LES CAHIERS DE L'INSTITUT

Assemblée générale de l'IHS 18/12/2013
Pascale Lalys

Philippe Denolle - IHS-CGT cheminot.

L'histoire en photos.

Congrès fédéral CGT-Cheminots Poitiers- 2013

Exposition des Ateliers du Mans 2013

Mandela

Le livre mémorial

CAHIER N° 50

2e Trimestre 2014

CGT ihs CHEMINOTS

sommaire

Edito Patrick Chamaret — page 3

Compte rendu de l'assemblée générale de l'ihs du 18/12/2013
P. Chamaret — page 4

La table ronde sur la réforme de 1983 au congrès fédéral
P. Chamaret — page 10

Les ateliers du Mans, 1913-2013 : le récit d'une exposition
Pascale Soulard — page 14

Le 5 décembre 2013, Mandela est mort
C. Marache — page 26

Rouge ! Une histoire de bannières, drapeaux ou étendards
M. Peytavin — page 32

Le Livre-mémorial des cheminots victimes de la repression
T. Fontaine — page 35

Morceaux choisis — page 40

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

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

édito

L'année 2014 sera l'occasion pour notre institut de s'investir encore dans de nombreux travaux de recherches, d'études et de production envers ses adhérents, allant plus loin que de relater des faits ou des histoires.

Notre marque de fabrique est bien d'être en lien avec l'actualité sociale qui environne les cheminots actifs, retraités et leurs organisations et donc bien évidemment un regard sur le présent, qui ne peut s'estomper de son passé… tant ce dernier lui sert d'expérience, de qualification acquise pour reprendre un terme revendicatif bien connu des syndicalistes.

C'est ainsi que nous investirons, pour l'explorer, l'année 1914 et la première guerre mondiale, ou la place des cheminots est largement méconnue, période qui verra aussi la naissance de notre fédération.
Le prochain cahier numéro 51 reviendra sur la grève insurrectionnelle du 10 août 1944, tant en région parisienne bien évidemment, mais aussi en amont ou en aval , en province alors que nous célèbrerons son 70e anniversaire.
Nous solliciterons des témoignages inédits ou peu exploités jusqu'alors et vous pouvez y compris nous aider en alimentant notre travail avec des exemples, souvenirs ou faits locaux que vous pourriez encore connaître.
Hormis qu'elles ont renforcé notre engagement en faveur de la paix, rassurez-vous, les guerres mondiales ne sont pas nos seules sources d'inspiration et vous découvrirez aussi dans nos futures publications des sujets et thèmes qui éclaireront aussi votre actualité et que vous lirez avec autant de plaisir que nous avons, nous, à les écrire et argumenter.

N'hésitez surtout pas à vous faire les promoteurs de l'ihs auprès de vos camarades et amis afin de leur faire découvrir notre activité et les inviter à y adhérer.

Patrick Chamaret - Président

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE IHS

La séance était présidée par Jean-Paul Lahouse, membre du bureau qui salua la participation nombreuse des adhérents à cette assemblée générale comme marque de leur intérêt aux travaux de notre association. Il rappela les différents points à l'ordre du jour.

Dans son rapport d'actualité et d'activités Patrick Chamaret, président de l'institut a mis en avant de nombreux éléments marquant le travail de l'Ihs durant cette année,

La réforme férroviaire

Partant de l'actualité, il a notamment mis en exergue que « Les cheminots venaient d'écrire le 12 décembre un nouveau chapitre de leur histoire sociale, avec 33% de grévistes tous collègues, dont plus d'un sur deux en grève à l'exécution, pour exiger une autre réforme du système ferroviaire, des moyens supplémentaires pour vivre et travailler dans de bonnes conditions et garantir la qualité du service public SNCF attendue par les usagers». Il a précisé que « Les cheminots ont clairement exigé de la part du gouvernement et de la direction de la SNCF un changement de cap alors que ce dernier souhaite voir débattu le texte au Parlement au premier semestre 2014. »
Comme le rappelle le communiqué de la fédération CGT des cheminots publié au soir de l'action, d'autant quelle réaffirme et met sur la table des propositions démontrant que d'autres choix sont possibles pour le service public ferroviaire. »
Très largement au centre des travaux du 42e congrès fédéral qui vient de se tenir au Futuroscope de Poitiers, cette nouvelle réforme a permis à l'institut de présenter aux congressistes des travaux sur la réforme de 1983 qui donna naissance à l'EPIC SNCF.
À cette occasion le cahier de l'ihs N°49 retrace et donne les éléments essentiels pour bien appréhender le contexte d'alors, le contenu, les avancées sociales et les insuffisances. Tiré en 4000 exemplaires, il fut offert aux congressistes, bien évidemment adressé aux adhérents de l'ihs et aux structures syndicales.
Un moment du congrès particulièrement apprécié fut la table ronde que nous avons proposée, animée par Claude Marache autour de cette réforme de 1983 avec la participation des acteurs premiers de cette époque Georges Lanoue, Pierre Vincent , Christiane Roulet (Bedon) , Jean-Paul Lahouse côté syndical, Charles Fiterman, alors ministre et qui ont témoigné à la grande écoute des congressistes des différents moments et motivations politiques de cette réforme ainsi que de l'activité fédérale déployée dans la période en amont et en aval.
Les délégués ont témoigné leur grande satisfaction, tant des jeunes sur ce qu'ils découvraient que des cheminots, moins jeunes aujourd'hui, et embauchés à cette époque. Certains sont venus avec une émotion réelle saluer chaleureusement l'ancien ministre à l'issue de la séance.

Le livre mémorial

Dans le travail plus permanent auquel nous contribuons, il y a le comité de pilotage du livre mémorial « sur les cheminots victimes de la répression lors de la second guerre mondiale » qui avance sous l'animation et la coordination de Thomas Fontaine, historien et chercheur qui s'entoure aussi de

DU 18 DÉCEMBRE 2013

compétences utiles sur ces questions. L'AHICF assurant la logistique et le secrétariat et la SNCF assurant le financement.
Patrick Chamaret à particulièrement insisté « Nul ne peut ignorer l'importance de ce travail aujourd'hui dans une période de réécriture de l'histoire, d'abandon et de destruction des valeurs de notre modèle social ,de banalisation de l'extrême-droite où les thèses nauséabondes sont reprises y compris par des plus vulnérables ou des plus paumés. »
La base provisoire contient à ce jour : 2 030 noms mais n'est pas terminée, et des découvertes émergent encore car même grandes ouvertes, les archives de la SNCF ne sauraient être les seules sources exploitables.
La priorité est toujours d'achever avant le printemps 2014 la liste des noms des personnes dont la qualité de cheminot ou de victime de la répression est reconnue, et d'avancer au maximum dans l'étude des groupes de cheminots nécessitant des recherches complémentaires particulières – les cheminots arrêtés en Alsace-Moselle, ceux arrêtés dans le Nord-Pas-de-Calais, les « tués au combat », les otages déportés le 6 juillet 1942.
Puis viendra le temps de l'écriture des biographies, de leurs contenus en fonction des sources disponibles.
D'ici là, nous pouvons et devons continuer nos recherches et documents pour alimenter ces biographies, trouver des photos, rechercher dans nos centres ferroviaires des cheminots ou non cheminots portant les mêmes noms que ceux portés à votre connaissance sur le site dédié de l'ihs, auquel vous avez un accès privilégié.
Vous savez que sur la région de Marseille, via le CER PACA un superbe ouvrage « sur les cheminots de leur région lors de la seconde guerre mondiale » a été réalisé avec l'historien Robert Menchérini.
Ce livre vient de se voir décerné pour l'année 2013, le Grand-prix historique, par l'académie de Provence. Nous pouvons féliciter le CER et nos camarades pour l'initiative qu'ils ont prise et qui témoigne encore du rôle que peuvent et doivent jouer nos CER dans l'éducation et le devoir de mémoire.
Un autre évènement touchant la même période tente de réhabiliter un wagon du même type qu'utilisé lors de la déportation et qui était à l'abandon à Miramas.
Après une campagne massive de pétition relayée par notre IHS, la direction a accepté, lors d'une audience IHS/FD et CER PACA de s'inscrire dans le plan de rénovation, aux côtés d'autres partenaires comme le CER PACA et avec les acteurs locaux ou régionaux, le conseil régional et plusieurs localités. La sénatrice Isabelle Pasquet du groupe « communiste, républicain et citoyen », adhérente à notre Ihs, proposant d'y contribuer aussi sur ses fonds sénatoriaux.
Jean-Marc Coppola, vice-président de la région PACA, essayant de réunir les différents contributeurs dont les villes de Miramas et d'Aix en Provence.

La protection des données

Toujours dans le domaine de l'activité et de l'action, nous nous étions engagés autour de la pétition des archivistes de France qui a dépassé le cap des 50 000 signataires sur la protection des données, là ou un règlement obligerait tous les organismes publics et privés à détruire ou à rendre anonymes ces données une fois que le traitement pour lequel elles auront été collectées sera achevé, ou passé un court délai. Imaginer un compte-rendu ou un PV de séance ou Mr X…..affirmerait son désaccord avec Mr Y…..et son soutien à Mme Z…..
La commission européenne voulant assurer aux Européens un droit à l'oubli qui garantirait le respect de leur vie privée.
Après les affaires NSA, Snowden et autres, la question de la protection (et de la conservation) des données personnelles sera un des enjeux européens des mois et années à venir...
Les 24 et 25 octobre 2013, les 28 chefs d'Etat se sont mis d'accord pour repousser l'adoption du fameux règlement finalement à 2015. L'AAF a décidé, en accord avec ses partenaires de clôturer la pétition citoyenne lancée en mars dernier et de remettre la liste des «pétitionnaires» au cabinet du Premier ministre et à la Commission européenne.

Notre politique d'archives

Nous avons engagé une politique d'archivage et de traitement de l'important fonds fédéral afin de le sortir de sa léthargie les archives qui dépérissaient dans la cave.
Un local fonctionnel a été acheté, rénové aménagé pour le traitement, équipé bien évidemment d'informatique et du rayonnage nécessaire.
Ce qui est une cave de stockage, va se transformer au fil des mois en véritable salle d'archives avec des rayonnages adaptés et identifiées dans leurs contenus.
L'institut a vocation à ne traiter que des archives fédérales traitant de son activité et actions, de ses réflexions et positionnements, de ses photos,

films et enregistrements sonores….et en aucune manière de conserver les archives des syndicats ou secteurs, excepté celles revenant dans le cadre des statuts fédéraux c'est-à-dire en cas de dissolution de syndicat.
Exceptions aussi pour les bannières et drapeaux syndicaux que nous pouvons conserver dans des conditions saines et de protections… et mieux que dans beaucoup de couloirs ou autres lieux humides et poussiéreux de nos syndicats.
En revanche, nous vous incitons fermement, structures syndicales et leurs dirigeants, à trouver une solution localement pour déposer les archives des syndicats dans un service public d'archives municipales ou départementales, qui constituent ainsi une réponse pérenne aux questions de conservations matérielles, de classements et de descriptions.
Est-il utile de rappeler que c'est pour nos travaux que nous faisons cette mise en valeur de nos archives et pour ceux à venir des historiens, chercheurs, étudiants etc.….auxquels nous ouvrirons toutes nos archives.

Sur notre activité régulière

Nous avons tenu mensuellement la réunion du bureau, avec une participation régulière des membres et l'élaboration d'un compte-rendu écrit après chaque rencontre ; réuni le conseil d'administration en juin, composé du bureau et des correspondants des secteurs régionaux, ces derniers de droit en tant que membres fondateurs de l'institut. Force est de constater qu'une minorité de secteurs participe au CA et donc qu'une très grosse majorité n'ont pas de correspondants pour impulser une prise en compte et une activité décentralisée et un relai de nos travaux ; nous avons publié chaque mois un billet de 1500 caractères de l'institut dans la tribune des cheminots sur des réflexions ponctuelles ou annonçant nos travaux ; nos cahiers de l'institut au nombre de 4 sont sortis régulièrement :
Le N° 46 avec comme dossier central la solidarité avec le Cambodge et l'aventure du Max Reichpietsch rappelé par Jeannette Levart.
Le N° 47, en partenariat de financement avec l'ihs de Haute- Garonne à l'occasion du congrès confédéral qui se tenait dans cette ville, et rappelant celui de l'unité de 1936 à partir d'une superbe exposition réalisée par nos camarades de l'ihs 31.
Le N°48 sur la grève d'Août 1953, son contexte, sa construction, son déroulement quotidien, son contenu et ses avancées.
Le N°49, présenté lors du congrès, sur la naissance de l'EPIC SNCF, les conditions politiques, économiques et sociales qui ont conduit à l'élaboration de cette réforme de 1983 et son contenu.
Nous souhaitons connaître vos suggestions éventuelles d'articles ou de thèmes à développer, votre point de vue sur la présentation du cahier, que nous avons déjà fait évoluer, que nous voulons encore faire évoluer, sur la taille des polices, la mise en valeur des textes, des photos, les corrections à réaliser, y compris d'orthographes.
Vous avez pu voir, qu'au-delà du sommaire du dernier exemplaire, nous mettons en ligne les anciens numéros des cahiers afin d'en faciliter l'archivage, la consultation et l'utilisation.
Nous sommes toujours demandeurs également d'articles reprenant les initiatives ou travaux réalisés localement ou régionalement sur notre et votre histoire sociale. Lors d'inaugurations de place, de rue ou de salle au nom de militants de notre fédération ou lors de commémorations et anniversaires d'évènements historiques rentrant dans notre champ de mémoire.

Nouvelle rubrique de cahier IHS

Nous voulons aussi introduire, ce qui pourrait être un encart au cahier ou une rubrique identifiée qui pourrait être consacrée aux biographies, écrits ou témoignages de militants, fédéraux, de secteurs ou de syndicats, retraçant leurs parcours divers et variés, des moments de leur vie militante ou des témoignages sur celle-ci.
Dans cet ordre d'idée, nous prenons contact pour envisager « l'actualisation » voire la poursuite du « Maîtron Cheminot ». La dernière édition remontant à 1982.
Dans nos autres rendez-vous de travail, nous avons une rencontre programmée avec l'équipe du Service du Livre et des Bibliothèques du CCE pour un travail en commun, restant à définir, et couvrant la première guerre mondiale dans le cadre du centenaire de ce conflit .
Je rappelle que le SLB possède un fonds spécialisé dans le domaine ferroviaire, avec 5.000 documents, offrant un large éventail d'ouvrages témoignant de la culture ferroviaire en privilégiant l'approche sociale et historique des métiers et du personnel.
En mettant en commun nos fonds et nos volontés de création et d'écriture, nous pensons pouvoir faire quelque chose d'original et de qualité.
Dans le travail en cours, nous avons aussi le dossier important que prépare Jany Moineau sur le droit syndical et la représentation du personnel. Après un premier passage et point au bureau Jany continue ses recherches et la structuration de son dossier.

Projets et travaux en cours

Nos projets, comme nos travaux en cours, ne peuvent se réaliser sans moyens, malgré l'aide très importante de la fédération, et sans forces adhérentes suffisantes.
L'IHS n'a pas été mis en place par la Fédération pour faire bien dans son organigramme mais pour disposer d'un outil de travail sur la mémoire et l'histoire sociale,
C'est à dire de ses luttes, actions, activités, publications, écrits dans tous ses domaines d'intervention. Parce que l'activité syndicale et l'actualité qui l'alimente ont besoin de ces repères de notre activité passée pour être mieux comprises et appréhendées dans leur dimension

d'aujourd'hui. La seconde est organisationnelle et appelle à l'engagement des adhérents individuels pour interpeler les autres camarades à nous rejoindre, des représentants de structures pour mettre cette question à l'ordre du jour de leurs réunions de directions syndicales, des correspondants régionaux pour se déployer sur leur territoire et secteur et proposer des initiatives à leur échelle.
Une autre raison sans doute peut expliquer ce retard, malgré nos explications écrites. Il y a, pour partie, le changement que nous avons opéré, en adressant directement depuis Montreuil, la carte d'adhérent 2013 au début de la dite année et comptant sur le règlement dès réception de la carte, alors que nous faisions l'inverse auparavant. Si bien que des adhérents ont pu être déboussolés de recevoir 2 cartes en 2 mois, celle de 2012 en novembre 2012 et celle de 2013 en février 2013.
Cette année on devrait retomber sur nos pieds, d'autant que nous les aurons en mars 2014 dans le cadre de la mutualisation des moyens que nous réalisons grâce à l'ONCF.
Patrick Chamaret ne pouvait conclure son intervention sans saluer Nelson Mandela « l'homme d'exception qui était déjà dans l'histoire de son vivant et qui vient de disparaître. C'est, dans le monde entier un juste concert d'hommages qui s'étend pour saluer son combat, sa mémoire son empreinte. »
Il a rappelé que « Nombreux sont celles et ceux, adhérent-e-s de la CGT, a avoir investi la bataille pour sa libération et contre l'apartheid, à l'époque où seuls 2% des Français-e-s connaissaient l'existence même de Nelson Mandela. Des années de combat et de solidarité internationale qui déboucheront sur sa libération le 11 février 1990 après 27 années de prison. »
Ce combat peut inspirer ceux d'aujourd'hui car l'exemple de l'Afrique du Sud montre avec éclat que le combat pour la libération des peuples a toujours été plus fort et souvent vainqueur grâce à des mouvements de solidarité internationale qui donnent à ces combats une dimension universelle.

Ce sera un jour encore plus vrai pour les peuples qui continuent leur combat pour leur libération : les peuples palestinien, sahraoui, kurde, qui poursuivent des combats difficiles pour accéder à leurs droits légitimes.

Dans la discussion plusieurs intervenants ont pris la parole...

Sylvain Brière de Sotteville les Rouen, reconnait l'intérêt marqué par les congressistes pour la table-ronde sur la réforme de 1983, mais ressent comme un manque étant arrivé après la tenue de celle-ci.

Gilbert Garrel, secrétaire général le rassure et informe l'assemblée qu'un dvd sera réalisé, puisque les travaux ont été enregistrés et filmés.

Gérard Goulesque de Nancy retrace l'activité sur la région notamment à partir de l'initiative réalisé sur Gabriel Mouilleron, cheminot résistant mort en déportation rassemblant 75 personnes ainsi qu'une initiative sur les 80 fusillés de la Malpierre dont 10 cheminots. Il donne ses objectifs pour 2014 en termes d'adhésions, d'initiatives et notamment sa participation lors des formations syndicales.

