

LES CAHIERS DE L'INSTITUT



Août 1953 Défilé Charleville - IHS CGT Cheminots

La grève de 1953



Dijon - IHS CGT Cheminots

L'histoire en photos.

Vesoul



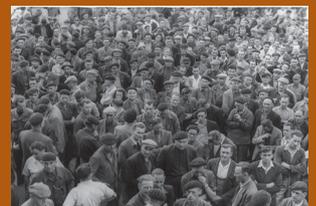
Charleville



Montrouge



Dijon



CAHIER N° 48
3^E Trimestre 2013

Sommaire

Edito Patrick Chamaret

L'été 1953

Un an plus tôt, action du 4 juin 1952

Un mois plus tôt, les grèves des 22, 23 et 27 mai 1953

La grève d'août 1953, le contexte politique et économique

La grève va devenir générale, le choix du moment

La grève dans l'entreprise

Le pendu du pont de la révolte - Conseil national se septembre 1953

Photos des archives du fond iconographique de l'IHS

page 3

page 4

page 5

page 7

page 9

page 10

page 13

page 24

page 26



Dijon août 1953 - IHS CGT Cheminots

Rédaction : IHS CGT Cheminots.
Conception et impression : PAO CGT fédération des cheminots.
Photos couverture et pages intérieures : IHS CGT Cheminots - Collection privée

263, rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tél. 01 49 88 61 26 - Fax 01 48 57 10 36 - ihs@cheminotcgt.fr
Les cahiers de l'Institut - ISSN : 2101-3721

Les raisons, les causes et le déroulement de chacun des grands mouvements de grèves nationaux qui ont rythmé le cours des temps 1920, 1936, 1938, 1947-1948, 1953, 1968, 1995 ... s'ils présentent bien des différences ont tous un point commun : leur place dans l'évolution politique, dans l'évolution des consciences et dans celle du pays dans le sens d'une véritable mutation de celui-ci.

L'approche de l'historien Jean-Jacques Becker* par exemple analyse ainsi celle de 1953 avec ces 4 millions de grévistes en plein mois d'août *« comme un refus du retour de la droite classique, d'une France bien pensante, d'une France du passé, d'une France un peu vichyste en quelque sorte ? »*

Il poursuit *« le nez sur l'événement, il est souvent difficile de décrypter le sens des grands mouvements de grève, mais il est toujours très différent et plus profond que celui de leurs apparences. »*

C'est aussi tout l'intérêt de notre activité sur l'histoire sociale pour donner confiance au présent et s'engager dans l'avenir en montrant que ce sont les luttes qui font avancer la société.

*A chaque grève son époque, Libération, octobre 2007

Patrick Chamaret - Président



Dijon août 1953 - IHS CGT Cheminots

L'ÉTÉ 1953

Le gouvernement bat en retraite !

De nombreux conflits ont marqué la corporation cheminote, tant à l'époque des compagnies privées qu'ensuite dans l'entreprise SNCF. La grève de 1953 tient une place importante dans la mémoire collective, de ceux encore parmi nous qui l'ont vécue, de ceux qui en ont entendu parler, mais aussi par son contenu revendicatif, la défense des retraites et les conditions salariales qui la relie encore plus à l'actualité et bien évidemment de la question permanente de l'unité.

Ce conflit de 1953 et cette longue grève qui se déroula en fait en prémices les 4 et 5, les 6 au 8 août puis du 10 au 25 août sont souvent présentés par des historiens et parfois repris dans la mémoire collective comme une grève spontanée.

Même si on voit déjà d'entrée que ces 2 voire 3 temps de l'action peuvent battre en brèche l'idée de « spontanéité ». Raymond Tournemaine, alors secrétaire général de la fédération, écrivait dans la Tribune des cheminots du 1er septembre 1953 « Cette grande grève n'est pas l'explosion d'une journée de colère comme veulent le faire supposer certains journaux gouvernementaux ou certains dirigeants de la SNCF, qui ne veulent pas voir la réalité »

Il poursuivait « Cette grève se relie avec les actions qui ont précédé, les conférences de service, les multiples manifestations, délégations, la grève du 30 avril 1953, les journées des 22 et 23 mai et la grève du 27 mai »

Elle se relie aussi à l'opposition des cheminots qui n'ont pas accepté le pacte de productivité signé par FO, la CFTC et les cadres autonomes le 24 mai 1953, qui voulait lier, augmentation de productivité et évolutions salariales en contrepartie des suppressions d'effectifs. D'autant que les effectifs avaient déjà été réduits de 100 000 cheminots en 6 ans, de 1946 à 1952 pour atteindre 402 808 unités.

Au congrès fédéral du 1^{er} au 4 décembre 1953, tenu à la Mutualité R. Tournemaine argumentait en y incluant *« y compris les actions de 1952 qui ont permis de corriger certaines erreurs tactiques »*.

Il convient aussi de rappeler que ce ne fut pas une grève spécifiquement cheminote puisqu'elle concerna le secteur public et la fonction publique tous impactés par l'attaque gouvernementale sur leurs conditions sociales et particulièrement de retraites et ses plans d'austérité. Elle s'élargit aussi à un moment avec des salariés du privé notamment dans la métallurgie.

Suivons la réflexion de Raymond Tournemaine et donc celle de la fédération CGT des cheminots pour mieux en comprendre le cheminement dans la corporation cheminote. D'ailleurs cet article se concentre sur celle-ci et n'a pas l'ambition ni l'autorité d'embrasser l'activité de la confédération ni des autres fédérations de la CGT lors de ce conflit. Ceci dit nous ne pourrions éviter de signaler des éléments extérieurs à la corporation.

Un an plus tôt... !

Action du 4 juin 1952

Suite à la manifestation du 28 mai, manifestation pour la paix, le gouvernement procéda à des arrestations de militants, dont Jacques Duclos* en violation de la constitution française. Répondant à l'appel du Comité Confédéral National (CCN) du 1er juin 1952, pour la libération des militants emprisonnés et pour la défense de la paix, de la liberté et du pain, le Bureau Fédéral, réuni le 3 juin, faisait connaître aux cheminots sa décision d'appeler ceux-ci, de toutes catégories et de toutes régions et localités « d'arrêter le travail par la grève à partir du 4 juin 1952 » afin de défendre les libertés individuelles, les droits d'organisation, d'expression et de lutte pour l'amélioration du sort des travailleurs et leurs revendications.

*** Le parti communiste organise une manifestation, d'ailleurs interdite, contre la venue à Paris le 28 mai 1952 du général américain Ridgway - «Ridgway la peste» - nouveau chef des forces alliées en Europe. Jacques Duclos est arrêté le 28 mai au soir de l'émeute, alors qu'il regagne son domicile, d'où le flagrant délit, sa voiture est fouillée : on y trouve deux pigeons et un cahier de notes du bureau politique rédigées par le député de la Seine. On apprit plus tard que les volatiles étaient destinés à être accommodés en vue de leur dégustation mais cet incident permis au ministre de l'intérieur d'alimenter la thèse d'un complot communiste : «le complot des pigeons». Après sa libération, intervenue en juillet 1952, Jacques Duclos fait paraître ses Ecrits de prison. L'affaire connaît son épilogue le 6 novembre 1953 avec le refus de l'Assemblée nationale de lever l'immunité parlementaire de Jacques Duclos et de quatre autres députés communistes. Après le conflit de l'été 53.**

Avant même que cette action ait lieu, le mardi 3 juin, le directeur général de la SNCF déclarait dans « un avis » téléphoné à tous les services, envoyé au domicile des agents se trouvant en repos ou disponibles, faisant ainsi pression sur les femmes des cheminots.

« Qu'en vertu des instructions gouvernementales, tout agent de la SNCF, qui s'associant au mouvement de grève projeté par « certaine organisation » pour le 4 juin, n'assurait pas normalement son service, sera considéré comme en état d'abandon de poste et immédiatement suspendu sans traitement »

Des militants, par centaines ont été suspendus, sous le seul fait même de protestations à l'extérieur de l'entreprise, d'avoir harangué les cheminots ou tout simplement de distributions de tracts

Qu'en est-il résulté ? Une action particulièrement importante sur la région Méditerranée, et dans quelques centres des autres régions.

Dans la plupart des cas, l'appel n'a pas été entendu et en région parisienne, il n'a été suivi que par une minorité de cheminots.

Si l'action était nécessaire, elle a été peu suivie, du fait de la répression annoncée et affichée mais aussi parce qu'elle ne correspondait sans doute pas aux possibilités d'action que les cheminots étaient capables de faire.

« C'est là une grande erreur d'appréciation de la part des dirigeants fédéraux » reconnaît Raymond Tournein, lors du congrès fédéral des 1er, 2, 3 et 4 décembre 1953.

Il précisera *« c'est à la suite de ces fautes, de ces erreurs tactiques, que nous avons accentué notre travail en profondeur pour l'application de l'unité d'action. »*

Ce qui avait pêché, tant au niveau fédéral qu'à la base, c'était le travail de rassemblement de toutes les énergies sur les revendications déterminantes. D'autant que cette réflexion avait été au centre du congrès précédent avec la nécessité de consulter non seulement les adhérents, mais aussi la masse des cheminots. La première décision prise dans le travail de rassemblement des forces par la tactique de l'unité d'action fut la consultation de masse des cheminots sur la question de salaires, savoir ce qu'ils pensaient sur l'augmentation de ceux-ci, leur opinion, sans que cette consultation est un caractère uniforme à travers tout le pays ou conçue comme un référendum, mais par des initiatives diverses selon les régions, voire d'un service à l'autre. Débordant même le cadre de l'entreprise pour faire pénétrer cette consultation dans les foyers même des cheminots.

C'est ainsi que plus de 250 000 réponses furent enregistrées, bien au-delà du nombre de syndiqués, sur des questions allant au-delà des salaires, mais le trait dominant, quantifié était 1000 francs par jours, 30 000 francs par mois...Ce travail en profondeur, cette revendication exprimée simplement et facilement compréhensible, restait la possibilité de pouvoir l'obtenir et de remplir « *les conditions nécessaires d'organisation du travail de l'unité d'action.* »



Dans ce travail d'unité d'action, une forme originale fut alors proposée et élaborée pour l'organisation de conférences unitaires de services pour tenir compte de cette particularité d'organisation de l'entreprise.

