniciens SNCF pour étudier l'étendue des besoins¹⁰.

En mars 1980, une première délégation de la confédération se rend dans les trois pays du Sud-Est asiatique (Laos-Viêtname-Cambodge). Cette délégation conduite par Jeanine Marest, secrétaire confédérale et Gilbert Julis, membre de la commission exécutive, a été composée en fonction des besoins exprimés par les Cambodgiens associant ainsi la fédération de la santé, celles du textile et des cheminots¹¹. Jean-Claude Keusch, journaliste à la Vie Ouvrière accompagnait également la délégation.

⁹ Docteur Henri Carpentier, membre du PCF. Résistant, ancien maire de Biot, fut une figure marquante de l'engagement auprès des peuples en lutte contre le colonialisme, notamment au Vietnam. Il est décédé le 24 octobre 1994.

¹⁰ Note du 6 mars 1980.

¹¹ Cf. première note de bas de page.



Courrier du ministre des transports du Cambodge à la fédération des cheminots CGT. 31 janvier 1980. (Archives Jeannette Lavart - DR)

L'état des chemins de fer au Cambodge après les Khmers rouges



La gare de Phnom Penh. Mars 1980.
[Archives Jeannette Lavart - DR]

À l'automne 1979, la ligne de chemin de fer Battambang-Sisophon est rouverte sur 70 kilomètres avec l'aide des cheminots vietnamiens. Elle permet « d'acheminer des vivres dans le nord-ouest et d'accélérer le retour de populations amassées dans cette région par les troupes de Pol Pot en déroute »¹². Quant à la ligne entre Kompong Son et Pnom Penh, elle est de nouveau en fonctionnement à la même période. Gilbert Béréziat se rappelle avoir assisté « à l'arrivée du premier convoi par rail de vivres débarquées à partir du cargo soviétique dans le port de Sihanoukville, mais le manque de camions était criant. La plus grande partie des denrées était ensuite ré-acheminée avec des charrettes tirées par des buffles. L'essence était également une denrée rare »¹³.

¹² Gilbert Béréziat, *ouv. cit.*, p. 182.

¹³ ID., *ouv. cit.* p. 186.

Lors de notre délégation, nous avons rencontré des cheminots survivants. Sur 6000 cheminots, seuls 600 ont survécu et un seul ingénieur sur 15. Ils sont dans un état physique et mental inimaginable. Ils reçoivent l'aide de 400 cheminots vietnamiens d'Ho Chi Minh-ville pour reconstruire leurs lignes. Les trains circulent à vue. Le matériel ferroviaire est essentiellement français. Il date du temps de la colonisation. Nous apprenons qu'en fuyant vers la Thaïlande en janvier 1979, Pol Pot et les siens ont emmené quelques trains avec eux et ont détruit tous ceux qu'ils ont pu. Dans la gare de Pnom Penh ne subsistent que trois diesels vieux de quarante ans qui attendent des pièces de rechange françaises pour redémarrer.

La constitution d'une chaîne de solidarité internationale

À notre retour, lors de mon intervention au Conseil national de la fédération, tout en trouvant difficilement les mots pour exprimer et faire mesurer l'ampleur de la tragédie, la discussion permet de lancer la solidarité parmi les cheminots. La Tribune des Cheminots s'en fait l'écho en juin 1980¹⁴ et sur décision du Conseil national lance une grande campagne de souscription.

Dans la Vie Ouvrière du 23 avril 1980, Jean-Claude Keusch écrit : « On croyait tout savoir sur le Cambodge. Ses quatre années d'utopie criminelle, ses trois millions de morts. Son agonie pesante, et sa tragédie qui n'en finit pas (...). À l'arrivée à l'aéroport, on se rencontre pour la première fois, Cambodgiens, Français, syndicalistes

¹⁴ La Tribune des Cheminots, no. 569.

(...) On cherche des mots pour se dire, et l'on ne trouve que des sourires douloureux (...). Devant ces militants anciens maquisards aux pieds nus, et aux sourires douloureux (...). Et chacun d'entre nous est abordé par cette première question : « Est-ce que tes parents sont encore en vie ? » parce qu'ils veulent encore croire à l'incroyable : ailleurs, « la famille existe » (...). On a besoin d'aide (...). On est en train de renaître mais on a aussi besoin d'amitiés, de confiance (...). Nous manquons de tout. Ces mots résonnaient sur tout le Cambodge. Cela allait de la locomotive aux papiers carbone, du médicament au téléphone, de l'eau à la lumière ».