Guy Herbreteau de Toulouse confirme le grand moment qu'a été la table-ronde lors du congrès et l'intérêt exprimé notamment par les jeunes congressistes. Il souhaite que le prochain cahier de l'ihs rappelle l'activité menée par la Cgt et la fédération pour la libération de Nelson Mandela. Il n'oublie pas Dulcie September, représentante de l'ANC assassinée en France le 28 mars 1988, et la responsabilité du gouvernement français.
Il exprime son intérêt pour la parution de biographies de militants et fait état des difficultés rencontrées sur le livre mémorial. Il signale aussi la participation des membres du collectif aux différentes initiatives des ihs départementales notamment aussi autour de « travail et cinéma ». Il annonce que le collectif régional sera désormais animé par Daniel Auberger aidé de Serge Brun.
Le président de séance remercie Guy pour son importante contribution et son investissement précieux.

Guy Hervy de Paris rappelle combien la Cgt s'est investi sur le boycott des produits sud -africains, contre l'apartheid et pour la libération de Mandela. Sur un sujet développé par l'ihs confédéral sur la démocratie ouvrière et démocratie syndicale, il argumente pour montrer combien cette pratique à fait naître de militants locaux qui se sont découverts et investis dans l'activité syndicale, et pas qu'au niveau confédéral.

Paul Gueth de Dijon s'est investi dans le travail de l'ihs 21 particulièrement sur l'histoire des bourses du travail avec participation aux journées du patrimoine. Il fait part d'une participation avec différentes associations autour des fusillés pour l'exemple, lors de la guerre 14/18 et leur réhabilitation Il propose des travaux futurs sur les conditions de travail au fil du temps et sur l'amiante.

Jacques Marie de Lisieux fait état de l'inauguration, en gare de Caen de l'esplanade Pierre Semard en présence des secrétaires généraux de la confédération et de la fédération, de la Municipalité et d'élus avec une bonne participation de la population et notamment cheminots

Raymond Dard de Bourges rappelle la lutte menée par la Cgt et ses militants pour la libéralisation de Nelson Mandela, contre l'apartheid. Il rappelle aussi l'assassinat à Paris de Dulcie September en 1988, représentante de l'ANC et de l'émotion qu'il suscita.

Nicole Parutto donne à l'assemblée générale des éléments sur l'écriture du second tome « des cheminots, on en fait toute une histoire ». Elle rappelle la période passionnante en question et quelques évènements nombreux qui la jalonnent, des situations rencontrées, des hommes politiques en responsabilités gouvernementales, des militants syndicaux et prend exemple sur l'année 1929, au travers d'un document remis aux participants, montrant comment elle traitait chaque année.

Eliane Bressol, présidente de l'ihs confédérale félicite l'institut fédéral pour son intense activité au cours de l'année et souhaiterait que ses travaux soient partagés avec les autres ihs fédéraux. Elle insiste aussi sur l'importance de développer le travail de mémoire autour de l'idée essentielle d'aider à la compréhension du présent et ainsi mieux envisager l'avenir. Elle propose de travailler ensemble fédération et confédération pour une histoire Cgt plus riche. Elle présente des travaux à venir, sur le syndicalisme en 1914, puis sur le CNR pour rompre avec le côté « mythique » de celui-ci. 2014 c'est aussi le centenaire de l'assassinat de Jean-Jaurès. Elle annonce aussi un colloque sur la Cgt de 1970/1980 et le déclin syndical.

Caroline Chalier, archiviste-documentaliste développe l'activité déployée cette année en matière de politique d'archivage. Afin, d'une part, de rendre les archives accessibles et d'autre part, de garantir de bonnes conditions de conservation, le chantier principal a été celui d'une première indentification sommaire et de l'aménagement de locaux dédiés.
Quelques 50 demandes de recherche ont été traitées au cours de l'année 2013 dont près de la moitié émanent de militants, l'autre moitié étant composé de sociologues, historiens, étudiants ou professionnels de l'information. Caroline est également revenue sur notre participation au projet de livre mémorial en hommage aux cheminots victimes de la répression, exécutés ou morts en déportation (1940-1945), en rappelant que celle-ci consiste d'une part à mettre à disposition les archives conservées à la Fédération et d'autre part à collecter les informations et documents transmis par nos correspondants.

Claude Marache présente le bilan financier de l'année écoulée, mettant en exergue la baisse d'adhérents et le faible nombre de structures adhérentes
Guy Henriot du secteur de Rennes souhaite connaître le nombre de structures syndicales adhérentes

Gilbert Garrel, secrétaire général de la fédération Cgt des cheminots intervient pour marquer l'intérêt à ses yeux de continuer à travailler ensemble, car les productions de l'ihs sont intéressantes pour notre activité syndicale. Il argumente sur le trou générationnel dans l'entreprise, en lien avec le nombre de jeunes qui arrivent aujourd'hui dans l'entreprise et dans l'activité syndicale. Pour schématiser sa pensée, il déclare qu'il faut leur donner la boîte à outil pour connaître notre syndicalisme, notre fédération et son histoire et de le faire de manière à la fois ludique et sérieuse pour en faire des moments de plaisir. C'est aussi une nécessité pour ne pas laisser prise au mur de la banalisation, d'autant que les jeunes sont plus enclins, à partir de leur vécu et environnement, à réussir le mixage de la société.
Parmi les perspectives de travail sur 3 ans, il pense à l'époque coloniale d'abord le Maghreb, Maroc, Tunisie, puis l'Indochine, Viêt-Nam, Asie et ensuite l'Afrique subsaharienne
Dès cette année, nous aurons à marquer de manière exceptionnelle le 70e anniversaire de la grève insurrectionnelle.
Il n'est pas trop tôt de penser que le prochain congrès fédéral de 2017 sera celui du centenaire de la fédération qui devra être marqué de manière encore plus exceptionnelle.

Conclusions

Le Président Patrick Chamaret, conclue l'assemblée générale en se félicitant à nouveau de la participation nombreuse et de la qualité des interventions. Il remarque l'accord de l'assemblée avec le travail réalisé par l'ihs, son bureau, ainsi que sur les perspectives présentées dans le rapport introductif, enrichi par le débat.il insiste sur la nécessité de développer encore le nombre d'adhérents, tant individuels que structures. Sur ce dernier aspect, il faut passer de l'incantation à des mesures d'organisation partagées par les structures régionales, vers les syndicats et sections et vers les individuels. Il rappelle que les secteurs fédéraux sont membres fondateurs de l'ihs et membres à part entière du conseil d'administration de l'institut.
Il incite aussi à multiplier les initiatives régionales ou locales pour prolonger nos propres travaux, voire en développer d'autres de leurs propres choix. C'est aussi avec plaisir que les cahiers de l'ihs pourront se nourrir et populariser de telles initiatives.

BILAN FINANCIER 2012

I – PRODUITS 2012

1A. Adhésions + Ventes livres	21 041,80
1B. Virements Fédération	32 842,00
1C. Produit livret bleu	
Au 31/12/2011	31 223,44
Versement Compte Courant le 14/07/2012	4 000,00
Intérêts au 31/12/2012	728,90
1D. Solde Compte Courant au 31/12/2011	18 468,53
TOTAL GÉNÉRAL RECETTES 2012	**108 304,67**

II – DEPENSES 2012

2A. Achat livres + DVD + Abonnements	3 426,34
2B. Matériel Informatique - Matériel divers (panneaux, photos…)	5 943,79
2C. Adhésion IHS Confédéral + AHICF	170,00
2D. Salaires + charges	35 864,04
2E. Déplacements	10 747,71
2F. Repas	1 412,64
2G. Virement sur livret	4 000,00
2H. Frais Bancaires	215,38
TOTAL GENERAL DÉPENSES 2012	**61 779,90**

III - SOLDE GENERAL 2012

3A. Recettes Compte Courant (1a + 1b + 1d)	72 352,33
3B. Dépenses générales 2012	61 779,90
3C. Solde Compte Courant AU 31/12/2012 (3a – 3b)	10 572,43
3D.Solde Livret Bleu (1c)	35 952,34
SOLDE GENERAL AU 31/12/2012, DONC AU 01/01/2013	**46 524,77**

Le bureau de l'institut 2014

13 membres dont 2 nouveaux*

Jean-Pierre Bonnet
Caroline Chalier
Patrick Chamaret ..Président
Jean-Paul Lahouse
Georges Lanoue
Claude Marache Trésorier
Jany Moineau
Nicole Parutto
Madeleine Peytavin
Christiane Roulet
Thierry Roy*
Maurice Samson *
Pierre Vincent

Responsable du fichier adhérent
Et enregistrements des rentrées financières
Jacques Lalot

LA TABLE RONDE SUR LA

Un grand moment du

30 ans après, dans le cadre du congrès fédéral, l'ihs a organisé et animé un débat sur la réforme de l'entreprise SNCF en 1983. Elle sera diffusée intégralement en DVD pour les lecteurs de la Tribune des cheminots. Nous vous en faisons partager quelques extraits manuscrits à partir de nos prises de notes.

Patrick Chamaret, président de l'ihs présente l'initiative avec le cahier de l'institut composé « de textes de référence pour permettre de mieux comprendre la période, les enjeux, la naissance de l'EPIC SNCF en 1983 et les conquêtes sociales de la réforme de l'entreprise… et dit le plaisir de rassembler les acteurs qui étaient en premières responsabilités à l'époque et qui peuvent aujourd'hui témoigner, raconter et analyser ce moment avec le recul nécessaire à tout travail d'histoire. »

Il poursuit : « Nous ne portons pas ce regard dans le rétroviseur syndical avec l'esprit que « c'était mieux avant … car la nostalgie est un sentiment qui s'éprouve particulièrement quand on manque de perspectives et d'avenir, or notre activité en général et nos congrès en particulier sont justement là pour proposer des objectifs et les faire partager au plus grand nombre. »

Il conclue sa présentation en soulignant que « notre activité passée fourmille de repères, d'expériences acquises par notre organisation syndicale et ses militants qui peuvent transmettre et permettre de mieux comprendre et appréhender les luttes d'aujourd'hui. »

Claude Marache, animateur /modérateur du débat rappelle que «l'Histoire du service public est profondément ancrée dans l'Histoire de notre pays et que les chemins de fer dès leur origine n'ont pas échappé à cette problématique et les choix politiques et économiques qui ont jalonné leur évolution ont toujours été marqués par l'affrontement entre les tenants de la concession au secteur privé, ceux de la prise en charge par l'Etat et des partisans d'une solution mixte. » Tant et si bien qu'à la veille du renouvellement de la convention de 1937, « la problématique de l'éclate-

RÉFORME DE LA SNCF DE 1983
congrès fédéral

ment de la SNCF était clairement posée et résumée dans le fameux rapport Guillaumat commandé pour la circonstance par le gouvernement de l'époque ».

Pierre Vincent était alors secrétaire général adjoint de la fédération et membre désigné au Conseil d'administration. Le rapport Guillaumat dès 1978 affichait « Le secteur public est inadapté, autrement dit, l'après décembre 1982 ne passait pas par une société nationale, le texte évoquait des contractualisations avec des types de transport au niveau des régions, qui à l'époque, étaient des coquilles vides puisque les lois de décentralisation n'existaient pas ».

Alors que les mobilisations syndicales et propositions alternatives se développaient, le conseil d'administration unanime adresse un texte officiel envoyé au Ministère apportant une large critique au Rapport Guillaumat. Nous sommes le 9 octobre 1978, vous en trouverez par ailleurs les grandes lignes dans le cahier de l'institut N° 49.

Pierre Vincent précise : « C'est à ma connaissance la seule fois qu'il y a eu à ce niveau-là l'élaboration d'un tel document critique. La violence de la riposte du Ministre montre que le pouvoir accuse le coup même s'il indique que le Gouvernement approuve les orientations du rapport, il se réserve le choix des moyens et du calendrier. La perspective des élections présidentielles mettra en sommeil les thèses du rapport Guillaumat. On sait ce qu'il adviendra après la victoire des forces de gauche en 1981».

Georges Lanoue, alors secrétaire général de la Fédération montre qu'en 1978. « C'est un rapport d'orientation pour les transports terrestres qui concerne bien entendu en premier chef la SNCF, remet en cause sa place et son rôle et, par contre coup, le statut du personnel. Démanteler la SNCF était un préalable pour mettre tout le secteur des transports au service des objectifs des groupes financiers privés. »

La période choisie n'est pas anodine. La lettre de transmission à Raymond Barre exprime clairement l'idée de prélude à un éclatement de l'entreprise pour que celui-ci se réalise aisément le 1er janvier 1983. La CGT mobilise et agit pour que l'unité se réalisé au sein des 7 organisations syndicales sur bon nombre de propositions de la CGT pour permettre le développement de l'action. Le point d'orgue étant le succès de la journée sans train du 07 mars 1979. Plus tard du 13 octobre 1980 à mars 1981, parcours dans toute la France d'un bus pour sensibiliser les populations aux luttes des cheminots. Rassemblement national très impressionnant des retraités à Paris le 10 mars 1981. On assiste à des attaques et à des campagnes de dénigrement au plus haut niveau de l'Etat (Giscard en personne). Il n'a jamais été un ami des cheminots mais aussi du chemin de fer, lui-même a lutté de toutes ses forces contre la réalisation du TGV.

Georges Lanoue ajoute « Il n'y avait pas que lui qui était contre y compris au niveau syndical. La CGT s'enorgueillit d'avoir engagé toutes ses forces pour sa réalisation. C'est dire toute l'importance de l'élection présidentielle de 1981. La possibilité d'un changement politique pouvant être décisive dans les destinées de la SNCF et dans les conditions d'existence des cheminots. »

Arrivée de la Gauche en 81. Dans quelles dispositions était la fédération Cgt des cheminots et comment a-t-elle appréhendé la situation et les possibilités ouvertes. ?

Georges Lanoue précise « A l'issue des scrutins du 10 mai et juin 81, la CGT a sensibilisé les cheminots sur le fait qu'ils pouvaient espérer mieux mais à condition de se montrer vigilants, de compter d'abord sur eux-mêmes et de continuer à se battre ». Climat nouveau et meilleur mais qui appelle à faire preuve de confiance et de vigilance. Un type nouveau de relation s'instaure et ceci rapidement. Dès le 15 juillet, reçus par Charles Fiterman, la délégation de la fédération CGT lui remet 8 dossiers.

Georges Lanoue se rappelle « On est conscients qu'il y a d'une part une volonté de réparer les dégâts et promouvoir pour l'entreprise une politique nouvelle mais d'autre part des obstacles à surmonter. » et il porte une appréciation sur cette période « Dans un premier temps, survalorisation au plan politique. Ensuite, de par les espérances déçues en particulier de juin 1982, il y a une sous-estimation de ce qui fut obtenu. La juste mesure se situe entre les deux. Etre conscients

que s'il n'y avait pas eu un changement de majorité politique, c'est le plan Guillaumat qui aurait été appliqué : SNCF privatisée ou du moins vidée de son contenu de service public. »
Il conclut en pensant « à 2 dossiers en fonction de ce qu'ils représentent sur le plan humain comme dignité retrouvée et la reconnaissance et l'affirmation du fait syndical. Le retour à la SNCF des ateliers du Matériel de St Pierre des Corps (Cadoux) qui avaient été privatisés suite à la grève de 1920. L'application très favorable de la loi d'amnistie, pour une centaine de militants révoqués (grèves de 1947-48 et 1953) qui furent intégrés sur la base d'une reconstitution de carrière (il évoque le souvenir d'une manifestation à l'occasion d'une réintégration aux ateliers de Saintes, très émouvante). Mais face à cela, un gros point noir : celui du Pouvoir d'achat des salaires et retraites. Encore que si le texte de 1982 en vue d'un accord ne s'écartait pas vraiment des orientations des années précédentes concernant la partie salaires, par contre, dans une 2e partie, il prévoyait la réduction du temps de travail à 39h et 4300 cheminots en plus, ce qui avait permis à la CGT de donner ses réserves sur la 1re partie ».

Charles Fiterman, ministre des transports (du 22 juin 1981 au 22 mars 1983 « J'ai été agréablement surpris lorsque j'ai appris que la Convention conclue en 1937 entre la SNCF à l'Etat arrivait à échéance fin 1982 et qu'il convenait donc de lui donner une suite appropriée. Heureux hasard du calendrier car c'était l'occasion d'inscrire dans la loi les bases d'une politique mettant un terme à la stratégie de régression et de démantèlement mise en œuvre par les gouvernements précédents. »
Il précise sa pensée « Pour cela, il fallait d'abord une loi globale d'orientation des transports intérieurs et pas seulement un bout de loi fixant les structures de la SNCF et l'organisation de sa gestion. On ne pouvait en effet séparer le développement du transport ferroviaire d'une approche globale de l'ensemble des modes de transport voyageurs et marchandises, afin de créer les conditions d'une complémentarité et même d'une intermodalité efficace et d'une concurrence loyale, harmonieuse et maîtrisée. Ce fut la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui a marqué l'histoire du transport en France par les principes nouveaux et créateurs qu'elle a posés. Je regrette que la référence à cette loi soit si faible dans les projets législatifs actuels». Appuyé sur cette approche globale, le Gouvernement de l'époque s'est donné les moyens de définir une politique et un cadre nouveau pour le transport ferroviaire. Les axes principaux furent les suivants :
Charles Fiterman précise « il fallait créer les conditions et les moyens d'un développement régulier et durable du transport ferroviaire. Et cela non à partir d'un postulat politique ou idéologique, mais parce que c'était, et c'est encore, l'intérêt du pays, en raison des qualités spécifiques de ce mode de transport, en termes de sécurité, de réduction des pollutions, de moindre consommation d'énergie et d'espace. Il s'agit là d'autant d'objectifs d'intérêt public, ce qui justifie que la gestion du transport par rail soit basée sur les principes du service public. » La loi a donc défini de nouveaux rapports incitatifs entre l'Etat et l'entreprise nationale, encourageant l'investissement et le développement des services.
L'ancien ministre insiste sur le fait que «cela impliquait naturellement une traduction financière conçue non plus comme une subvention d'équilibre pour boucher les trous, mais comme une compensation pour les services rendus au pays.»
Il se veut catégorique « Assujettir la SNCF aux mêmes critères de gestion que n'importe quelle entreprise privée, notamment en termes de rentabilité est un non-sens. Parce que ce type d'activité et sa fonction, même si la gestion est rigoureuse et elle doit l'être, ne permettent pas d'y parvenir. D'ailleurs, tous les plans élaborés au long de l'histoire pour atteindre une telle rentabilité ont tous échoué. Ils n'ont jamais abouti qu'à la réduction des services et au déclin du rail. »
Il fallait créer des structures et des modes d'organisation qui répondent aux objectifs stratégiques recherchés.
« Ce fut la raison du choix pour la SNCF d'un statut d'établissement public industriel et commercial (EPIC). Ce choix permettait d'assurer l'unicité de l'entreprise, une intégration garantissant les synergies les plus efficaces entre tous les secteurs d'activité. Il s'est accompagné de dispositions favorisant une autonomie et des souplesses de gestion, notamment avec la dévolution progressive aux Régions de l'organisation des transports régionaux. Mais il faut bien dire qu'il s'agit d'un domaine à propos duquel on se heurtait à une certaine culture de l'entreprise, à des habitudes anciennes. Les évolutions nécessaires ne pouvaient que résulter d'efforts prolongés. »
Il fallait susciter une mobilisation de l'ensemble des cheminots, indispensable au succès de cette politique. « A cet effet, des dispositions visant à améliorer les conditions de travail, l'information et les moyens d'expression des cheminots, le dialogue et la concertation à tous les niveaux, furent mis en place. J'ai eu l'occasion de dire qu'il fallait redonner à chaque salarié de l'entreprise la fierté d'être cheminot.
L'élaboration de cette loi s'est appuyée sur des concertations approfondies avec les représentants des cheminots, avec tous les intéressés, que ce soit dans le cadre des institutions de la SNCF, des structures de concertation créées à cet effet et bien sûr du Parlement.
Charles Fiterman se souvient « Elle s'est heurtée à de vigoureuses oppositions de la droite et de certains milieux économiques. Mais finalement la loi fut adoptée et publiée au Journal officiel le 31 décembre 1982, le jour même où prenait fin l'ancienne Convention. Il fallait ensuite poursuivre le travail en rédigeant dans le même esprit le « cahier des charges » en prenant de premières mesures concrètes, comme une dotation en capital, la première qui soit intervenue depuis 1937. »
Charles Fiterman en conclusion «Ainsi, le contexte de l'époque a permis

des avancées, des acquis dont certains demeurent. Mais rien n'est jamais définitif. La vie exige toujours vigilance, innovation et action. »

Jean-Paul Lahouse, successivement secrétaire du premier CCE puis administrateur salarié « A la suite de la LOTI, trois outils devaient concrétiser les orientations, un plan d'entreprise, un cahier des charges et un contrat de plan. - Un plan d'entreprise qui aurait dû, aurait pu engager l'entreprise mais, mais la direction l'a escamoté, en restant sur des visions étriquées. Un cahier des charges où l'Etat définissait les orientations assignées à l'entreprise et actait ses engagements et un contrat de plan où les deux parties contractaient les engagements mutuels. »

Il montre alors « Mais ce cahier des charges adopté à l'unanimité du CA en mai 1983 ne se retrouve pas dans le contrat de plan imposé aux forceps par le gouvernement d'après 1984. Ce premier contrat de plan plaçait l'entreprise, le service public, les cheminots sous la contrainte financière imposée. »

On aurait pu penser que dans cette période pleine d'enjeux d'importance capitale, comme nous venons de le voir. Les questions liées à l'application, à la SNCF, de la loi sur les comités d'entreprise allaient être plus simples à régler, or, il n'en a rien été.