La Première Conférence Unitaire Nationale des agents de conduite se tint les 13 et 14 février 1953 et sera d'un appoint considérable dans le rapprochement entre les cheminots notamment à la base.

Puis se déroula, enrichi par cette première expérience celle du Matériel Traction les 16 et 17 avril, qui eut aussi un certain retentissement, d'autant qu'elle prit la décision d'une période d'action de 22 au 30 avril 1953, véritablement unitaire aussi puisque des cheminots de la CFTC ou de FO, comme des inorganisés participèrent. Les cheminots se rassemblaient ainsi autour de leurs revendications salariales, exigeant la convocation de la commission supérieure des conventions collectives, pour l'augmentation des salaires dont un acompte de 5000F et contre les décrets-lois

Ce qui fit d'ailleurs des remous parmi les dites fédérations qui voulurent reprendre la main, sentant la poussée venir et le débordement les entraîner.

Mais la tenue des élections professionnelles, le 20 mai 1953 dans l'entreprise tempérait cette ardeur et ne leur offrait que « peu de fenêtre de tir ».



D'autant que le résultat, avec 62% des suffrages exprimés pour la fédération CGT des cheminots étaient des plus victorieux. Mais la manœuvre prenait forme et se précisait, pressé sans aucun doute par le gouvernement et la direction de l'entreprise, pour désamorcer les velléités revendicatives qui s'exprimaient, notamment au plan salarial.

Nous sommes en 1953, faut-il rappeler que les représentants CGT avait été révoqués du conseil d'administration, coupables d'avoir appelé les cheminots à la solidarité avec les mineurs en grève, refusant de transporter le charbon d'importation en 1948. Le même directeur Louis Armand pris prétexte en 1950, de la publication par la fédération CGT d'une affiche mettant les voyageurs en garde contre le manque de sécurité qu'entraîneraient la suppression du deuxième agent sur les machines, pour rompre toute relation entre la direction de l'entreprise et la fédération.

UN MOIS PLUS TÔT... !

Les grèves des 22,23 et 27 mai 1953

C'est dans les journées des 22 et 23 mai que l'action prit de l'ampleur par la grève dans de nombreuses localités et plus particulièrement sur le sud-est, gare de Lyon et Dijon et d'autres centres où la grève a été jusqu'à 24 heures autour des revendications des cheminots .

Ces grèves se sont poursuivies pendant la journée du 23. Ce mouvement social aurait sans doute été plus important si les dirigeants nationaux de FO, de la CFTC et des cadres autonomes n'avaient pas en premier lieu, repoussé la proposition que la CGT leur avait faite pour une grève d'avertissement de vingt quatre heures, le 22 mai, c'est-à-dire avant la Pentecôte. Mais à la dernière minute, ils proposèrent conjointement la date du 27 mai. Dans un souci unitaire évident de rassembler largement les cheminots et leurs fédérations, la CGT accepta la date du 27 pour une grève de vingt quatre heures.

Et pendant ce temps là, les mêmes qui appelaient pour cette date, s'agitaient en coulisses ministérielles et de l'entreprise pour désamorcer le conflit.

C'est ainsi que dans la soirée du 22 mai, à 20h30, que des représentants fédéraux de la CFTC, vinrent au siège de la fédération CGT, avec soi-disant mission de l'informer verbalement sur le contenu d'un protocole de productivité, et en déclinent les grands axes. Ceux-ci suffisaient d'ailleurs pour que la CGT exprime son refus, d'autant qu'elle était exclue de la négociation, et surtout d'un contenu contraire aux intérêts des cheminots.

48 heures plus tard, les fédérations FO, CFTC et cadres autonomes refusant l'action et demandant aux cheminots de ne pas agir, ont profité des fêtes de la Pentecôte pour signer avec le gouvernement et les dirigeants de la SNCF un protocole de productivité. La fédération CGT apprendra, sans surprise la nouvelle par la radio.

Dans les faits ce protocole avait pour unique but de faire payer aux cheminots l'augmentation de la productivité par des méthodes d'augmentation du rendement du travail journalier, de diminution du nombre d'agents compensés par des primes insignifiantes. Il vise en fait une baisse importante des effectifs et des gains de productivité de 370,470 et 570 Millions d'heures d'économies en finalité.

Il paraissait impossible à la Fédération de maintenir, le mot d'ordre de grève nationale de vingt quatre heures dans tous les services car *« l'esprit de combativité n'avait pas atteint le degré nécessaires dans toutes les régions »*, celui-ci se transforma en un appel à l'action dans chaque localité et chaque région selon les possibilités

Malgré tout, une action se déroula dans toutes les régions et dans tous les services le 27 mai, dans cette situation nouvelle.

La fédération analysera la journée d'action du 27 mai comme importante, beaucoup plus que celle du 22 et 23 ;

L'étude approfondie de tous les résultats de cette journée permis à la CGT d'indiquer *« qu'il était possible de prévoir pour les futures actions que le moment approchait où la fédération CGT lancerait seule un mouvement de grève, sans être subordonnée aux dirigeants des autres organisations »*.

Dans le même état d'esprit, elle formulait une autre observation *« ne pas terminer la grève ou les actions dans l'effrètement, mais savoir choisir le moment opportun pour terminer une grève, afin que l'unité de la masse des cheminots reste intact et même se renforce. »*



Vesoul - IHS CGT Cheminots



Vesoul - IHS CGT Cheminots



Vesoul - IHS CGT Cheminots



Vesoul - IHS CGT Cheminots

Le protocole du 24 Mai est un brevet à la compression des effectifs

Il ne s'agit pas d'analyser ici aujourd'hui, (nous y reviendrons), tous les chapitres du Protocole (1) qu'en pleine lutte les dirigeants nationaux C.F.T.C. et F.O. ont signé le 24 mai 1953. Toutefois, depuis la première ligne jusqu'à la dernière, on n'y parle que d'économies, et bien entendu d'économies sur le dos des cheminots.

Voici du reste deux chapitres du Protocole qui illustrent bien ce que veulent les dirigeants S.N.C.F. et les gouvernants appuyés par les dirigeants nationaux C.F.T.C. et F.O. :

« La part de productivité visée par le Protocole d'accord du 24 mai 1953 est attribuée en 4 étapes. La première étape prend effet du 1^{er} février 1953 ; les 2^e, 3^e et 4^e étapes seront déclenchées lorsque le nombre total d'heures économisées depuis le 1^{er} janvier 1951 atteindra respectivement 370, 470 et 571 millions d'heures. »

Vous lisez bien, camarades, « millions d'heures » ; par ailleurs, dans un autre chapitre, on lit ceci :

« Le temps alloué est égal chaque mois à 35 millions d'heures augmentées de 9 millions d'heures par milliard d'unités-kilométriques. Toutefois, le temps alloué ainsi calculé sera réduit de 2 % après la 1^{re} étape, 4 % après la 2^e étape, 6 % après la 3^e étape. »

D'après les renseignements que nous avons pu obtenir ici et là, et d'après les calculs que nous avons faits, 300 millions d'heures seront économisées du 1^{er} janvier 1951 au 1^{er} juin 1953. On s'aperçoit qu'en cette même période, les effectifs du personnel S.N.C.F. sont diminués de 40.000 cheminots.

Donc, c'est clair, la diminution des effectifs du personnel est l'élément essentiel dans les économies d'heures de travail.

Bien entendu, pour arriver à ces chiffres astronomiques de 370, 470 et 570 millions d'heures d'économies, ils diminueront encore et en masse les effectifs existants.

Nous le disons tout net. Avec une telle conception, nous ne serons jamais d'accord.

Nous ne serons jamais d'accord avec cela, parce que, tout d'abord,

nous sommes contre toute compression des effectifs : effectifs déjà très réduits.

Ensuite, parce que nous sommes contre les cadences déjà élevées et qu'une telle politique élèvera encore.

L'économie de 300 millions d'heures actuellement réalisée, nous le répétons, économie faite dans une large mesure par la compression de 40.000 cheminots, équivaut à une économie de près de 27 milliards de francs, (charges comprises).

Il aurait été honnête, dans le cadre de ces économies que nous condamnons, que ces 27 milliards de francs soient répartis sur les 40.000 cheminots qui restent, ainsi que sur les retraités.

Il n'en est pas ainsi, puisque sur 27 milliards, il est donné aux cheminots et aux retraités, environ 9 milliards.

Le reste, représentant les 2/3, s'en va au gouvernement — 1/3 attribué au personnel, et les 2/3 au gouvernement ressemblent étrangement à une escroquerie.

Les cheminots ne sont pas dupes. Parce qu'ils veulent une augmentation réelle de leur salaire, ils comprennent que le contenu de ce Protocole de reniement est contraire à la notion du minimum vital garanti.

Ils exigent un salaire minimum de 1.000 fr. par jour, et en attendant, l'octroi de 5.000 fr. d'acompte tous les mois, et pas seulement au mois de juin.

Pour cela, et pour toutes les revendications, ils s'uniront, ils constitueront des comités d'unité d'action, et, comme en avril et en mai, dans l'unité ils agiront.

R. HERNIO.

(1) Voir par ailleurs le texte de ce protocole.

SAUVONS
les



Joseph Laniel

Joseph Laniel est né le 12 octobre 1889 à Vimoutiers (Orne).

Industriel, Joseph Laniel devient député du Calvados en 1932, succédant à son père, Henri Laniel, député depuis 1896.

Sous-secrétaire d'État aux Finances dans le gouvernement Paul Reynaud en 1940, il vote les pleins pouvoirs à Pétain en juillet 1940.

Il va cependant entrer en Résistance et participer à la fondation du Conseil National de la Résistance. Le 26 août 1944, il est aux côtés de de Gaulle et de Georges Bidault lors du défilé sur les Champs-Élysées. Il fonde en 1945 le Parti Républicain de la Liberté (PRL) qui fusionnera avec les Indépendants.

Après-guerre, Joseph Laniel occupe plusieurs postes ministériels avant d'être par deux fois président du conseil, du 27 juin 1953 au 16 janvier 1954 et du 16 janvier 1954 au 17 juin 1954. Son gouvernement est alors confronté à l'agitation sociale, à la profonde division de l'opinion face à la CED (Communauté européenne de défense) et à l'aggravation du conflit indochinois.

La grève d'août 1953

Le contexte politique et économique

Un vif mécontentement régnait dans l'ensemble de la classe ouvrière, de nombreuses incertitudes en raison de la crise politique qui se prolongeait, avec des rumeurs de coups de force de gauche et de droite, une volonté du pouvoir en place, dominé par la bourgeoisie, d'imposer des sacrifices au nom du libéralisme économique.