Nous développons une campagne d'explications de débats dans différentes unions départementales de la CGT avec l'appui

des syndicats de cheminots¹⁵. Nous poursuivons nos démarches aussi bien auprès du ministère des Affaires étrangères qu'auprès de la direction générale de la SNCF¹⁶. Le 22 juillet 1980, le directeur général Jean Dupuy nous informe qu'à la suite de notre intervention, une mission Logérail-Alsthom partirait au Cambodge pour évaluer les besoins sous l'égide du Comité International de la Croix Rouge (CICR). Le 22 août 1980, il nous annonce que le CICR, qui doit acheminer 40 000 tonnes de matériels et vivres par mois de Kompong Som à Pnom Penh, financera la remise en état

¹⁵ Cf. tract de l'Union départementale de la Haute-Garonne du 25 juin 1980.

¹⁶ Courrier du 30 avril 1980.

« précaire » de 5 locomotives et les appareils de sécurité indispensables pour 10 locomotives.

Dans la Tribune des Cheminots du 7 octobre 1981, notre ami, Francis Crémieux, journaliste à Radio-France, et membre actif de l'ADRAC, relate son dernier voyage au Cambodge sous le titre « Aider le Cambodge » : « Je reviens du Cambodge, c'est mon troisième séjour. En deux ans, la situation s'est améliorée. On ne meurt plus de faim. La nouvelle monnaie circule depuis 18 mois, les marchés (interdits sous Pol Pot), comme l'argent, comme l'enseignement, comme la presse, fonctionnent à nouveau (...). Le Cambodge est en convalescence, grâce à qui ? D'abord grâce aux Vietnamiens qui se sont serrés la ceinture pour sauver ce peuple frère, qu'ils continuent à défendre contre la menace ouverte d'un retour des bourreaux (...). Le secours populaire, le Comité d'Assistance sanitaire et médicale (...) furent les premiers sur le terrain avant la Croix Rouge et l'Unicef. « Ils » c'est-à-dire « Vous » et les travailleurs de France. Ces millions collectés parmi les cheminots, ils sont au Cambodge, je les ai vus sous forme de voiture, de sacs de riz, de livres pour les étudiants en médecine, de cahiers pour les écoliers, de médicament, de laboratoires, de jeux pour les orphelins (...).

Et les Français sont en bonne place pour l'aide le Cambodge. Que serait-ce, si à l'action individuelle, aux efforts d'organisations privées s'ajoutaient les décisions et l'aide du gouvernement de la gauche ? Il le faut car aucun syndicat, aucun organisme privé ne peut répondre seul au besoin ».

Le 13 octobre 1981, nous transmettons aux noms de la fédération des cheminots et de l'ADRAC, une note au ministre des transports Charles Fiterman sur les besoins en matériel ferroviaire lui indiquant notamment que « de l'avis du syndicat CGT des ateliers-magasins de Moulin-Neuf, du matériel équipement de voie et outillage manuel » est détenu par ces ateliers magasins¹⁷. Le 10 mars 1982, après enquête auprès de différents services, le président du Conseil d'administration de la SNCF, André Chadeau, informe le ministre des transports

17 A ce propos, nous déplorons que, dans son livre autobiographique, Alain Stern s'attribue le mérite de l'envoi du matériel ferroviaire au Cambodge sachant qu'il s'agit véritablement d'une chaîne de solidarité conduite par les cheminots et menée à bien grâce à l'aide des dockers français et des marins allemands sans compter l'appui des médecins de l'ADRAC qui, en fonction du rétablissement des liens postaux avec le Cambodge, nous transmettaient le courrier et les dossiers relatifs aux chemins de fer.

que ce matériel de voie est effectivement disponible aux ateliers magasins de Moulin Neuf. Nous cherchons alors comment transporter ces 750 tonnes de matériel composé de 84 palettes de matériel de voie et de 1547 rails compatibles avec les voies ferrées cambodgiennes¹⁸. Le 26 août 1982, nous sommes en mesure d'informer le Ministre des transports et télécommunication du Cambodge, « qu'à la suite des efforts conjugués de la Fédération CGT des cheminots et de l'Association pour le Développement des Relations avec le Cambodge, la direction de la SNCF propose de vous céder, à titre humanitaire, du matériel de voie ». Le 11 octobre 1982, le vice-ministre accuse réception du courrier et remercie rappelant que « vos suggestions répondent à nos besoins ».