Christiane Roulet, secrétaire fédérale puis secrétaire du comité central d'entreprise en 1985 (CCE-SNCF) « Nous avons rencontré sur ce dossier comme les autres, des résistances farouches côté Direction de l'entreprise et des oppositions de toutes parts. Ce qui en dit long sur le poids que peuvent avoir ces instances de concertation, d'informations obligatoires et de gestion par les salariés de leurs activités. »

L'implantation des CE et la définition des activités transférables ont en effet donné lieu à des affrontements importants avec la Direction et à l'expression de divergences tout aussi importantes entre les organisations syndicales.

Elle se rappelle « Sur ces deux grands dossiers qui ont été ouverts à la négociation au 1er trimestre de 1982, la fédération n'a rien négligé, multipliant les arguments pour chaque revendication et proposition avancées organisant l'expression, la mobilisation des cheminots sur leur volonté de gestion de leurs activités sociales et structures de concertation au plus près. »

La Direction vivait cette création des CE comme une ingérence dans sa gestion. Il faut en effet rappeler aux jeunes cheminots d'aujourd'hui que précédemment à la LOTI et au statut d'EPIC, la SNCF gérait elle-même les installations sportives et de vacances, les « colos », les cantines, les bibliothèques etc.

Christiane Roulet précise « la démarche de notre fédération a été de tout faire, de rechercher toutes les solutions qui conduiraient à ce que toutes les organisations syndicales de cheminots soient impliquées au Comité Central d'Entreprise et qu'elles soient, à proportion de leur représentativité, parties prenantes du rôle économique et social du CCE. »

Christiane Roulet note « la durée des négociations dans leur ensemble étalées sur 3 années, a permis à la Direction SNCF d'alors de « préparer » le terrain de cette négociation sur le transfert, elle a cessé tout investissement dans les installations, réduit certains budgets, modifié des affectations de personnel liées aux activités etc. »

Après inventaire de ces activités et des budgets, le rapport fut remis 1 an après au Ministre de Tutelle, successeur de Charles Fiterman, Jean Auroux.

Ce rapport a constitué les règles à suivre pour le transfert. Et « il fallut encore 9 mois supplémentaires pour chiffrer chaque activité, durée pendant laquelle la CGT a encore une fois dû batailler avec la Direction pour défendre point par point, ligne après ligne budgétaire, installation par installation, activité par activité avec le concours des militants, des élus pour défendre les intérêts et le patrimoine des cheminots. »

Gilbert Garrel , secrétaire général conclut « en saluant l'organisation de cette initiative, le cahier de l'institut offert aux délégués très riche en arguments, analyses et expériences, puis remercie les participants à la table -ronde pour la justesse des propos qu'ils ont tenus, leur pédagogie… l'ensemble constituant un moment fort de notre congrès qu'il faudra prolonger et restituer aux syndiqués et aux cheminots »

Il revient ensuite sur la situation actuelle « Dans la période qui s'ouvre à nous avec des projets comme le 4e paquet européen ou la réforme du système ferroviaire en France, il est surtout très utile de mesurer l'importance d'avoir une capacité d'intervention forte des cheminots construite sur de solides bases syndicales ».

Alors que se joue l'avenir de la SNCF, du service public ferroviaire national comme celui du statut et du régime spécial de protection sociale des cheminots. Il n'y a ni le Front Populaire comme en 1936, ni des ministres progressistes comme en 1981 pour tenir le stylo législatif. Mais comme à ces deux époques de l'Histoire, il y a la fédération CGT des cheminots pour construire un rapport de force apte à faire changer le cap du gouvernement et de la Direction de la SNCF. »

UNE EXPOSITION POUR QUE RI
LA VOIX DES CHEMINOTS

Par Pascale Soulard, correspondante ihs cheminots Cgt le mans

« Connaitre d'où l'on vient pour mieux appréhender l'avenir », C'est en effet ainsi que le syndicat CGT des cheminots de la Sarthe, saisit l'événement du centenaire des ateliers, pour se rappeler son histoire sociale, afin d'écrire une nouvelle page, un nouveau centenaire au moment ou la direction veut le fermer !

Une exposition retrace 100 ans d'histoire des Ateliers du Mans, des histoires de femmes et d'hommes, une histoire cheminote singulière.
Parfois, auteur, acteur, décideur ou façonneur, ils ont tous, laissé, à leur manière, traces, marques ou griffes dans cette aventure
Tous les éléments exposés, en 70 tableaux, sont concordants soit à des archives syndicales ou de l'entreprise, soit à des recherches d'historiens à travers leurs ouvrages. Dans cet article, avec une pagination limitée nous n'en avons retenu que quelques uns et quelques extraits de 100 ans d'histoire sociale.
Ce voyage dans le temps, s' ouvre, sur la vie des femmes et des hommes, des ateliers bien sûr, mais pas seulement avec aussi, les enfants au jardin, là, le café du père Moreau, les gérants du restaurant Coopératif, les jeunes apprentis sur le stade mais aussi sur la vie du syndicat des cheminots du Mans, tant l'atelier a fourni de militants et dirigeants …., autant de fenêtres qui mériteraient d'être développés.
Se plonger dans l'histoire sociale des cheminots du Mans, revient à entreprendre un long voyage dans le temps, si nous avions cette fabuleuse machine à le remonter, sans doute nous l'aurions empruntés, histoire, de rencontrer d'un peu plus près nos camarades d'antan. Nous aurions eu bien des questions à leur poser !...
Ceci dit, nous les avons tout de même approché, autrement, à travers des archives heureusement sauvegardées, et quelques photographies elles aussi soigneusement préservées et des témoignages d'acteurs de cette histoire, acteurs comme ont pu l'être à des degrés diverses l'ensemble des cheminots de l'atelier.

ÉSONNE ENCORE LONGTEMPS DES ATELIERS DU MANS

Alors, Il était une fois, des cheminots du Mans

Tout commence le dimanche 28 mai 1854, à 3 heures de l'après-midi, le premier train arrive au Mans, Nous sommes au second empire, et notre pays est véritablement dans l'ère du rail, le chemin de fer et la métallurgie, ont pris la place de l'industrie textile jusqu'ici industrie motrice de notre pays.
Il est bon de rappeler qu'à cette époque, le transport des personnes se faisait soit à pied, à cheval, en voitures privées, avec changements de chevaux aux relais ; en voitures publiques, malle-poste ou diligence ; en coche d'eau. Nous sommes en effet 80 ans avant l'invention de l'automobile !...
Le réseau de chemins de fer se développe rapidement, il ne cesse de s'étendre. De la curiosité du chemin de fer balbutiant, très vite, le rail joua un rôle déterminant dans le développement du pays.
Le chemin de fer marque son empreinte dans la vie du Mans.
Les installations en gare du Mans, notamment les voies, et quais de chargement et déchargement des marchandises se révèlent vite insuffisantes pour faire face, au développement du trafic, consécutif à l'évolution commerciale et industrielle de la région.
En 1907, des études sont entreprises par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, dans le but d'installer une gare de triage, pour remédier à l'embouteillage de la gare.

Une étoile est née, celle du Mans.

« Située au centre du Réseau, ancien et nouveau, point de bifurcation des lignes du nord et du sud de la Bretagne, bénéficiant de tout le transit du Midi vers la Normandie et une partie du Nord par la ligne de Tours, la gare du Mans est topographiquement désignée pour occuper, dans les services des chemins de fer une situation de plus en plus prépondérante à mesure que s'accroissent les transactions.
En la circonstance, l'intérêt de l'Etat se lie au sien et demande qu'elle soit le siège de la gare de triage proposée ; c'est défendre l'intérêt général puisqu'aucun autre point de la région ne pourrait être aussi bien choisi
Le grand nombre de wagons qui viendrait au Mans à la gare de triage rendrait nécessaire l'établissement d'ateliers de réparations qui seraient

mieux à leur place ici que dans n'importe quelle autre localité... » Extraits du courrier du 27 décembre 1909, remis lors d'une visite du Maire de la ville, et de MM. Les députés et sénateurs de la Sarthe au Ministre des travaux publics. [A.M. Série 0.091-1842]

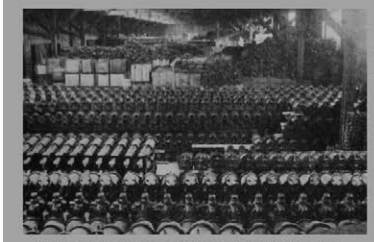
Après bien des débats, tergiversations, et faux-fuyants des compagnies, c'est finalement le réseau des chemins de fer de l'Etat, qui vient de racheter la compagnie de l'ouest, qui mènera, ce projet à son terme, non sans, l'obstination du maire du Mans, Louis Legué, qui concourra à démontrer « qu'aucune des initiatives qu'il pourrait prendre, ne saurait autant contribuer à la prospérité de la ville du Mans »
Ainsi, la gare de triage, le dépôt de locomotives, et les grands ateliers de réparation des voitures à voyageurs et wagons, seront édifiés dans le faubourg de Pontlieue, sur un emplacement libre, longeant la ligne Le Mans Tours, au Sud-Ouest de la Ville au lieu-dit « Le Maroc ».

Les Ateliers construits entre 1912-1914, sont d'abord réquisitionnés, comme entrepôt, par l'armée anglaise, de 1914 à 1917. Et c'est en 1917 que seront réalisées les premières réparations de wagons.
C'est aussi pour la rentrée 1917, que l'école d'apprentissage du Réseau de l'état ouvre ses portes à proximité du dépôt vapeur.
L'intérêt de former, pour les ateliers et les dépôts, des ouvriers qualifiés, instruits et plus spécialement entraînés, à l'entretien du Matériel de chemins de fer, se faisait déjà sentir. Une telle formation offrait par ailleurs au service de la traction l'avantage de pouvoir recruter, un excellent personnel de conduite parmi les ouvriers, anciens apprentis… Nos premiers cheminots de l'atelier, sont Tourneurs, forgerons, ajusteurs, chaudronniers, piqueurs, chauffeur, menuisiers… Inventeurs aussi.

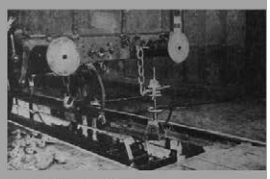
La vie de ces premiers cheminots des Ateliers, était fort différente de celle d'aujourd'hui. C'est un petit monde à part du fait de l'isolement géographique mais aussi politique, loin des tumultes sociaux du Mans. Un vrai désert !... une voie unique reliant Le Mans à Tours, deux premiers bâtiments « Ateliers » un triage certes des plus modernes, le plus moderne du pays, puis plus bas le dépôt vapeur.
Il faut loger les cheminots au plus près des ateliers.
C'est ainsi qu'au début des années 1920 : 32 logements sont construits par le Réseau des chemins de fer de l'état, dans la cité surnommé alors « Camp-Etat », le long de la ligne de Tours.

La création, d'une cité jardin, sous l'impulsion de Raoul Dautry deviendra le cœur de la cité du Maroc.
Si elle répond à la délicate question du logement des cheminots, elle dessine les conditions d'une nouvelle société cheminote ; de cette dernière découlera un ensemble de bienfaits, qui bouleverseront les conditions de production : accroissement de la productivité, de la sécurité et augmentation de la responsabilisation des agents, sous-jacent, une tentation d'abolir les conflits capital / travail dans les chemins de fer.
Mais, allait naitre l'identité cheminote.
Deux cafés humanisent un peu « ce désert » du Maroc, point de rencontre des cheminots à la sortie du dépôt et des ateliers.
Dans une des salles du café du père Moreau, on y danse le samedi soir et le dimanche après-midi. On y fait aussi de la politique
Le Restaurent coopératif des cheminots « Chez nous », fait plus qu'accueillir les cheminots à leurs tables, il y règne une ambiance de convivialité et de solidarité. Par exemple, en 1934 lors de l'inauguration du cercle des apprentis, il offre les accessoires des jeux de tennis et de croquet Le cercle a été aménagé dans les dépendances de l'école d'apprentissage entre l'atelier d'ajustage et le terrain de sport

Montage du frein continu au Mans **1931-1932**


Stockage des pièces délicates à l'intérieur des hangars

Préparation des pièces


Perceuse verticale

essais de

Le chauffeur de Rivets

piquage des châssis

Extraits du reportage dans la revue mensuelle « L'Etat notre Réseau » n°4 de Janvier 1932 AN.SNCF [Z107]

1920, première grande Grève aux ateliers

Lancé d'un mot d'ordre « de grève générale » sur l'ensemble des réseaux, Elle dura un mois. Les cheminots revendiquent alors : une échelle de traitement, un statut, la nationalisation des chemins de fer et la défense des cheminots menacés de révocation. Si la sanction des grévistes se traduit par 18000 révoqués et la fermeture d'ateliers de réparation taxés de foyers de lutte. Il n'empêche qu'un nouveau statut est promulgué qui prévoit la sécurité de l'emploi, une nouvelle grille des salaires, 5 jours de congés payés, des délégués du personnel enfin, le parlement votera peu après, la loi de 8 heures.

Accroissement de l'esprit de corps des cheminots ! ...

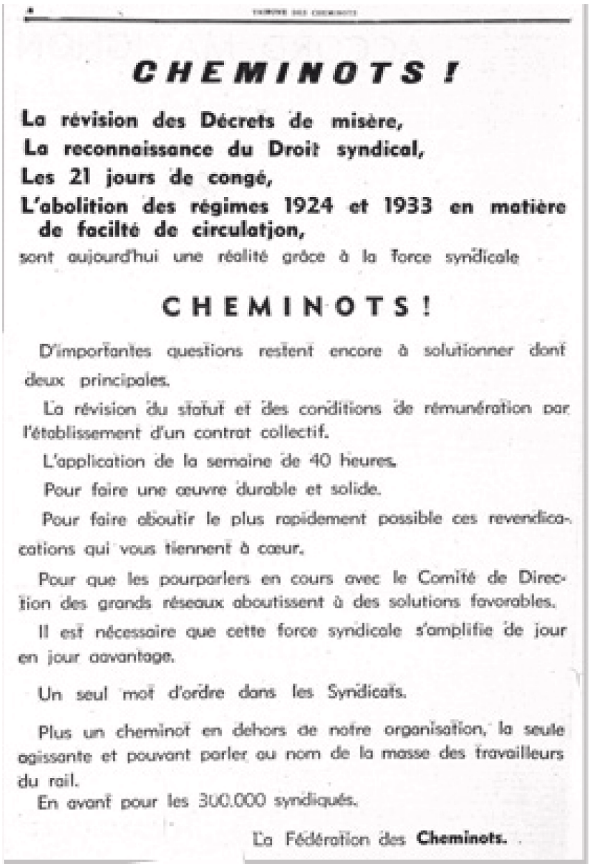
« En 1920 et 1921, le chemin de fer connut une grave période de crise avec son personnel .La grève atteignit tous les réseaux, Le tiers du personnel cessa le travail et la grève dura un mois.
Cette crise passée, le calme devait régner parmi les cheminots jusqu'à la dernière partie de cette période d'entre deux guerres (c'est-à-dire jusqu'à 1936). Cette époque devait être marquée par des réalisations à caractère social entreprises par la plupart des réseaux en faveur de leur personnel Sur l'ensemble des réseaux, 300 cités jardins comprenaient 26 000 logements »
« Un demi-million d'agents ! Il fallait compter, avec les familles, près de deux millions de personnes rattachées directement au chemin de fer.
Pour une quarantaine de millions d'habitants qui peuplaient la France, on pouvait dire du 1/20 de la nation était formé de cheminots et beaucoup plus en faisant rentrer les retraités en ligne de compte.
Les cheminots devenaient une force dans le pays, d'où l'esprit de corps, avec ses avantages et ses inconvénients. On est rarement indifférent à l'égard des cheminots !... »

Extraits de l'étude écrite en 1945. « Historique des Chemins de fer Français, des origines à 1945 » d'Etienne Cattin. [A.N. SNCF-Le Mans.]

