LES CAHIERS DE L'INSTITUT

33e Congrès fédéral, 19- 22 avril 1983, Nanterre, salle des congrès. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.
Manifestation unitaire Cheminots, 10 mai 2016 à Paris © CGT Cheminots/P. Lalys

100 ans de luttes, tous ensemble !

CAHIER
Nº 59/60
4E Trimestre 2016
1er trimestre 2017

CGT ihs CHEMINOTS

Ce Cahier IHS 59-60, est un ouvrage collectif, ont participé à son élaboration :

Jean-Pierre Bonnet
Bureau IHS

Caroline Chalier
Bureau IHS

Patrick Chamaret
Bureau IHS

Pierre Delanoue
Bureau IHS

Georges Lanoue
Bureau IHS

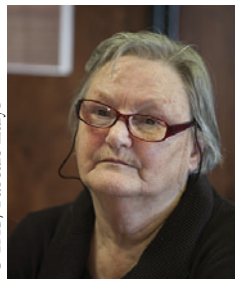
Pascale Lalys
Maquette/Photos

Claude Marache
Bureau IHS

Jany Moineau
Bureau IHS

Thierry Nier
Bureau IHS

Nicole Parutto
Bureau IHS


Madeleine Peytavin
Bureau IHS

Christiane Roulet
Bureau IHS

Thierry Roy
Bureau IHS

Maurice Samson
Bureau IHS

Pierre Vincent
Bureau IHS

© IHS/Pascale Lalys

Rédaction : IHS CGT Cheminots
Conception : PAO Fédération CGT Cheminots
Impression : Rivet
Sources photos et documents de ce cahier : IHS CGT Cheminots - IHS CGT - Archives privées - Fédération CGT Cheminots/P. Lalys

263, rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tél. 01 55 82 84 40 - Fax 01 48 57 10 36 - Ihs@cheminotCgt.fr
Les cahiers de l'Institut - ISSN : 2101-3721

CGT ihs CHEMINOTS

Préface

Nous avons tous le sentiment de connaître l'histoire du chemin de fer français et celle des cheminots. Nous sommes intimement convaincus d'avoir une maîtrise relativement précise de l'histoire sociale de cette corporation emblématique et, plus encore, de la place et du rôle de la Fédération CGT dans celle-ci. Eh bien, renoncez à vos certitudes et plongez-vous sans retenue dans ce cahier de notre IHS car vous serez surpris. Chacun de ses chapitres amène un éclairage nouveau et l'enchainement des périodes dans une articulation parfaite donne à l'ensemble une cohésion passionnante.

Cent pages pour cent années d'histoire de notre Fédération, le pari était osé. Relater dans un document de synthèse les étapes essentielles de la vie d'une fédération qui n'a jamais manqué un seul rendez-vous de l'histoire sociale de notre pays, voilà un projet qui ne manquait pas d'audace. Les camarades qui ont conçu cet ouvrage, ont relevé ce véritable défi par un travail d'une très grande qualité.

La période que nous traversons est une époque trouble et complexe à bien des égards, chacun en convient ; nous mesurons que des bouleversements sont en œuvre tant sur le périmètre du ferroviaire que sur un champ social et sociétal beaucoup plus large. Prendre le temps de plonger dans l'histoire de notre Fédération contribue à illuminer ce présent pour mieux appréhender l'avenir. Les questions essentielles qui nous sont posées aujourd'hui, les formes de luttes, l'unité syndicale, la place de la CGT dans le syndicalisme international, l'institutionnalisation de l'activité syndicale, la structuration de notre Fédération, la conception du service public, le rapport au fait politique sont autant de thèmes qui ont toujours traversé les débats internes à notre organisation. L'histoire n'est pas un fil qui se déroule et se tend, elle se compare plus à une spirale qui s'enroule sans jamais revenir à la même place. En ce sens, nul ne peut prétendre comprendre notre organisation et son mode de fonctionnement, s'il ne s'attache pas à connaître sa genèse et son évolution d'avant sa naissance à nos jours.

Pour bien des raisons, l'environnement politique, économique et social dans lequel nous menons notre activité paraît difficile et même inquiétant. Entrez dans ce cahier, étudiez les différentes périodes traversées par nos ainés, analysez cette capacité toujours présente de s'organiser pour mener le combat et rebondir, et vous trouverez dans cette étude l'énergie, l'optimisme et la conviction du possible pour aborder le temps présent et vous projeter dans le futur.

Pierre Semard, avant d'être assassiné par les nazis, a lancé un dernier appel à ses camarades cheminots leur faisant part de sa confiance dans leur implication déterminante pour libérer le pays du joug de l'occupant. Georges Séguy rappelait régulièrement sa fierté d'être cheminot et militant de notre Fédération. Ces deux illustres personnalités montrent par leurs témoignages la place singulière que la Fédération des cheminots a toujours occupée dans le paysage social français et dans la CGT. Il n'y a rien d'hasardeux à cela, c'est bien à partir de ses fondations et des origines de sa création que notre Fédération occupe une dimension si prégnante dans le champ confédéral comme dans le monde syndical.

Ce cahier spécial n'a donc pas pour simple vocation de retracer cent années d'existence de notre Fédération, son ambition première est d'apporter aux syndiqués d'aujourd'hui les éléments éducatifs indispensables à l'efficacité de leur action quotidienne.

Notre Fédération a cent ans, c'est un âge qui se respecte et s'honore. 2017 sera donc l'année de célébration de la naissance de cette solide centenaire. Ce cahier édité à l'occasion de notre 43ème Congrès de St Malo marque le lancement de cet anniversaire. Chaque syndicat aura à cœur de donner des suites à cette étude par un prolongement local de ces travaux de recherche et d'écriture, car ce sont nos structures de proximité ancrées dans les sites ferroviaires qui ont fait, font et feront l'histoire de notre organisation.

J'engage chacune et chacun d'entre vous à s'immerger dans cette magnifique édition, vous y trouverez à la fois le plaisir par l'enrichissement culturel et l'utilité par l'approfondissement indispensable de vos connaissances.

Lorsque vous tournerez le dernier feuillet de cet ouvrage, vous ouvrirez la première page du deuxième centenaire de notre fédération.

Soyons heureux et fiers d'en être les acteurs.

Gilbert Garrel - Secrétaire général de la Fédération CGT CGheminots

sommaire

Préface de Gilbert Garrel 3
Editorial : Du premier siècle fédéral… vers le second 5

le syndicalisme cheminot jusqu'à la création de la Fédération 6
• Primauté du syndicat national dans un paysage syndical pluraliste 6
• Genèse et naissance de la fédération 7

LES ANNÉES 20

• Les congrès de 1921
- En juin 1921, le 4e congrès : la scission 9
- Congrès extraordinaire de la nouvelle Fédération 11
• La grande grève de 1920 12
• 1929 / le statut des retraités 13

LES ANNÉES 30

• Le congrès de 1935 15
- Le congrès de l'unité 15
• Le Front populaire 17
- Un événement sans pareil 17
• La nationalisation 19
- La création de la SNCF 19

LES ANNÉES 40

• Le congrès de 1949 21
- La défense de la paix 21
• La scission versus l'unité 24
- Comment *la Tribune* de 1947 a traité cette question 24
• Un événement fort de la décennie : la résistance à l'occupant 25
- L'engagement des cheminots : trois témoins 27
• L'autorail FNC 28
- Une originalité 28

LES ANNÉES 50

• Le congrès de 1958 29
- Le 24e congrès appelle à voter « Non » au référendum 29
- L'après congrès 31
• 1950/1957 : la fédération CGT des cheminots interdite de négociations 32
• La grève d'août 1953 34
• *La tribune des cheminots* à domicile 35

LES ANNÉES 60

• Le congrès de 1963 37
- Une analyse lucide de la pratique syndicale 37
- Les cheminots et leur histoire 39
• Le Mai 68 des cheminots 40
• Les cheminots solidaires du peuple algérien 42

LES ANNÉES 70

• Le congrès de 1976 : dans le cadre de la lutte générale pour le rassemblement majoritaire sur le programme commun de gouvernement 45
• Pour une gestion démocratique de la SNCF 48
• La bataille du TGV 49
• La politique contractuelle 51
• Les luttes pour les droits des femmes : une décennie marquante 52

LES ANNÉES 80

• Le congrès de 1983 : réussir le changement ; apprécier Le nouveau rapport de force et ses potentialités avec les cheminots 55
• Charles Fiterman au congrès de la Fédération CGT des cheminots 57
• L'hiver 1986-1987 59
- 26 jours d'arrêt de travail 59
• La mise en place des CE et du CCE à la SNCF 60
- Une conquête à l'arraché 60
• Le train jaune de Cerdagne 62

LES ANNÉES 90

• Le congrès de 1990 63
- Après la grève de l'hiver 86/87 le congrès débat d'une nouvelle grille des salaires 63
• 1995 : une grève qui vient de loin ! 67
• 1991 : la fiscalisation de la protection sociale 69

LES ANNÉES 2000

• Le congrès de 2000 71
- les 35 h au cœur des débats 71
• Une situation inédite : la CFDT cheminots rejoint la CGT 73
• La régionalisation : de l'expérimentation à la généralisation 75

LES ANNÉES EN COURS

• Le congrès de 2013 77
- pour la voie du service public ferroviaire 77
• La création du GPF 77
- de la SNCF au groupe public ferroviaire 77
• Devoir de mémoire : transmission intergénérationnelle 81

les secrétaires généraux de la Fédération au cours de ses 100 années 83

édito

Du premier siècle fédéral… vers le second !

C'est avec un réel plaisir que notre institut d'histoire sociale vous présente cette visite d'un siècle d'activité de la fédération des cheminots, un peu plus même puisque nous montrons l'avant de ce désir d'union qui conduisit au Congrès intersyndical de fusion, le 28 janvier 1917 dans salle de l'Union des syndicats… on ne pouvait mieux choisir comme lieu !

Ce cahier est le résultat d'un travail d'études, de recherches, de choix et de rédactions important auquel les membres du bureau ont participé avec enthousiasme, tant il leur parait nécessaire pour la réflexion et la compréhension des militants d'avoir à disposition et à leur portée, la connaissance de notre histoire, de leur histoire afin qu'ils en tirent les enseignements pour l'activité d'aujourd'hui.

Nous avons pris l'option de travailler par séquences de 10 années. Nous tentons de montrer, décennie après décennie, comment la fédération, s'est construite avec le temps. Nous sommes partis des congrès. Ce sont toujours des moments importants de la vie de notre organisation tant pour analyser l'activité écoulée que pour décider avec les délégués les engagements qui entraîneront l'ensemble de nos organisations ; avec la volonté d'avancer à chaque fois vers plus d'efficacité dans notre action globale et nos actions quotidiennes.

Puis nous avons voulu évoquer des évènements marquants parmi d'autres pour chaque période et livrer un gros plan sur des faits particuliers. Ainsi se structure ce cahier avec une iconographie recherchée pour chaque article comme complément de texte.

Il nous a fallu faire des choix parmi l'éventail de sujets qui s'offraient à nous, trouver un équilibre entre les textes, une écriture volontairement sobre qui peut ouvrir des portes sur d'autres publications, notamment de notre l'institut, pour celles et ceux qui souhaiteront approfondir leurs curiosités ou connaissances.

En parcourant ce cahier, sans doute aurez-vous le sentiment tout à la fois de découvrir des situations ou détails qui vous étaient jusqu'alors inconnus, ou inversement une impression de déjà vu, sans les connaître mais comme sortis de votre environnement quotidien, tant les événements que nous avons explorés sont aussi frappants d'actualité. Mais en fait, l'histoire ne se répète pas, elle se prolonge.