Le 14 octobre 1982, le ministère des Affaires étrangères cambodgien remercie également la fédération CGT des cheminots et l'ADRAC.

18 Il ne s'agit pas « de motrices, de wagons, de matériel réformé destiné à la casse » comme le déclare A. Stern, *ouv. cit.*, p. 162.

CGT FSM

Débat et Solidarité envers le CAMBODGE

Dans le cadre de notre solidarité internationale et coopération, l'union départementale CGT invite chacun et chacune d'entre vous à venir à la Bourse du Travail (place Saint Sernin) le :

JEUDI 26 JUIN 1980 à 17 H. SALLE 33

En effet, notre camarade Jeannette LEVART secrétaire fédérale de la fédération des cheminots témoignera ce qu'elle a vu au CAMBODGE et la nécessité de venir en aide aux victimes des crimes perpétrés par POL POT et son armée de destruction.

Jeannette LEVART s'est rendue au CAMBODGE avec une délégation de la CGT représentée par les 3 fédérations importantes pour les besoins immédiats et la reconstruction du pays (Cheminots textile et santé).

Quelques chiffres-que ne vous ont pas donné les mass médias au service de ceux qui ont intérêt à discréditer la lettre du peuple Cambodgien.

- 83 % des cadres ont été supprimés
- sur 500 médecins, il reste 50 médecins et infirmiers.
- sur 6 000 cheminots il n'en reste que 600 et sur 15 ingénieurs du chemin de fer, 1 seul subsiste.
- dans une usine du textile, il ne reste que 30 % des ouvriers, etc....

Un véritable génocide, une économie méthodiquement détruite, TELLE EST LA CRUAUTE DE POL POT QUI VOULAIT REDUIRE LE PEUPLE KAMPUCHEAN A 1 MILLION.

**// VENEZ NOMBREUX et NOMBREUSES à la BOURSE DU TRAVAIL
le jeudi 26 juin 1980 à 17 H.00**

**LA VERITE DOIT ECLATER !
LA SOLIDARITE EST URGENTE !**

1

Le bureau du syndicat CGT
des cheminots de Toulouse
le 25.06.1980

SNCF SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

LE DIRECTEUR GENERAL ADJOINT
D. 3133/72

le 22 juillet 1980

Madame,

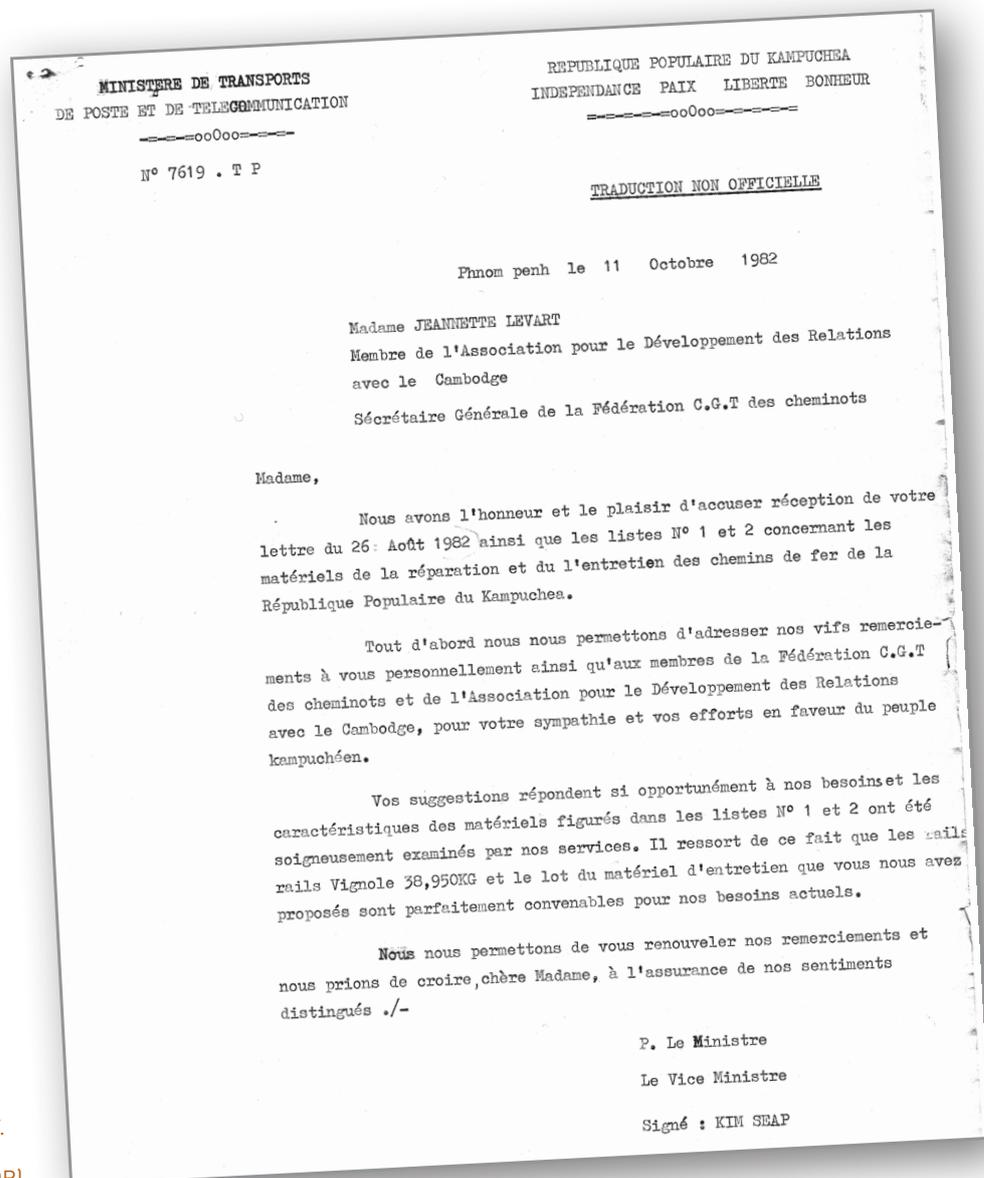
Comme suite à mon courrier du 18 juin, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint en 2 exemplaires le complément des offres Logérail pour les chemins de fer du Cambodge. Les prix offerts sont, comme pour le premier envoi, fermes jusqu'au 31 décembre 1980 et s'entendent pour un paiement par crédit irrévocable et confirmé.