Nouvelles charges de travail, Au Mans en Janvier 1932, On équipe les wagons !
Dans le cadre de la modernisation du système de freinage, les ateliers du Mans sont chargés de munir du frein continu, 3.978 wagons couverts et 3.445 wagons plats.
« Le réseau avait à munir d'une conduite de frein 59.000 véhicules, sur lesquels 29.000 devaient en outre, recevoir les organes de freinage complets.
16 wagons seront équipés par jour au Mans, entre les ateliers de Sotteville, Rennes, Saintes, Mantes et Le Mans, 1000 wagons du réseau de l'Etat seront équipés par mois. »

Il est d'usage dans les ateliers d'aiguiser l'ingéniosité des ouvriers, les cheminots sont invités à inventer : outil, mécanisme, système, nouvelle pratique : je cite : « l'idée directrice : est de supprimer, toutes les fois que la chose est possible, les causes de fatigue... » et « Pour mener à bien cette tâche, l'organisateur doit porter son attention sur deux points principaux : Les positions de l'ouvrier en fonction de l'effort à fournir et l'outillage mis à sa disposition. »

La France du Travail se lève



CHEMINOTS !

La révision des Décrets de misère,
La reconnaissance du Droit syndical,
Les 21 jours de congé,
L'abolition des régimes 1924 et 1933 en matière de facilté de circulatjon,
sont aujourd'hui une réalité grâce à la force syndicale

CHEMINOTS !

D'importantes questions restent encore à solutionner dont deux principales.

La révision du statut et des conditions de rémunération par l'établissement d'un contrat collectif.

L'application de la semaine de 40 heures.

Pour faire une œuvre durable et solide.

Pour faire aboutir le plus rapidement possible ces revendications qui vous tiennent à cœur.

Pour que les pourparlers en cours avec le Comité de Direction des grands réseaux aboutissent à des solutions favorables.

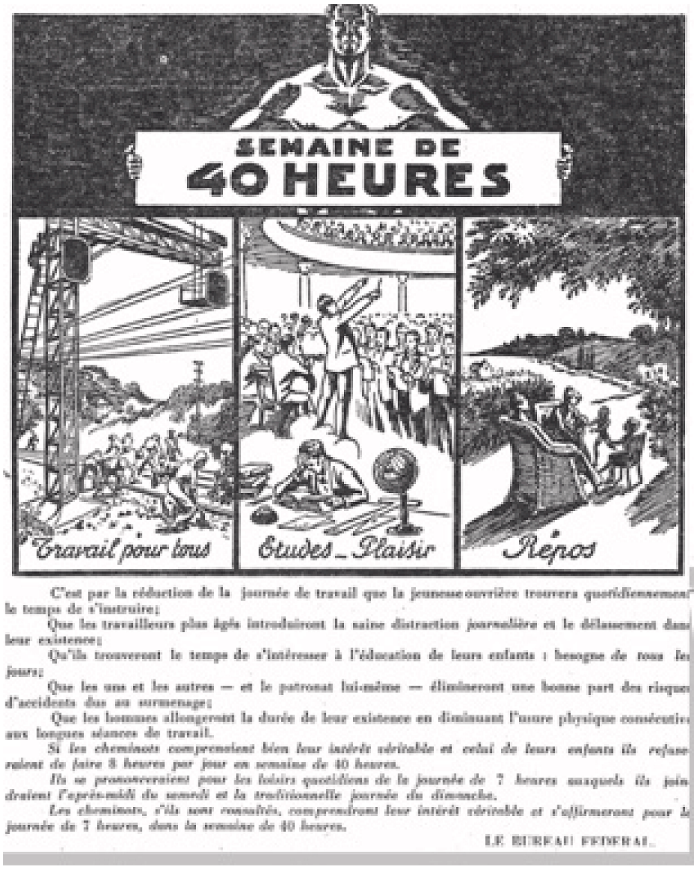
Il est nécessaire que cette force syndicale s'amplifie de jour en jour davantage.

Un seul mot d'ordre dans les Syndicats.

Plus un cheminot en dehors de notre organisation, la seule agissante et pouvant parler au nom de la masse des travailleurs du rail.

En avant pour les 300.000 syndiqués.

La Fédération des **Cheminots.**



C'est par la réduction de la journée de travail que la jeunesse ouvrière trouvera quotidiennement le temps de s'instruire;

Que les travailleurs plus âgés introduiront la saine distraction journalière et le délassement dans leur existence;

Qu'ils trouveront le temps de s'intéresser à l'éducation de leurs enfants : besogne de tous les jours;

Que les uns et les autres — et le patronat lui-même — élimineront une bonne part des risques d'accidents dus au surmenage;

Que les hommes allongeront la durée de leur existence en diminuant l'usure physique consécutive aux longues séances de travail.

Si les cheminots comprenaient bien leur intérêt véritable et celui de leurs enfants ils refuseraient de faire 8 heures par jour en semaine de 40 heures.

Ils se prononceraient pour les loisirs quotidiens de la journée de 7 heures auxquels ils joindraient l'après-midi du samedi et la traditionnelle journée du dimanche.

Les cheminots, s'ils sont consultés, comprendront leur intérêt véritable et s'affirmeront pour la journée de 7 heures, dans la semaine de 40 heures.

LE BUREAU FEDERAL.

1936

Le 31 août 1937, La SNCF est créée par la convention entre les compagnies et l'Etat.

Tribune des cheminots du 13 septembre 1937

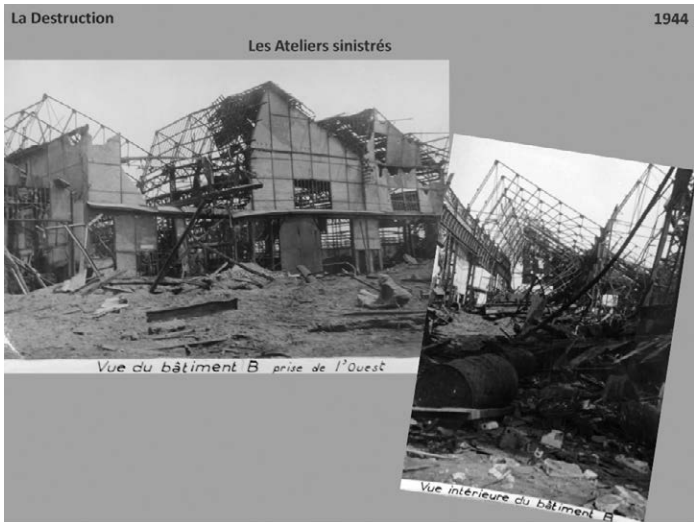
ET MAINTENANT VOICI :

La Société Nationale des Chemins de Fer Français :

S. N. C. F. F

La guerre de 1939-1945 bouleversera profondément les installations ferroviaires du Mans.

Le monument édifié témoigne de l'identité des cheminots tués par faits de guerre ou fusillés ou morts en déportation. Les bombardements alliés de mars 1943, mars et mai 1944, causent de graves destructions sur le site ferroviaire qui reçoit des centaines de bombes détruisant ou endommageant la plupart des bâtiments.
Le site ferroviaire du Mans, du fait de son importance stratégique dans la réparation des wagons USA 1918, devait subir durant l'occupation 7 bombardements, dont les plus violents furent ceux des 7, 14 mars et 20 mai 1944. Indescriptible aspect chaotique !...



Reconstruction

Dès le 8 août 1944, date de la libération de la ville du Mans, la vie reprend. D'août 1944 à février 1945, pendant qu'une partie du personnel restaurait sommairement les wagons encore capables de rouler, une autre déblayait méthodiquement. .Fin octobre 1944, dans un bâtiment loué à l'Usine Carel et aménagé dans un temps record, l'atelier peut de nouveau fonctionner et dès juin 1946 comptait à son actif la réparation de 1150 véhicules. Ce chantier a fonctionné jusqu'en juillet 46. L'activité normale, consacrée à la réparation des wagons et fourgons, reprend et la reconstruction complète des ateliers ne sera achevée qu'en 1958.

1946 extraits du Rapport moral des Ateliers du Mans « Personnel et comité mixte des ateliers »

Personnel : l'effectif des ateliers, début 1946 est voisin de 600 cheminots, fin décembre il est de 725, accroissement dû à la mise en route de la section autorails.
Ce chiffre comprend environs 125 auxiliaires. IL y a lieu de noter l'importance du chiffre des heures perdues par suite de maladies, blessures, d'adaptation des mineurs, œuvres sociales etc… »
Comité mixte
« Un comité mixte des ateliers, se tient depuis janvier 1945, une séance par mois précédé d'une séance préparatoire pour mise au point des questions à examiner.
Questions sur la reconstruction, production (organisation de travail, sécurité, approvisionnement, œuvres sociales) qui sont posés dans le cadre des ateliers.
Activité du comité mixte sur le plan social : ce dernier s'est particulièrement intéressé à la mise en service du nouveau cabinet médical et de l'internat.
Logement : La question sociale qui s'est posée et se pose encore avec le plus d'acuité est celle du relogement au Mans des agents mutés d'autres résidences pour la constitution de l'atelier autorails. Une solution satisfaisante de cette question apparait actuellement comme urgente et indispensable. »

Extrait du conseil syndical des cheminots CGT du Mans du 17 mars 1948

Le Mans ateliers autorail

A partir de 1946 débute la 1ère grande reconversion des Ateliers, Le Mans devient le centre autorail. Le grand atelier spécialisé dans l'entretien des autorails.
La place stratégique du Mans, véritable plaque tournante de la région de l'Ouest a compté dans le choix.
Le premier autorail sortira des ateliers du Mans le 6 mars 1947
L'entretien des Autorails, devient en quelques années l'activité prépondérante des Ateliers du Mans.
« Ainsi grâce à la collaboration étroite des cadres et du personnel animés de l'esprit d'équipe le meilleur, les ateliers du Mans qui achèvent de se reconstruire constituent déjà un des outillages les plus efficaces dont dispose actuellement la SNCF » (Extraits de la revue « Notre métier » du 02 mars 1948).

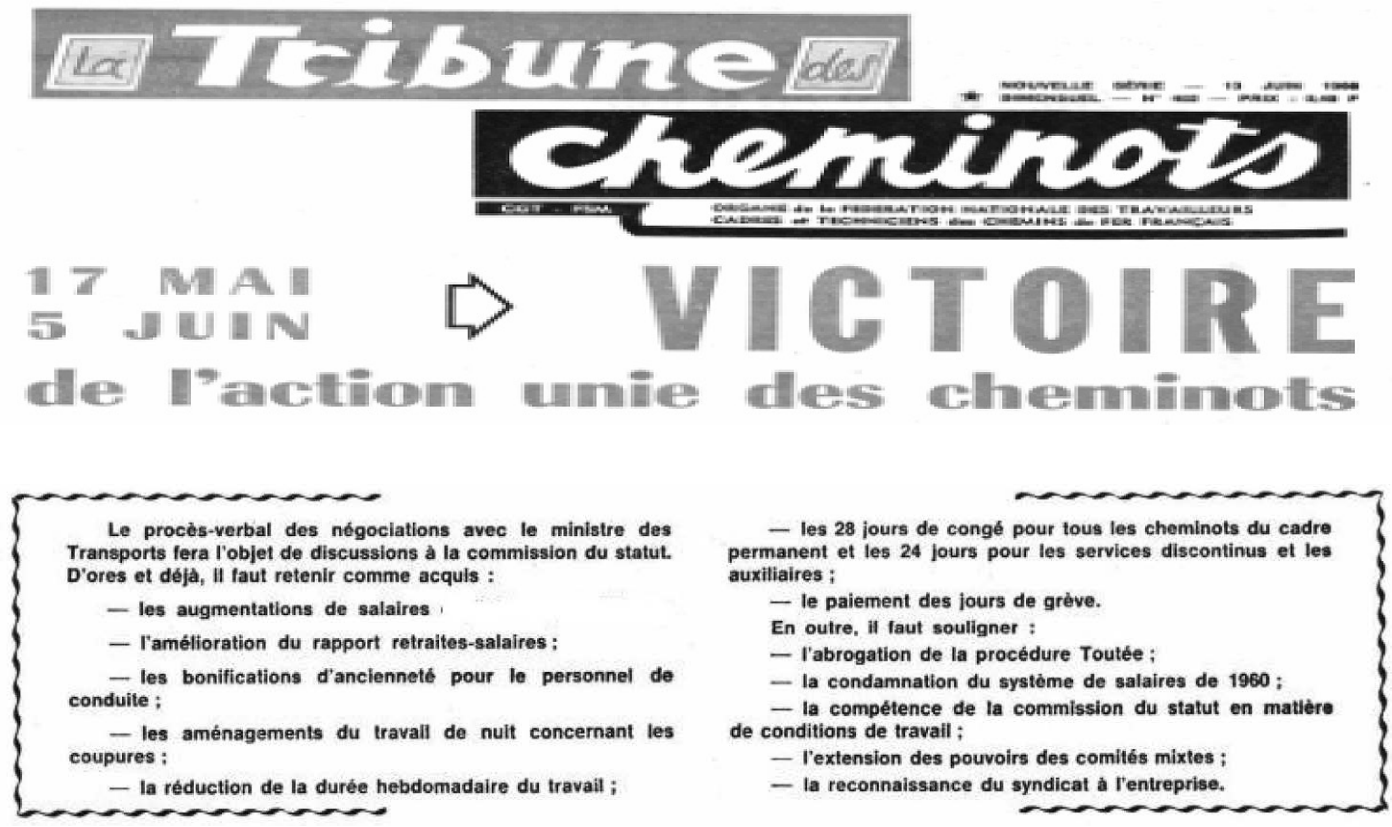
En 1951, 85 autorails sortaient, réparés des Ateliers du Mans, 280 moteurs, provenant de toutes les régions, étaient totalement remis en état.
Face à la progression du programme autorail, celui du matériel remorqué (voitures et wagons) diminue sensiblement, l'effort étant porté sur l'entretien des autorails.
A cette époque, les ateliers du Mans qui occupaient avant la guerre 640 agents à la réparation du matériel remorqué, allaient compter un effectif de 910 cheminots dont 660 œuvrant à la réparation du matériel moteur.

En 1964, Les wagons s'en vont…
Suppression de la charge de travail historique après 50 ans de production : L'entretien des wagons est transféré dans un autre établissement.

Mais Les « savoir-faire » des Cheminots des Ateliers du Mans sont mis à contribution des Innovations vont se succéder et les cheminots de l'atelier du Mans vont assurer !

En plus des travaux réguliers apportés par les opérations périodiques sur essentiellement 2 types d'engins (éléments automoteurs de 330kW (E.A.330kW) et dérivés, ainsi que les éléments à turbines à gaz (E.T.G.) qui assuraient l'exploitation de l'étoile de Lyon. L'Atelier du Mans a accompli quelques réalisations particulières parmi lesquelles nous citerons :
- La voiture cinéma SU 204 mise en service en 1966.
- La naissance du premier autorail expérimental à turbine à gaz (TGS) sorti en 1967 (précurseur du TGV), et adapté depuis 1974 au service commercial.

Les cheminots de l'atelier dans le mouvement de mai 1968



La Tribune des cheminots

CGT - FSM

ORGANE de la FEDERATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS CADRES et TECHNICIENS des CHEMINS de FER FRANÇAIS

17 MAI
5 JUIN

VICTOIRE

de l'action unie des cheminots

Le procès-verbal des négociations avec le ministre des Transports fera l'objet de discussions à la commission du statut. D'ores et déjà, il faut retenir comme acquis :

— les augmentations de salaires ;

— l'amélioration du rapport retraites-salaires ;

— les bonifications d'ancienneté pour le personnel de conduite ;

— les aménagements du travail de nuit concernant les coupures ;

— la réduction de la durée hebdomadaire du travail ;

— les 28 jours de congé pour tous les cheminots du cadre permanent et les 24 jours pour les services discontinus et les auxiliaires ;

— le paiement des jours de grève.

En outre, il faut souligner :

— l'abrogation de la procédure Toutée ;

— la condamnation du système de salaires de 1960 ;

— la compétence de la commission du statut en matière de conditions de travail ;

— l'extension des pouvoirs des comités mixtes ;

— la reconnaissance du syndicat à l'entreprise.

La charge de travail de l'atelier s'ouvre à de nouvelles technologies

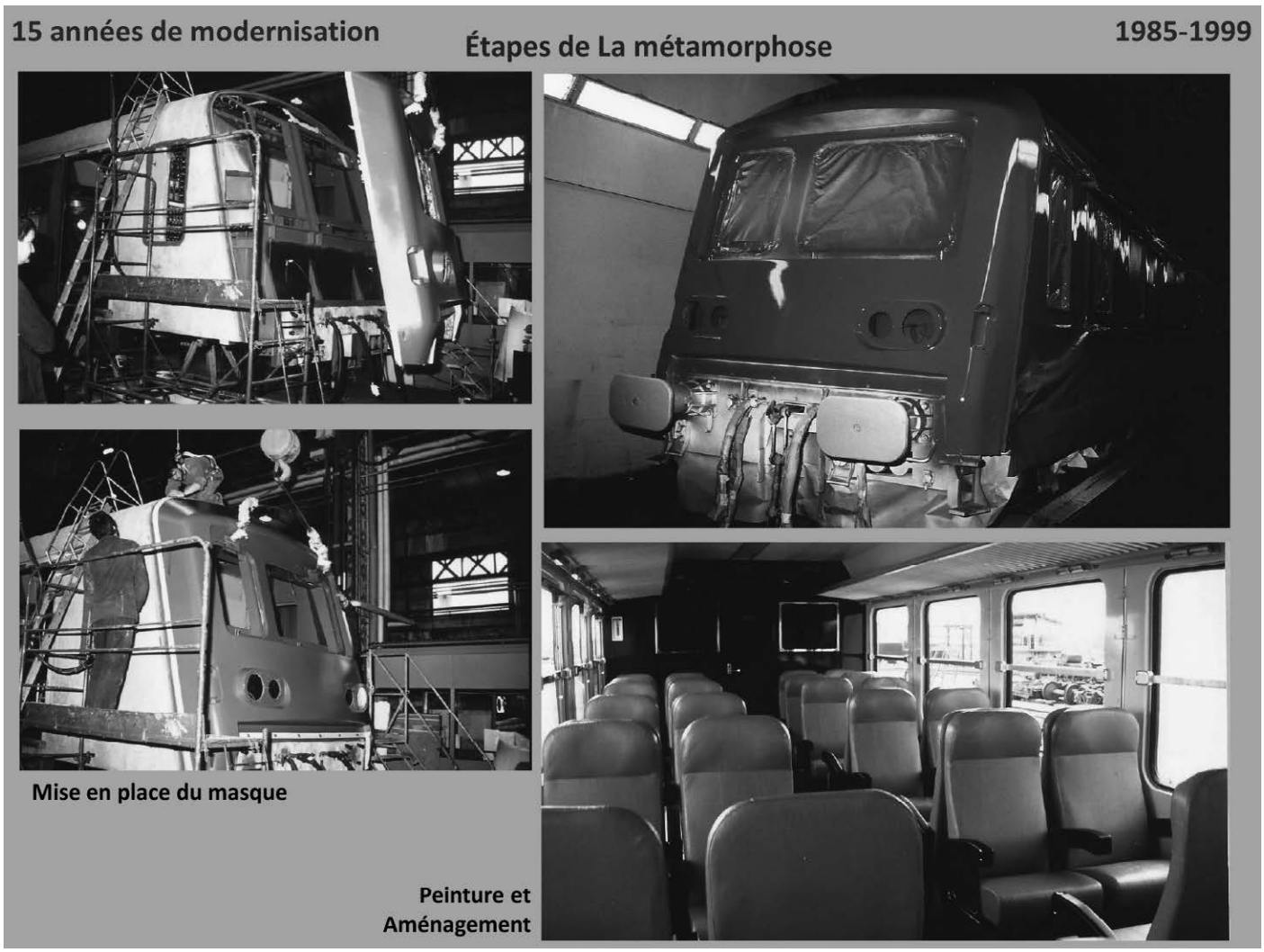
Avec la construction complète du compartiment turbine et son aménagement : pose du turbomoteur et de la transmission hydraulique, des accessoires, ainsi que l'insonorisation de l'ensemble.