C'est bien là que se situe l'intérêt de connaitre votre histoire sociale, celle de la fédération et donc de vos syndicats, de vous emparer des savoirs faire qu'ils ont construits, de leurs expériences comme de leurs épreuves qui ont forgé ces cent ans, non pas pour copier mais pour construire et inventer à votre tour en toute connaissance

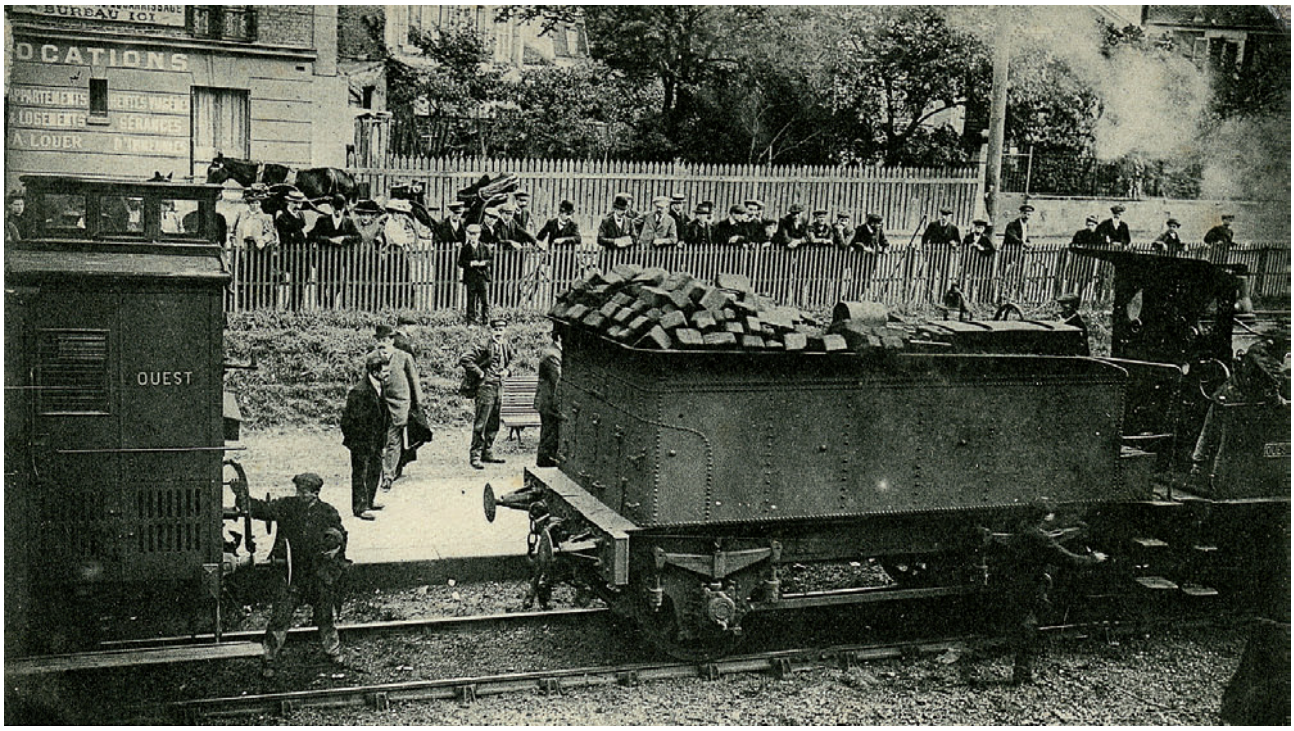
Cette histoire que nous assumons en totalité est notre bien commun, une histoire dont notre cher Georges Séguy nous avait rappelé lors d'une rencontre « que nous pouvons être fiers d'être des militants de la CGT et de sa Fédération des cheminots. »

Vous en serez désormais les dépositaires pour la faire fructifier dans le temps présent qui est votre terrain d'actions, de conquêtes et vous projeter aussi dans le futur avec le document d'orientation du congrès de St Malo qui ouvrira ce deuxième centenaire… !

Patrick Chamaret - Président de l'Ihs

Le syndicalisme cheminot jusqu'à la création de la Fédération

Primauté du syndicat national dans un paysage syndical pluraliste



Carte postale de la grève de 1910. Coll. IHS-CGT cheminots.

Suite à la loi de 1884 qui autorisait la création de syndicats professionnels apparaissent en ordre dispersé plusieurs organisations :

Le Syndicat Professionnel des Employés de Chemins de Fer est créé le 18 avril 1884 et devient en 1896 l'Association Amicale des Employés des Chemins de Fer.

Le Syndicat Général Professionnel des Mécaniciens, Chauffeurs, Conducteurs de machines à vapeur est créé le 7 mars 1885 et devient en 1894 la Fédération Générale Française Professionnelle des Mécaniciens et Chauffeurs des chemins de fer.

La Chambre Syndicale Nationale des Travailleurs des chemins de fer est créée le 4 août 1890 et devient le 26 avril 1895 le Syndicat National des Chemins de Fer qui adhère à la CGT en juin 1896.

En juin 1901, nait la Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs de PLM qui s'élargit en 1905 sous le nom de Fédération des Groupements de Mécaniciens et Chauffeurs.

Animées par le souci de défense corporatiste des catégories qu'elles représentent, toutes ces organisations - à l'exception du Syndicat National – se rejoignent sur une stratégie commune de rejet de la lutte des classes et d'adhésion à une politique conciliatrice de coopération avec l'Etat et les Compagnies ferroviaires.

Au début du 20e siècle, le Syndicat National animé par Guérard est de très loin la principale organisation syndicale chez les cheminots, la seule à pouvoir conduire des luttes d'ampleur puisqu'elle est la seule à réunir toutes les catégories professionnelles des employés et des ouvriers.

Le syndicat rayonne sur tout le territoire national (Algérie comprise) par l'intermédiaire de groupes locaux. Il s'appuie par la suite sur les réseaux - correspondant aux diverses compagnies – qui disposent d'une certaine autonomie sous le contrôle de la Direction Nationale.

Au point de vue des effectifs, le Syndicat National dépasse à lui seul ceux de toutes les autres organisations réunies. De 1900 à 1909 le nombre d'adhérents passe de 7 000 à près de 60 000 avant de connaitre une décrue après les grèves de 1910, puis un effondrement durant la guerre.

Enfin, lors des élections pour la désignation des délégués du personnel, le Syn-

dicat National bénéficie d'une audience massive et stable de 80%
Au cours de son histoire, la stratégie du Syndicat National connait plusieurs inflexions et fait rarement l'unanimité dans une organisation où coexistent les divers courants du mouvement ouvrier.
Durant les années 1890, le Syndicat National abandonne son attitude conciliatrice pour se placer sur le territoire de la lutte des classes. Il défend majoritairement des positions proches de celles de la CGT qui fait de la grève générale l'arme décisive des travailleurs.

Après l'échec de la grève générale de 1898, le Syndicat revient vers des positions plus réformistes et prône le lien avec le personnel politique socialiste pour faire avancer les dossiers revendicatifs. Par ailleurs, il a pour objectif un syndicalisme de masse donnant la priorité au recrutement et à l'éducation des militants. Cependant, la direction du mouvement est loin d'être unanime. La fracture entre réformistes et révolutionnaires apparait nettement au 20e congrès de mai 1909. Les débats qui portent à la fois sur la grève générale, sur la structure et sur l'orientation générale sont sanctionnés par des votes qui indiquent une nette progression de la tendance révolutionnaire. Ces divergences pèseront négativement sur le déroulement et sur le dénouement de la grève de 1910.

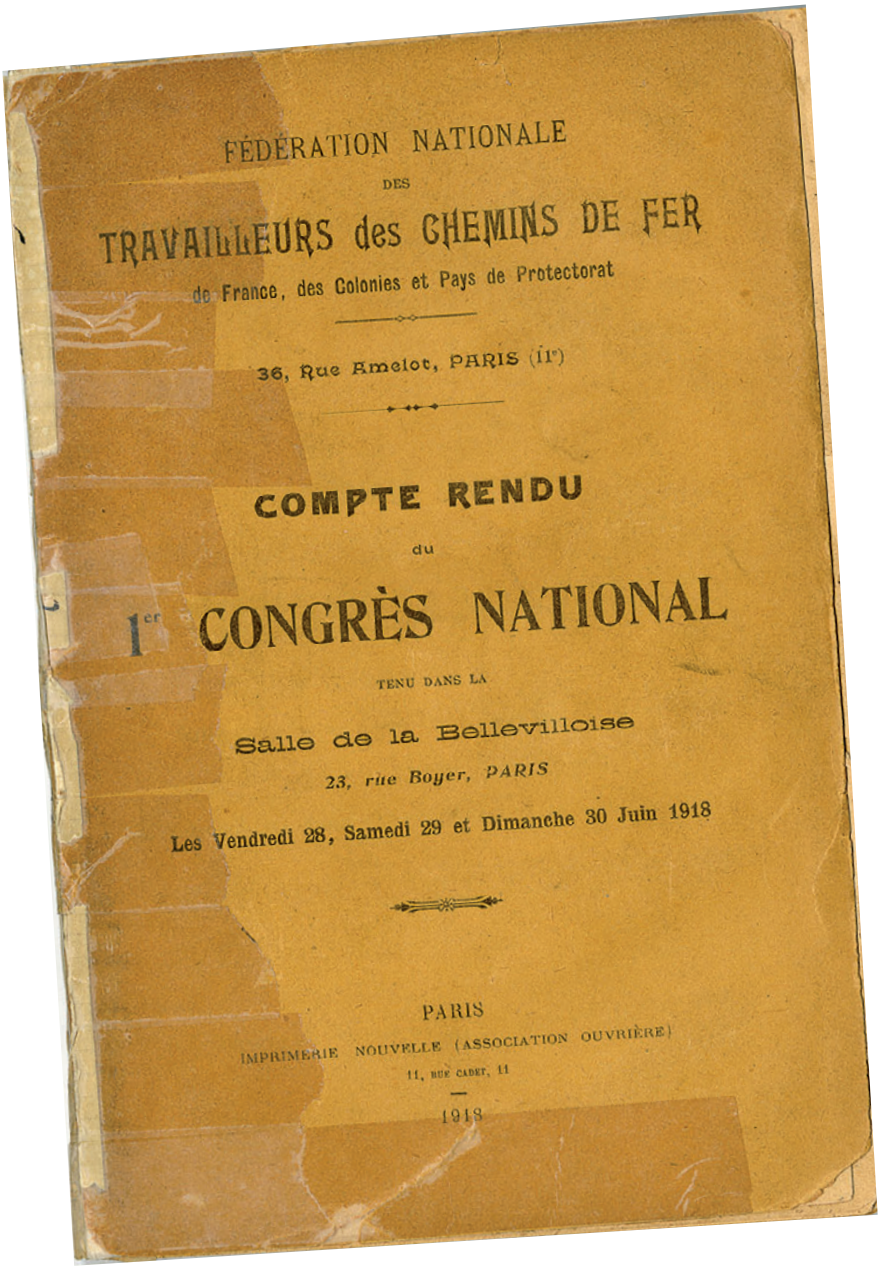
Genèse et naissance de la Fédération

Tous les syndicalistes sont conscients des inconvénients du pluralisme syndical qui diminue leur force de frappe. Les réformistes le ressentent particulièrement dans leurs rapports avec les pouvoirs publics. C'est pourquoi, désireux de faire pression sur le parlement en vue d'obtenir le vote de la loi Berteaux sur les conditions de travail et les retraites, le Syndicat National crée, en février 1903, un Comité d'entente groupant autour de lui l'Amicale des Employés, la Fédération Générale des Mécaniciens et Chauffeurs et la Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs du PLM. Un tel regroupement constitue en fait les prémices d'une future fédération.
Tirant les leçons du déroulement de la grève de 1910, les révolutionnaires militent eux aussi en faveur de l'unification des forces syndicales. Un projet de statuts pour la création d'une fédération nationale – défendu par les révolutionnaires contre l'avis de Bidegaray, Secrétaire Général – est adopté au Congrès d'Août 1911. Le refus des réformistes d'appliquer cette décision entraine le départ des minoritaires qui forment le 21 septembre 1911 la Fédération des Transports par voie ferrée. Cette scission laisse en apparence le Syndicat National aux mains des réformistes. Cependant une adoption des nouveaux statuts par le congrès d'avril 1912 montre que le regroupement des forces syndicales est plus que jamais à l'ordre du jour chez tous les militants.
L'entrée en guerre est marquée par le ralliement de la majorité à l' « Union sacrée » sous la direction de Bidegaray et par un affaiblissement brutal du Syndicat National dont les effectifs s'effondrent. Face à cette situation, une faible minorité de militants – le plus souvent de tendance anarchiste – va mener un double combat pour la paix et pour l'unification des forces syndicales, ouvrant la voie à une organisation de masse chez les cheminots. Sous la pression militante, la direction du syndicat réunit le 29 mai 1916 la commission d'entente créée en 1903. Le 13 janvier 1917, une réunion à laquelle participent le Syndicat National, la Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs, l'Association Professionnelle des Agents de Train et deux associations de l'État et du PLM, décide d'organiser un Congrès de fusion aux conditions des partisans de l'Union sacrée puisque le communiqué affirme « son entier dévouement à la cause de la défense nationale ».