Fin juin 1953, le gouvernement est mis en place et présidé par Joseph Laniel, un patron, arrivé au pouvoir, après une crise ministérielle qui avait duré 36 jours, chose courante sous la IV^e République, un gouvernement de droite succédait à d'autres gouvernements de droite.

Si la guerre froide battait son plein, l'armée s'enlisait chaque jour plus dans la guerre coloniale que la France menait en Indochine, y engloutissant les hommes par milliers, le matériel et les munitions par milliards.

En moins de trois ans, le budget militaire avait doublé et représentait une très grosse part du budget de l'État.

Hasard de l'histoire mais volte face politique certaine, 10 ans plus tôt, le même Joseph Laniel, était le représentant pour l'Alliance démocratique (droite modérée et laïque) lors de la première réunion d'élaboration du programme du CNR le 27 Mai 1943, sous la présidence de Jean Moulin.

Les décrets-lois

Pour faire face à ce gouffre financier, Laniel envisageait de ponctionner encore davantage les salariés. L'Assemblée nationale lui vota des pouvoirs spéciaux, l'autorisant à gouverner par décrets-lois (des lois qui ne sont ni discutées ni votées par le Parlement) et qui pouvaient lui permettre de remettre en question sans débat n'importe quelle autre loi.

Son gouvernement, avait dès lors les mains libres pour préparer les décrets-lois, notamment relatif aux régimes des retraites des personnels de l'état et des services publics. Il voulait reculer de 2 ans l'âge de départ à la retraite pour les fonctionnaires.

De 65 à 67 pour les services «sédentaires» et de 58 à 60 pour les services «actifs».

L'exposé des motifs du décret n°53-711 du 9 août 1953 relatif au régime des retraites des personnels de l'Etat et des services publics considérait : « *Les règles actuellement en vigueur ne sont plus adaptés en effet à la situation démographique du pays, qui a évolué avec rapidité au cours des dernières années.*

La proportion des habitants âgés de plus de soixante ans est passée, entre 1920 et 1950, de 13 à 16 %. De plus l'accroissement de population enregistré depuis la fin de la guerre a surtout porté sur les enfants et les personnes âgées de plus de soixante ans. Ainsi une population active qui est restée pratiquement inchangée depuis trente ans, doit-elle assurer aujourd'hui l'entretien de 4 millions de personnes supplémentaires. »

Puis il poursuivait en constatant que « *l'évolution démographique de la nation tendait à accroître de manière rapide la charge des services attendus de l'Etat. Alors que de 1946 à 1952, l'effectif des fonctionnaires civils a pu être réduit de 50 000 agents, celui du personnel enseignants, devant sous la pression des besoins urgents, s'accroître de 40 000 personnes. »*

Et il décrétait :

- la fixation de l'âge de la retraite à 65 ans, 60 ans ou éventuellement 62 ans, les âges suivant les catégories de personnels de la fonction publique.
- l'aménagement des régimes spéciaux des personnels de la France d'outre-mer
- à poser le principe de l'assimilation des agents des entreprises publiques à ceux de l'Etat.

C'était un recul important de l'âge de départ en retraite de tous les fonctionnaires, et des changements de catégories qui accentuaient encore cet allongement.

Les salaires étaient par ailleurs bloqués, et de très nombreux auxiliaires, c'est-à-dire non-fonctionnaires, étaient menacés d'être licenciés.

La grève va devenir générale

Le choix du moment

Le gouvernement qui avait pour programme de faire payer par la classe ouvrière sa politique de préparation à la guerre et sa politique antisociale, avait comme perspective, du fait des pleins pouvoirs obtenu de l'Assemblée Nationale, de mettre en application les décrets lois pendant le mois le plus creux de l'année qu'est le mois d'août.

Ce mois est celui des grandes vacances et il y a environ 50% de l'industrie en congés payés. L'activité économique proprement dite est donc très faible. Un autre argument dont croyait pouvoir se servir le gouvernement, c'est l'esprit de vacances qui règne pendant cette période parmi toute la population.

Ainsi, il pensait qu'il n'y aurait pas de réaction contre l'application des décrets. Le gouvernement lui-même, toute la presse, les directions d'administration et des services publics ont été surpris par l'ampleur des grèves, à la poste, chemins de fer, eau, gaz, électricité, mineurs et dans la dernière quinzaine d'août dans la métallurgie.

La SNCF transporte alors 80% des voyageurs à long parcours et 75% de toutes les marchandises, tant alimentaire qu'industrielles transportables en France

La majorité des régions vivent de leurs propres récoltes régionales et les transports au ralenti. Pour les denrées alimentaires, il s'agit souvent de transports sur courtes distances.

Tous les transports paralysés, le gouvernement manœuvrera notamment pour mettre en place des moyens de substitution puis de répression contre les grévistes comme nous le verrons., reculera et sera contraint à des concessions face aux revendications mises en avant. Mais n'allons pas trop vite.

La procédure voulait que ces projets soient soumis par le gouvernement au Conseil supérieur de la Fonction publique qui devait se tenir le mardi 4 août comme seule concertation.

Les fédérations de fonctionnaires s'emparent de cette date pour appeler les fonctionnaires à des débrayages. (Rappelons que la CFDT n'existait pas à cette époque).

C'est ainsi que le mardi 4 août, l'activité cessait dans la quasi-totalité des bureaux, des centres et des services postaux mais, comme il était prévu, le travail reprit au bout d'une heure. A Bordeaux, réunis en fin d'après-midi à l'appel de la CGT et de FO dans la cour de la poste principale, de nombreux facteurs, agents des guichets et des téléphones puis ensuite ceux du centre de tri de Bordeaux-gare exprimèrent leur volonté de faire reculer le gouvernement. Les 4 syndicats locaux, CGT, FO, CFTC et Autonomes appellent à la grève illimitée. Ne voulant pas être isolés, ils informèrent de leur volonté les autres agences du département, puis du territoire et leurs fédérations respectives. C'est ainsi que dès le mercredi 5 août, les fédérations postales CGT et FO appellent à la grève séparément, la CFTC, n'interdisant pas d'y participer.

Pour sa part la fédération CGT des cheminots, dans un communiqué diffusé le 5 Août *« appelle tous les cheminots à agir dès maintenant sous toutes les formes... »* Elle insiste particulièrement *« pour que se renforcent les comités d'unité d'action existants et que s'en élisent de nouveaux... »*

Le 6, le gouvernement rend public les mesures dont notamment le recul de l'âge de départ à la retraite et la suppression de milliers d'emplois de fonctionnaires.



Août 1953, intervention de Ferry à Charleville - IHS CGT Cheminots



Dijon août 1953
IHS CGT Cheminots

Dépêche de Presse

07.08.1953

Sommaire

LA
GREVE
D'AOUT
1953

**LES PROJETS RELATIFS A L'AGE
DE LA RETRAITE soulèvent
l'opposition des fonctionnaires .**

Les centrales syndicales dans leurs diversités appelèrent les fonctionnaires, les travailleurs de l'État et ceux des services publics à une grève d'avertissement de 24 heures le vendredi 7 août. Le 6 Août, la fédération nationale CGT communique à nouveau « *s'appuyant sur les multiples appels dans l'unité pour un arrêt de travail de 24 heures* » et suite à son courrier de la veille aux autres fédérations « *elle demande à l'ensemble des cheminots d'arrêter le travail durant 24 heures le vendredi 7 Août* » elle insiste particulièrement encore pour la constitution de comités d'action gages de succès de la grève. Ce même jour la fédération CGT des cheminots invite les fédérations de cheminots CFTC, FO, Cadres Autonomes et SPID « *a une rencontre indispensable afin qu'ensemble nous puissions examiner les meilleurs moyens pour faire échec à ces décrets* » Ce conflit débute par une grève le 7 août, proposé par toutes les fédérations de cheminots à la SNCF, de même que dans l'ensemble de la fonction publique et le secteur public. La participation est importante, 400 000 cheminots recensés en grève et la plupart des gares parisiennes sont fermées. Cette journée sera très suivie. A côté des cheminots, les postiers, les gaziers, le métro parisien, les mineurs, les ouvriers des Arsenaux et ceux de la Régie des tabacs avaient cessé le travail.



Charleville 6 octobre 1953 - IHS CGT Cheminots



Montparnasse 7 août 1953 - IHS CGT Cheminots



Dépôt PSE 7 août 1953 - IHS CGT Cheminots



Montrouge 7 août 1953 - IHS CGT Cheminots



Dijon 1953 - IHS CGT Cheminots

Dépêche de Presse

10-8-1953

Sommaire

LA
GREVE
D'AOUT
1953

CHEMINS DE FER : la C.G.T. tente de prolonger la grève.

Le jour de publication des décrets-lois au Journal officiel, la grève rebondissait chez les cheminots puis aboutit à sa généralisation dans tout le pays, à tous les services et entreprises publics.

À son point culminant, elle sera suivie par quatre millions de travailleurs. Il n'y avait plus de trains, plus de courrier. Le téléphone, alors manuel entre Paris et la province, était paralysé, le gouvernement dut utiliser les lignes intérieures de l'armée. Les chèques postaux étaient bloqués, les ordures ménagères s'entassaient sur les trottoirs des villes.



Paris 14 août 1953, grève des transports à Paris. Autocars de remplacement devant le Grand Palais
© Roger Viollet.



Paris 22 mai 1953, gare de Lyon pendant la grève de la SNCF - © Roger Viollet.

Par milliers, des vacanciers, des touristes bloqués sur leurs lieux de villégiature ne purent rejoindre ni leur domicile ni leur travail. Mais cette grève restait populaire. De nombreux salariés étaient d'ailleurs persuadés qu'ils n'allaient retourner au travail que pour être appelés à se mettre en grève à leur tour.

La grève dans l'entreprise

Le Monde

Trafic ferroviaire et postal presque nul .Arrêt des transports parisiens à partir de midi Gaz et électricité : distribution très réduite Les délégués des syndicats refusent de siéger au Conseil supérieur de la fonction publique

LE MONDE 08.08.1953

Après le succès de la grève le 7 août, La fédération CGT se déclare en complet accord et soutien les cheminots qui dans différents centres ferroviaires poursuivent unitairement l'action le 8 Août.