- La construction de la première tranche des 10 éléments (ETG) appelés aussi « Turbotrains » destinés à l'exploitation cadencée de la ligne Paris- Cherbourg,

En janvier, les ateliers du Mans, spécialisés uniquement dans l'entretien du matériel moteur, sont avec Bordeaux et Strasbourg (Bischheim), l'un des trois Grands Ateliers de réparation des autorails de la SNCF.
Les Anciennes séries d'autorails, réparés au Mans, ont fait place aux derniers-nés des autorails : les éléments automoteurs de 330 kW appelés également « 425 Ch. »

L'autre grand tournant, en 1982 sera avec la loi d'orientation des transports intérieurs « LOTI » qui concrétise la volonté gouvernementale de décentralisation et d'aménagement du territoire.
Elle délègue aux régions, les compétences, les moyens et la responsabilité de l'organisation des transports régionaux.
C'est ainsi que la première convention se traduit pour les ateliers du Mans, par la modernisation de 21 autorails
C'est le début de 15 années de modernisation du matériel aux ateliers.

157 autorails seront intégralement modifiés.
Là, le savoir-faire, et l'ingéniosité des cheminots se sont une nouvelle fois, incontestablement révélés. Tout était à inventer, aucun protocole n'existait, c'était une première.
Après être passées par les mains des cheminots, les X 4300, seront métamorphosés.



1995

Le contrat de plan SNCF/Etat (suppression de 6000 km de lignes dont l'axe Caen Le Mans Tours) et le plan Juppé (Protection sociale : Retraite) ont fait sortir les cheminots et bien d'autres professions dans la rue, en Novembre et décembre 1995. Tous ensemble, ils ont fait reculer le gouvernement et l'ont contraint à revoir sa copie.

1997 Le projet industrie 1 1re annonce

La première annonce relative à une restructuration fondamentale de l'établissement intervient le 11 juin 1997. L'objectif de cette restructuration consiste à transférer la réparation des automoteurs sur l'Atelier de Nevers et à transformer Le Mans en établissement de réparation des PRM (Pièces Réparables du matériel). l'effectif de l'Atelier de 500 personnes en 1998 est prévu descendre à 250 au terme de l'année 2001.

18 juin Le directeur de région, Mr Douté, est venu confirmer aux cheminots des ateliers le projet de suppression de 250 emplois. Les cheminots se sont regroupés pour une Assemblée Générale à 10H15 cellule Tôlerie. D'autres cheminots des autres services du site ferroviaire les ont rejoints et ont manifesté instantanément leur mécontentement. Stupeur, indignation, puis colère des cheminots !

Dix-huit mois plus tard, le 12 octobre 1999, une deuxième annonce de la Direction du Matériel prévoit une nouvelle réduction des effectifs.

Elle envisage limiter à 150 cheminots aux ateliers fin 2004, sans indiquer précisément les missions industrielles alors confiées à l'établissement.

La Riposte fut immédiate ! La réaction des cheminots et des élus locaux limitera ces réductions d'effectifs qui resteront de l'ordre de 350 .

Le 21 décembre 1999, ce jour-là, les machines se sont arrêtées, l'émotion est immense dans l'atelier.

Les cheminots actifs et retraités se sont rassemblés autour du dernier autorail révisé et modernisé par les camarades du matériel. L'X 4783 quitte le bâtiment B, flambant neuf, vert émeraude, il part vers son dépôt d'attache : Metz.

Chacun ici, a donné le meilleur de son savoir-faire. Les anciens se souviennent, les jeunes veulent croire en d'autres histoires d'ateliers.

Désormais, Le Mans sera un établissement de réparation des PRM (Pièces Réparables du matériel). Ce sont toujours des charges de travail et tant que subsiste le rail bien d'autres charges peuvent être envisagées. D'autant qu'au fil du temps les cheminots ont démontré leurs compétences leur savoir faires, et leur volonté à faire face aux reconversions. Ils ne baissent pas les bras, ils manifestent leur mécontentement.

2003 L'EIMM (Etablissement Industriel de Maintenance du Matériel) du Mans.

Devient * Centre National de Réparation (CNR) spécialisé dans la réparation des (PRM) Pièces Réparables du Matériel. Des moteurs diesel des X72500 et X73500, des transmissions, des amortisseurs,… Fin 2003, l'EIMM du Mans emploi 338 cheminots et forme une quarantaine d'apprentis.

Des signes de bonne santé :

La même année les ateliers obtiennent la Certification ISO 9002. Elle concerne notamment la gestion et la qualité du travail de la maintenance ; des amortisseurs, des bogies, les groupe de ventilateurs (GMV), les relais d'armoires électriques, les moteurs et boites de vitesse des autorails,

Puis, L'EIMM du Mans est le premier établissement de la SNCF à recevoir la norme environnementale 14001.

Pour l'occasion, le 2 mars 2004 Louis Gallois, président de la SNCF vient féliciter les cheminots. Le Président Gallois a confirmé l'activité de l'établissement dans la réparation des pièces réparables et a félicité les cheminots pour la qualité de leur travail et leur engagement dans la reconversion des Ateliers du Mans.

La CGT a rappelé les inquiétudes légitimes des cheminots vis à vis de la baisse de charge de travail, liée au plan « starter », et constatée depuis la fin de l'année 2003. Elle précise qu'elle restera très attentive à l'évolution des charges et de l'emploi et continuera à faire des propositions en termes d'augmentation de l'activité. »

2 années plus tard : Paroles de courtes durées Et Engagements non tenus !

2006, nouvelle annonce de Fermeture. Les Cheminotes et cheminots devant la Mairie du Mans, viennent demander à l'ensemble du conseil municipal de les soutenir dans les actions qu'ils mènent pour le maintien des ateliers du matériel du Mans Les élus sur la même longueur d'onde , vote à l'unanimité une délibération de soutien à la lutte des cheminots.

2008, Nouvelle réplique de fermeture, contre-attaque syndicale et table ronde gagnée par la lutte.

2009, Table ronde sur l'avenir des ateliers à la mairie du Mans le 10 juin 2009. Participants : Organisations syndicales, Conseil Municipal, Conseil Régional, Conseil Général, La Direction SNCF.
« On attend beaucoup de cette table ronde », explique Didier Jousse secrétaire général du syndicat CGT des cheminots du Mans, « elle pourrait notamment déboucher sur une étude de faisabilité concernant la maintenance des TER au Mans » actuellement il y a encore 240 salariés sur le site du Mans ».

Terribles années pour les cheminots des ateliers, annonce après annonce, les charges de travail ont été retirées, les outils de travail dilapider, les ateliers se vident les uns après les autre, ce sont des instants moralement très difficiles à vivre pour les femmes et les hommes des ateliers et leurs familles …

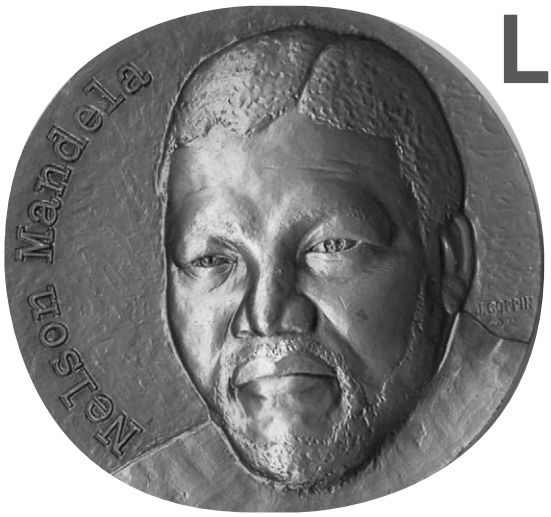
Mais l'annonce de la fermeture des ateliers fin 2013,

ne passe pas. Les cheminots ne lâchent rien ! Suite à la pression des cheminots et des élus locaux, régionaux, la SNCF est revenue sur sa décision de fermeture, mais maintient le principe de l'arrêt de la réparation des PRM fin 2013.
Elle engage un chantier de démantèlement de voitures Corail réformées, crée une équipe d'intervention mobile sur matériels régionaux et, tout récemment, après avoir refusé d'implanter une équipe de réparation de matériel TER, vient de décider la création d'un chantier de « Stocking & Kiting », consistant à préparer des lots de pièces destinées à l'équipement d'engins divers. Le tout pour un effectif global d'une petite cinquantaine d'agents ! Mais tant qu'il reste de la vie dans l'atelier !!! …
De cette incursion dans l'histoire, ressortent, les savoir-faire des cheminots qui ont toujours su s'adapter aux nouveaux matériels, aux changements technologiques et évolutions des méthodes de travail
Non sans donner de la voie pour préserver l'emploi, améliorer leurs conditions de travail, et au fond continuer à faire vivre le service public ferroviaire, pour la satisfaction des besoins de transport des usagers. Réparer, continue d'être la bonne idée durable, pour l'homme (ce sont des emplois), pour la planète (la préservation de ressources)
Travailler au plus près contribue à répondre au besoin de réactivité, à sauvegarder la vie locale,
Si en bien des moments tragiques de leur histoire, les cheminots ont su trouver ensemble, avec les élus, usagers, citoyens, des réponses, nul ne doit douter alors que notre site ferroviaire manceau, non seulement survivra, mais se développera.

Alors Demain Quelle sera l'histoire des ateliers du Mans. Quelles décisions seront prises par la direction SNCF, les élus, le ministère de tutelle ? Les propositions de développement du personnel et leurs représentants recevront-elles, enfin un écho, pour que les voix des cheminots résonnent encore les cent prochaines années ?
En complément de l'exposition et dans le cadre d'un partenariat avec l'université du Maine, un film « la passerelle » a été réalisé et projeté pour retracer le centenaire de l'atelier à partir de témoignages des cheminots, et d'images d'archives.

Vous pouvez retrouver toute l'exposition sur le site du syndicat des cheminots du Mans
http://www.syndicat-cgt-cheminots-lemans.com/

Le 5 DÉCEMBRE 2013,



Par quel bout attraper une telle vie : une existence de résistance ?

- Résistance à l'Apartheid d'abord.
- Résistance à l'emprisonnement inhumain dans le bagne de Robben Island.
- Résistance au sentiment de vengeance qui aurait pu faire basculer l'Afrique du Sud dans le chaos.
- Résistance toujours à l'attrait du pouvoir en montrant qu'on pouvait se retirer de la vie publique après un mandant électif.
- Résistance enfin face à la mort et à l'injustice en se présentant dans les dernières années comme un combattant contre le SIDA et pour la protection des enfants.

D'un bout à l'autre de ce long chemin qui lui a permis d'embrasser la liberté puis enfin la vie, Nelson MANDELA est resté fidèle à ses idéaux. « Une voix, un homme », à son organisation, l'ANC, et à tous ceux qui à travers le monde luttent pour leurs droits, leur liberté, leur dignité.

Comment ne pas résister à citer certains de ses mots ou certaines de ses phrases qui marquèrent les esprits mais qui correspondaient surtout à la réalité de son action :

« Nous considérons le combat contre la discrimination de couleur de peau et pour l'obtention de la liberté et du bonheur comme la plus grande aspiration de l'être humain ».

« Créer une société de liberté pour les hommes nous fait obligation de libérer le peuple de la misère, de la faim, de l'ignorance, le libérer de l'oppression et de la peur ».

« Le courage n'est pas l'absence de peur mais la capacité de la vaincre ».
« La prison ne vous vole pas seulement votre liberté, elle essaie aussi de vous déposséder de votre identité ».

Enfin, il a écrit dans un très beau texte « qu'il s'agissait pour lui non seulement de libérer son peuple de l'Apartheid mais qu'il s'agissait aussi d'en libérer les blancs ».
Aujourd'hui, le monde entier lui rend un vibrant hommage pour la valeur universelle de son combat mais il faut se souvenir que cela ne fut pas toujours le cas.

Nous emprunterons à Régis Debray les propos qu'il tenait récemment sur ce sujet :
« Il faut se souvenir que pendant longtemps le monde ignorait même jusqu'au nom de Mandela. Le mouvement noir américain a poussé le parti démocrate à changer d'attitude vis-à-vis de l'Afrique du Sud de l'Apartheid notamment en envoyant sur place Teddy Kennedy en janvier 1985. Les Européens et les Français en particulier se sont alors autorisés à prendre fait et cause pour Nelson Mandela. Avant, c'était en quelque sorte interdit…

Voilà d'où l'on vient. Mandela est passé du statut d'inconnu à celui de terroriste puis à celui d'icone mondiale. Il devient l'homme à côté de qui il faut se faire photographier qu'on soit de droite ou de gauche… A l'heure de sa disparition, alors que tout le monde va lui dresser des éloges, il convient de réfléchir à l'image de Nelson Mandela dans les quarante dernières années : la transformation d'un réprouvé, d'un homme qui combattait avec les communistes, suspecté d'alliance avec les soviétiques et qui prend une stature de conscience du monde… »

« Il serait d'ailleurs intéressant de se pencher sur la couverture par les médias du procès de Rivonia au début des années 1960 où il a été condamné, avec nombre de ses camarades, à la prison à perpétuité.

Dans les années 1970 et même début 1980, il n'y avait que les communistes et les cathos de gauche qui s'occu-

MANDELA EST MORT

paient de lui avec « l'Humanité » et « Témoignage Chrétien ». C'était le cas lors de l'enterrement de la représentante de l'ANC en France, Dulcie September, assassinée en plein Paris en 1988. Il n'y avait que des camarades communistes et des camarades catholiques. »

Nous ajouterons qu'en la circonstance, la CGT était aussi très présente.

Comment, en effet, pendant toutes ces années, les gouvernements occidentaux ont-ils laissé cette ignominie se construire ? La réponse est malheureusement assez simple. Si, comme le disait Churchill en 1949 « un rideau de fer est tombé sur l'Europe » et bien cette Afrique du Sud raciste et européenne est politiquement dans le camp de l'ouest ».

Plus prosaïquement et moins cyniquement, nous dirons qu'elle était du côté du capitalisme, peu importe le régime ! Pourtant, cette situation dramatique n'a pas commencé en 1947, elle s'inscrit depuis trois siècles dans une longue histoire coloniale dont nous inventorions ici les principales dates.

Les barbelés présents partout, symbole de la séparation des races, fondement de l'apartheid, 1994, © Philippe Denolle - IHS-CGT cheminot.

Trois siècles de racisme ont jalonné cette terre d'Afrique du Sud

Dès le 17e siècle, les premiers colons, des calvinistes hollandais, allemands et scandinaves s'installent au Cap. Des noirs sont mis en esclavage.

1659 : Ce sont les premières grandes batailles des peuples d'Afrique du Sud contre les conquérants. Dès lors, les guerres se succèderont sans arrêt.

1795 : C'est l'occupation du Cap par les Britanniques.

1836/1854 : Fuyant les Britanniques, les colons hollandais, les Boers[1], partent vers le Nord.

1860 : C'est le début de l'importation de main d'œuvre indienne dans la province du Natal.

1880 : Conflit Anglo-Boer.

1899/1902 : Deuxième guerre Anglo-Boer. Les Anglais envahissent le Transvaal à la conquête de l'or et créent les premiers camps de concentration de l'histoire de l'humanité : 22 000 enfants afrikaners[2] y meurent.

1910 : Proclamation de l'Union Sud-Africaine.

1911 : Premières lois interdisant l'accès des noirs à certains emplois.

1912 : Fondation du South African Native-Congress qui prendra le nom de Congrès National Africain (ANC) en 1923.

1913 : Les Africains (67% de la population) ne pourront disposer que de 7,3% des terres.

1921 : Fondation du Parti Communiste Sud-Africain.

1926 : Les emplois qualifiés sont désormais réservés aux seuls blancs.

1948 : Arrivée au pouvoir de Parti National (PN) ; Seuls les blancs ont le droit de vote. Le PN codifie l'Apartheid. Seul état au monde d'institutionnalisation du racisme après le nazisme.

1946 : 100 000 mineurs noirs se mettent en grève dans le RAND. La répression sera sauvage. Des centaines de travailleurs seront tués ou blessés.

1955 : La charte des libertés est proclamée par un congrès du Peuple constitué par les antiracistes. Elle codifie en 10 points les conditions d'accès au pouvoir par les libertés.

5 décembre 1956 : C'est l'arrestation d'une grande partie de la direction de l'ANC dont Nelson Mandela : une véritable « Nation arc en ciel » est mise sous les verrous. Il y avait 105 Africains, 21 Indiens, 23 blancs, 7 métis. Le procès va durer jusqu'en 1961.

1960 : Massacre de Sharpeville.

1964 : Nelson Mandela est plusieurs dirigeants de l'ANC sont condamnés à la prison à vie.

1974 : L'Afrique du Sud est exclue de l'ONU. L'Apartheid est proclamé crime contre l'humanité par l'Assemblée Générale des Nations Unies.

16 juin 1976 : Révolte des enfants de Soweto. Dans les jours qui suivent, plus d'un millier d'entre eux seront abattus par la police.

Stèle commémorative, 1994, © Philippe Denolle (source : photothèque IHS-CGT cheminot)

1983 : Le 20 août : création du front Démocratique Uni (UFDF). Il regrouper des dizaines d'organisation et d'églises.

exposition du Comité d›établissement régional SNCF de Normandie, 1994, IHS-CGT cheminot).