Je vous confirme en outre que la nouvelle mission Logérail-Alsthom quittera la France le 16 juillet sous l'égide du C.I.C.R. et il est permis d'espérer que ce voyage permettra à la Société Alsthom de proposer, soit directement, soit à travers Logérail, le matériel non encore coté relevant de sa compétence et nécessaire aux dépannages souhaités par les cheminots cambodgiens.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Madame, à l'expression de mes respectueux hommages.


Jean DUPUY

Madame Jeannette LEVART
Secrétaire Fédérale
de la Fédération Nationale des Cheminots
19, rue Pierre Semard
75009 PARIS



Courrier du vice-ministre des transports du Cambodge à la fédération des cheminots CGT. 11 octobre 1982. [Archives Jeannette Lavart - DR]

Le transport des 750 tonnes de matériel

C'est grâce à la solidarité de nos camarades syndicalistes allemands de l'ex-République Démocratique Allemande, que nous pouvons transporter gratuitement ce matériel. En effet, le 12 août 1982, Georges Lanoue, en sa qualité de président de l'Union Internationale des Syndicats des travailleurs des transports de la FSM (Fédération Syndicale Mondiale) demande à Karl Kalauch, président de la Fédération des Travailleurs, des Transports et Télécommunications de la République Démocratique Allemande, son aide pour le transport du matériel. Le 9 octobre 1982, le navire allemand « le Max Reichpietsch » accoste à Dunkerque. Il est chargé bénévolement par les dockers, les travailleurs portuaires.

Le 10 novembre 1982, une réception en l'honneur des marins du « Max Reichpietsch » a lieu après l'embarquement de ce matériel. Elle est placée sous la présidence de Roger Gouvard, secrétaire général des dockers du port de Dunkerque. Ernest Deiss, secrétaire de la confédération, Pierre Vincent, secrétaire général adjoint de la fédération des cheminots, Gilbert Julis, membre de la commission exécutive de la CGT, souligneront la signification de l'événement. J'ai l'occasion de rappeler : « *Combien il était symbolique que les dockers et les cheminots qui, durant les deux guerres d'agression colonialiste menées contre le peuple vietnamien, surent manifester leur appui de façon éclatante, n'aient pas hésité à soutenir le peuple cambodgien, sauvé du génocide, et engagé dans un combat héroïque pour son existence (...). Cet attachement aux valeurs les plus nobles de la cause des droits de l'homme, à la dignité, au bonheur est à l'honneur des travailleurs de notre pays* ».