La CFTC appelle à reprendre à 0h00 le samedi 8 Août, en conformité avec son cartel de fédération professionnelles et FO s'en tient à son appel initial à 24 h et aussi de son propre cartel professionnel.

Le 8, la grève est reconduite dans de nombreux centres ferroviaires, et la fédération CGT sollicite le 9, pour la troisième fois une proposition de rencontre commune avec les autres fédérations cheminotes afin « d'organiser en commun la continuité de cette lutte et ce de la base au sommet ».

Elle précise « si les pouvoirs publics maintenaient leur position visant à modifier sans discussion certaines dispositions essentielles.....des dispositions immédiates seraient prises quant à l'éventualité d'un second mouvement de grève. »

Or, les 8 et 9 août, au cours de diverses délibérations, le gouvernement a décidé d'appliquer les décrets lois. FO répondra sur un ton polémique qualifiant de manœuvres sournoises l'attitude de la CGT et reporte toutes décisions à son Bureau Fédéral du lundi 10 « en dehors de toutes les finasseries tactiques, dialectiques ou politiques »

La fédération CGT fait alors, le 10 Août, connaître ses décisions portant à la connaissance de ses syndicats la demande d'arrêt de travail dans tous les services en tenant compte des informations et intitulé « **A TOUS LES CHEMINOTS** »

Reprenant l'ensemble des textes et des décrets-lois, elle vulgarise leurs effets démontrant que cela signifierait « la diminution du taux des retraites de 20% et le recul de l'âge » de départ à la retraite. »

Elle conclue son appel ainsi en lettres majuscules « **DEMANDE A SES SYNDICATS DE FAIRE IMMEDIATEMENT UNE DEMARCHE AUPRES DES RESPONSABLES LOCAUX FO, CFTC, MECANICIENS AUTONOMES, CADRES AUTONOMES (SPID) et « DES MAINTENANT ORGANISEZ L'ARRET DE TRAVAIL DANS TOUS LES SERVICES** »

Le mot d'ordre de grève du 10 Août à 20h30 est lancé uniquement par la fédération CGT et devient effectif en moins de 24 heures. La quasi-totalité des cheminots appliquant ce mot d'ordre, le trafic est totalement paralysé. Il en sera de même à la Poste et dans les mines.



Ce sera le 11, dans la nuit que la fédération FO, constatant que ses troupes étaient déjà en grève, lancera aussi le mot d'ordre d'arrêt de travail. La fédération CFTC et ses dirigeants tergiverseront plus de quarante huit heures et donneront l'ordre de grève le 12 à 12 heures.

La fédération des cadres autonomes voudra jouer la carte référendaire auprès de ses adhérents, mais ceux-ci étant nombreux déjà en grève, elle décide le 13 de participer au mouvement.

Il est signalé, néanmoins que cette construction unitaire, au niveau du sommet s'est réalisé sans aucune discussion ni rencontre malgré les demandes et propositions de la fédération CGT, sur les revendications à débattre ou sur des démarches communes auprès du gouvernement.

L'action est engagée et son élargissement dans les différents centres ferroviaires se concrétisent, malgré les intimidations et pressions de sanctions de la direction SNCF.

A Tergnier, le 10 Août à 22h les syndicats locaux CGT-CFTC-FO-FGAAC appelaient à la grève, l'exploitation ne travaillait plus du tout et le lendemain matin plus aucun trafic ne passait, la gare était fermée. Sur le réseau Est, l'union CGT-CFTC-FO des syndicats de la région Est appelle sans exception à poursuivre la lutte.

Ainsi à Belfort, une manifestation de cheminots, comprenant toutes les organisations syndicales remettent en bloc les ordres de réquisitions adressées quelques heures avant aux cheminots.

La constitution, la mise en place de comités d'unité d'action puis comités de grèves se développent et multiplient des initiatives localement.

C'est ainsi qu'une manifestation de 2000 cheminots à Toulouse contraint les quelques chefs SNCF réfractaires à ramener au dépôt la seule machine qui en était sortie.

Dans le cadre interprofessionnel c'est aussi une manifestation de 10 000 participants, parmi lesquels plusieurs milliers de cheminots qui se dirigent vers la préfecture.

Il en sera ainsi dans de nombreuses localités auprès des pouvoirs publics, des députés, préfets pour exiger la convocation du parlement et de la commission supérieure des conventions collectives pour remettre en cause les décrets-lois et obtenir l'augmentation des salaires.

SOCIÉTÉ
NATIONALE

des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

ORDRE DU JOUR N° 102

Paris, le 11 Août 1953.

AFF.
DEL.

D

CHEMINOTS,

Au moment où vous êtes sollicités de faire rebondir la grève et de paralyser à nouveau la vie du Pays, il est de mon devoir de vous dire que ce nouveau mouvement est sans fondement sérieux et qu'il ne saurait en aucune manière servir vos intérêts profonds. C'est d'ailleurs pour cela que certains n'hésitent pas à produire les informations les plus mensongères, sachant bien que s'ils vous disaient simplement la vérité vous ne les suivriez pas.

Il est faux que le décret relatif au régime des retraites ait prévu la substitution de 60^{èmes} aux 50^{èmes} et que, de ce fait, le taux des retraites de tous les cheminots soit menacé d'être diminué de 20 %. Le nouveau décret ne modifie en rien le calcul actuel du montant des retraites.

Il est faux de prétendre que la plus grande partie des cheminots doit travailler jusqu'à 65 ans, voire même 67 ans; cela n'est pas envisagé, même de très loin, pour aucune catégorie de cheminots. On joue sur les mots en confondant volontairement la notion de l'âge d'ouverture du droit à retraite et celle de la limite jusqu'à laquelle certains pourront demander à rester en service.

Il est faux qu'il ait jamais été prévu un âge minimum de départ de 60 ans pour les roulants.

Il est faux que les autres décrets en préparation visent, comme on en a fait courir le bruit, la réduction des facilités de circulation des cheminots, la suppression de la Caisse de Prévoyance, la réduction des congés, etc...

Vous avez trop de bon sens pour vous laisser prendre à de telles informations dont l'exagération même démontre la fausseté. Leur seul but est de créer un désordre dont vous seriez les premières victimes.

Il n'y a sur le plan professionnel aucun motif sérieux de nature à justifier une décision aussi grave que la prolongation de la grève des chemins de fer. Par contre, cette grève, survenant en pleine saison touristique et de congés payés, porte, pour le présent et pour l'avenir, un préjudice considérable à l'ensemble de notre Corporation.

Le Directeur Général,

Louis ARMAND.



A Melun, par exemple le 11 est la date marquante ou près de 95% des cheminots sont en grève, et la constitution du comité de grève, composé de camarades de toutes tendances. Il prendra comme rythme de se réunir chaque jour à 9h, puis à 11h et 18h avec les grévistes. C'est également le cas à Nîmes, où le travail cessa à 12h dans tous les établissements ferroviaires et un comité de grève élu par les cheminots comprenant les dirigeants locaux des divers syndicats.

La grève était installée durablement et les ordres de réquisition demeuraient sans grand effet, malgré les menaces de sanctions administratives et pénales. Dans la nuit du 12 au 13 août, la direction pouvait s'appuyer sur un arrêt confirmé de la cour de cassation.

Dépêche de Presse

12.08.1953

Sommaire LA GREVE D'AOUT 1953	LA GREVE REBONDIT DANS LES SERVICES PUBLICS S.N.C.F.: aucun train ne quitte plus Paris; GAZ DE FRANCE: nouveaux arrêts de travail; METRO ET AUTOBUS : décision dans la soirée ? MINES : La C.G.T. donne l'ordre de grève générale.
--	---

Cl 12/8
S.N.C.F.
Direction du Mouvement
P.C.C.

PARIS, le 12 août 1953

SITUATION des REQUISITIONS

REGION EST

Traction: Arrondissement de Vesoul : 8 suspensions prononcées
 Arrondissement de Nancy (Troyes et Chaumont)
 Arrondissement de Nancy : réquisitions non distribuées
 Arrondissement de Paris : 710 réquisitions distribuées.

Exploitation PARIS-EST : 1.189 ordres lancés 150 environ ont effectivement répondu
 NANCY, REIMS, CHALONS : ordres en cours de distribution.

REGION NORD

Nombre de réquisitions lancées le 8 août (tous services) : 829
 Nombre de réquisitions lancées les 11 et 12 août: Ex 2.270
 MT 2.300

Résultats très faibles jusqu'à présent. 30 suspensions; d'autres en cours

REGION OUEST

REGION SUD EST

A Paris; en cours de distributions à Paris-Lyon et Villeneuve

Pourcentage d'exécution à 10h30

Clermont : Ex 30% Chambéry: Ex 5% Grenoble: Ex 10% Nevers : Ex 30% Dijon : Ex 30% Lyon : Ex 30% PARIS-SE : Ex 30%	- MT 10% - MT 2% - MT 1% - MT 15% - MT 15% - MT 7% - MT 10%
---	---

REGION SUD OUEST

Résultats des réquisitions à 11 h 15

Service EX: nombre de réquisitions lancées: 1550 - remis 283 (connus)
 exécutés: 150 connus.
 suspensions prononcées : 10 (Paris: 3 - Bordeaux: 5
 Limoges: 2)

Service MT: nombre de réquisitions lancées: Paris 250 - Tours/Poitiers: 150 - Bordeaux: 150 - Angoulême: 100 - Bayonne: 50 - Limoges: 200 - Brive: 150 - Périgueux: 90 - Toulouse: 100

Entretien: nombre de réquisitions lancées: 160 environ au total sur la Région

Situation en pleine évolution - peu de requis ont déjà répondu
 VF - 279 réquisitions lancées - 11 exécutées.

Archives Historiques
LE MANS

Région OUEST

ROUEN EX - M.T.
1.123 ordres lancés
52 réponses connues

LE MANS
476 ordres lancés
13 réponses connues

CAEN
195 ordres lancés
12 réponses connues

NANTES
362 ordres lancés
86 réponses connues

PARIS-TRACTION
784 ordres lancés
36 réponses connues

MT
209 ordres lancés
202 réponses connues

St-LAZARE EX
965 ordres lancés
230 réponses connues

T : 784 ordres lancés M : 209 lan
36 exécutés 202 exé

Région MEDITERRANEE

Environ 3.500 ordres de réquisition individuels, concernant les agents des divers Services ont été remis jusqu'ici dans les Préfectures. Il est très difficile de connaître le nombre d'agents réellement touchés, en raison de l'imprécision des renseignements fournis par ces Administrations. Il semble que le nombre des agents ayant répondu à l'ordre reçu soit assez faible, surtout dans les grands centres et particulièrement dans le Service de la Traction.