1985 : Suppression du « PASS », la première grande victoire contre l'Apartheid.
Le congrès des syndicats Sud-Africains Cosatu est créé en 1985 par la fusion des divers syndicats anti-Apartheid dont le syndicat des Mi-

neurs (Num) et l'union nationale des métallurgistes d'Afrique du Sud (Numsa). Le Sarhwu[3] qui regroupe les syndicats des transports appartenant à l'Etat dont les cheminots et le TGWU qui regroupe lui les travailleurs du secteur privé contribuèrent eux aussi à la création du Cosatu[4]. Plus tard en 2000, ils constitueront ensemble le Satawu qui regroupe l'ensemble des salariés du transport.

1986 : Proclamation de l'état d'urgence face à la montée de la révolte contre l'Apartheid.

1989 : le 2 février, Frederik de Klerk, Patron du parti National, devient président de la République et lève l'interdiction qui frappe l'ANC et la SACP.
Le 15 octobre, Walter «Sisulu » et plusieurs dirigeants de l'ANC sont libérés.

1990 : Le 11 février, Nelson Mandela est libéré.

1992 : Le 17 mars, les blancs votent à 68 % l'abolition de toutes les lois raciales. Pour arriver là, depuis l'élection de Frederik de Klerk, il aura encore fallu de nombreuses révoltes, de nombreux morts et le déclenchement de la plus grande grève de l'Histoire du pays les 3 et 4 août 1992.

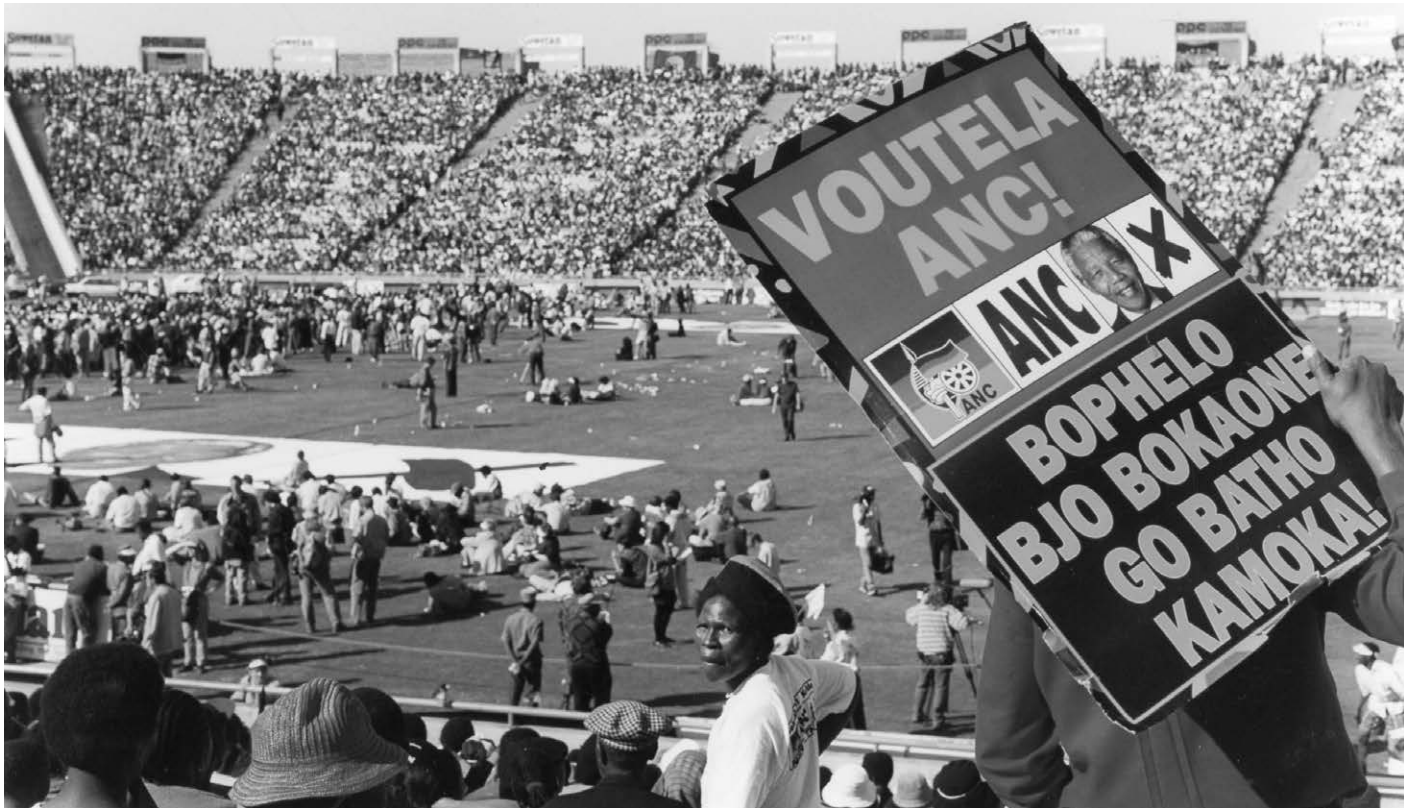
Campagne pour les élections des 26-28 avril 1994 © Philippe Denolle (source : photothèque IHS-CGT cheminot).

1993 : 3 juin, De Klerk est obligé de fixer une date pour les élections. Ce sera le 27 avril 1994. Ce jour-là, l'écrasante victoire de l'ANC porte Mandela à la présidence de la République. Cinquante millions de citoyens, une constitution parmi les plus démocratiques du monde, onze langues officielles : L'Afrique du Sud est entrée dans la modernité de l'Histoire.

Désormais, le pays doit à la fois régler les problèmes du passé et ceux du présent. Entre les bombes à retardement de l'Apartheid et le champ de mines de la mondialisation libérale, le défi à relever est presque unique sur la planète. Aujourd'hui encore, vingt ans plus tard, le pari est loin d'être réglé.

- Nelson Mandela et Frederik de Klerk reçoivent le Prix Nobel de la Paix.

1 Colons paysans d'Afrique du Sud d'origine néerlandaise
2 Descendants des Boers
3 Sarhwu : South African Railways and Harbour Workers' Union - Syndicat sud-africain des travailleurs des chemins de fers et des ports.
4 COSATU : Congress of South African Trade Unions - Congrès des syndicats sud-africains



Meeting de l'ANC le 25 avril 1994 qui mobilise 80 000 personnes © Philippe Denolle (source : photothèque IHS-CGT cheminot).

La CGT a pris une part décisive dans la lutte contre le régime de l'Apartheid et pour la libération de Mandela des geôles du Régime.

Thierry Lepaon, dans l'hommage qu'il a rendu à Nelson Mandela, a rappelé cet engagement :
« Les liens qui unissent la CGT et la Cosatu sont de ceux que les années renforcent : ils ont été tissés aux heures les plus sombres de l'Apartheid, contre laquelle s'est élevée la CGT de façon systématique et virulente. Ils se sont affermis, par exemple, lors de l'hébergement en France dans les années 80 par la CGT de militants en exil du Sactu comme Mark Sweet ou Bangumzi avant même le regroupement des forces syndicales sud-africaines au sein de la Cosatu.
Nous sommes fiers d'avoir pu engager la CGT dans ces actions de soutien. […]
Tout au long de l'Apartheid, la CGT a organisé des manifestations de masse pour mobiliser les travailleurs de France, et plus largement l'opinion publique, sur les crimes perpétrés par le régime.
Nous avons pris une part active au boycott de l'Afrique du Sud, aux actions de blocages des importations en provenance du pays, multiplié les pressions sur les entreprises multinationales à base française qui, malgré les sanctions de l'ONU, tentaient de développer des relations d'affaires avec le gouvernement raciste de Pretoria. »

Naturellement, la Fédération CGT des cheminots s'est inscrite dans toutes ces actions et activités. Nous avons développé des liens fraternels et de solidarité avec nos camarades du Sarhwu, la centrale syndicale des cheminots et des dockers d'Afrique du Sud.

La présence du Secrétaire Général du Sarhwu à deux Congrès de notre Fédération, le 35e en 1990 et le 36e en 1993, dans les périodes qui suivirent la libération de Mandela et la reconnaissance officielle de leur syndicat, attestent de ces liens.
La Fédération CGT des cheminots fut d'ailleurs présente au Congrès du Sarhwu à Johannesburg du 26 février au 03 mars 1991.
J'ai eu l'honneur d'y représenter ma Fédération et j'en ai gardé des souvenirs impérissables à tout point de vue.

Aussi, pour essayer de les faire partager, vous trouverez ici le compte-rendu paru dans La Tribune (P32) qui rend compte du contexte dans lequel se tenait ce Congrès, un an seulement après la libération de Mandela, et donc toutes les incertitudes qui pesaient sur l'avenir de la démocratie dans ce pays.

En dehors de notre participation aux séances du Congrès, les camarades du syndicat nous ont montré la réalité de leur pays, la réalité de leurs conditions de vie et de travail, la réalité terrible de l'Apartheid qui, à cette époque, était toujours présent.

Il m'en souvient qu'à Soweto, des milliers de cabanes en tôle ne mesurant pas plus de 4m² s'étendaient à perte de vue, sans eau, sans électricité, posées sur cette terre qui, à la moindre averse, se transformait en bourbier. Le dénuement était inimaginable et pourtant, je revois toujours cette femme surgissant de ces 4m² carrés de tôle pour me dire : « Monsieur, moi qui n'ait parfois rien à manger, je ne souhaite rien de plus que le maintien des sanctions, ceux qui nous dirigent en souffrirons plus que moi, le reste nous le ferons nous-mêmes, dites-le à votre président ». L'accolade qui s'en suivit fut la plus éprouvante de ma vie.

Il m'en souvient qu'à Soweto de la rencontre que j'ai eu avec Emmanuel Lafont, curé dans une paroisse de Soweto. Pendant 10 ans, il n'a eu de cesse de se battre contre l'injustice faite aux noirs. En hommage à ses combats pour leurs droits, ceux-ci lui donnèrent le surnom de Senetha (l'homme fort). Ce jour-là, il me fit cette observation qui se vérifia par la suite.
« Vous savez, j'ai une grande confiance dans l'avenir de ce pays car, à la différence de nombreux pays africains, l'Afrique du Sud possède une véritable classe ouvrière et des organisations politiques et syndicales qui sont puissantes et qui ont une forte expérience des luttes et des responsabilités qui sont les leurs. »

Au côté de son évêque de l'époque, Monseigneur Desmond Tutu, il n'a eu de cesse de se battre pour la libération des peuples noirs, pour celle de Mandela et pour la fin de l'Apartheid.
Onze années pendant lesquelles il risquera sa vie, tout au moins l'emprisonnement, voire l'expulsion. Ainsi, le 27 avril 1994, le jour de l'élection de Mandela à la Présidence de la République, il ouvre et transforme son église en bureau de vote.

Aujourd'hui évêque de Cayenne, il a accompagné le Président de la République aux obsèques de Mandela.

Il m'en souvient encore que sur le township d'Alexandra, les camarades noirs nous empêchèrent d'entrer car, même en leur présence, ils craignaient pour notre sécurité, tellement la haine des blancs était perceptible.

Il m'en souvient aussi qu'à la périphérie de Soweto, une baraque de trois étages, pompeusement appelée « hôtel des travailleurs », « accueillait » les noirs d'autres provinces venant travailler à Johannesburg. Ils s'entassaient sur ces trois étages, lit contre lit, sans aucune hygiène, avec pour seul chauffage un poêle simplement posé sur un plancher en bois. J'avais presque honte de regarder ces gens essayer de survivre dans un endroit aussi sordide.
Il m'en souvient de ce bistro dans lequel les camarades m'avaient invité à boire une bière. Constatant avec effarement que la bière qui m'était servie n'était pas la même que celle servie aux noirs, mais beaucoup moins alcoolisée.

Je voulus m'insurger en réclamant le même traitement, mais le responsable du syndicat me calma en me disant que je ne ferai pas changer à moi tout seul les mécanismes de l'Apartheid ! et que mon attitude aurait pour seule conséquence de nous faire expulser.

Il m'en souvient de l'attitude des camarades noirs à l'intention du seul camarade blanc militant à leurs côtés et chassé de toute sa famille. Il partageait leur vie et leur travail dans tous les sens du terme, et dans ce pays, ce n'étaient pas de vains mots.

Il m'en souvient enfin que les dirigeants du Sarwhu avaient obtenu que la Direction de l'entreprise me reçoive en leur compagnie. Je passe sur les échanges assez vifs que nous avons eus sur la stratégie sociale de l'entreprise pour m'attacher deux réflexions du Directeur des Ressources Humaines.

La première s'adressant au Secrétaire Général du Sarwhu qui participait à cette audience et me prenant à témoin, il me dit « Voyez Monsieur Martin Sebakwane, je le connais très bien, lui et ses compétences. Je lui ai d'ailleurs proposé un poste de cadre dans l'entreprise. Il a refusé. » Martin lui rétorqua : « je reconnais bien là votre grandeur d'âme. C'est probablement pour vous faire pardonner de m'avoir obtenu gracieusement quatre ans de prison pour avoir manifesté contre vos décisions !! » Ensuite, engageant la conversation sur l'avenir du pays après la libération de Mandela, ce même dirigeant nous fit les réflexions suivantes : « Vous savez, moi je suis un Afrikaner, je n'ai pas de position de repli en Angleterre ou aux Pays-Bas. Par conséquent, nous allons laisser le pouvoir politique aux noirs et nous garderons le pouvoir économique. »

Aujourd'hui, nul ne peut nier les changements profonds qui sont intervenus en Afrique du Sud, mais de graves inégalités persistent. Des siècles de colonisation et d'Apartheid ne peuvent être gommés en vingt ans, d'autant plus que le capitalisme est solidement implanté. Seulement 3 % des terres ont été redistribuées et en matière salariale, le fossé ne s'est pas vraiment comblé.

Arrivée du camarade SEBAKWANE Secrétaire Général du SARHWU

Me voici dans l'heureuse obligation d'interrompre mon rapport, pour saluer l'arrivée de la délégation Sud Africaine.

Cher Camarade SEBAKWANE qui représentez le glorieux syndicat des cheminots et des dockers d'Afrique du Sud, dont vous êtes le secrétaire général.

Cher Camarade qui représentez le Congrès des Syndicats Sud Africain, le SACTU.

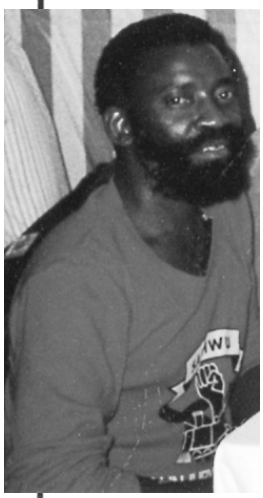
Nous vous accueillons avec des sentiments de joie et de fierté mêlés.

Après de dures années de luttes marquées de terribles souffrances, notre peuple vient de remporter, par son grand courage, des victoires significatives.

Votre glorieux syndicat a été l'un des premiers a être reconnu après une grève de plus de 2 mois et demi où tant des vôtres ont été assassinés par la sauvagerie raciste.

Nous sommes à vos côtés dans la lutte que vous menez contre l'apartheid, comme nous le sommes auprès de tous les peuples d'Afrique qui luttent pour la liberté.

Merci pour l'honneur que vous nous faites d'assister à nos travaux. Nous vous demandons de prendre place auprès de nos invités et nous vous souhaitons un agréable séjour en France.

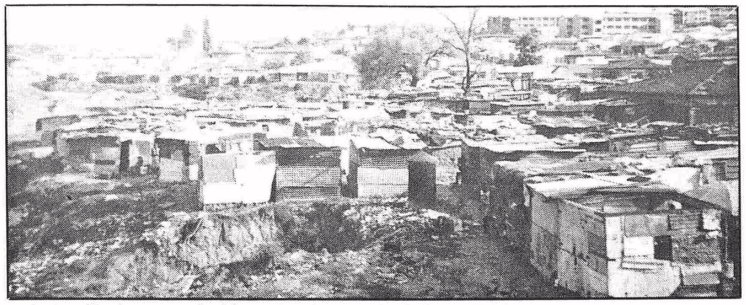


Extrait du rapport, 35 congrès - IHS-CGT cheminot.

ACTIVITES INTERNATIONALES

La Fédération CGT des Cheminots présente au congrès du SARHWU à Johannesburg

du 26 février au 3 mars 1991



Loin des villas luxueuses des blancs, les ghettos noirs de l'Apartheid.

Nos camarades cheminots sud-africains avaient invité la Fédération CGT des cheminots à participer à leur 3è congrès national mais 1er congrès depuis la reconnaissance officielle de leur fédération intervenue en 1988.

Nous avons bien sûr répondu favorablement à cette invitation pour apporter notre soutien et notre solidarité à ceux et à celles qui luttent avec un courage et une détermination admirables contre le régime le plus odieux qui soit et qui montre encore en 1991 jusqu'à quelles extrémités le système capitaliste peut aller pour maintenir ses privilèges et son exploitation.

En effet, contrairement à ce qu'essaient de faire croire certains gouvernements occidentaux, si des fissures sont bien apparues dans l'apartheid sous les coups des luttes menées par les travailleurs noirs sud-africains et des sanctions internationales, les fondations racistes restent bien solides.

Quelques exemples hélas non exhaustifs en portent témoignage et il suffit d'ouvrir les yeux pour s'en convaincre :

* les Noirs n'ont toujours pas le droit de vote,

* l'écrasante majorité des travailleurs noirs reste parquée dans de véritables camps de concentration à l'intérieur desquels règne une misère inimaginable. A dix kilomètres d'intervalle, on peut voir des millions de gens vivre dans des baraquements insalubres à SOWETO ou à ALEXANDRA, et des milliers d'autres se prélassent dans d'immenses villas agrémentées de piscines et de terrains de tennis au milieu d'une végétation paradisiaque,

* plus de 60 % de la population noire est volontairement maintenue dans l'illetrisme... alors que l'Afrique du Sud est, soulignons-le, un pays riche,

* dans une même entreprise, selon que vous êtes blanc ou noir et pour tenir un même emploi, les salaires varient de 40 à 50 %,

* 90 % des emplois qualifiés et pratiquement tous les postes d'encadrement sont réservés aux blancs,

* selon que vous êtes blanc ou noir, votre famille est couverte ou non par la sécurité sociale privée,

* etc...

Bien entendu, la répression, les provocations s'abattent systématiquement sur ceux qui refusent le régime raciste et des vies sont ainsi sacrifiées pour que triomphe la liberté.

Nos camarades cheminots ont déjà payé un lourd tribut pour ce combat mais leur force repose précisément sur une forte organisation avec des traditions de luttes enracinées profondément dans les mentalités. Les interventions au congrès ont démontré un degré de responsabilité et de maturité exceptionnel face à un pouvoir qui ne recule devant rien pour maintenir ses privilèges.