Réception, à Dunkerque, en l'honneur des marins du « Max Reichpietsch » après embarquement du matériel. 10 novembre 1982. [Archives Jeannette Lavart - DR]

CHEMINOTS C.G.T.

Adresse postale : Case N° 546, 93515 Montreuil Cedex
Tél. : 851.80.65.

FSM

Camarade Karl KALAUCH
FEDERATION DES TRAVAILLEURS DES
TRANSPORTS ET DES TELECOMMUNICATIONS
F.D.G.B
15 Unter den Linden
108 BERLIN 8
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

J.L/A.P
INTER - N°17

Montreuil,
le 30 novembre 1982

Cher Camarade Kalauch,

Après le départ du Navire de D.D.R. "Max REICHPietsch" avec sa précieuse cargaison à destination du Kampuchéa, notre FEDERATION C.G.T des CHEMINOTS tient à vous manifester sa vive satisfaction d'avoir pu concourir avec les travailleurs des transports de D.D.R. à cet acte de solidarité internationaliste.

Notre mensuel "La Tribune des Cheminots" fera une large place à cet événement.

D'autre part, vous trouverez sous ce pli, quelques coupures de presse relatant l'évènement.

Nous vous prions de transmettre nos salutations les plus chaleureuses au Commandant du "Max REICHPietsch" et à son équipage qui, fidèles à la belle tradition des gens de mer, ont si gentiment accepté de porter assistance au peuple cambodgien.

Nous vous remercions des nouvelles que vous voudrez bien nous transmettre lors de l'arrivée du "Max REICHPietsch" à KOMPONG SOM.

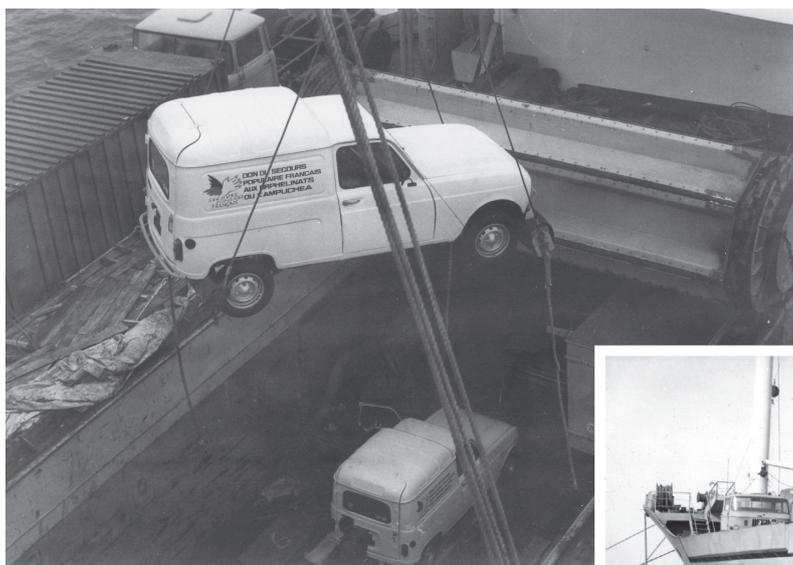
Sois assuré, cher camarade Kalauch, de nos sentiments fraternels.

Georges LANOUE,
Secrétaire Général

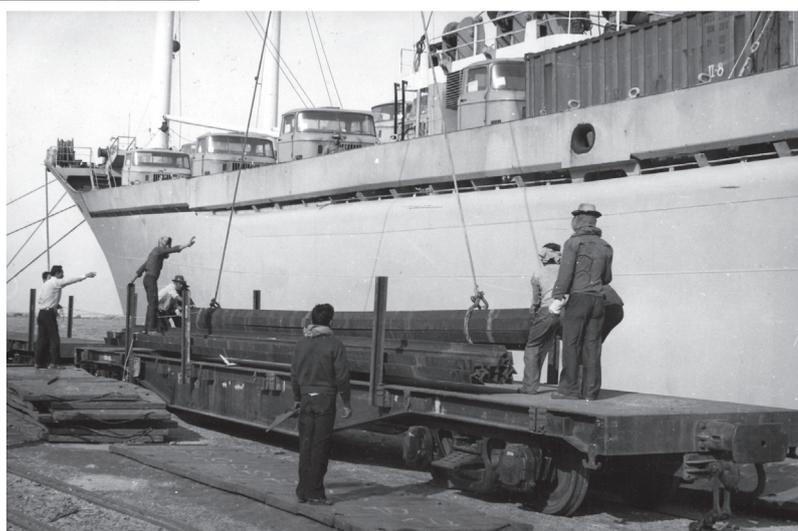
Jeannette LEVART,
Secrétaire Fédérale

Dossier
Jeannette Lavart

Courrier de George Lanoue à Karl Kalauch.
30 novembre 1982. (Archives Jeannette Lavart - DR)