Par exemple, à Toulouse des cheminots sont traduits en justice pour n'avoir pas répondu aux réquisitions L'intransigeance du gouvernement tendait à politiser le mouvement, d'autant que les cheminots ne manquaient pas d'occasion d'interpeller les élus politiques dans les circonscriptions et localités, de même qu'au parlement.

De la même manière, des formes originales d'actions se mettaient en place, comme l'intervention des femmes de grévistes qui apostrophaient les dirigeants affirmant leur pleine solidarité et soutien à leurs compagnons. Leurs actions s'inscrivant même avec un esprit de suite en matière de pouvoir d'achat et de levées des sanctions.

Suzanne Bureau, du syndicat de Rueil témoigna à la Tribune du congrès en décembre « *si les femmes de cheminots ont soutenu leur mari dans la lutte, c'est qu'il y a une raison. La raison est que le pouvoir d'achat s'est tellement amenuisé qu'il n'y a plus moyen de vivre décemment dans les foyers de cheminots...* ». Elle continuait son intervention en appelant « *à la constitution de comités de femmes de cheminots...* »

Christiane Carré de Paris-Nord racontera « *aussi, pendant les grèves d'août, elles ont senti que, joignant leurs forces à celles de leurs compagnons, elles pourraient aider à faire aboutir plus vite les revendications du père de leurs petits...* »

Jeanne Vandershooten raconte cette action vers les femmes de cheminots « *nous avons adressé un courrier à chacune d'elle à partir du fichier des adhérents fournis par la fédération... nous étions attendus dans les dépôts comme à Lille, Vierzon, Perrache, Nîmes, Chelles, ... À Longueau le Maire accompagna une délégation à la préfecture* »

Il faut signaler que cette activité en direction des femmes de cheminots se prolongea ultérieurement, et le 12 Octobre 1953, à partir d'un appel initial de femmes des départements de la Gironde, Seine, Seine et Oise, Nord, Corrèze, Bouches du Rhône, Rhône, Gard, Ardèche, Loire, Loire Inférieure, Maine et Loire, Seine Inférieure, Somme, Dordogne, Haut-Rhin, Bas-Rhin, Isère, Allier, Loiret, Cantal, Nièvre, Tarn, Hérault, Marne plusieurs centaines de femmes venant au total de 67 départements déposèrent plusieurs milliers de signatures pour demander l'annulation des sanctions, le paiement des jours de grèves, la revalorisation des salaires. »

Après ceux des 7, puis 9, restés sans réponse, la CGT persistait dans ses courriers unitaires à souhaiter, d'abord une rencontre avec les autres fédérations pour élaborer et dresser un programme revendicatif afin d'aller ensemble, unitairement et offensivement à des négociations.

Pourtant, dans la nuit du 14 au 15 août, une lettre du directeur général adressées aux directeurs de régions tente d'apporter certaines précisions relatives à l'application du décret sur les retraites, excluant les agents qui occupent des emplois dont la nature est susceptibles d'entraîner une usure prématurée..... et les agents de conduite, exceptés ceux affectés à la conduite des rames électriques de banlieues Mais pour les autres cheminots en analogie avec les fonctionnaires pour les personnels des bureaux et magasins ainsi que celui des ouvriers des grands ateliers..... il annonce aussi des mesures transitoires à discuter pour faciliter le passage du régime actuel au régime définitif et invitent les agents à reprendre immédiatement le travail ».

Les cheminots comprendront assez facilement la manœuvre qu'il s'agit d'une tentative de division de leur mouvement entre catégories et aussi d'une tentative de division des agents de conduite entre-eux. De même, cette lettre du directeur général démontre que les décrets-lois s'appliquent bien en faits, aux cheminots, y compris aux roulants, alors que tout ses discours antérieurs le niaient. Elle sera ressentie comme une vague promesse pour certaines catégories et qu'elle n'est ni un document officiel ni un arrêté ministériel. Cette lettre faisant aussi l'impasse complète sur les conditions salariales.

Dépêche de Presse	
14.08.1953	
Sommaire	Force ouvrière démarche auprès de M. Herriot
LA GREVE D'AOUT 1953	



Suzanne Bureau (bas à gauche) - IHS CGT Cheminots

M. Édouard Herriot, président de l'Assemblée nationale a reçu mercredi le secrétaire général de FO, accompagné de trois secrétaires confédéraux. Ils lui ont exposé les raisons pour lesquelles la convocation du Parlement leur paraît urgente.

De son côté le directeur du cabinet du président du Conseil a reçu une délégation de cheminots FO

<h1>Dépêche de Presse</h1>	
15.08.1953	
Sommaire LA GREVE D'AOUT 1953	S.N.C.F. : vingt-quatre cheminots toulousains déferés au parquet.

Vingt-quatre cheminots toulousains qui n'avaient pas répondu aux ordres de réquisition qui leur avaient été adressés par la préfecture de la Haute-Garonne ont été déferés au parquet.

La fédération CGT des cheminots réitérera encore sa proposition de rencontres aux autres fédérations par un courrier le 15 Août.

Puis à nouveau le 17 et elle persistera encore le 18 dans un communiqué plaidant pour une rencontre des fédérations pour une démarche commune vers les pouvoirs publics.

Dans les faits, d'après les sources de l'Episcopat, que la CGT ne connaissait pas alors on put lire « *on pouvait alors tout redouter. Le Gouvernement d'un côté, se refusant, au nom de l'autorité de l'Etat Républicain, à toute négociation, persuadé d'ailleurs que la grève était entrain de s'user, que les ouvriers allaient reprendre le travail peu à peu, et, d'autre part, que les syndicats, devant l'attitude gouvernementale, faisaient la cohésion, se durcissant dans une position qui ne pouvait qu'être insurrectionnelle. Cette situation était d'autant plus grave que l'on ignorait les intentions du Parti Communiste Français et qu'on pourrait se demander si ce dernier n'allait pas se saisir de l'occasion pour pousser l'opération à fond* »

C'est toujours l'Episcopat qui parle « *à partir du 17 Août, des contacts furent prit par l'intermédiaire de Mr. Robert Lecourt, président du groupe parlementaire M.R.P, entre le gouvernement et les centrales syndicales libres (donc sans CGT, cataloguée courroie de transmission), conversations entre membres du gouvernement et délégués syndicaux présentés comme techniciens.* »

SOCIÉTÉ NATIONALE du CHEMINS DE FER FRANÇAIS	ORDRE DU JOUR N° 103
PARIS, le 15 Août 1953	AFF. DEL.
D	
Je porte à la connaissance du personnel la lettre suivante qui vient de m'être adressée par M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, et dont les dispositions sont immédiatement applicables.	
Il résulte de ces dispositions que les chefs d'établissements des échelles 13 et au-dessus et les autres agents des échelles 17 et au-dessus qui n'assureraient pas normalement leur service seront considérés comme en état d'abandon de poste et passibles de suspension immédiate.	
Le Président du Conseil d'Administration, P. TESSIER	
Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme	PARIS, le 15 Août 1953
LE MINISTRE LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME, à MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION de la S.N.C.F.	
J'ai reçu de M. le Président du Conseil une circulaire concernant les mesures à prendre dans les services et administrations publiques, en cas de cessation concertée du travail.	
Cette circulaire contient les dispositions suivantes :	
"1°) La liberté du travail sera assurée d'une manière absolue.	
"Aucune occupation des locaux administratifs ne devra être tolérée et les rassemblements des grévistes à l'intérieur de ces locaux seront dispersés en faisant appel, le cas échéant, au concours des forces de police.	
"Les rassemblements des grévistes à la porte ou au voisinage immédiat de ces locaux et plus particulièrement "les piquets de grève" devront également être dispersés. Il n'est pas nécessaire que des obstacles matériels soient érigés par "les grévistes" leur seule présence, en dehors de toute action et de toute propagande en faveur de leur cause, doit être regardée comme susceptible d'influencer ou d'intimider les agents qui désirent assurer leurs fonctions.	
"Toute atteinte à la liberté du travail de la part d'un fonctionnaire ou	

"agent sera sanctionnée par la suspension immédiate de l'intéressé et par l'ouverture de la procédure disciplinaire.

"2°) Ne pourront participer à une cessation concertée totale ou partielle du travail, à raison des responsabilités particulières qui leur incombent :

"a) les magistrats de l'ordre judiciaire,

"b) les fonctionnaires et agents de l'Etat participant à l'action gouvernementale. Sont considérés comme tels, les fonctionnaires soumis aux dispositions de la loi du 19 Octobre 1946, classés dans la catégorie A, visée à l'article 24 de la dite loi, ainsi que les agents temporaires et contractuels de l'Etat, bénéficiant d'un traitement au moins égal à celui d'un Administrateur civil de 3ème classe,

"c) les fonctionnaires et agents qui occupent des emplois indispensables à la sécurité physique des personnes, à la conservation des installations et du matériel, ainsi qu'au fonctionnement des liaisons indispensables à l'action gouvernementale.

" Je précise de nouveau que la suspension est une mesure essentiellement provisoire, ne préjugant pas de la décision définitive dont les intéressés peuvent être l'objet après application des procédures disciplinaires prévues par les statuts.

"3°) Les jours de grève ne seront pas payés. Vous voudrez bien veiller à ce que toutes dispositions comptables soient prises à cet effet par votre "Département".

Il n'est pas douteux que la S.N.C.F. est l'une des entreprises dont le fonctionnement est indispensable à la satisfaction des besoins vitaux du Pays, et par là même, au maintien de l'ordre public.

Or, en l'absence de réglementation du droit de grève, la reconnaissance de ce droit ne saurait avoir pour conséquence d'exclure des limitations nécessaires au maintien de l'ordre public.

Dans ces conditions, je vous prie, en accord avec M. le Président du Conseil, de bien vouloir faire application des dispositions de la circulaire ci-dessus au personnel de la S.N.C.F.

En ce qui concerne plus particulièrement le paragraphe 2°- c), je précise que les agents de la S.N.C.F. auxquels il s'applique sont les chefs d'établissements des échelles 13 et au-dessus et les autres agents des échelles 17 et au-dessus.