1er congrès de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs PLM tenu à Lyon, le 17 juin 1901. Coll. IHS-CGT cheminots, 1 Fi 1.

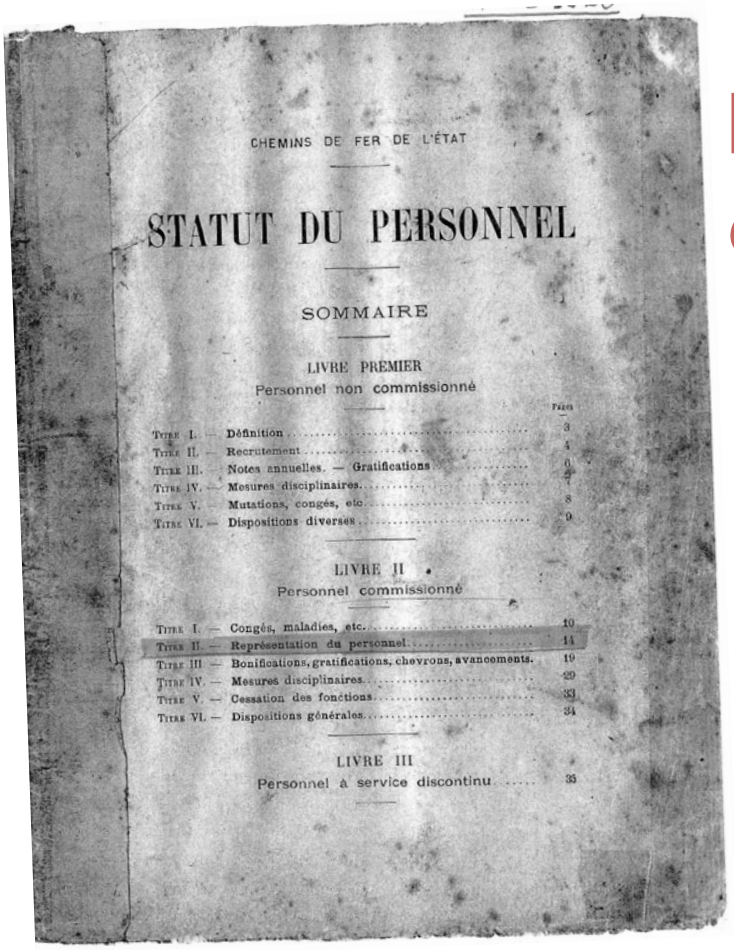
Le congrès de fusion qui se déroule au siège de la CGT les 27 et 28 janvier 1917 crée une Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer français, des colonies et des Pays du protectorat affiliée à la CGT et à la Fédération Internationale des transports. Le regroupement crée une force de 65 000 syndiqués qui représente le tiers des adhérents de la CGT.

En faisant alliance avec des groupements de tradition corporatiste et conciliatrice, Bidegaray et ses amis pensent renforcer le courant réformiste dans la nouvelle fédération. Cette stratégie semble cependant mise en échec.
Un recrutement massif d'adhérents nouveaux et le mécontentement grandissant du monde cheminot assurent aux révolutionnaires, conduits par Monmousseau, Midol et Semard, une influence déterminante dans l'organisation. Au 1er Congrès de la Fédération en juin 1918, ceux-ci exigent la rupture avec l'union sacrée et avec les actions purement corporatistes respectueuses de l'ordre établi. La motion présentée par Monmousseau réclamant « une action énergique de lutte de classe seule compatible avec le principe syndical » obtient 31.7% des voix.
Forts de ces premiers résultats, les révolutionnaires dans leur diversité qui privilégient la défense des revendications concrètes de toute la profession parviendront à prendre en main la direction de la Fédération au 3e congrès d'avril 1920.


FÉDÉRATION NATIONALE
DES
TRAVAILLEURS des CHEMINS DE FER
de France, des Colonies et Pays de Protectorat
36, Rue Amelot, PARIS (11e)
COMPTE RENDU
du
1er CONGRÈS NATIONAL
TENU DANS LA
Salle de la Bellevilloise
23, rue Boyer, PARIS
Les Vendredi 28, Samedi 29 et Dimanche 30 Juin 1918
PARIS
IMPRIMERIE NOUVELLE (ASSOCIATION OUVRIÈRE)
11, RUE CADET, 11
1918

Couverture du compte-rendu du 1er congrès national de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, 28-30 septembre 1918. Archives des congrès, 4 FD 28.

LES ANNÉES 20



CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

STATUT DU PERSONNEL

SOMMAIRE

LIVRE PREMIER
Personnel non commissionné

Pages

TITRE I. — Définition 3
TITRE II. — Recrutement 4
TITRE III. — Notes annuelles. — Gratifications 6
TITRE IV. — Mesures disciplinaires 7
TITRE V. — Mutations, congés, etc 8
TITRE VI. — Dispositions diverses 9

LIVRE II
Personnel commissionné

TITRE I. — Congés, maladies, etc. 10
TITRE II. — Représentation du personnel 14
TITRE III — Bonifications, gratifications, chevrons, avancements. 19
TITRE IV. — Mesures disciplinaires 29
TITRE V. — Cessation des fonctions 33
TITRE VI. — Dispositions générales 34

LIVRE III
Personnel à service discontinu 35

Statut du personnel des chemins de fer de l'Etat.
Coll. Jany Moineau

Les congrès de 1921

En juin 1921 se tint le 4e congrès de notre Fédération… suivi d'un congrès extraordinaire en novembre

Le climat dans lequel se prépare le congrès est celui d'un mécontentement profond. Une nouvelle convention entre pouvoirs publics et Compagnies vient d'être signée, le statut des Cheminots, un des premiers contrats collectifs admis par le patronat français en avril 1920, est encore inégalement appliqué. La bourgeoisie profitant de la désunion du mouvement ouvrier et de son abattement après la grève de 1920 et sa répression féroce en restreignait la portée ; les augmentations de salaires sont remises en cause par la suppression des primes de vie chère.

En outre, ce congrès arrivait quelques mois après le procès des militants « révolutionnaires » arrêtés et inculpés de complot contre la sureté de l'État après la grève de 1920. Acquittés lors de ce procès, ils sont présents et vont faire entendre leurs opinions.
Les divisions entre tendances «réformiste» et «révolutionnaire» acheminent la Fédération des Cheminots vers la scission. Une scission que précipite le patron des réformistes Bidegaray, réélu secrétaire général de la fédération par un Conseil fédéral pendant que les dirigeants issus du congrès précédent étaient sous les verrous. Au CCN de février, il demande l'exclusion des syndicats et membres adhérents aux CSR (les comités syndicalistes révolutionnaires créés par les minoritaires).

Le rapport moral

Ce rapport élude totalement l'analyse des affrontements idéologiques internes, alors que la rupture est presque consommée et que des heurts violents ont lieu dès l'ouverture du Congrès… est approuvé par une faible majorité de 53 005 voix contre 52 407, en partie grâce aux voix du réseau Nord-Belge (Compagnie du Nord).

La motion Monmousseau[1]

Elle aborde quant à elle *La conception du mouvement syndical* selon laquelle l'idéal syndicaliste ne s'accomplira que par la transformation totale de la société qui passe par la disparition du patronat et du salariat. Elle s'appuie sur la Charte d'Amiens : la CGT « groupe en dehors de toute école politique tous les travailleurs conscients de la lutte à mener pour la disparition du salariat et du patronat ».

Gaston Monmousseau ,1922.
Archives familiales Semard.

1- Gaston Monmousseau : dirigeant de la fédération (voir biographie dans la suite du document)

La motion développe que dans l'action revendicative quotidienne, le syndicat poursuit la coordination des efforts ouvriers, l'accroissement du mieux-être des travailleurs par la réalisation d'améliorations immédiates ; cette action n'étant qu'une face de l'œuvre du syndicalisme destinée à préparer l'émancipation intégrale des travailleurs. Le syndicat, aujourd'hui groupement de résistance, sera dans l'avenir groupement de production et de répartition, base de la réorganisation sociale.

Concernant *les moyens d'action*, la motion préconise la grève générale. Les délégués syndicaux siégeant dans les commissions paritaires (institutions de collaboration de classe) seront mandatés pour les liquider, au mieux des intérêts des cheminots et des revendications en suspens. Les travaux et démarches des délégations syndicales seront désormais discutés par l'organisation syndicale. Est dénoncée la participation à l'étude en commun, dans des organismes permanents entre les représentants ouvriers et ceux de la classe bourgeoise, des problèmes revendicatifs et économiques qui constituent des actes de collaboration de classes. La motion propose cependant, dans l'intérêt de l'unité au sein de la Fédération des cheminots, de maintenir provisoirement le statu quo sur cette question et de laisser subsister la délégation du personnel à titre provisoire. L'organisation syndicale « de la base au faîte » reste souveraine de son action et de sa propagande et exercera un pouvoir de contrôle absolu et permanent sur cette délégation jusqu'au jour où elle croira possible et nécessaire d'en dicter sa disparition. Sur *l'affiliation internationale,* sujet important de discorde, la motion « Monmousseau » développe *«Il est nécessaire d'opposer un front commun irrésistible à la puissance capitaliste internationale et, pour ce faire, les ouvriers du monde entier doivent se réunir au sein d'une organisation dans laquelle ils trouveront le prolongement naturel de leur lutte de classe. Les cheminots considèrent que la révolution russe, par ses principes et son action quotidienne (...) est la première expérience de révolution prolétarienne».* En conséquence de quoi, (propose la motion) le Congrès déclare ne pas pouvoir rester dans l'Internationale d'Amsterdam qui, par son alliance avec le BIT[2] de nature capitaliste, tourne le dos à la lutte des classes et n'est qu'une caricature de l'Internationale ouvrière. L'affiliation du syndicalisme français à l'Internationale syndicale de Moscou, loin de constituer une violation de la Charte d'Amiens, est la manifestation la plus sincère de ses principes révolutionnaires. La motion conclut que pour réaliser son idéal d'émancipation prolétarienne, la classe ouvrière doit sauvegarder son unité d'action et d'opposition constante au capitalisme et invite le congrès à se prononcer contre toute exclusion motivée par une spécieuse interprétation de la discipline syndicale.