Déchargement des deux Renault 4 du Secours Populaire à Kompong Som. 14 décembre 1982.
(Archives Jeannette Lavart - DR)



Déchargement des rails français à Kompong Som. 14 décembre 1982.
(Archives Jeannette Lavart - DR)

Le Journal régional Liberté consacre un article au départ du navire de même que L'Humanité du 10 novembre 1982 qui intitule son papier : « Solidarité Internationale : un acte de paix ». Effectivement, la solidarité internationale et nationale a joué à plein, pour permettre, à l'initiative de la fédération CGT des cheminots et de ses syndicats et de l'ADRAC l'embarquement de ce matériel.

Le « Max Reichpietsch » arrivera au port cambodgien de Kompong Som, le 14 décembre 1982 à 15 heures avec son lourd chargement ferroviaire, mais aussi avec des dons du secours populaire : deux Renault 4, quatre tonnes de savon, une tonne de lait en poudre, des robinets, des machines à coudre.

Le personnel du navire ainsi que le capitaine, nous feront la relation écrite de leur arrivée au port de Kompong Som, et de la cérémonie qui s'en suivit. Le ministre des transports, des postes et des télécommunications de la République Populaire du Cambodge nous remerciera chaleureusement en associant la CGT et l'ADRAC. Nous poursuivrons nos actions de protestation contre la présence des Khmers Rouges au siège du Cambodge à l'ONU. Le 33^{ème} congrès fédéral, adressera le 20 mars 1983, un message de remerciements aux dockers et personnel portuaire de Dunkerque, ainsi qu'au commandant, officiers et marins du « Max Reichpietsch ».

Il faudra attendre le 25 octobre 1991 pour aboutir à un accord de paix entre les différentes factions cambodgiennes. Cet accord placera temporairement le Cambodge sous la tutelle des Nations Unies, chargées de surveiller la démobilisation des forces armées et le retour des 370 000 réfugiés de la frontière thaïlandaise et d'assurer la tenue d'élections libres, consacrant ainsi la légalisation d'un Etat de fait.

Quant au réseau des transports cambodgien, il s'étend alors sur environ 14 500 kilomètres. Une grande route moderne relie Phnom Penh au port de Kompong Som. La ligne de chemin de fer entre la capitale et Battambang continue au nord-est vers la frontière thaïlandaise. Une autre voie ferrée relie Pnom Penh à Kompong Som. Le Cambodge revit¹⁹.

19 Mes remerciements au bureau de l'Institut d'Histoire Sociale des Cheminots CGT pour m'avoir permis de revenir sur cette page symbolique de la solidarité internationale ainsi qu'à Elise Lewartowski, docteur en histoire, dont les conseils avisés m'ont été fort utiles dans l'analyse des archives.

Extrait du journal L'Humanité.
10 novembre 1982.
(Archives Jeanette Lavart - DR)

MERCREDI 10 NOVEMBRE 1982

SOLIDARITÉ INTERNATIONALE « UN ACTE DE PAIX »

750 TONNES DE MATÉRIEL FERROVIAIRE POUR LE CAMBODGE
EMBARQUÉES A DUNKERQUE, GRÂCE AUX CHEMINOTS,
DOCKERS C.G.T. ET MARINS DE R.D.A.

L'embarquement lundi à Dunkerque de 750 tonnes de matériel ferroviaire à destination du Cambodge constitue un événement s'inscrivant dans une manifestation de solidarité internationale unissant cheminots, dockers et portuaires CGT, et marins de la République démocratique allemande.

Mais cet « acte de paix » est aussi un événement dans ce port de Dunkerque parce que pour la paix en Indochine déjà, les dockers s'opposaient à l'époque avec la CGT, à l'embarquement de matériel destiné à la guerre coloniale au Viet-Nam.