J'attacherai du prix à ce que les présentes instructions soient notifiées de toute urgence.

Jacques CHASTELLAIN.

Archives LE HAVRE-LIBRE

MERCREDI 19 AOUT 1953

SUR LE FRONT DES GRI

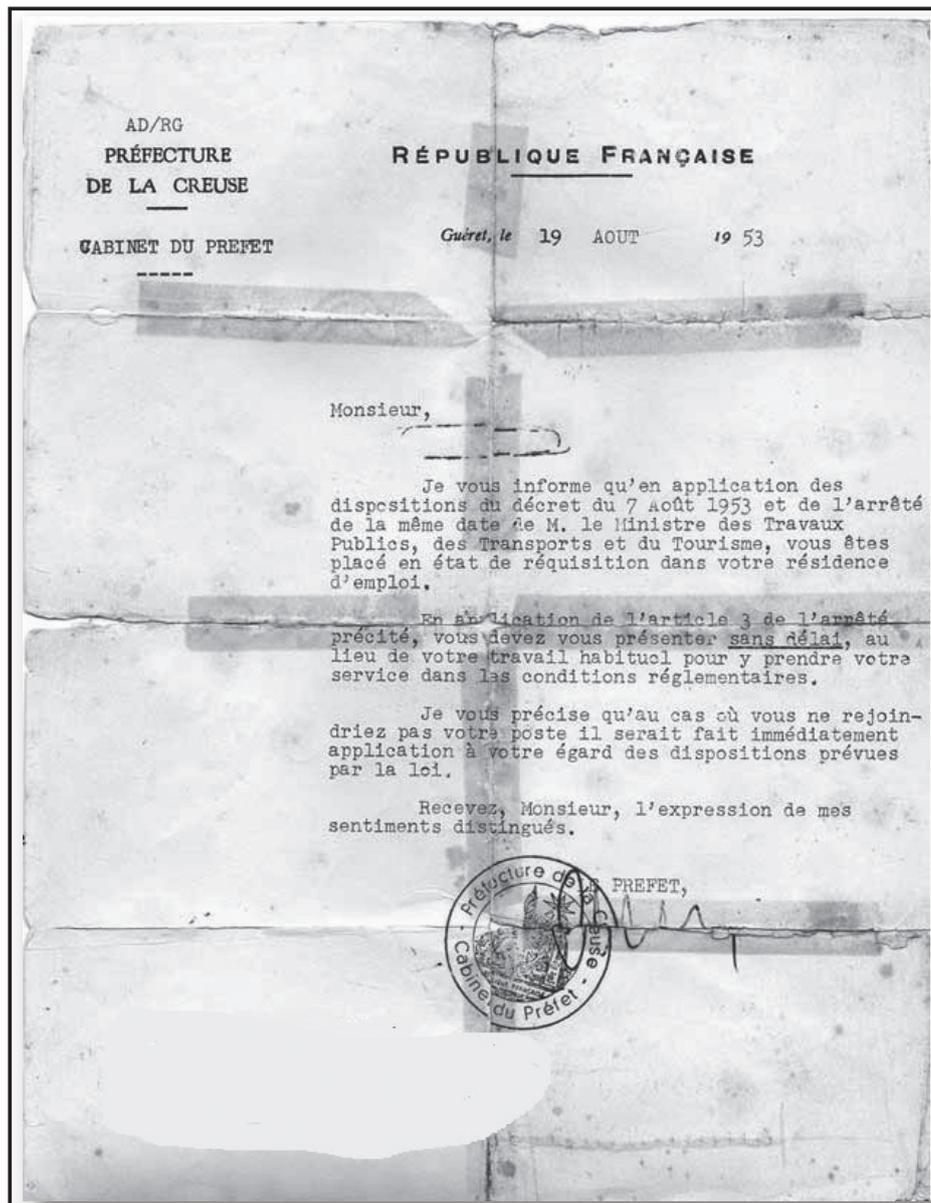
Le mouvement s'étend et s'amplifie Aucune reprise au cours de la journée d'hier

Le discours qu'a prononcé lundi soir le président Laniel n'a guère fait évoluer le mouvement des grèves, au Havre du moins. Négligeant les appels du gouvernement, et aussi ses menaces, les travailleurs havrais ont poursuivi, au cours de la journée d'hier, leur action revendicatrice. Malgré les nouvelles éronnées ou tendancieuses qui circulent de plus en plus nombreuses, l'unité la plus complète règne toujours parmi les ouvriers défendant leurs droits.

Le 19, la CGT écrira « nous ne comprenons pas - et les militants non plus, ainsi qu'une grande partie des militants de la CFTC et FO - que les responsables fédéraux de la CFTC et de FO, Cadres Autonomes devant le raidissement... refusent encore de se rencontrer... ! La discussion doit se faire avec toutes les organisations ! »

Cette insistance de la fédération était déterminée parce qu'elle se doutait bien que les dirigeants des autres fédérations allaient tenter des tractations de leurs côtés. Et la direction persiste à utiliser les réquisitions.

Ordre de réquisition préfecture de la Creuse



La grève a atteint un nombre relativement important d'entreprises métallurgiques. Ce sont notamment dans la région parisienne les usines Sadir-Carpentier, Rateau, S.N.C.A.S.E., Electro-Mécanique, les usines de Gennevilliers et de Suresnes de la S.N.E.C.M.A., l'usine S.I.P.A., qui a dû être évacuée par la police, Saurer, Latil et l'Electro-Câble d'Argenteuil.

En province ont été touchées : dans le Nord, les tréfileries de Lens, les usines de Saint-Vaast, de Fives-Lille, Usinor à Denain. En Meurthe-et-Moselle on comptait 50 % de grévistes à Micheville, à Villerupt, à Nancy, à Longwy. Les aciéries Sidelor et Vieille-Montagne à Haumont, Escaut et Meuse-Aulnoye, celles d'Hirson, ont arrêté le travail. A Lyon les usines Berliet, à Châtelleraut la manufacture d'armes, à Mulhouse la S.C.A.M., à Saint-Nazaire la S.N.C.A.S.O., ont également débrayé. A Marseille les deux tiers de l'effectif normal se sont mis en grève. Les Ateliers et Chantiers de Provence et la Société provençale de construction navale ont été les plus touchés.

Dépêche de Presse

19.08.1953

Sommaire

LA
GREVE
D'AOUT
1953

**MÉTALLURGIE :
nombreux débrayages lundi.**

Dépêche de Presse

20.08.1953

Sommaire

LA
GREVE
D'AOUT
1953

**PREMIERS CONTACTS
entre les pouvoirs publics et
des représentants de syndicats.**

C'est ainsi que le 20 Août, à 15H30, la fédération CGT des cheminots apprend que les autres fédérations sont entrées en contact avec le directeur de cabinet du ministre et un sous-secrétaire d'Etat.

Ces discussions se font donc sans la participation de la CGT et sans le contrôle de comités de grèves élus par les cheminots de bases de toutes tendances syndicales et inorganisés, et ce au moment où se développent des luttes dans le privé et notamment la métallurgie qui renforcent le mouvement et ses possibilités de succès des grèves en cours.

Le temps des manœuvres est donc bel et bien engagé, FO et la CFTC, «*considérant que cette grève prenait un tour dangereusement politique*», décidèrent d'y mettre fin et trouver un accord avec le président du Conseil Laniel.

Toutes les organisations syndicales, sauf la CGT, sont conviées dans les locaux ministériels, rue de Varenne, face à l'hôtel Matignon.

Les discussions sont néanmoins assez longue, racontera ultérieurement un des participants de la CFTC. Mais un accord se dessine sur le fond :

- maintien du régime des retraites des cheminots
- mise en place d'une commission du statut avec possibilité de négocier les salaires
- pas de sanctions pour faits de grève.

Le Président du Conseil Laniel ne veut pas signer lui-même ce texte, et il, faudra aller saisir en pleine nuit le Ministre des Travaux Publics et des Transports Chastellain.

Ce texte prendra la forme d'une lettre datée du 21 août, adressée au Président du Conseil d'administration de la SNCF, dont nous reproduisons les extraits ci-dessous.

« Une participation syndicale sera assurée aux travaux de répartition du crédit relatif à la rémunération du personnel, les règles actuelles d'homologation ministérielle en ces matières étant respectées.

Avant le 1er janvier 1954 interviendra la mise au point du régime juridique du personnel des chemins de fer au regard de la loi du 11 février 1930, et des divers éléments du Statut professionnel de ce personnel.

Je précise que la Présidence du Conseil m'a fait connaître qu'il y avait lieu de considérer que le décret n°53.711 du 9 août 1953 relatif au régime des retraites du personnel de l'Etat et des services publics ne porte pas atteinte au régime de retraite du personnel de la SNCF en vigueur au 31 juillet 1953, mais laisse la possibilité aux agents intéressés d'obtenir l'agrément de l'administration pour leur maintien en activité dans des conditions qui seront précisées après avis des organisations syndicales.

Les chefs de service sont autorisés à accueillir favorablement les demandes de reprise du travail présentées individuellement par les agents suspendus non coupables de faute grave, sans qu'il soit préjugé des suites à donner aux procédures administratives en cours. »

Devant l'ampleur du mouvement, le gouvernement a été amené à faire des promesses, de concertation salariale tout en maintenant les décrets-lois qui s'attaquent aux avantages acquis, contraint à un premier recul sur ses positions initiales, en ce qui concerne le point 5 du décret ayant trait à l'âge de la retraite, tout en maintenant une pression répressive.

<h1>Dépêche de Presse</h1>	
<small>20.08.1953</small>	
Sommaire	CHEMINOTS ; condamnations de requis réfractaires
LA GREVE D'AOUT 1953	

Le tribunal correctionnel de Saint-Etienne inflige quinze jours de prison avec sursis et 5 000 francs d'amende aux cheminots qui avaient refusé de répondre à un ordre de réquisition. Un autre cheminot est condamné à quinze jours de prison et à 5 000 francs d'amende, le tout avec sursis.

Un cheminot toujours, a été condamné à huit jours de prison avec sursis par le tribunal correctionnel de Villefranche-sur-Saône.

Alors qu'elles avaient depuis le début du conflit refusé, toute réunion commune, tout contact avec la CGT, les autres fédérations se sont empressées de souhaiter une rencontre que convoquera FO à son siège dès le 21 août à 9h45.