À la reprise de séance le lendemain Bidegaray prononce un violent réquisitoire contre les minoritaires qui parlent de révolution mais ne regardent pas derrière pour vérifier qu'il y a des troupes pour la faire. Il rappelle que, sur les 350 000 syndiqués au moment du Congrès de Japy en avril 1920, l'organisation n'en comptait plus que 57 000 en octobre et que tant qu'une longue préparation n'aura pas été faite, toute révolution, quelle qu'elle soit, sera vouée à l'échec, outre que la désunion qui sévit enlève toute perspective d'action. Il réfute l'idée que le syndicalisme n'aurait rien à voir avec l'intérêt général et s'élève contre le refus, par les minoritaires, de la nationalisation industrielle comme programme de l'action syndicale. En ce qui concerne l'adhésion à l'internationale syndicale de Moscou, il affirme que les syndicalistes majoritaires ont été les premiers à se réjouir de la disparition du régime tsariste mais ne sont pas tombés pour autant en admiration devant les pratiques des hommes du Kremlin et se sont prononcés pour l'indépendance du syndicalisme. Les majoritaires ont une grande supériorité sur les « extrémistes » : ils sont réalistes ! dit-il.

La motion Bidegaray

Marcel Bidegaray, 1920. ©Agence Meurisse, coll. Gallica / Bnf.

Elle met en avant le respect de principes essentiels au syndicalisme définis comme suit : *unité syndicale et unité d'action*, l'union la plus étroite doit régner dans l'organisation syndicale dont la puissance dépend de l'unité dans l'action menée pour conquérir les revendications communes à tous les salariés. La motion fait appel à la conscience de tous les militants et syndiqués pour que cessent les divisions préjudiciables à l'action des travailleurs de la voie ferrée ainsi que toutes les campagnes qui désagrègent l'organisation ouvrière et diminuent ses moyens de résistance aux agressions patronales, à la réaction politique. *L'autonomie syndicale,* la motion réaffirme l'attachement à la Charte d'Amiens. *Une discipline librement consentie*, le Congrès doit se prononcer contre toute exclusion mais la motion rappelle que la discipline, librement consentie, est indispensable à la défense des intérêts communs dans le cadre d'une indépendance absolue du syndicat. *L'action revendicative*, La motion fait sien le programme de la classe ouvrière tel que déterminé par la Confédération CGT puis met en avant les revendications de la corporation, dont la réintégration des révoqués.

Le Vote

Le vote exprime que la tendance révolutionnaire, menée par Monmousseau et Semard, a regagné en influence depuis le Congrès de septembre 1920. La motion Montmousseau l'emporte (55 140 voix contre 53 677 à Bidegaray).

la rupture

La rupture : Les révolutionnaires sont redevenus majoritaires mais le Conseil fédéral, émanation des Unions de réseaux, reste dominé par les réformistes. L'ordre du jour du congrès prévoyant une modification des statuts, Monmousseau propose d'envisager une disposition en faveur d'une représentation au Conseil fédéral qui soit l'expression de la réelle souveraineté donnée au Congrès à qui il appartient d'élire un Conseil conforme à la nouvelle orientation. Bidegaray refuse la mise aux voix de la proposition et quitte la salle avec ses partisans.

Après le départ de ceux-ci sous les huées de la grosse majorité du congrès, un pointage donna 330 syndicats présents, 213 ayant quitté la séance.

Ce qui fit écrire à Pierre Semard dans son « histoire de la fédération » : *L'acte de scission chez les cheminots était consommé ! Le congrès continua ses travaux. Décidé à tout faire pour éviter la scission et la limiter en cas d'impossibilité, il examina l'attitude à suivre au Conseil fédéral qui devait se tenir le lendemain. La décision fut prise que les délégués de la majorité s'efforceraient de joindre les conseillers réformistes et que, pour appliquer les décisions et l'orientation*

révolutionnaire décidées par la majorité du Congrès, ceux-ci demanderaient que les votes se fassent par appel nominal (les membres du Conseil disposent d'autant de voix qu'il y a de syndiqués dans leur Union de Réseau). Proposition qui sera repoussée.

La «Fédération Montagne»

La «Fédération Montagne» Les ex-majoritaires se retirent au siège de la CGT, 211 rue La Fayette pour constituer une nouvelle fédération ; le conseil constitue son bureau et désigne Montagne, conducteur de Paris-Bastille, comme secrétaire général. La majorité des syndicats du Nord et de l'Est se rallient à cette fédération.

La «Fédération Semard»

La «Fédération Semard» Les nouveaux majoritaires (330 syndicats), restés en séance, constituent leur propre Bureau. Pierre Semard (PLM) devient secrétaire général, assisté de Ducœur (Nord) et Chaverot (PLM). Tous les syndicats du PLM, du PO et de l'Alsace-Lorraine ainsi que la majorité de ceux du Midi et de l'Etat se rallient à la Fédération Semard. Tentative ultime pour sauver l'unité, la nouvelle Fédération convoque un Congrès extraordinaire ouvert à tous les syndicats, les 20 et 21 novembre.

A la fois sœurs et rivales

... Ainsi, trois ans après sa naissance, une des plus importantes fédérations de la CGT explose. Dès le 1er juin, deux *Tribune des Cheminots* portent le n°91 ; les deux organes paraissent régulièrement, exprimant la pensée des dirigeants de chaque tendance Le Bureau Semard s'installe rue Baudin[3] , siège de la Fédération depuis 1919. Mais le couple Bidegaray, juridiquement propriétaire de la «Maison des Cheminots», assigne en justice Semard et ses partisans, pour violation de domicile avec effraction. Le 4 août 1921, en exécution du jugement du Tribunal de la Seine, le Bureau fédéral Semard, expulsé par la force publique de la Maison des Cheminots, s'installe à la Maison des Syndicats, 33 rue de la Grange aux Belles.

La Confédération CGT reconnaît la «Fédération Montagne» sans exclure cependant la Fédération dont Pierre Semard est le nouveau secrétaire général. La commission confédérale des statuts déclare régulier le Bureau Montagne, décision confirmée par le Congrès confédéral de Lille en juillet lors duquel la majorité des délégués cheminots combat les orientations réformistes donnant la majorité à la motion Monmousseau-Semard contre la motion Jouhaux[4] .
Après avoir proposé au Comité confédéral national de la CGT de convoquer rapidement un Congrès auquel participeraient tous les syndicats (de la Fédération Montagne et de la Fédération Semard) – proposition repoussée - décision fut prise de convoquer au nom de la Fédération Semard un congrès extraordinaire en y invitant tous les syndicats qui composaient la Fédération des cheminots au moment du dernier congrès fédéral.

3-Qui deviendra la rue Pierre Semard après la seconde guerre mondiale
4-Secrétaire général de la Confédération CGT

Congrès extraordinaire de la « nouvelle » Fédération (Semard) des Cheminots

Convoqué du 19 au 21 novembre, 199 délégués y représentent 299 syndicats et 68 463 syndiqués. Une délégation, chargée de demander l'arbitrage du Bureau confédéral dans le conflit divisant les deux fédérations, a été éconduite.
Jouhaux refuse tout arbitrage et confie le différend à une commission d'enquête qui conclura en faveur de la Fédération réformiste et prévient que les décisions qui seraient prises par le Congrès fédéral extraordinaire seront considérées comme nulles. La Confédération refuse de délivrer des timbres au Bureau de la Fédération Semard rejetant ainsi les syndiqués cheminots qui l'ont majoritairement rejointe. Elle confirme ainsi le caractère définitif de la scission.

Le Congrès fondateur de la Fédération «unitaire» des cheminots

La CGT refusant de reconnaître la validité du Congrès extraordinaire convoqué par la Fédération Semard, ce Congrès devient le Congrès fondateur de la Fédération «unitaire» des cheminots.
Election des organes dirigeants : Sont élus un bureau fédéral de six membres dont Pierre Semard est le secrétaire général ; une commission exécutive de 16 membres ; un Conseil fédéral de 36 membres dont les 10 secrétaires des Unions de réseau ; la commission de contrôle. Ainsi, comme on peut le lire sous la plume de Joseph Jaquet dans son livre *Les cheminots dans l'histoire sociale de la France « trois ans après sa naissance, une des plus importantes fédérations de la CGT éclate sous la pression d'éléments extérieurs et intérieurs. Pour sa part, la bourgeoisie exulte car un grand danger vient d'être écarté de son chemin. Les forces de désagrégation du mouvement ouvrier n'en resteront pas là ; la scission de la partie combative de la corporation cheminote prélude à celle qui va déchirer le mouvement ouvrier dans ce qu'il a de plus expressif : la Confédération générale du travail »*

Ce texte s'est largement inspiré des travaux de Nicole Parutto *les cheminots on s'en fait toute une histoire – tome 2*, des compte rendus dans les *Tribunes* de l'époque, des travaux de Pierre Semard et du livre de Joseph Jaquet ; l'IHS ne disposant d'aucune trace de ces 2 congrès.

La grande grève de 1920

Syndicat de Chambéry. Souvenir des journées du 26 février 3 mars 1920. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

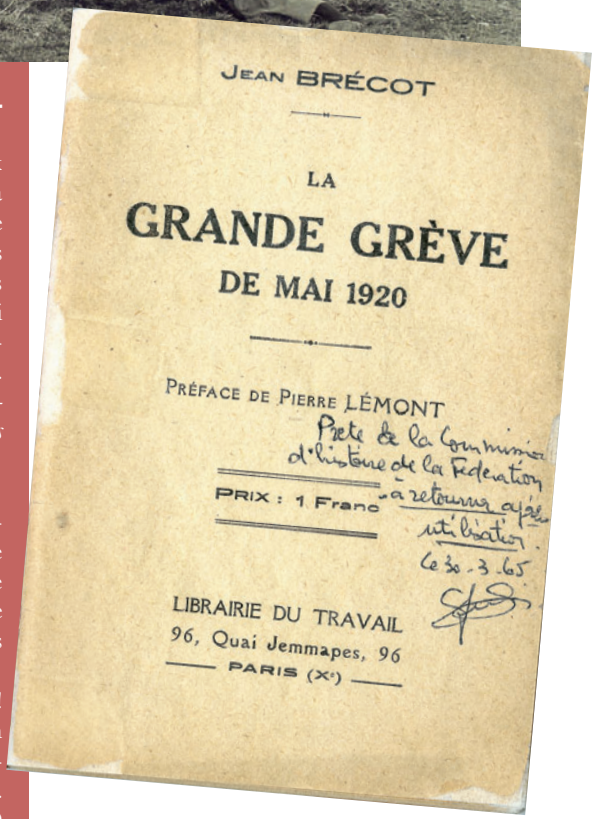
IL Y EUT D'ABORD UNE PREMIÈRE GRÈVE EN DÉBUT D'ANNÉE :

Pour les conditions de travail à Périgueux, puis au PLM et aux autres compagnies (à l'exception du Nord) et à Villeneuve- Saint-Georges suite à la sanction d'un militant pour s'être rendu sans autorisation au congrès syndical de son Union. En réalité, la revendication d'un Statut, celle d'une nouvelle échelle des salaires alimentaient un fort mécontentement et un climat tendu que les sanctions prononcées contre les grévistes n'ont pas apaisés ! Les dirigeants de la fédération qui ont ratifié tardivement la grève – de fait générale - ont ensuite négocié avec le Ministère du Travail les conditions de reprise sur de vagues promesses des Compagnies. Promesses non tenues. De cette grève Pierre Semard dira qu'elle était *« un grand mouvement de masse qui pouvait donner une victoire aux cheminots pour leurs revendications de salaires et de respect du droit syndical »*.

NOUVELLE GRÈVE GÉNÉRALE EN MAI :

La Nationalisation, introduite par la CGT dans son programme minimum élaboré en pleine guerre comme un des moyens de reconstruire l'économie, était une revendication d'ordre parlementaire dans sa formulation. Son ajout dans les motivations[5] de la nouvelle grève générale décidée au 3e congrès (22/25 avril 1920) laissait indécis les militants révolutionnaires qui la jugeaient illusoire.