— combat pour le renforcement de leur organisation,
— combat pour les libertés politiques et syndicales,
— combat pour le droit de vote,
— combat pour les revendications,
— combat pour le maintien des sanctions internationales.

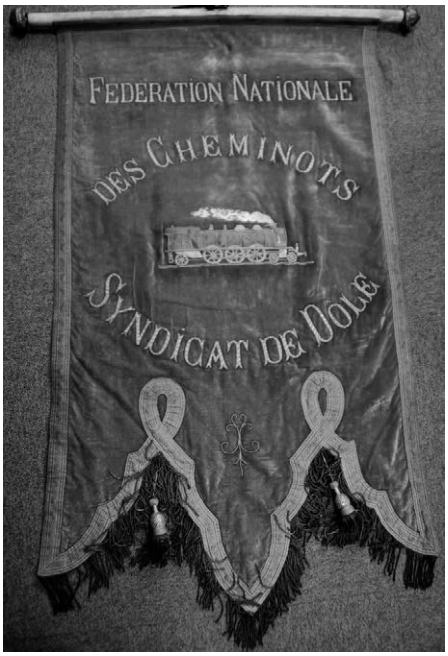
Tous ces combats, chacun des intervenants s'est efforcé d'en montrer la nécessaire complémentarité et souhaité le soutien de la communauté internationale notamment sur la question du maintien des sanctions. Le nôtre, celui de la Fédération CGT des cheminots, leur est acquis.

C. MARACHE

La Tribune des cheminots mars 1991 - IHS-CGT cheminot.

ROUGE !

Une histoire de banières, drapeaux ou étendards



Bannière du syndicat CGT des cheminots de Dôle, [1920], don de la section des cheminots retraités CGT de Dôle, fonds textile IHS-CGT cheminot. Bannière qui fut cachée chez un cheminot, dans sa soute à charbon, pendant la Seconde guerre mondiale.

Il y a à l'Institut une petite collection de 15 drapeaux ou étendards remis par divers syndicats soucieux de préserver des objets sensibles de leur histoire. Mais cette collection n'est pas suffisante pour faire une étude poussée de l'évolution des drapeaux cheminots comme Pierre Coutaz réalise sur le fonds textile de l'Institut d'histoire sociale confédéral dans le Cahier n°124[1]

Une seule fois, dans toute l'histoire de ses publications, la Tribune de la voie ferrée - du 19 décembre 1909 - présente une bannière en photo : à cette date une grande manifestation pour le « relèvement des salaires » des cheminots est organisée à la Bourse du travail. La police contraint les manifestants à se disperser. Une bannière d'un syndicat sert alors de guide et ceux qui choisissent de la suivre ne se perdent pas jusqu'à ce qu'ils décident de se disperser place de la Concorde à Paris. Malheureusement, la photo est de piètre qualité (papier journal) et on ne peut la lire.

Il y a eu beaucoup de drapeaux, de bannières, de fanions dans nos syndicats. Il y en a encore beaucoup. Ces objets d'apparat des grands moments portent les aspirations, les rêves de nombreuses conquêtes sociales, l'identification de groupes en lutte, des aspirations à une vie meilleure pour le monde du travail. Il faut noter qu'ils ont été le plus souvent rouges et que cette couleur a changé de camp parfois dans la représentation. Elle a parfois même été dévoyée. Pensons tout récemment au « hold-up sur l'histoire des bonnets rouges » décrite par Joël Hedde toujours dans les cahiers de l'IHS confédéral[2]. En un mot, la jacquerie des bonnets rouges a eu pour origine la hausse de la taxe sur le tabac, les objets en étain et surtout les conditions de vie des paysans, petits propriétaires, employés des douanes, marins pêcheurs…

A ce point de cet exposé, quelques rappels historiques peuvent peut-être intéresser nos lecteurs.

En effet, rouges sont les drapeaux des révoltes sociales d'avant la Révolution. Un couplet de la chanson écrite en 1877 de Paul Brousse, ancien Communard, en témoigne[3] :

« Les révoltés du Moyen Age
L'ont arboré sur maints beffrois
Emblème éclatant du courage
Toujours il fit pâlir les rois. »

Juste avant la Révolution française, le rouge est réservé aux puissants. Durant la Révolution, les insurgés empruntent le bonnet phrygien (la coiffure des esclaves en Grèce et à Rome) et à partir de Napoléon III, « les drapeaux, les banderoles, les draperies, les suaires, les draps des cercueils, les fleurs, les couronnes, les roses, les églantines, les immortelles, les cravates, les foulards, les brassards[3], etc. » sont rouges. Le peuple affiche sa colère.

A ce propos, notons, plus près de nous, qu'un militant cheminot de la région de Normandie exige, dans son testament oral, que sa dépouille repose dans un drapeau rouge à la fin du XXe siècle. Cette dernière volonté de ce camarade nous fait penser au poème de Vladimir Maïakovski :

En quelque trou que l'on m'enterre
Je mourrai en chantant,
Dans quelque bouge que je tombe,
Je sais que je suis digne d'être couché
Avec ceux qui reposent sous le drapeau rouge[4]

Entre 1871 et 1917, le drapeau rouge est interdit mais c'est sans compter sur l'esprit frondeur du peuple qui sort ses drapeaux rouges inopinément comme lors d'obsèques, ainsi celle du Communard Félix Pyat ou de Jules Joffrin, cofondateur de la société des Droits de l'Homme et du Citoyen. Mais encore

c'est dans une forêt de drapeaux rouges que Jean Jaurès prononce son dernier discours le 25 juillet 1914 avant d'être assassiné.

Après la Révolution d'Octobre, le rouge du drapeau devient international. Mais revenons en France où durant le premier conflit mondial, 115 unités de l'armée française lèvent l'étendard rouge au cours des mutineries de Coeuvres dans l'Aisne.

Le rouge s'impose dans les luttes ouvrières : la CGT a remplacé sa bannière par un drapeau rouge dont le pigment varie souvent. De plus, les anarcho-syndicalistes brandissent le noir tandis que les syndicalistes révolutionnaires penchent pour le rouge et noir. En définitive, révolutionnaires et réformistes optent pour le rouge[1].

On n'y revient plus, le drapeau est rouge avec sa myriade de pigments. Du Front populaire à aujourd'hui (le drapeau rouge du dépôt d'Achères est accroché dès le premier jour de la grève avec occupation en 1968 et d'autres sites ferroviaires suivent…), aucune manifestation ne se fait sans son drapeau rouge et, entre temps, une variété d'objets viennent appuyer cet étendard écarlate : sifflets, fanions, banderoles, autocollants, tous s'inspirent du rouge et au dernier congrès de la fédération en novembre 2013, on a vu surgir un coquet petit chapeau… Rouge.

Laissons la conclusion à Michel Pastoureau et Dominique Simonnet[5] :

« C'est une couleur orgueilleuse, pétrie d'ambition et assoiffée de pouvoir […] Dans le domaine des symboles, rien ne disparait vraiment. Le rouge du pouvoir de l'aristocratie […] a traversé les siècles, tout comme l'autre rouge, révolutionnaire et prolétarien. »

(1) N° 124 de décembre 2012 (p. 12 et 13.)
(2) N°128 – décembre 2013 (p. 14 et 15)
(3)Jacques Serieys : www.gauchemip.org/spip.php?article1985
(4) Maïakovski par lui-même, Editions du Seuil, 1961, p. 5
(5)Michel Pastoureau et Dominique Simonnet, Couleurs Le grand livre, Editions du Panama, Paris, 2008
(p. 24 et 30)

PS : une autre référence : signalons le superbe livre écrit par Pierre Znamenski et illustré par Guy Gallice édité aux Editions du Rouergue en 2010 « Sous les plis du drapeau rouge ».

Etendard 1919, don du syndicat CGT des cheminots de Macon, fonds textile IHS-CGT cheminot.

Thomas Fontaine

LE LIVRE-MÉMORIAL
des cheminots victimes de la répression

Thomas Fontaine : Chef du projet du Livre-Mémorial, spécialiste de l'histoire de l'occupation, Thomas Fontaine vient de terminer une thèse sur les déportés et la déportation de répression partie de France, il est aussi l'auteur du livre « Les Oubliés De Romainville » Un Camp Allemand en France (1940-1944).

Près de soixante-dix ans après la fin du second conflit mondial, on connaît mal les cheminots victimes de la répression menée par l'occupant allemand et le gouvernement français collaborateur. Les hommages citent généralement plusieurs noms connus, comme celui de Jean Catelas, guillotiné par le régime de Vichy en septembre 1941, celui de Pierre Sémard, fusillé comme otage en mars 1942, ou celui de Georges Wodli, torturé à mort en avril 1943.

Jean Catelas Pierre Semard Georges Wodli
IHS CGT-cheminots, photothèque.

Mais qui sont tous ceux dont les noms sont inscrits sur les plaques apposées dans les gares et les ateliers ? Quels furent leurs engagements, leurs parcours ? Quel groupe des cheminots dessinent-ils ?
C'est pour mieux les connaître et pour leur rendre hommage que la SNCF a lancé en janvier 2012 le projet d'un Livre Mémorial des cheminots décédés par mesure de répression pendant le second conflit mondial. Il s'accompagnera d'une base de données qui offrira un outil de recherche accessible en ligne. Ce travail, dont la coordination a été confiée à l'Association pour l'histoire des chemins de fer, regroupe des recherches engagées par plusieurs associations de cheminots et organisations sociales : l'IHS CGT-Cheminots bien sûr, l'Association Nationale des Cheminots Anciens Combattants (ANCAC), Rail et Mémoire et le Cercle généalogique des cheminots. Plusieurs historiens viennent également apporter leur expertise sur des aspects précis de la répression menée en France occupée et enrichir le projet des résultats de leurs recherches.
Cette répression a en effet pris plusieurs formes : déportations par de grands convois de mille personnes, petits transports d'une cinquantaine de détenus, fusillades, massacres... Elle visa des personnes pour ce qu'elles faisaient, avaient fait ou étaient présumées avoir fait : à commencer par les résistants, tous ceux qui les aidaient, ceux qui tentèrent de quitter le territoire, qui refusèrent de rendre leur arme personnelle, ainsi que les milliers de victimes de représailles aveugles, otages ou raflées en masse.
Le livre présentera les fiches biographiques de tous les cheminots victimes de cette répression et décédés pendant le second conflit mondial – ce qui n'inclut donc pas les personnes mortes sous les bombardements, les équipes tuées lors du mitraillage de leur train et les militaires morts sous les drapeaux en 1939-1940 ou en 1944-1945 ; toutefois le livre intégrera la liste des résistants engagés dans l'armée de Libération. Resituons ici quelques-uns des parcours multiples de ces cheminots victimes de la répression, selon les modes répressifs qui leur furent appliqués.

Les premières victimes de la répression : les condamnés à mort devant les tribunaux militaires allemands

Le 1er octobre 1941, Sylvain Tribouillois, conducteur de locotracteur à Vaires-sur-Marne, est fusillé au Mont-Valérien pour détention d'une arme, crime lourdement puni par les autorités d'occupation. Il avait été condamné à mort au cours du mois précédent par un des tribunaux militaires allemands alors en charge de l'essentiel de la répression. En effet, en 1940, Hitler a confié à une administration militaire, le Militärbefehlshaber in Frankreich (MBF), la mission de gérer l'Occupation et d'assurer le « maintien de l'ordre ». Jusqu'à l'été 1942, date à laquelle la « Gestapo » s'empare des rênes de la répression, c'est l'acteur principal. L'essentiel

de son appareil répressif repose par conséquent au début de l'Occupation sur ses tribunaux militaires, c'est-à-dire sur une politique judiciaire relevant du droit pénal et militaire allemand. Le MBF ajoute à ces dispositions un arsenal réglementaire sévère. Les droits de la défense sont réduits à la portion congrue, aucun appel, par exemple, n'étant possible. Les impératifs militaires prennent le pas sur toute considération humanitaire et le fait que, dans l'esprit des autorités allemandes, l'ennemi est d'abord le « franc-tireur » aboutit à criminaliser tout acte d'un civil contre l'Occupant. Les FTP, les communistes des groupes armés, relèvent donc des tribunaux militaires.

Les condamnations aboutissent à plusieurs dizaines d'exécutions dès la première année d'occupation. Mais, à partir du printemps 1941, pour renforcer le pouvoir de dissuasion des sentences, le MBF décide également de déporter des personnes condamnées à des peines de prison. Elles partent ainsi purger leurs peines, non plus en France occupée, mais dans une prison du Reich. Les premiers convois de déportation sont composés de ces détenus embarqués dans des voitures de voyageurs, généralement en gare de l'Est. René Techoueyres, commis à Cabannac, en Gironde, condamné fin juillet 1941 à cinq ans de prison pour la détention d'un revolver et de plusieurs cartouches par le tribunal militaire de Bordeaux, est déporté le 15 avril 1942 à la prison de Rheinbach. Après des transferts dans plusieurs prisons, trajets caractéristiques de ces détenus judiciaires, il est finalement remis à la Gestapo et envoyé mi-décembre 1944 au camp de concentration de Sachsenhausen. Il meurt le 8 mars 1945 dans un Kommando (un camp annexe) de celui de Buchenwald, à Langenstein.

L'été 1941 et la radicalisation répressive

Le 22 juin 1941, l'Allemagne nazie attaquait l'URSS. Pour ce combat jugé décisif, tous les moyens devaient être mobilisés et rien ne devait le gêner. Aux yeux de Berlin, à l'Est comme à l'Ouest, la radicalisation de la répression dans les territoires occupés, d'abord préventive puis confirmée et aggravée par les premiers attentats communistes, devenait une exigence. En France, après le début de la « lutte armée » du PCF, Hitler demanda que l'on fusille des otages pour chaque Allemand tué : la « politique des otages » commençait. Au total, entre septembre 1941 et mai 1942, 480 otages étaient fusillés. Parmi eux, plusieurs dizaines de cheminots communistes. Car, avec les Juifs, les militants du PCF sont les deux cibles privilégiées de l'Occupant. Pierre Semard et plusieurs de ses camarades ne sont pas choisis au hasard, mais parce que, en tant que communistes, ce sont les premiers ennemis des nazis. Mais, à Paris, le Commandement militaire (le MBF) s'inquiète de ces exécutions répétées qui marquent l'opinion et transforment les victimes en martyrs. Il n'en est pas pour autant moins radical que les autorités centrales de Berlin ; il demande et obtient la déportation « vers l'Est » et en masse d'otages juifs et communistes. C'est le 6 juillet 1942 que part de la gare de Compiègne le premier grand convoi de déportation massif, emportant plus de 1 100 personnes : tous sont des otages, la quasi-totalité sont communistes. Plus de 10 % sont des cheminots, une communauté professionnelle on le voit particulièrement visée. Avec leurs camarades, ils prennent la direction d'Auschwitz, destination des convois d'otages, et deviennent des détenus immatriculés dans la série des « 45 000 ». En 1945, seule une poignée de ces déportés reviennent. La plupart sont morts dès les premières semaines et mois de détention.

Comme Eugène Gilles, ancien responsable CGT des cheminots de Chartres, qui s'éteint sans doute fin août 1942 ; ou Alphonse Benoit, militant communiste de Gagny, qui décède début novembre.

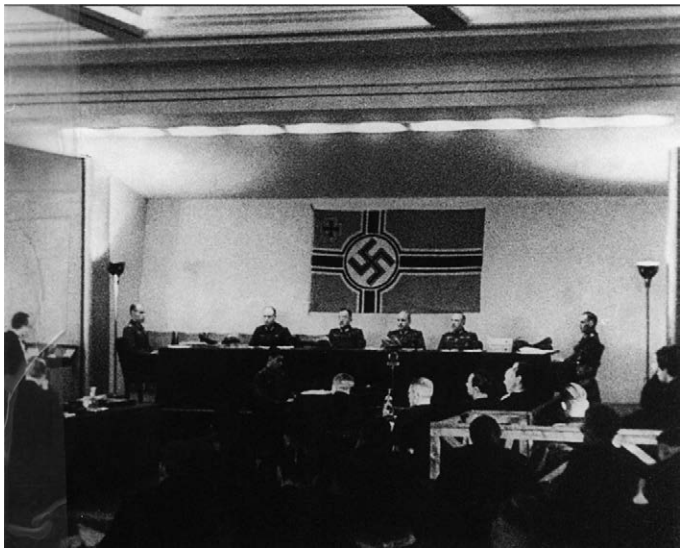
Alphonse Benoît,
don de Claudine Cardon-Hamet.
IHS-CGT Cheminots 5Z14.

Source : collection Toman

Les tribunaux militaires participent aussi à cette radicalisation de la répression. Ils prononcent davantage de condamnations à mort : 536 du 22 juin 1941 au 31 mai 1942, dont près de 85 % exécutées. Cette justice militaire s'affiche sur les murs des villes de France et lors des fameux « procès-spectacles », à commencer par celui qui se tient à la Maison de la Chimie, à Paris, en avril 1942.

Le cheminot Louis Coquillet, membre des Bataillons de la jeunesse, est sur le banc des accusés. Il est fusillé au Mont-Valérien le 17 avril 1942.

Louis Coquillet (Source : Archives IHS-CGT Cheminot 5Z14)



Les juges du procès de la Maison de la Chimie (source FNDIRP).

Pourtant, selon la même logique radicale qui l'a amené à demander des exécutions d'otages, Hitler considère que cette justice militaire n'est pas assez sévère. A défaut de pouvoir exiger que dans les territoires occupés toutes les personnes présentées devant ses juges soient condamnées à mort et fusillées, il demande qu'elles disparaissent malgré tout sans laisser de trace, pour ainsi plonger leurs proches et la population dans une terreur préventive. Cette volonté débouche en décembre 1941 sur le fameux décret « NN », dit « Nuit et Brouillard ». Il consiste d'abord à stopper la procédure judiciaire, les tribunaux militaires allemands de zone occupée devant se dessaisir au profit de tribunaux civils du Reich des affaires qu'ils mettraient trop de temps à faire aboutir. Ensuite, les détenus ainsi choisis doivent être déportés dans le plus grand secret, pour garantir l'effet dissuasif recherché. Les convois formés en application de cette nouvelle procédure « NN » à partir de mai 1942 sont à chaque fois composés de quelques dizaines de personnes, embarquées dans des voitures de voyageurs spécialement aménagées et gardées. Plusieurs dizaines de cheminots sont ainsi déportées jusqu'en 1944.