La fédération CGT comprenait que cette invitation visait à obtenir sa participation *« à la désagrégation de la lutte des cheminots... »*

Néanmoins cette réunion se tient à son siège, Rue Pierre Semard et elle argumentera *« en maintenant sa décision de continuer le grève, convaincue que telle est la volonté des cheminots »*. Voyant le premier recul contraint du gouvernement sur ses positions initiales, elle pense qu'en continuant la lutte unie pouvoir obliger le gouvernement à faire droits aux quatre revendications au cœur du conflit, abrogation du décret-loi, l'augmentation des salaires et retraites, l'annulation des sanctions puis le paiement des jours de grève.

- La CFTC considérera que *« les résultats obtenus grâce à la magnifique lutte sont de nature à mettre fin au conflit »*, les Cadres Autonomes appellent à la reprise.
- FO partagera bien évidemment la même analyse, puisque tel était le but de la manœuvre orchestrée dans la nuit précédente en coulisses, mais attend dit-elle d'avoir consulté ses troupes.
- La FGAAC donnera l'ordre de reprise le 24 août à 12H00.

<h1>Dépêche de Presse</h1>	
<small>21.08.1953</small>	
Sommaire	La reprise du travail dans les services publics dépend maintenant des fédérations . Les cégétistes sont en général favorables à la poursuite de la grève .
LA GREVE D'AOUT 1953	

Le vendredi 21, les fédérations FO et CFTC des PTT et des cheminots ordonnent la reprise du travail. Le samedi 22, alors que le gouvernement avait décidé que les agents qui n'avaient pas obtempéré à l'ordre de réquisition pourraient reprendre le travail sans difficulté, la direction de la SNCF n'a pas transmis les consignes. Lorsque les « requis réfractaires » se présentent, certains sont refoulés et des incidents

se multiplient. Les fédérations FO et CFTC, dont certains militants sont concernés par ces sanctions, reportent alors l'ordre de reprise. Les débrayages reprennent de plus belle, la grève devient plus dure. Par exemple au dépôt de Fives-Lille, les trois quarts des agents sont en grève le dimanche, alors qu'il n'était plus qu'un quart le samedi.

Après un conseil des ministres restreint, le gouvernement fait alors parvenir des directives à la SNCF *« pour qu'aucune sanction ne soit prise en compte sauf en cas de sabotage et de violence ».*

Les fédérations de cheminots FO et CFTC auxquelles s'est jointe la FGAAC décideront d'un appel commun, datée du Lundi 24 :

« Dans le cadre des directives données par leurs fédérations respectives, les responsables des syndicats soussignés, après examen approfondi de la situation, et compte-tenu de l'évolution rapide des événements, invitent leurs camarades à reprendre le travail ce lundi 24 Août à partir de 20h00 »

La CFTC sera assez virulente dans son communiqué du 24 août à 19h45 *« le Bureau Fédéral invite tous les adhérents de la CFTC à reprendre immédiatement le travail, sans tenir compte des décisions des comités irresponsables constitués sans mandats »*

Dans certaines localités, la grève est suspendu le 24 mais presque aussitôt reprise comme à Metz, Nîmes ou Avignon.



Dans un communiqué du 25 Août, la fédération CGT analysant la situation tant sur les acquis, avancées et atténuations, voire aussi sur des promesses concédées grâce à l'action...regardant l'attitude des autres fédérations et leurs tentatives de divisions *« demandent à tous ses syndicats de réunir l'assemblée générale des cheminots en vue d'organiser la reprise du travail en bloc dans la journée du 25 Août.*

Elle demande à tous les cheminots de transformer leurs comités de grèves en comités d'unité d'action dans tous les établissements »

Les fédérations CGT des cheminots, des métros-bus, et des postiers fixent en commun à leurs salariés la date de la reprise. Celle de l'éclairage pour le lendemain.

C'est ainsi que la reprise s'organiserait dans les centres ferroviaires et localités, comme à Melun le 25 août à 15h 30, les cheminots décident de reprendre le travail en groupe à près de 150, ils traversent la ville, et quelques femmes de cheminots en tête les accompagnent. Ils vont interpeller l'inspecteur divisionnaire pour lever les suspensions de deux cheminots. Un seul le sera, et ils reprendront le travail à 23h 30 sur la demande du militant suspendu.

A Marseille, les cheminots reprenaient le travail dans l'unité avec un moral de vainqueur, à Lille-Délivrance c'est à 20h30 que les cheminots ont repris le travail en bloc, unis après avoir obligé les CRS qui occupaient le centre depuis plusieurs jours, à évacuer les lieux une heure avant la rentrée dans les chantiers. A Boulogne, non loin de là, la reprise se déroule dans une grande manifestation à tous les arrondissements avec un défilé de plus de 1200 cheminots derrière les délégués CGT, avec une prise de parole au dépôt qui fut le lieu de dislocation.

L'arme patronale de la répression sera encore utilisée dans de nombreux endroits pour ne pas donner aux grévistes le sentiment d'avoir avancé sur le terrain de la revendication.

Dépêche de Presse

31.08.1953

Sommaire

LA GREVE D'AOUT 1953

CHEMINOTS ; Jugements contradictoires contre des requis réfractaires

Plusieurs cheminots réfractaires à l'ordre de réquisition seront jugés par les tribunaux correctionnels comme à Versailles et Brive... A Versailles un chauffeur de locomotive du dépôt de Trappes, a été condamné à six jours de prison avec sursis. A Brive, quatorze agents cadres de la S.N.C.F. ont été condamnés à dix jours de prison avec sursis et à 8 000 francs d'amende. Soixante-dix cheminots se sont vu infliger huit jours de prison avec sursis et 5 000 francs d'amende. Des amendes de 4 000 à 6 000 francs ont été prononcées contre neuf agents de la S.N.C.F. Enfin le tribunal a prononcé un jugement de relaxe en faveur de trois cheminots.

Le mardi 25 au soir, la reprise est effective, la grève est terminée au plan national, il y aura des velléités notamment concernant les sanctions comme à Rouen et Sotteville, ou le trafic sera suspendu le jeudi 27 à la gare, les cheminots, qui avaient normalement repris le travail lundi matin ont débrayé dans les ateliers de Quatre-Mares et au dépôt Sotteville pour protester contre la suspension de trois de leurs camarades, accusés d'avoir porté atteinte à la liberté du travail pendant la grève...

Ce même 25 Août, tous les emprisonnés du « complot » sont libérés. Cette lutte contre les sanctions se poursuivra plusieurs mois encore sous des formes diversifiées.

Le 31 Août, le tribunal correctionnel de Bayonne était appelé à juger dix-huit agents de la S.N.C.F. n'ayant pas répondu aux ordres de réquisition. Les juges, contrairement à la thèse du Conseil d'État, de la cour d'appel de Paris et de la chambre criminelle de la Cour de cassation, ont estimé que les ordres de réquisition, émanant du préfet des Basses-Pyrénées, étaient de ce fait illégaux. Ils auraient dû, selon le tribunal, être signés par délégation du ministre intéressé. Les cheminots ont donc bénéficié d'un jugement de relaxe.

Au contraire, le tribunal correctionnel de Pau a prononcé, pour les mêmes faits, une condamnation à 1 000 francs d'amende avec sursis à l'encontre de douze cheminots n'ayant pas obéi à l'ordre de réquisition.

Un appui juridique interviendra quand le 9 septembre, le tribunal correctionnel de la Meuse déclare illégal le décret initial de réquisition. Dès lors il faut annuler les sanctions et le directeur général s'exécutera par l'ordre du jour N°105 du 19 Novembre 1953 et selon le formule est «heureux de porter à la connaissance du personnel »

Ordre du jour



SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

ORDRE DU JOUR N° 105

Paris, le 12 Novembre 1953

D

Jé suis heureux de porter à la connaissance du personnel la lettre que M. le Président du Conseil d'Administration vient de recevoir de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

LE MINISTRE

PARIS, le 10 Novembre 1953

Monsieur le Président,

Au moment où allait prendre fin la grève des cheminots, un communiqué du Gouvernement, publié le 24 août dernier, annonçait que les agents qui n'avaient pas commis de violence, sabotage ou faute grave et qui auraient repris le travail au plus tard le mardi 25 août ne feraient pas l'objet de sanctions administratives. Je vous ai précisé à cette occasion que « refuser de déférer à un ordre de réquisition régulièrement notifié, était commettre un délit, et par conséquent une faute grave ».

En raison de la façon satisfaisante dont le service a été assuré à la S.N.C.F. depuis les événements d'août dernier, et pour consolider le climat de détente que nous avons constaté, je suis heureux de profiter de l'anniversaire du 11 novembre pour vous autoriser à ne pas donner suite aux sanctions, non encore notifiées, applicables aux agents qui n'ayant pas été différé aux ordres de réquisition, ne peuvent se voir reprocher aucune autre faute.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Jacques CHASTELLAIN

Comme suite à cette communication, j'ai décidé que les sanctions encourues à l'occasion des mesures de réquisition du mois d'août 1953, et visant le seul refus de répondre à un ordre de réquisition, ne seront pas appliquées.

Par ailleurs, à la suite des entretiens que j'ai eus avec certaines Organisations syndicales concernant l'application du point V du Protocole du 24 mai 1953, j'ai décidé que les retenues sur les primes de fin d'année 1953 pour des sanctions infligées à l'occasion des arrêts de travail collectifs qui se seraient produits pendant la période du 1^{er} mars au 27 mai 1953 ne seront pas effectuées.

Les retenues sur les primes autres que les primes de fin d'année encourues dans les mêmes conditions seront remboursées.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux sanctions ayant comporté l'intervention du Conseil de discipline ni à celles motivées par des faits autres que le simple arrêt de travail.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,
Louis ARMAND.

Le pendu du Pont de la Révolte

Un cheminot se rendant à son travail, cru avoir découvert au moment où il passait sur le pont de la Révolte à St Denis un pendu qui se balançait à une dizaine de mètres du sol. Il avertit la police qui mobilisa tout le matériel nécessaire utile pour un tel cas, police secours, ambulance, appareils respiratoires, pompiers avec la grande échelle, l'ingénieur SNCF fut aussi alerté... inutile de vous dire la joie des camarades quand ils s'aperçurent que le pendu, installé sur la civière par les pompiers, était une effigie de Laniel, grandeur nature... Personne ne dévoila jamais l'identité du plaisantin... !