Cette nouvelle grève le 1er mai entraina plus de 200 000 cheminots durant un mois ! Déclenchée en accord avec la Confédération, cette dernière avait promis son soutien par la grève générale de toutes les industries qu'elle organisa étape par étape : stratégie d'émiettement qui s'avéra incomprise, irréalisable et qu'elle abandonna le 15 mai. Le mouvement des cheminots se poursuivra malgré l'arrestation dès le 3 mai de 400 militants inculpés de complot contre la sûreté de l'État et se terminera avec 18 000 révoqués. La reprise s'effectue en fonction des réseaux jusqu'au 27 mai (début juin pour le Midi). Les révocations ne sont pas la seule sanction : déplacements, arrêt de l'avancement mais aussi fermeture de nombreux ateliers dont celui de Saint-Pierre des corps confié au privé[6].

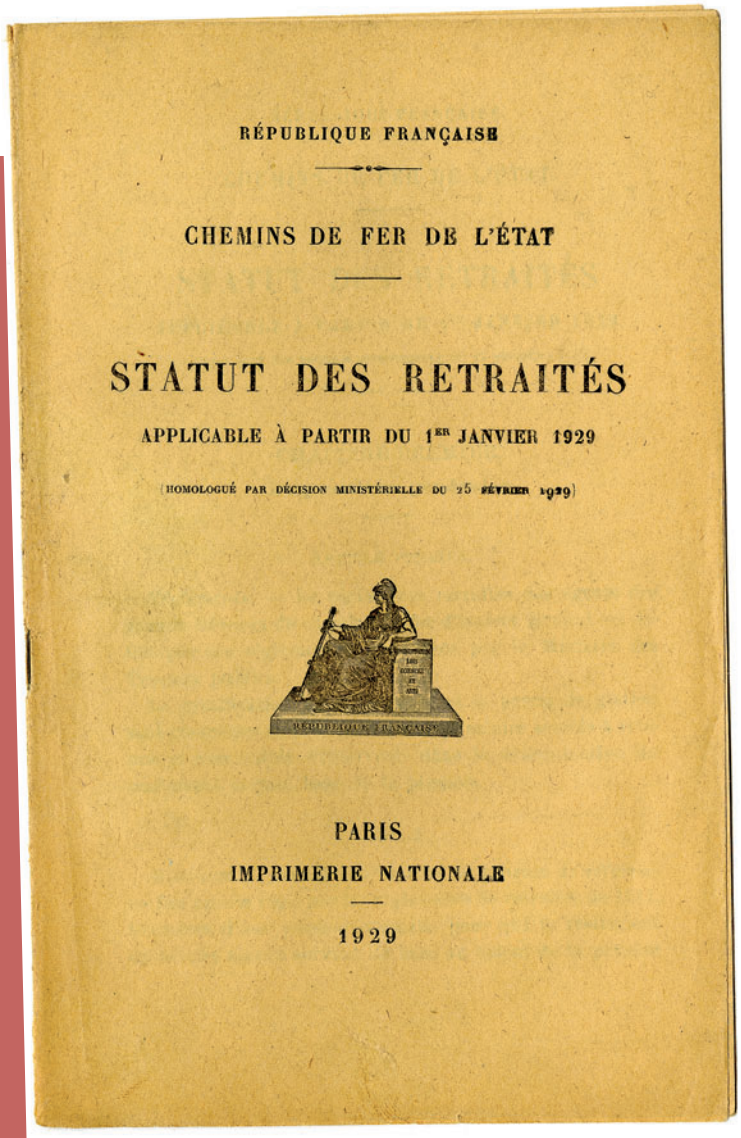


Brochure parue en 1920, signée sous le pseudonyme de Jean Brécot par Gaston Monmousseau lors de son incarcération à la prison de la Santé.
Coll. IHS-CGT cheminots, 2 D23.

5-Nationalisation des chemins de fer ; réintégration des révoqués ; suspension des poursuites judiciaires ; reconnaissance du droit syndical
6-Voir l' « histoire de l'atelier de réparation du matériel ferroviaire de Saint Pierre des corps » - Pierre Bottreau

1929 : Le statut des retraités

L'unification des régimes de retraites des cheminots (loi du 21 juillet 1909) n'avait prévu ni mesures spécifiques pour les retraités ni évolution possible des pensions : une fois liquidées, elles ne bénéficiaient d'aucune revalorisation même en cas de forte hausse des prix. Or, la guerre de 1914-1918 engendre une inflation galopante qui met fin à la période de stabilité monétaire qui existait au moment de l'unification des régimes. Si la chute vertigineuse du pouvoir d'achat des actifs engendre des luttes qui contraignent les entreprises à prendre des mesures salariales, par contre la situation des retraités devient très critique. Par la loi du 25 mars 1920, le gouvernement revalorise les pensions des fonctionnaires. La pression syndicale amène les Compagnies ferroviaires à faire de même pour les cheminots retraités. Mais de cette situation émerge une revendication : "la péréquation" (indexation des pensions sur les salaires des actifs) et apparaît l'exigence d'un "Statut des retraités" en complément de celui concédé aux actifs en 1920.
Cette revendication portée notamment par la *Fédération nationale des retraités*[7], fait l'objet de plusieurs amendements au Parlement, contraignant le gouvernement à intégrer dans la loi de finances de 1922, un article 132 ainsi rédigé : *"Les grands réseaux d'intérêt général présenteront, dans un délai d'un an à dater de la promulgation de la présente loi, à l'homologation du ministre des Travaux publics un projet de Statut des Retraités."*


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

STATUT DES RETRAITÉS

APPLICABLE À PARTIR DU 1ER JANVIER 1929

(HOMOLOGUÉ PAR DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 25 FÉVRIER 1929)

PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

1929

Statut des retraités du réseau des chemins de fer de l'Etat, 1929. Coll. IHS-CGT cheminots.

Les Compagnies qui sont vent debout contre le Statut des Retraités prévu par la loi, vont trainer des pieds tout en faisant un certain nombre de concessions :
- nouvelles péréquation en 1924 et 1926 ;
- attribution des allocations pour charges de famille aux retraités et veuves (1927) ;
- calcul des pensions sur la base du traitement des 3 meilleures années au lieu des 6 meilleures (1927) ;
- amélioration des droits à pension pour les roulants descendus de machine(1928) ;
- attribution du droit à retraite à 55 ans (au lieu de 60 ans) pour les administratifs (1928) ;
- fixation d'un minimum de pension d'ancienneté (1928), puis de réforme (1929) ;
- majoration de 10 % des pensions pour les retraités ayant élevé 3 enfants (1929) ;
- création de commissions de retraites et élargissement des attributions des commissions de réforme…

Pour éviter l'institution d'une caisse autonome (projet de loi Charlot de 1928), les Compagnies se résignent à accepter le Statut des Retraités qui reprend les mesures concédées précédemment. Mis en place à compter du 1er janvier 1929, ce Statut perdure après la création de la SNCF. **C'est le décret de juin 2008 résultant de la réforme des régimes spéciaux imposée par Sarkozy qui y a mis fin.**

7 - A cette époque les syndicats ne concernaient que les actifs, c'est pourquoi en 1917 a été créée une Fédération nationale des retraités des chemins de fer qui regroupait l'ensemble des cheminots retraités.

CGT ihs CHEMINOTS

LES ANNÉES 30

Les congrès de 1935

Le congrès de l'unité

Pierre Semard, Raymond Tournemaine et Jean Jarrigion lors du congrès fédéral de réunification en décembre 1935. DR | archives familiales Semard.

Le congrès de réunification des 9 et 10 décembre 1935 chez les cheminots ne s'est pas imposé comme une évidence La scission intervenue en 1921 pour la Fédération, 1922 pour la Confédération se traduit par un affaiblissement important des forces syndicales en présence avec des conséquences sur l'unité syndicale et le rapport des forces avec le patronat et le gouvernement.
Dès lors, même si tous les contacts ont pratiquement cessé entre les deux confédérations pendant une dizaine d'années, la question de l'unité d'action et de l'unité organique se pose dans tous les congrès des deux fédérations. La CGTU étant nettement la plus en pointe sur le sujet et notamment dans les organisations de base.

Le processus d'unification syndicale

Il trouve son origine dans les difficultés à imposer les revendications ouvrières dans le contexte de crise économique. La tentative « fasciste » du 6 février 1934 a accéléré la prise de conscience du danger et la nécessité d'y faire face en renforçant la lutte unitaire tant au plan syndical qu'au plan politique.
Dans cette situation, l'apport de Pierre Semard fut considérable et extrêmement clair : ne rien faire qui puisse donner aux confédérés le moindre prétexte pour refuser l'unité et rompre les pourparlers.
Concernant le contenu des discussions, Pierre Semard propose donc de privilégier ce qui unit c'est-à-dire les programmes revendicatifs, en écartant autant que possible, les questions de tendances, de personnes ou de postes, qui sont autant de facteurs de division.
Concernant la démarche, Pierre Semard insiste pour que l'on agisse sans sectarisme, que l'on fasse preuve de patience, de souplesse, d'aptitude à la négociation sur la question de la création de syndicats

Maison des cheminots en 1919, 19 rue Baudin. Photographie de presse / Agence Rol. Coll. Gallica / Bnf.

uniques à la base qui était recommandée à l'intérieur de la CGTU. Il appelle à ne pas brusquer la création de tels syndicats mais plutôt de créer des comités de coordination entre les syndicats existants pour ne pas donner prétexte à rupture chez les confédérés, car la représentation des syndicats uniques dans le congrès de fusion est une divergence qui pèse sur les négociations.
Cette attitude ne fait pas l'unanimité au sein de la direction fédérale unitaire qui tranchera finalement en faveur des idées défendues par Pierre Semard.
En dépit de ces difficultés, le mouvement d'unification progresse très vite chez les cheminots qui se considèrent à juste titre comme des précurseurs dans la constitution de la CGT unique.

Janvier 1935

En janvier 1935, le bilan du processus unitaire est déjà très important. Cinq Unions ont déjà fusionné : Midi, Paris Orléans, Paris Lyon Marseille, Secondaires, Union Est. Ceci correspond approximativement à 400 syndicats et 90 000 cheminots soit les ¾ des effectifs syndicaux. L'Alsace-Lorraine et l'Algérie sont proches du but après l'accord des comités de coordination. Restent deux Unions : le Nord et l'État qui ne feront leur fusion qu'en novembre 1935 quelques semaines seulement avant le Congrès fédéral d'unité.
Un autre aspect est présent dans la stratégie de Pierre Semard, il s'agit de maintenir et de consolider l'unité par une pratique syndicale ouverte et totalement démocratique.
C'est ainsi qu'il affirmait dès le congrès de fusion de l'Union : *« qu'un mouvement unifié qui n'aurait plus de discussion serait un mouvement mort »* il faut donc reconnaître le droit à quiconque de défendre ses opinions. Il rappelle sans cesse aux militants qu'il faut discuter et non s'insulter. Corollaire de cette pratique il prône le respect des particularités de pensées et de métiers qui font la richesse du mouvement syndical.
Dans le but de créer des rapports de forces favorables il estime qu'il faut prendre des initiatives audacieuses dans les domaines de l'organisation, du recrutement et de la formation des militants