Jeanette Levart, secrétaire fédérale de la Fédération des cheminots CGT, Roger Gouvard, secrétaire général de la Chambre syndicale des ouvriers du port et de l'Union locale maritime CGT Ernest Deiss, secrétaire confédéral C.G.T. ainsi que le commandant du Max Reichpietsch, ont tous souligné l'importance de cet acte de solidarité internationale à l'occasion d'une réception réunissant lundi soir au B.C.M.O. de Dunkerque ouvriers dockers et marins de R.D.A., en présence de nombreuses personnalités (1).

C'est à l'initiative de la Fédération CGT des cheminots et de l'Association pour le développement des relations avec le Cambodge (ADRAC) que le lourd colis a pu être envoyé au Cambodge, embarqué gratuitement par les dockers à bord d'un navire de la R.D.A. (le Reichpietsch) qui effectue lui aussi le transport gracieusement.

Remerciant tous ceux qui avaient concouru à la réalisation de cet acte de solidarité humaine, Jeanette Levart en soulignait toute l'importance pour le peuple du Cambodge, récemment sauvé du génocide. Dans la « meilleure tradition du Mouvement ouvrier français », ce soutien témoigne de notre « attachement aux droits de l'homme », il est tout « à l'honneur de notre pays » déclarait encore Jeanette Levart. « Le rail c'est la vie » poursuivait-elle et le matériel ferroviaire envoyé au Cambodge permettra de consolider la véritable résurrection d'un pays dont les besoins sont immenses.

Ernest Deiss insistait pour sa part sur cette « solidarité pas comme les autres » pour souligner que « au delà de la solidarité matérielle, le Cambodge a besoin d'une solidarité politique ».

« Nous regrettons l'abstention du gouvernement français à l'ONU » déclarait le secrétaire confédéral de la CGT au sujet du vote qui a conduit l'organisation internationale à refuser de considérer l'actuel gouvernement du Cambodge pour lui préférer Pol-Pot, auteur du génocide.

Après que le commandant du Reichpietsch ait fait part de « l'honneur » pour lui et son équipage de transporter un tel chargement, fruit de la solidarité des cheminots et dockers français, Roger Gouvard insistait sur la valeur « d'acte de paix » que portait l'événement. Il rappelait que voici trente ans, durant une grande grève de trois semaines, durement réprimée, les dockers dunkerquois s'étaient opposés à l'envoi de matériel destiné à la guerre coloniale au

Viet-Nam. Aujourd'hui, cette solidarité continue par la mobilisation pour l'envoi de rails sur lesquels rouleront bientôt des « trains de la paix ».

Mais Roger Gouvard insistait encore sur la nécessité pour le gouvernement français de reconnaître le gouvernement cambodgien... tout comme celui de RDA. « Aujourd'hui, deux peuples non reconnus font une chaîne de solidarité en passant par Dunkerque ». Constatant le représentant des dockers qui, au nom de ces derniers, se félicitait enfin de pouvoir accueillir tous ceux qui avaient contribué à cet acte de solidarité. ■

(1) Gilbert Julis, membre de la Commission exécutive CGT; Pierre Vincent, secrétaire général adjoint de la Fédération des cheminots CGT; Raymond Savary, secrétaire régional des cheminots CGT; MM. Thormann et Schwab, représentants l'Ambassade de RDA; MM. Charles Capiez, président de l'Association France-RDA et André Terrier, secrétaire de la section des contremaîtres qui a organisé l'embarquement, membre du bureau syndical CGT.

On notait enfin la présence de certains patrons du port qui ont eux aussi prêté leur concours gratuit au chargement.