La Chapelle 6 octobre 1953
IHS CGT Cheminots

Conseil National les 10 et 11 septembre 1953

Réunissant son Conseil National, la fédération CGT des cheminots, adoptait un appel aux cheminots (que nous reproduisons) qui analysait cette dernière grève, « *saluant l'unité d'action à la base dans tous les chantiers et localités de l'ensemble des régions de la SNCF... devant l'ampleur de la grève, le gouvernement a été obligé de reculer dans l'application immédiate de ses décrets-lois.* »

La victoire aurait pu être beaucoup plus importante si l'unité d'action à la base dans tous les établissements avait été plus solidement organisée dans des comités élus par tous les cheminots de chaque service de chaque établissement. L'organisation de l'unité d'action ainsi faite aurait empêché la trahison des directions des fédérations CFTE, FO, cadres autonomes, mécaniciens et chauffeurs autonomes.

Les cheminots sont rentrés au travail, non pas avec l'esprit de vaincus, mais comme des hommes qui ont fait une lutte utile... »

Appel du CN fédéral 1953
Tribune de septembre 1953



LA TRIBUNE DES CHEMINOTS

APPEL du Conseil National de la Fédération des Cheminots C.G.T.

A TOUS LES CHEMINOTS !

Le Conseil national de la Fédération des cheminots C.G.T., réuni les 10 et 11 septembre 1953, après avoir analysé le déroulement de la plus grande grève des chemins de fer, félicite tous les cheminots et cheminotes d'avoir répondu à la décision d'arrêt du travail prise par la Fédération nationale C.G.T., lutte qui s'est déroulée du 10 au 25 août 1953 et qui avait eu comme prélude les journées de grève des 7 et 8 août.

Le Conseil national salue le courage et l'ardeur des compagnes des cheminots dans ce mouvement. Cette grève s'est déroulée dans l'unité d'action à la base dans tous les chantiers, toutes les localités de l'ensemble des régions de la S.N.C.F. et avait comme objectif, pour les cheminots, les revendications suivantes :

- l'abolition des décrets-lois et le maintien intégral du régime des retraites de 1911 ;
- l'augmentation des salaires, des primes de toutes sortes, des retraites et pensions, avec obtention d'un salaire minimum de 1.000 fr. par jour, 30.000 fr. par mois pour le cheminot débutant à l'échelle 1 ;
- en attendant que la question des salaires soit réglée, paiement d'un acompte de 5.000 francs par mois et pour tous ;
- la suppression des abattements de zone ;
- le maintien des avantages acquis ;
- la défense du chemin de fer par l'arrêt de la fermeture de lignes et de la compression des effectifs du personnel ;
- l'annulation des sanctions et la réintégration des révoqués ;
- une revendication très importante qui est apparue au cours de la grève, avec laquelle le Conseil national est complètement d'accord : **le paiement des jours de grève.**

Devant l'ampleur de la grève, le gouvernement a été obligé de reculer dans l'application immédiate de ses décrets-lois. Il a été contraint et forcé de faire des promesses écrites par lettre.

Il n'en reste pas moins que les décrets-lois subsistent et qu'il suffira d'un simple arrêté ministériel ou circulaire pour que l'article 5 du décret n° 53.711 du 9 août 1953 soit applicable immédiatement et annule purement et simplement le régime des retraites de 1911, voire d'autres avantages.

De plus, le Conseil national attire l'attention de tous les cheminots sur le fait que les décrets-lois ne contiennent pas seulement les atteintes à notre régime des retraites et aux avantages acquis, mais s'attaquent directement au pouvoir d'achat de nos salaires, entre autres par l'augmentation des loyers.

Le Conseil national affirme à tous les cheminots que la victoire aurait pu être beaucoup plus importante si l'unité d'action à la base dans tous les établissements avait été plus solidement organisée dans des comités élus par tous les cheminots de chaque service, de chaque établissement. L'organisation de l'unité d'action ainsi faite aurait empêché la trahison des directions des Fédérations C.F.T.C., F.O., cadres autonomes, mécaniciens et chauffeurs autonomes.

L'acte de trahison dans la nuit du 20 au 21 août 1953

Les dirigeants nationaux des Fédérations C.F.T.C., F.O., cadres autonomes, par l'intermédiaire de Lecourt, président du groupe parlementaire M.R.P., et en liaison avec les ministres M.R.P. au sein du gouvernement, ont eu des tractations, dans la nuit du 20 au 21 août 1953, et ont trahi les travailleurs en consentant de donner l'ordre de reprise du travail — alors que la grève était totale et efficace — sur de vagues promesses de certains ministres, sans pour autant que ceux-ci aient aboli les décrets-lois ni fait droit à l'augmentation des salaires.

La Fédération nationale C.G.T., seule de toutes les Fédérations, est restée fidèle à la volonté de lutte des cheminots. Seule, elle a demandé aux cheminots de continuer la lutte pour l'aboutissement des revendications, pour l'abolition des décrets-lois. Seule, avec les cheminots, elle a surmonté cette première trahison, et nous félicitons tous les cheminots d'avoir compris les décisions de la Fédération nationale des cheminots C.G.T.

C'est alors que le gouvernement, ayant encore à sa disposition une organisation autonome des mécaniciens et chauffeurs, a ordonné à celle-ci, par l'intermédiaire de la Direction générale de la S.N.C.F., le 23 août 1953, de lancer l'ordre de reprise du travail en y joignant un communiqué ignominieux indiquant que les cheminots qui ne reprendraient pas le service seraient sanctionnés d'un blâme, avec dix douzièmes de retenue sur les gratifications annuelles.

Cette organisation s'est mise aussi au service du gouvernement et de la Direction S.N.C.F. contre l'intérêt des cheminots en grève. Le Conseil national indique à tous les cheminots que devant de tels faits, connus maintenant publiquement, la démonstration est faite que seule la Fédération nationale C.G.T. est indépendante du gouvernement et de la Direction de la S.N.C.F., et que seule elle défend véritablement, sur tous les terrains, les revendications des cheminots.

Il ressort donc que tous les cheminots peuvent maintenant juger et que le choix de l'organisation à laquelle ils doivent appartenir est facilement réalisable, sans crainte de se tromper.

L'argument employé par certains que toutes les Fédérations et tous les dirigeants de Fédération sont les mêmes est un argument faux. La preuve est faite que seule la Fédération nationale C.G.T. est restée honnête, liée à tous les cheminots dans leur lutte jusqu'au maximum des possibilités pour le succès des grèves et la défense des revendications.

Nous appelons tous les cheminots à consolider l'unité d'action à la base. Nous appelons aussi nos camarades C.F.T.C., F.O., autonomes de base à entrer dans les comités d'unité d'action.

Les cheminots sont rentrés au travail non pas avec l'esprit de vaincus, mais comme des hommes qui ont fait une lutte utile et qui considèrent que leur rentrée au travail était nécessaire pour réorganiser leurs forces et repartir au combat dans les mois qui viennent, avec l'aide de l'unité mieux trempée, pour faire aboutir leurs revendications essentielles et même obtenir un changement absolument indispensable.

Aux dizaines de milliers de camarades inorganisés qui ont participé à la grève, nous demandons de ne pas rester isolés, de venir prendre place dans le rang de la Fédération nationale C.G.T. Ils ont pu constater la combativité et l'honnêteté de tous ses militants. Cette organisation est la leur et ils doivent y entrer pour renforcer les syndicats, les sections techniques et la puissance de la Fédération nationale.

Adhères à cette organisation qui n'a qu'un seul souci : défendre vos revendications et tous vos intérêts.

Camarades cheminots, mettez-vous au travail pour consolider l'unité d'action à la base ! Camarades syndiqués de la C.G.T., soyez les meilleurs dans l'organisation de l'unité d'action, dans la constitution des comités, dans leur élection !

Allez trouver les camarades inorganisés, faites du recrutement ! Adressez-vous fraternellement à eux ! En avant, hardiment, préparez dans les meilleures conditions possibles le succès de la prochaine lutte, afin que, cette fois, nos revendications soient acquises !

Le 11 septembre 1953.

LE CONSEIL NATIONAL DE LA FEDERATION
NATIONALE DES CHEMINOTS C.G.T.

La propagande gouvernementale, patronale et leur presse affirmeront quant à eux que cette grève est un échec, sans préciser que c'était pour eux ... mais c'est bien la situation politique qui s'est trouvée changée par la grève, avec la mise en échec de la ligne politique gouvernementale issue des élections de 1951. Les résultats seront appréciables : immédiatement avec l'abandon des décrets-lois, renoncement aux attaques contre la sécurité sociale puis ultérieurement, réunion de la commission supérieure de conventions collectives, après 2 ans de refus le salaire minimum est porté de 100 à 145 F sur proposition unanime des centrales syndicales et augmentation de 15% des traitements les plus bas des cheminots. Le congrès fédéral se réunissant à la salle de la Mutualité les 1ers, 2, 3 et 4 décembre reviendra dans le détail sur l'analyse de ce conflit, notamment à partir des expériences retracées par les divers délégués à partir de leurs vécus dans les différents sites ferroviaires. Dans son rapport d'ouverture, le secrétaire général R. Tournemaine donnera le ton :

*« Les cheminots ont écrit
une des plus belles pages
de l'histoire de lutte de notre
corporation. »*

Une page que le congrès savourera aussi en saluant les 8000 adhérents nouveaux qui vinrent renforcer les rangs de la fédération, battant encore en brèche l'idée souvent brocardée que cette grève se serait terminée par une amertume et un désengagement syndical massif parmi les salariés et les cheminots.



Dijon août 1953 - IHS CGT Cheminots



Fin de la grève août 1953, Daniel Moreau remet une gerbe de fleurs à un conducteur à la reprise à Montparnasse - IHS CGT Cheminots



Nantes août 1953 - IHS CGT Cheminots



Nantes août 1953 - IHS CGT Cheminots



Délégation de la Région Nord au Ministère des Transports - IHS CGT Cheminots



Délégation de Dijon au Ministère des Transports - IHS CGT Cheminots



**Dans ce cahier N° 48
Reconnaissez-vous quel qu'un ?**

Nom et page de la photo :

.....

Nom et page de la photo :

.....

Nom et page de la photo :

.....

Nom et page de la photo :

.....

Nom et page de la photo :

.....

Nom et page de la photo :

.....

Nom et page de la photo :

.....

Nom et page de la photo :

.....