La prise du pouvoir par la « Gestapo »

Le 1er juin 1942, les services policiers nazis, ceux que l'on résume généralement par l'acronyme « Gestapo », remplacent le MBF à la tête de la répression. Avant janvier 1943, ils n'ajoutent pas de nouvelles procédures importantes au dispositif répressif déjà décrit. Les déportations massives et arbitraires, sans jugement préalable, auxquelles on réduit souvent leur pratique, n'interviennent qu'après cette date.
En effet, les tribunaux militaires gardent après juin 1942 leur rôle de « vitrine » de la lutte contre la Résistance et ils le conservent jusqu'à la fin de l'Occupation, en particulier dans la répression des groupes armés communistes. La plupart des FTP arrêtés par la police de Vichy et remis à la « Gestapo » sont jugés devant ces tribunaux militaires. Le cas de Jean Bosc, dix-huit ans, aide ouvrier au dépôt de Vitry-sur-Seine, auteur d'attentats contre l'Occupant, condamné à mort le 22 mai 1944 et fusillé le 2 juin, n'est donc pas isolé.

A l'automne 1942, les services policiers nazis suspendent toutefois la « politique des otages » : ils redoutaient qu'elle ne leur aliène le gouvernement de Vichy et gêne ainsi la mise en œuvre de la collaboration policière et économique. Le convoi des « 45 000 » fut donc à la fois le premier et le dernier d'une « série ».

A l'heure de la « guerre totale » : besoin de main-d'œuvre et lutte contre la Résistance

En cette fin d'année 1942, le Reich combat désormais sur plusieurs fronts, sans d'autre issue selon son chef que la victoire ou la destruction. Hitler décrète la « guerre totale ». Toutes les ressources devaient être mobilisées au service de l'économie allemande. Les détenus du système concentrationnaire en faisaient partie, un fait essentiel à la compréhension de l'évolution des déportations. En effet, Himmler qui, en tant que chef de la SS avait la main sur les camps de concentration, « offrit » leurs détenus à la machine de guerre allemande. Il fallut donc régulièrement approvisionner un système concentrationnaire qui s'en trouva considérablement modifié : les camps centraux multiplièrent leurs effectifs, envoyèrent leurs « esclaves » dans des centaines de Kommandos, avant de les tuer à la tâche. La France occupée devient alors un des pourvoyeurs essentiels du système concentrationnaire. Les convois massifs, formés de wagons de marchandises et composés de détenus que l'on ne prend plus le temps de juger, se généralisent. Ils prennent la direction de différents camps du système concentrationnaire, se-

lon les besoins en main-d'œuvre des Kommandos de travail. Le premier de ces transports quitte Compiègne le 24 janvier 1943, avec près de 1 600 hommes dirigés à Sachsenhausen et 230 femmes qui partent vers Auschwitz. Beaucoup sont des militants communistes, des anciens otages qu'il devenait inutile de conserver en France du fait de la fin de la « politique des otages ».

C'est le cas de Gaston Lelaurain, agent SNCF à Reims, arrêté le 24 juin 1941, interné comme otage à Compiègne, qui aurait pu être déporté dans le convoi dit des « 45 000 » parti à Auschwitz en juillet 1942. Il meurt le 3 mai 1945, quelques jours avant la fin de la guerre.

Gaston Lelaurain

Un premier programme de déportation fait ainsi partir six convois de janvier à juin 1943 ; alors qu'un second, de septembre 1943 à fin janvier 1944, conduit à la formation de sept autres transports. Ces derniers sont tous dirigés vers le camp de Buchenwald et une très grande partie de leurs déportés sont transférés au camp de Dora, où il s'agit d'installer les chaînes de production des « armes secrètes », les V1 et V2 lancés sur Londres. De mars à juin 1944, un nouveau programme de déportation est cette fois destiné à alimenter différents chantiers d'enfouissement des usines de guerre du Reich. Tous ces convois sont formés en gare de Compiègne, le camp de Royallieu devenant l'équivalent de ce qu'est Drancy pour les victimes de la persécution. A partir de 1944, les femmes partent du fort de Romainville vers Ravensbrück : c'est le cas d'Antoinette Rathouin, préposée technique au service médicale de Paris, arrêtée fin janvier 1944 pour aide à la Résistance et déportée le 18 avril depuis la gare de Pantin. Elle décède à Ravensbrück en février 1945.

D'abord composés des anciens otages internés, de jeunes gens ayant tenté de franchir les frontières pour éviter le travail obligatoire, de personnes raflées au hasard pour remplir les wagons, ces convois massifs déportent surtout toujours plus de résistants au fur et à mesure de l'avancée de la guerre. A partir du printemps 1944, les Allemands se font livrer les militants communistes qui avaient été jugés par les sections spéciales de Vichy et jusque-là emprisonnés dans les centrales et les prisons françaises.
Mais certains résistants, dont les FTP jugés en France occupée et plusieurs membres des réseaux de renseignement gaullistes, sont toujours triés et fusillés ou déportés dans des petits convois spéciaux. Pour les services allemands, il s'agit de suivre tout particulièrement ces détenus considérés comme les plus dangereux. Robert Brousse, serrurier à Rennes, membre du réseau Marc France, est ainsi déporté dans un petit convoi formé en gare de l'Est vers Mauthausen, via le camp de transit de Sarrebruck Neue Bremm.

Marcel Jeulin, ajusteur à Tours, résistant de la France Libre, arrêté à deux reprises en septembre 1942 et en mai 1944 mais deux fois évadé, serait sans doute parti dans un de ces petits convois. Il est tué une arme à la main en tentant d'éviter d'être repris par la Gestapo. Il sera fait compagnon de la libération à titre posthume.

Marcel Jeulin

Ainsi, en 1943 et jusqu'à la fin de l'Occupation, le dispositif répressif mis en place par les services allemands est revu et réorganisé pour servir au mieux la concordance et la cohérence des nouveaux objectifs de guerre : le besoin de main-d'œuvre concentrationnaire et la radicalisation de la lutte contre la Résistance. Au moins 32 000 personnes sont déportées entre janvier 1943 et mai 1944, alors que 1 500 autres détenus sont fusillés en France occupée.

Jusqu'au bout, juin-novembre 1944

Après le débarquement en Normandie, ce que les Allemands appellent la lutte contre les « bandes terroristes » devient prioritaire et la violence aveugle, la règle. Les cheminots constituent indéniablement une cible particulière de ces représailles qui font des milliers de victimes jusqu'à la fin de l'Occupation.
Pour la première fois, des ordres autorisent les soldats à s'en prendre directement aux populations civiles – des directives favorisées par l'arrivée depuis le début de l'année 1944 de plusieurs troupes et policiers ayant combattu à l'Est. Dès le 8 juin 1944, le maréchal von Rundstedt indique que « les forces de la Résistance doivent être détruites par des actions rapides et de grande envergure » et qu'il fallait « faire passer l'envie [à la population de les] accueillir ». Effectivement, les jours qui suivent le débarquement de Normandie donnent d'emblée le ton : ils sont marqués par des massacres sans précédent, dont celui d'Oradour-sur-Glane demeurera le symbole. Dès le 6 juin 1944, plus de 70 détenus sont exécutés à la prison de Caen, dont plusieurs cheminots : parmi eux, les frères Boutrois, Achille et Michel, tous les deux ouvriers au dépôt SNCF. Le 25 août, Renée Gouard, sémapho-

riste auxiliaire, est victime avec son mari et ses deux enfants du massacre de Maillé, en Indre-et-Loire.
Des procès « légaux » ont toutefois encore lieu jusqu'en juillet 1944, jusqu'à la publication le 30 du décret « Terreur et sabotage » qui met fin à la justice militaire et donc aussi au décret « NN ». Il prescrit désormais d'abattre sur place les francs-tireurs et de remettre aux policiers nazis les autres personnes arrêtées, notamment en représailles, pour les déporter.

Au total, en juin et en juillet, les convois massifs formés à Compiègne continuent de partir toujours aussi régulièrement, tous les quinze jours. La percée d'Avranches, le 31 juillet 1944, signe la fin des espoirs allemands et le début de l'évacuation des services nazis. Mais l'occupant part en emportant ses détenus. Depuis Paris et les grandes villes de France, d'ultimes convois sont formés. Au total, ce sont près de 23 000 déportés qui partent après le 6 juin 1944.

Après le départ des services centraux allemands, des commandos policiers sont maintenus en place dans l'est du territoire, à l'arrière de la ligne de front. Ils doivent « nettoyer » la région de ses maquis et de toute opposition, principalement dans les Vosges, en Meurthe-et-Moselle, dans le nord de la Haute-Saône et le territoire de Belfort. Cette répression extrêmement dure se développe jusqu'en novembre 1944, jusqu'à l'extrême fin de l'Occupation donc, entraînant exécutions et déportations que les mémoires locales n'ont pas oublié.
Parmi toutes les victimes de la répression, les cheminots sont donc lourdement touchés. Au moins 2 100 décèdent, un chiffre minimum car les recherches se poursuivent. Elles tentent d'appréhender la plupart des sources disponibles, notamment des milliers de dossiers individuels de cheminots et de victimes de guerre. Elles devront expliquer les conditions et les spécificités de la répression des cheminots. Pour rendre hommage à tous ceux qui ont donné leur vie et constituer une base incontestable pour les recherches futures, le Livre-Mémorial doit être exhaustif et aussi exact que possible. La coopération de tous les partenaires du projet est la clé du succès de cette œuvre collective.

Départ de Compiègne des déportés du 18 juin 1944. Parmi eux, plusieurs cheminots prennent ainsi la direction du camp de concentration de Dachau. (source FNDIRP).

MORCEAUX CHOISIS

Le Drapeau Rouge

(mars 1877, paroles de Paul Brousse, ancien Communard)
Écrite à l'occasion de la commémoration de la Commune.

1
Les révoltés du Moyen-Âge
L'ont arboré sur maints beffrois,
Emblème éclatant du courage,
Toujours il fit pâlir les rois.

Refrain
Le voilà, le voilà, regardez,
Il flotte et fièrement il bouge,
Ses longs plis au combat préparés,
Osez, osez le défier,
Notre superbe drapeau rouge,
Rouge du sang de l'ouvrier. (bis)
2
À la Commune, il flotte encore,
À la tête des bataillons,
Et chaque barricade arbore,
Ses longs plis taillés en haillons.

(Refrain)
3
Noble étendard des prolétaires,
Des opprimés soit l'éclaireur,
À tous les peuples de la terre
Porte la paix et le bonheur.

(Refrain)
4
Un jour sa flamme triomphale
Luira sur un monde meilleur,
Et déjà l'Internationale
Acclame sa rouge couleur

(Refrain)

« Je suis de la couleur de ceux qu'on opprime ».

Alphonse de Lamartine

Oraison funèbre pour Andries Raditsela, délégué syndical de l'usine Dunlop et dirigeant de Fosatu mort en détention en 1985.

Auteure : Nise Malange

A des centaines de milles d'ici j'ai appris ta mort
Elle m'a bouleversée mais pas surprise
Bouleversés aussi les travailleurs l'ont été mais pas surpris.

Je dirai peu de mots – ma bouche est une tombe sans fleurs
Ma bouche est le cercueil vide après que le cadavre ait disparu
Elle est comme un fleuve tari
Mais elle puise sa foi dans ta mort.

Si j'étais assez forte j'irais venger ton sang
Notre sang
Je prendrais un bazooka, j'irais trouver tes meurtriers
J'irais dans les Capitales en Béton des meurtriers et tirerais

Camarade, je ne suis pas venue pour ouvrir une blessure ou pour pleurer
Je suis ici pour défier le ministre de la Loi et l'ordre
Je suis ici pour condamner les morts en détention
Je suis ici pour dire : « qinani bazebezi lomthwalo unzima[1] »

Ton sang, Andries, n'a pas été versé en vain
Ton sang sera une leçon pour punir les oppresseurs,
La trahison, les détentions et les meurtres.
Ton sang donnera force et pouvoir à tes camarades,
Aux travailleurs, à ta famille et à nous tous.

Andries, asikali ngawe ufe okwe qhawe ezandleni zamagwala[2]

[1] « travailleurs, soyez forts car dure est la lutte »
[2] « Andries, nous ne pleurerons pas parce que tu es mort victime de laches » En zoulou dans le texte - Texte publié dans le n° 708 de la revue « Europe » d'avril 1988 consacré aux littératures d'Afrique du Sud.

CHANSON DANS LE SANG

JACQUES PRÉVERT

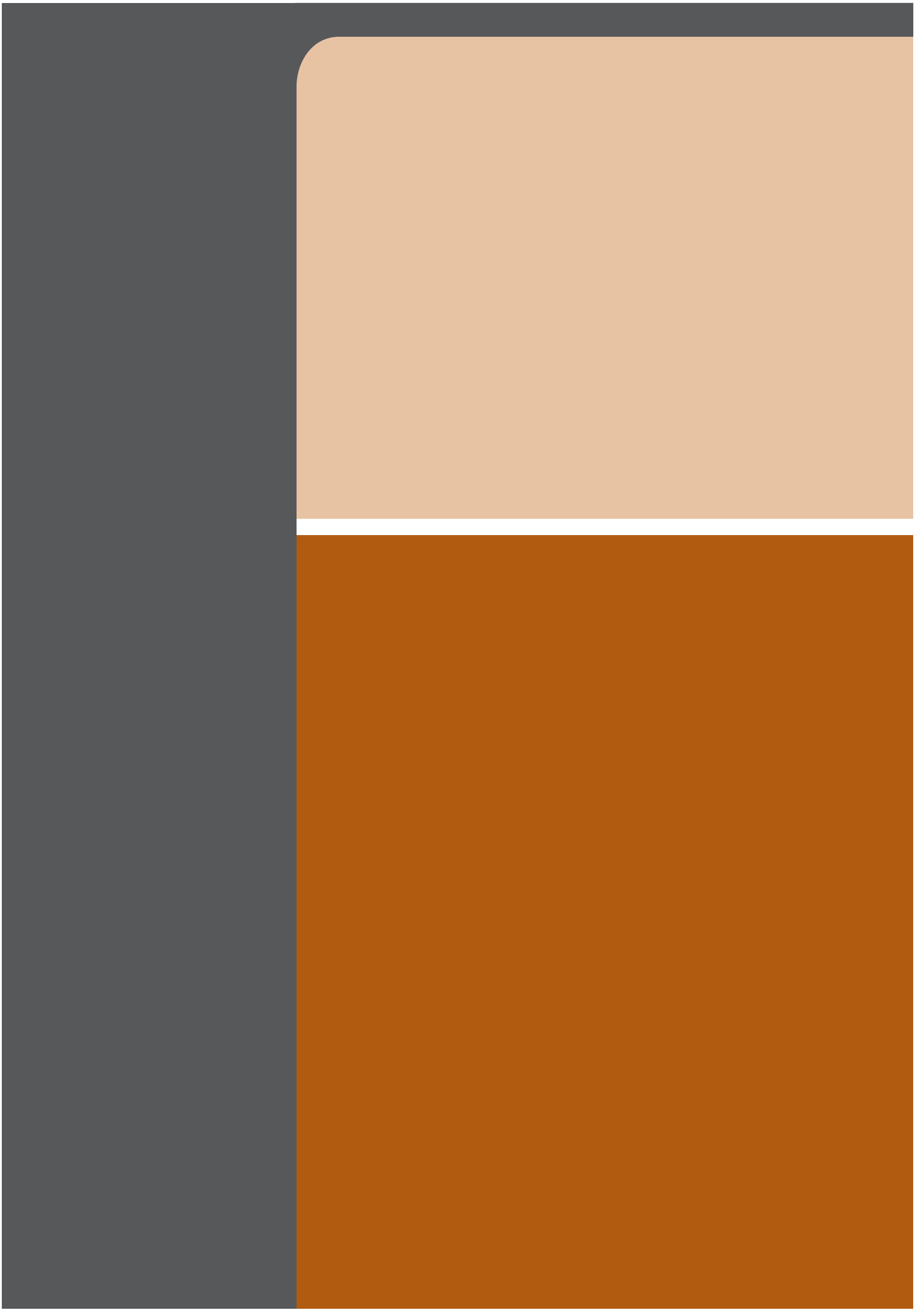
.

Il y a de grandes flaques de sang sur le monde
où s'en va-t-il tout ce sang répandu
Est-ce la terre qui le boit et qui se saoule
drôle de saoulographie alors
si sage… si monotone…
Non la terre ne se saoule pas
la terre ne tourne pas de travers
elle pousse régulièrement sa petite voiture ses quatre saisons
la pluie… la neige…
le grêle… le beau temps…
jamais elle n'est ivre
c'est à peine si elle se permet de temps en temps
un malheureux petit volcan
Elle tourne la terre
elle tourne avec ses arbres… ses jardins… ses maisons…
elle tourne avec ses grandes flaques de sang
et toutes les choses vivantes tournent avec elle et saignent…
Elle elle s'en fout
la terre

elle tourne et toutes les choses vivantes se mettent à hurler
elle s'en fout
elle tourne
elle n'arrête pas de tourner
et le sang n'arrête pas de couler…
Où s'en va-t-il tout ce sang répandu
le sang des meurtres… le sang des guerres…
le sang de la misère…
et le sang des hommes torturés dans les prisons…
le sang des enfants torturés tranquillement par leur papa et leur maman…
et le sang des hommes qui saignent de la tête
dans les cabanons…
et le sang du couvreur
quand le couvreur glisse et tombe du toit
et le sang qui arrive et qui coule à grands flots
avec le nouveau-né… avec l'enfant nouveau…
la mère qui crie… l'enfant pleure…
le sang coule… la terre tourne
la terre n'arrête pas de tourner

le sang n'arrête pas de couler
Où s'en va-t-il tout ce sang répandu
le sang des matraqués… des humiliés…
des suicidés… des fusillés… des condamnés…
et le sang de ceux qui meurent comme ça… par accident.
Dans la rue passe un vivant
avec tout son sang dedans
soudain le voilà mort
et tout son sang est dehors

et les autres vivants font disparaître le sang
ils emportent le corps
mais il est têtu le sang
et là où était le mort
beaucoup plus tard tout noir
un peu de sang s'étale encore…
sang coagulé
rouille de la vie rouille des corps
sang caillé comme le lait
comme le lait quand il tourne
quand il tourne comme la terre
comme la terre qui tourne
avec son lait… avec ses vaches…
avec ses vivants… avec ses morts…
la terre qui tourne avec ses arbres… ses vivants… ses maisons…
la terre qui tourne avec les mariages…
les enterrements…
les coquillages…
les régiments…
la terre qui tourne et qui tourne et qui tourne
avec ses grands ruisseaux de sang.

Jacques Prévert, extrait du recueil Paroles, 1980.

Ce poème a été écrit en 1936 et fut interprété par Jacques Prévert lui-même puis par Yves Montand, Les Frères Jacques, Juliette Gréco, Cora Vaucaire et Marianne Oswald.