Les structures

Concernant les structures, le mouvement syndical était divisé entre deux conceptions : les confédérés sont alors les défenseurs de la tradition fédéraliste, décentralisée, conforme à la conception proudhonienne et anarcho-syndicaliste qui prévalait dans le mouvement syndical d'avant 1914. Les unitaires avaient, eux, mis en place avec la CGTU une structure plus centraliste, plus apte à coordonner les luttes car *« on ne se bat pas avec succès contre des forces organisées du capitalisme d'Etat sans mettre en place ce type d'organisation ».*
Pierre Semard tente là aussi de dépasser l'opposition classique entre fédéralistes et centralistes en soulignant combien la synthèse des deux conceptions pouvait présenter de nombreux avantages pour le mouvement syndical et le développement de l'action. Cependant, la garantie du succès de l'action syndicale ne dépend pas seulement de la qualité des structures d'organisation, il faut y ajouter le rôle de la mobilisation militante. Il insiste aussi sur les dangers de la délégation de pouvoir aux responsables syndicaux. Il ajoute encore le souci constant d'élargir le champ de syndicalisation. L'objectif poursuivi est double : dans l'immédiat, il s'agit de rassembler l'ensemble des salariés dans la CGT pour les soustraire à l'influence du fascisme et du capital. A terme, ce vaste rassemblement de salariés de tous métiers et de toutes sensibilités permettra de les faire participer à la lutte pour l'instauration d'une autre société qui réponde aux besoins de tous.
Ces appels s'adressent à des catégories très peu syndiquées comme les chrétiens ou les femmes, mais l'exemple le plus symbolique de la pensée de Pierre Semard c'est l'ouverture de la CGT à un syndicalisme de cadres car dit-il : *« nous voulons que cette union de ceux qui travaillent et qui sont salariés, mais qui ont des responsabilités différentes, trouve son expression dans la même organisation ».*
L'état d'esprit des syndiqués de cette époque, et peut être plus encore chez les cheminots, était qu'un salarié qui accédait à la moindre responsabilité dans le système était vite soupçonné d'être à la solde du patronat et de faire office de chien de garde du capital. Ce contexte aide mieux à comprendre l'audace novatrice de Pierre Semard lorsqu'il demande aux cheminots de considérer les cadres, comme des camarades syndiqués comme les autres, et de mettre en place des formes d'intégration des cadres qui respecteront l'autonomie de leur organisation.
Enfin, un syndicalisme fort suppose la formation des militants à l'exercice des responsabilités et donc la création d'écoles syndicales à la pédagogie ambitieuse. Pierre Semard engage ses camarades à la lecture, à l'étude et particulièrement celles qui concernent le monde ouvrier français. En effet, pour juger correctement d'un événement, disait-il *il faut avoir la patience de relire son histoire.* Parallèlement il faut développer une politique audacieuse d'éducation des masses, par la création de bibliothèques, l'organisation de soirées théâtrales, de visites de musées, d'excursions éducatives, toutes choses qui ne doivent pas être étrangères à l'activité syndicale.
Il est donc clair que, si pour la direction fédérale de la CGTU de l'époque, la réunification était nécessaire et primordiale elle est aussi arrivée dans un mouvement de notre histoire particulièrement important avec la montée des forces démocratiques, la création du Front Populaire, la crise économique et politique et la montée du fascisme. Il convenait donc dans le même temps de tracer des projets ambitieux qui fondent un véritable renouveau du syndicalisme avec l'unité retrouvée.

Congrès de l'unité

Le congrès de l'unité des cheminots des 9 et 10 décembre 1935 fut donc l'aboutissement d'un long processus de réflexion, de négociations, de recherche de l'unité d'action puis de l'unité organique sans oublier les questions d'organisation et d'affiliation qui posaient problème jusqu'au dernier moment.
Il s'inscrivait aussi dans une même logique engagée au niveau des deux confédérations : CGT et CGTU dont les deux congrès de septembre 1935 décidèrent finalement de se réunir en assemblée plénière commune à la Mutualité. Elles franchissent là un pas décisif sur l'unité qui se concrétisera quelques mois plus tard au congrès de Toulouse du 2 au 5 mars 1936.
C'est donc dans le même enthousiasme que six semaines plus tard, après que les deux unions des réseaux retardataires auront enfin fusionné, le réseau Etat le 16 novembre, celui du Nord le 24 novembre, que 911 délégués représentant 622 syndicats et 136 652 cheminots syndiqués, se prononcèrent sur les points litigieux de la parité dans les organismes de direction, du cumul des responsabilités politique et syndicale, sur la structure fédérale et sur le référendum en cas de grève.
Une direction paritaire est élue comprenant 110 délégués pour le Conseil Fédéral et un secrétariat de huit membres : 4 secrétaires représentant chaque tendance et 2 trésoriers fédéraux.

Le Front populaire

Un événement sans pareil

Dans un contexte de crise économique, sociale et morale, de crise industrielle agricole et financière, de la montée de l'antisémitisme et du renvoi des ouvriers étrangers dans leur pays, **la manifestation du 6 février 1934 est un véritable choc.** Elle est assimilée à un véritable coup d'Etat. Elle se déroule dans un climat de violence extrême. Les ligueux tentent de marcher sur le Palais Bourbon. Ils n'y parviennent pas mais se déchaînent. Des coups de feu sont tirés et des affrontements ont lieu toute la nuit. Le lendemain on relève 15 morts dont 14 manifestants et 328 blessés.

Cet événement va être catalyseur du rapprochement des forces de la gauche française. Un Front Unique antifasciste émerge.

Le 9 février, malgré l'interdiction, à l'appel des seuls PCF et CGTU, 50 000 travailleurs manifestent, et parmi eux des militants socialistes. La répression fait six morts et des centaines de blessés. La CGT appelle alors à une grève générale de 24h le 12 février pour assurer « la défense des libertés » et « résister aux vagues du fascisme ». La SFIO s'associe.

La CGTU lance un appel parallèle appuyé par le PCF. De nombreux intellectuels soutiendront le mouvement, la grève mobilise plusieurs millions de travailleurs dans tout le pays (près d'un million sur la région parisienne). A Paris, une puissante manifestation et deux cortèges, l'un de la CGT et du PS, l'autre de la CGTU et du PCF finissent par fusionner place de la Nation aux cris d'unité et d'unité d'action. Un coup de fouet est donné à l'aspiration unitaire.

Il faudra de nombreux débats au sein des différents partis : radical, socialiste, communiste, de véritables affrontements idéologiques entre eux qui finissent par déboucher sur un pacte d'unité d'action proposé par les communistes et un projet de programme commun proposé par les socialistes.

Le 27 juillet 1934 est finalement signé un pacte d'unité d'action sociale commun.

L'élaboration d'un programme commun est aussi décidée le 26 octobre.

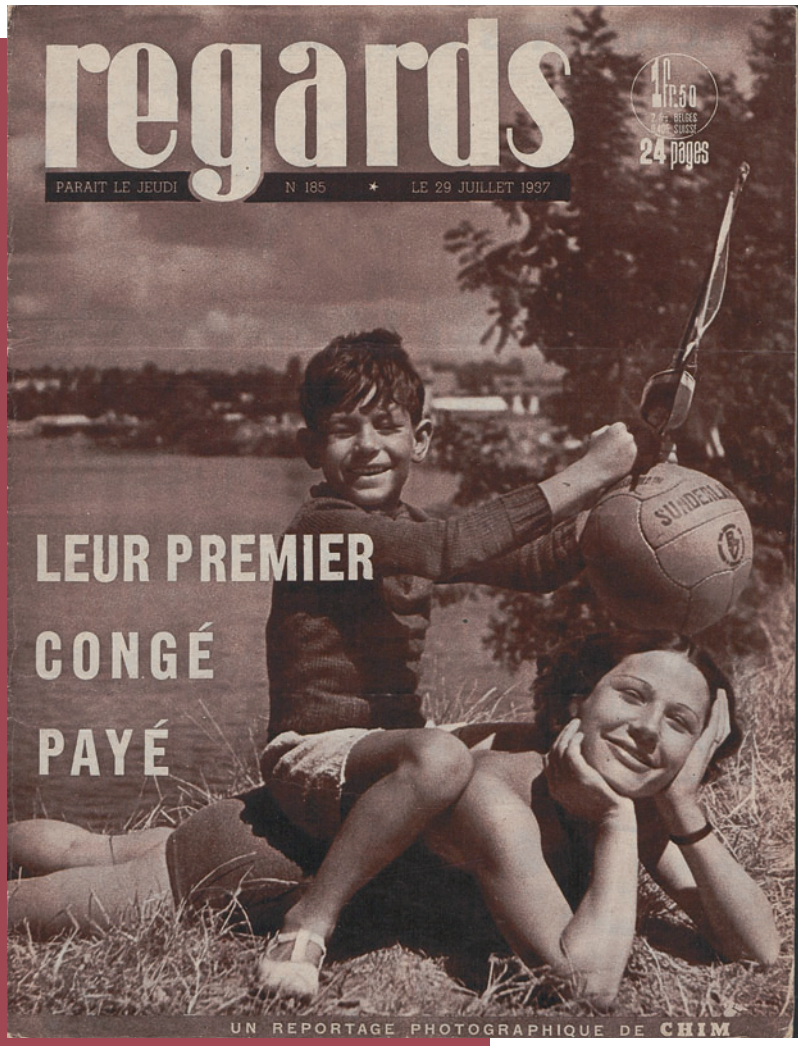
La même démarche est engagée sur le plan syndical (voir article congrès unificateur).

Il faudra plus d'un an pour que ce programme commun se concrétise et aboutisse le 11 janvier 1936 sur un accord entre socialistes, communistes et radicaux.

Entre temps, de nombreux rassemblements ont été organisés dans tout le pays le plus souvent à l'initiative du PCF et de la CGTU sous la bannière du rassemblement populaire puis du Front Populaire.

En juin 1935 SFIO et PC se réunissent avec la CGT et la CGTU et examinent la proposition de plan de travail de la CGT. Un compromis se réalise sur les mesures immédiates mais sur la réforme structurelle, des points de désaccords subsistent.

Le 14 juillet 1935, de puissantes manifestations ont lieu dans toute la France auxquelles participent le Parti communiste, le Parti socialiste, le Parti radical socialiste, les deux CGT, la Ligue des droits de l'Homme, différentes associations d'anciens combattants… la lutte contre le fascisme et le rassemblement populaire sont au cœur des slogans. Un nouvel élan est donné. Dès septembre 1935, une plateforme programmatique est signée entre la SFIO et le PCF pour que des pourparlers s'engagent avec les radicaux.



Regards, n°185, du 29 juillet 1937 avec en couverture une photographie de Chim.
Coll. Musée de l'histoire vivante.