a.B., den 20.01.1983

Jeanette Levart
Secrétaire fédérale de la Fédération des cheminots CGT.
Paris

Werte Genossin Jeanette Levart
Entschuldigen Sie bitte mein spätes Schreiben, aber gewisse
Zeitumstände ließen mein Vorhaben nicht zu.
So möchte ich Ihnen mitteilen, daß Ihre Solidaritätsgüter
gut in Kompong-Som angekommen sind.
Wir sind am 14.12.82 gegen 16.00 Uhr im Hafen eingelaufen
und wurden bereits erwartet.
Am 15.12. um 09.30 Uhr fand in Anwesenheit des DDR-Botschafters
Genosse Horn und dem kambodschanischen Handelsminister
der Bevölkerung ein Meeting zur Übergabe ihrer Solida-
ritätsgüter und der DDR-Güter statt.
Die gesamte Besatzung wurde dazu herzlich eingeladen
von kambodschanischen Pionieren, der Bevölkerung und
den Hafenarbeitern.
Diese freundlichen Grüße galten nicht uns allein, sie
Ausdruck des Dankes an die französischen Arbeiter, die
und der Docker ihres Heimatlandes. Die mit viel Mühe
persönlichen Entbehrungen, Dank Ihrer regen Tätigkeit
hilfreiche Solidarität zum Aufbau der Volksrepublik
spendeten.
Die Menschen waren festlich gestimmt und fanden in
Solidaritätsgüter ihre Achtung und Unterstützung
demokratischen Aufbau ihres Landes, durch die fran-
Arbeiterklasse. Anschließend gab es ein Empfangs-
kambodschanischen Handelsminister, wo viele Besätze
eingeladen waren. Es wurden Toaste ausgesprochen
Freundschaft und die der französischen Arbeiter,
und der Docker.
Ich habe mir erlaubt, in Ihrem Namen und der CGT,
Docker der französischen Arbeiterklasse, die her-
der Verbundenheit unserer internationalen Solida-
zu überbringen.
Danach wurde bei uns mit dem Handelsminister Ka
Schiffsrundgang durchgeführt und ein kleines Ka

- 2 -

Dossier
Jeanette Levart

Courrier du capitaine du « Max Reichpietsch » à la
fédération des cheminots CGT lors de son arrivée
à Kompong Som. 20 janvier 1983.
(original, Archives Jeannette Lavart - DR)

(Traduction)

Lettre adressée à Jeanette Levart, secrétaire de la Fédération cgt
des Cheminots, par G. Strübing, capitaine du bateau "Max Reichpietsch"

Chère Camarade Levart,

Je vous prie d'excuser ma réponse tardive, mais, pris par le temps, je
n'ai pu vous répondre plus vite.

Je voudrais vous informer que votre cargaison de solidarité est bien
arrivée à Kompong-Som.

Le 14.12.82 vers 16 heures, nous avons atteint le port et on nous
attendait déjà.

Le 15.12. à 9 h 30 a eu lieu, en présence de l'ambassadeur de la RDA, le
Camarade Horn, et du ministre du commerce et des échanges cambodgien, un
meeting commun avec la population pour la remise de votre envoi de solidarité
et des marchandises de la RDA.

Tout l'équipage y a été invité très chaleureusement et a été salué par les
pionniers cambodgiens, la population et les dockers. Ces chaleureuses salu-
tations n'étaient pas seulement destinées à nous seuls, elles étaient
l'expression des remerciements aux travailleurs français, à la CGT et aux
dockers de votre pays, qui, avec un grand effort et beaucoup de réconciliation
personnelles, une grande activité, ont contribué avec cette solidarité à la
reconstruction de la République Populaire du Kampuchéa.

Une atmosphère de fête regnait parmi les gens, et ils ont exprimé leur
respect et leur soutien grâce à cette cargaison de solidarité pour le dé-
veloppement démocratique de votre pays avec ^{les auteurs, les travailleurs de son} ~~les auteurs~~, qui est représenté
la classe ouvrière française. Une réception avec repas s'en est suivie chez
le ministre du commerce cambodgien, à laquelle de nombreux membres de
l'équipage ont été conviés.

Des toasts à notre amitié et à celle ^{des} ~~avec~~ ^{des} ~~les~~ travailleurs français, la CGT
des dockers, ont été prononcés.

Je me suis permis en votre nom, et au nom de la cgt, des dockers et des
travailleurs français, de transmettre les chaleureuses salutations de l'unité
de notre solidarité internationale.

Ensuite, une visite en présence du ministre du commerce cambodgien sur notre
bateau a été effectuée et un repas y a été offert par l'ambassadeur de la R



Jeanette Levart en 1981 - Coll. privée Louis Botella

Élue en 1970 au bureau fédéral jusqu'au congrès de mars 1990, d'abord char-
gée des questions concernant les femmes. En 1979 elle prend la responsabilité
du secteur international et du secteur juridique. Émue par la situation du Cam-
bodge après la terreur des « Khmers rouges », elle créa une association d'aide
avec Jérôme Kanapa et les docteurs Carpentier et Jean-Yves Follezon. Après
sa retraite professionnelle en mai 1992, Jeanette Levart fut, jusqu'en 1996,
élue au bureau de l'Union fédérale des retraités. Elle est adhérente à l'hs de la
fédération Cgt des cheminots.