Les élections législatives des 28 avril et 3 mai concrétisent cet accord.
Au premier tour l'ensemble des gauches progresse mais le succès n'est pas écrasant pour autant ; le PCF en est le grand vainqueur ; il obtient 1 468 000 voix contre 783 000 en 1932.
Au deuxième tour, le Front Populaire présente un candidat unique sur la base de la plateforme commune dans chaque circonscription.
Le Front Populaire l'emporte et compte 370 élus sur les 618 possibles. Il obtient donc la majorité avec les 111 élus du parti radical ce qui ne sera pas sans incidence pour la suite.
Un peu après le second tour des législatives se déclenche une vague de grèves qui va s'étendre à l'ensemble des secteurs industriels et commerciaux à forte concentration de main d'œuvre.
Léon Blum forme un gouvernement qui rentre en fonction le 4 juin. Il est composé de 35 membres (socialistes, radicaux et l'USR - Union des socialistes républicains). Les communistes ont refusé d'y participer mais soutiendront le gouvernement à l'Assemblée Nationale.
Pour la première fois dans l'histoire de la République, trois femmes participent au gouvernement[8]. Lors de son investiture, Léon Blum dans sa déclaration rappelle les volontés exprimées par le peuple français : *« le programme du gouvernement est le programme commun souscrit par tous les partis qui composent la majorité du Front Populaire »*. Les deux assemblées doivent voter un ensemble de projets de lois correspondant aux principales réformes demandées par le monde ouvrier : la semaine de 40 heures, les contrats collectifs, les congés payés, la loi d'amnistie, une première révision des décrets lois en faveur des catégories les plus touchées, un plan de grands travaux, la création de l'office du blé, la prolongation de la scolarité, la réforme du statut de la banque de France, la nationalisation de la fabrication des armes de guerre .
Une seconde série de projets concernant notamment le fond national de chômage, l'assurance contre les calamités agricoles, l'aménagement des dettes agricoles, un régime de retraite pour les vieux travailleurs, sera soumise au Parlement. A bref délai les chambres seront saisies d'un système de simplification et de détente fiscale. Les affaires internationales seront conduites avec pour objectif premier la paix dans le respect de la loi et des contrats internationaux.
La confiance est votée le 7 juin par 384 députés sur 598.
Le 19 juin les ligues d'extrême droite (les Croix de feu, les Francistes, les Jeunesses patriotes et la Solidarité française) sont dissoutes par décret.
Le mouvement de grève s'intensifie encore avec la mise en place du gouvernement et compte plus de 2 millions de grévistes avec l'occupation des usines qui se généralise. La direction de la Confédération générale de la production française (CGPF) donne son accord au président du conseil pour un débat d'ensemble avec la CGT alors réunifiée. Les négociations s'ouvrent le 7 juin. Dans le même temps 60 000 parisiens sont réunis au vélodrome d'hiver à l'appel des partis du Front Populaire où Léon Blum se rend lors d'une interruption de séance pour leur faire part de l'évolution des discussions. A une heure du matin le 8 juin, les trois parties en présence signent « les accords de Matignon ».
Le patronat concède la semaine de 40 heures sans diminution de salaire, le samedi chômé, 15 jours annuels de congés payés, des augmentations de salaires de 7 à 15% selon les branches. Les salaires anormalement bas seront revalorisés dans la perspective d'un salaire minimal par région ou par profession. La généralisation des conventions collectives du travail avec en cas de conflit l'institution de commissions mixtes, le libre exercice du droit syndical et l'institution des délégués ouvriers pour veiller sur les conditions d'embauche et de licenciements
Dans la foulée tous les textes de loi relatifs aux accords de Matignon seront votés entre les mois de juin et d'août 1936.
L'accord sert aussi de levier aux grévistes pour obtenir du patronat local la signature des mêmes droits. C'est à ce niveau que se négocieront concrètement l'indemnisation des journées de grève, le montant des hausses de salaires, l'organisation des congés et des horaires de travail. Selon le rapport de force locale, les négociations furent plus ou moins difficiles. La résistance patronale faible au départ s'affirma dès la fin juin dans certaines organisations professionnelles qui contestaient les engagements pris par les dirigeants nationaux du patronat.

La position de la Fédération CGT des cheminots pendant les grèves de 1936.

En juin 1936, aussitôt après la victoire électorale, Pierre Semard œuvre pour un soutien stratégique au gouvernement contre le capital qui attendait, voire organisait son échec. La position de la Fédération des Cheminots et de Pierre Semard en particulier lors du mouvement de grève de juin 1936 s'inscrit dans cette analyse. Les cheminots ne sont pas entrés dans la grève et n'ont pas occupé les gares et les voies ferrées. La perspective d'un tel mouvement qui aurait paralysé le pays, inquiète le tout nouveau gouvernement du Front Populaire. C'est pourquoi Léon Blum invite la Fédération CGT pour consultation. Pierre Semard indique alors au chef du gouvernement qu'il ne s'agit pas de mettre en difficulté le gouvernement face aux capitalistes. Mais ce soutien au gouvernement n'est concevable que si les cheminots obtiennent dans les meilleurs délais satisfaction pour leurs revendications.
Après la discussion, le gouvernement s'engage sur différents sujets : la réintégration des révoqués, les 21 jours de congés payés, les 40 heures, une convention collective avant même la conférence de Matignon. Naturellement les accords de Matignon s'appliqueront dans l'entreprise. D'autres mesures, interviendront sur les salaires, les primes et indemnisations, les retraites, les facilités de circulation, valables sur tout le réseau, l'augmentation du nombre de permis pour les familles. Bien entendu, l'absence des cheminots dans la grève et l'attitude de la Fédération seront l'objet de critiques qui déboucheront sur un débat au congrès fédéral de 1938 et Pierre Semard redira en cette occasion : Dans le contexte de l'époque *« une grève générale dans les chemins de fer n'est pas une grève habituelle, parce qu'elle a des conséquences politiques et sociales dont certains ne mesurent pas l'importance »*.

[8] Irène Jolliot-Curie, Suzanne Lacore, Cécile Brunschvicg.

La nationalisation

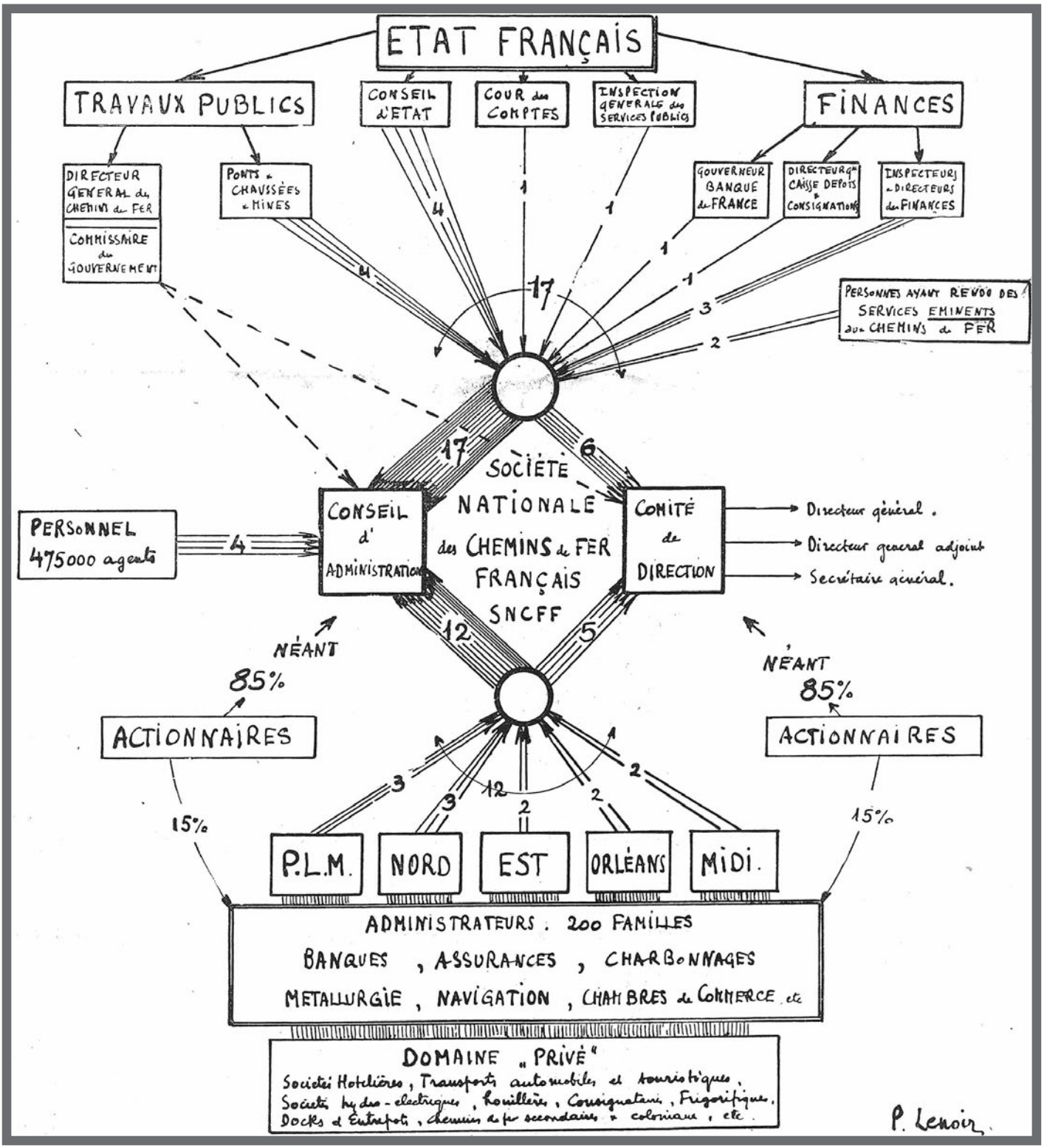
Première affiche de la toute nouvelle SNCF créée par Marcelle Hirtz et Paul Martial. SNCF, Centre National des Archives Historiques, VDR2129.

A la suite de la démission du premier gouvernement Blum intervenu après ce que l'on a appelé « la pause », c'est Camille Chautemps issu du Parti radical qui forme, le 25 juin 1937, un nouveau gouvernement avec un positionnement articulé entre la gauche et la droite.
Les radicaux retrouvent ainsi le rôle de pivot qu'ils affectionnent tant.
La seule grande réalisation qui perpétue l'esprit des réformes entreprises l'année précédente est la création de la Société Nationale des Chemins de Fer, sous la forme d'une société anonyme d'économie mixte dont 51% du capital est détenu par l'État (49% des actions restant détenues par les anciennes compagnies). En fait, l'Etat compensait depuis fort longtemps les pertes financières des compagnies privées.
En contrepartie, les salariés obtiennent plusieurs avantages :

- Ils entrent au Conseil d'Administration (remarquons que les délégués des ex-Compagnies obtiennent 12 représentants sur 33, par contre au comité de direction cette proportion s'élève à 5 sur 11. La CGT proteste contre le peu de places réservées aux représentants du personnel (4) dont 1 réservée aux cadres. Les 4 postes seront pour la CGT (le syndicat des cadres ayant rejoint la CGT).
- La société procède à l'embauche de 80 000 cheminots et les grévistes de 1920 sont réintégrés.

La création de la SNCF

Née du décret d'août 1937 elle est la plus vaste société d'économie mixte mise en place. Elle compte plus de 500 000 salariés et devient la première entreprise du pays. Le statut de la SNCF est négocié entre le gouvernement et les grandes Compagnies au cours de ce même mois d'août pour être appliqué au 1er janvier 1938.
Les représentants syndicaux n'ont donc pas été invités aux négociations préparatoires à la création de la SNCF.
Pierre Semard au nom de la CGT précisera la conception de l'organisation syndicale : *« un grand service public comme les chemins de fer doit toujours être à l'avant-garde du progrès. Il doit toujours faire face à ce que lui demande l'économie du pays. Pour ce faire, ses dirigeants doivent apprécier justement les conditions de notre époque. Les perspectives qu'elle offre en tant que reprise de développement industriel et commercial, les besoins de transport par fer qu'un changement de situation peut entraîner. »*
Dès l'annonce du résultat des négociations, la CGT évoque d'importantes lacunes et imperfections, tout en relevant des progrès qui doivent être utilisés avant afin d'ouvrir la voie à une réorganisation permettant d'aller vers une véritable nationalisation industrielle des chemins de fer et autres moyens de transport. Sa proposition la plus marquante se situera au niveau des directions : plutôt que de reconduire à l'identique les 5 réseaux partant de Paris, il faut créer dix régions sur une base économique et décentralisée évitant ainsi de tout ramener vers la capitale.
Les propositions étaient aussi nombreuses qui devaient permettre que la SNCF service public voyageurs comme de marchandises, soit audacieuse dans sa modernisation notamment sur le plan technique, sur l'électrification et une meilleure gestion du parc.
Faire en sorte que la coordination des transports se réalise en prenant en considération le fait que le camion et l'avion sont aussi facteurs de progrès.
Bien entendu ces propositions ne seront jamais prises en compte ce qui fit dire à Pierre Semard que **« la nationalisation reste à faire ».**



Organigramme de la Société nationale des chemins de fer français publié dans la *Tribune des cheminots*, n°542, du 13 septembre 1937. Coll. IHS-CGT cheminots.

LES ANNÉES 40

Le congrès fédéral de 1949

La défense de la paix

20e Congrès fédéral, 27-30 juin 1949, Paris, Parc des Expositions. © Globe photo, coll. IHS-CGT cheminots.

« La tâche primordiale c'est la défense de la Paix. En luttant pour la Paix, nous luttons pour nos revendications »

Contexte

1949, la scission de la CGT est effective depuis fin 1947 avec la création de Force Ouvrière, les ministres communistes ont été évincés du gouvernement la même année (comme dans d'autres pays d'Europe, Italie, Belgique), les luttes sont nombreuses et réprimées, la guerre froide commence à s'installer et le rapport d'activité présenté au congrès de la Fédération met en garde les cheminots.

Points marquants du rapport d'activité

Le gouvernement français aux ordres du secrétariat d'état américain : *« pour la grande grève revendicative d'octobre 1948 menée par nos camarades mineurs, ce sont les ambassadeurs, directeurs du plan Marshall, qui ont été les premiers à indiquer au gouvernement français qu'il devait non seulement résister à toute augmentation de salaires, mais aussi augmenter les impôts. (…) Ces méthodes de répression, toutes ces interventions, cette ingérence dans nos affaires et celles d'autres pays de l'Europe par les milliardaires américains, ont un objectif bien précis, déclencher une troisième guerre mondiale (…) la question qui doit primer toutes les autres actuellement : la sauvegarde de la Paix. Il nous faut, à tout prix, empêcher les fauteurs de guerre d'agression de mettre en application les plans qu'ils préparent maintenant ouvertement (…) il ne faut pas se laisser impressionner par cette propagande de préparation idéologique à la guerre. La tâche primordiale, c'est la défense de la Paix. En luttant pour la paix, nous luttons pour nos revendications ».*

Il est utile de se replacer dans le contexte de l'époque où l'URSS, auréolée de son engagement dans la lutte contre le nazisme, l'est très largement encore par les forces progressistes des pays occidentaux comme elle est autant honnie par toutes les forces impérialistes.

La mémoire de la guerre

Elle est bien évidemment encore très vive et le rapport d'activité met en garde : *« il existe dans nos rangs de nombreux camarades qui pensent que la guerre n'est pas possible. Nous leur rappelons les mises en garde que nous faisions avant 1939. La guerre est possible. Sans doute est-elle désirée par les impérialistes et les plus forcenés dans cette période, ce sont les impérialistes anglo-américains et leurs satellites, mais entre leur désir et la réalité, il y a place pour une autre perspective qu'il faut réaliser : c'est celle du rassemblement des forces démocratiques qui sont les plus nombreuses, qui doivent s'unir et lutter pour constituer un barrage infranchissable à la guerre d'agression ».*

Effets du plan Marshall

« dans notre industrie de reconstruction de matériel de chemins de fer, très peu de tombereaux, de voitures métalliques pour transporter les voyageurs sont construits, mais il n'en est pas de même des wagons plats servant au transport de l'acier, des rails, des arbres et, en cas de guerre, des tanks et de l'artillerie. A la SNCF, des indications sont données pour la remise en état des voitures sanitaires, afin qu'elles soient prêtes rapidement en cas de guerre d'agression. Ne vaudrait-il pas mieux reconstruire plus de matériel utile, continuer et accentuer l'électrification des lignes de la région Sud-Est ? (…) Mais nous pouvons dire que ce plan n'a pas été complètement appliqué, les milliardaires américains et leurs satellites du gouvernement français ont rencontré sur leur route la résistance farouche de la CGT, de notre fédération et de la classe ouvrière dans son ensemble. Toutefois il est bon de signaler le rôle néfaste joué par les diviseurs de tous ordres (…) nous voulons parler des dirigeants de Force Ouvrière. Ils sont partis en faisant de grandes déclarations sur leur amour de l'indépendance de la classe ouvrière et de ses organisations ! Cependant, ils ont accepté des subsides d'Irving Brown, mandaté par la fédération syndicale « of labour », organisation réactionnaire qui appuie de toutes ses forces l'application du plan Marshall, les préparatifs de guerre des impérialistes anglo-américains et le pacte de l'Atlantique ».

Au chapitre traitant de **la situation économique et les salaires,** le rapport d'activité souligne encore la nocivité du plan Marshall qui *« par l'afflux de produits américains sur le marché français, crée une situation catastrophique ».* Ce chapitre relève aussi qu'à la SNCF *« le chômage revêt un caractère particulier : les agents retraités, décédés ou licenciés ne sont pas remplacés. Les effectifs du personnel qui étaient de 500 000 au 31 décembre 1946, se trouvent maintenant réduits à 470 000 ».*

Convention collective

« depuis notre dernier congrès, les discussions ayant trait à l'élaboration de la nouvelle convention collective se sont poursuivies. Elles ont abouti à la signature de plusieurs protocoles. La raison qui a motivé notre accord pour discuter et signer la convention collective sous forme de protocoles est la suivante : les deux parties contractantes peuvent arrêter certains accords, les mettre en application, sans être obligés d'attendre que toute la convention collective et les chapitres annexes soient terminés ». Le premier protocole signé par la fédération a trait au droit syndical. Le rapport d'activité précise que *« le droit syndical est maintenant reconnu par la Constitution républicaine et, pour notre corporation, réglé par un protocole, mais il n'en reste pas moins que son application dépend toujours de la puissance de notre organisation syndicale ».*

Nationalisations et représentation du personnel au CA de la SNCF

Nationalisations et représentation du personnel au Conseil d'Administration de la SNCF : *« nos camarades Tournemaine et Crapier furent révoqués de leur fonction d'administrateur de la SNCF pour avoir demandé aux cheminots d'être solidaires de leurs camarades mineurs en lutte et de les aider dans leur action. Les attendus de l'arrêté signifiant cette mesure indiquaient qu'il y avait incompatibilité entre les fonctions d'administrateurs de la SNCF et celles de dirigeants syndicaux. Le gouvernement actuel n'a jamais pris de telles mesures contre les administrateurs bourgeois qui cependant font réaliser de scandaleux bénéfices aux entreprises privées par l'imposition de marchés trop coûteux. Or à la tête de ces entreprises se retrouvent les mêmes administrateurs. Où se situe donc l'incompatibilité ?*
(…) Depuis plus d'une année, le gouvernement, les hauts fonctionnaires et les dirigeants des services publics se sont évertués à vider les nationalisations de leur contenu. Ils les ont transformées en monopoles de fait (…) faut-il en conclure que nous devons être contre les nationalisations ?
Nous sommes toujours, et par principe, pour de véritables nationalisations, pour la transformation et la gestion des industries-clés en instruments au service du peuple et à son seul profit. »

Délégation du personnel, résultats de la consultation du 4 mai 1949

« nous avons recueilli 239 404 voix, plus de la majorité absolue des cheminots de tous grades, et les deux tiers des suffrages valablement exprimés sont allés aux candidats de notre fédération. C'est une très grande victoire. Nous gagnons par rapport aux élections du 29 juin 1948 des délégués à la caisse de prévoyance 43 976 voix alors que l'organisation maison FO perd 925 voix »

Retraites

« il est nécessaire de rappeler que, depuis un an, une violente attaque est menée contre le régime particulier des retraites des cheminots. Le prétexte invoqué est le déficit de la SNCF : il y a trop de retraités, la charge des retraites est trop lourde. Est-il nécessaire de rappeler que cette importante question, à laquelle tous les cheminots sont attachés, devra être défendue par tous : le respect de la loi de 1911 ; il faut rassembler les cheminots pour la défense de notre régime particulier des retraites ». En 1953, face à la remise en cause de leur régime particulier, les cheminots mèneront une longue lutte victorieuse.

Techniciens et cadres

la scission de 1947, a entrainé environ 80% des effectifs de l'union nationale des cadres à quitter la CGT au début de 1948. Le rapport d'activité indique que *«la plupart crurent sauvegarder leur indépendance en se réfugiant dans l'autonomie ».* Le rapport d'activité souligne *« la ligne de conduite de nos militants doit être d'apporter le maximum d'intérêt aux moindres revendications des techniciens et cadres, aussi bien qu'à celles des ouvriers ; cette vérité évidente a été pleinement comprise par notre fédération, et c'est pourquoi, dès le début de 1948, fut décidée la création d'une section nationale des techniciens et cadres pour occuper la place laissée vide par la scission de l'ex union nationale. Cette section a mani-*

festé sa présence dans toute la vie syndicale cheminote depuis sa création. Elle fut toujours représentée dans toutes les délégations fédérales (...) compte tenu du nombre réduit de listes présentées (aux élections de 1949), les résultats montrent que, dans l'ensemble, notre influence dépasse 15% des agents de ces catégories. Cependant, la leçon essentielle à tirer de nos expériences des années 1948 et 1949 est que dans tous nos syndicats, le maximum d'efforts doit être fait pour qu'une section locale « techniciens et cadres » fonctionne régulièrement et soit chargée de tout le travail syndical d'information, de propagande et de recrutement auprès des cheminots de ces catégories ».

Ainsi, notre congrès de 1949 fut marqué à la fois par l'impérieuse nécessité de défendre la Paix et d'agir pour les revendications sociales comme quelques années plus tôt les Résistants luttaient pour le pain et la liberté.

Portraits de 7 cheminots dijonnais exécutés le 19 avril 1944, extraits d'un article de presse locale. Archives IHS-CGT cheminots.

La scission *versus* l'unité

comment la « tribune » de l'année 1947 a traité cette question

1947, *la Tribune* est bimensuelle, contient deux pages, rarement quatre, en raison de la rareté du papier et de son coût ; un examen de l'ensemble des numéros parus en 1947 montre la constance de la direction fédérale dans sa volonté d'unité des cheminots.

1er JANVIER 1947.

LA TRIBUNE DES CHEMINOTS

ORGANE DE LA FEDERATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS, DES CADRES ET TECHNICIENS DES CHEMINS DE FER

TELEPHONE : TRUdaine 58-54 et 58-55

19, Rue Pierre-Semard, PARIS (9e)

F. NAT. DES TRAVAILLEURS DES CH. DE FER

CHEMINOTS, la Fédération, en vous adressant ses vœux pour 1947, vous demande de rester unis plus que jamais pour l'aboutissement de vos revendications :

Cohésion toujours plus grande pour garantir notre avenir

Pour le retour aux coefficients de traitements en vigueur en 1938 ;
Pour l'application d'un salaire minimum vital ;
Pour une convention collective garantissant tous vos droits de Cheminots ;
Pour une vie toujours meilleure, digne de vos efforts pour la renaissance de la France ;

CONFIANCE DANS VOTRE PUISSANTE ORGANISATION SYNDICALE !

Union de tous les Cheminots au sein de la belle Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des Chemins de Fer.

Les cantonniers, hommes d'équipe et manœuvres participant à la production passent à l'échelle 2 au 1er Janvier 1947

UN CREDIT DE 125 MILLIONS POUR LES CADRES-BARRIERES

La Tribune des cheminots, 1er janvier 1947. Coll. IHS-CGT cheminots.

Janvier, *la Tribune* titre *« CHEMINOTS, la Fédération, en vous adressant ses vœux pour 1947, vous demande de rester unis plus que jamais pour l'aboutissement de vos revendications ».*

Février, Raymond Tournemaine, secrétaire général, après avoir évoqué les difficultés pour la satisfaction des revendications, s'exprime ainsi *« nous ne devons pas nous décourager devant les difficultés qui se font jour. Des périodes aussi difficiles que celles que nous rencontrons ont été surmontées par notre organisation syndicale et ce parce que tous les cheminots sont restés unis. C'est donc une raison pour renforcer davantage la cohésion de tous les syndiqués et de tous les syndicats »*

Mars, Jules Crapier, dans un article titré « parlons franc et pensons juste », argumente sur la force de l'union et la faiblesse de la division. Il fait état de tracts circulant dans certains chantiers appelant à *« l'indiscipline syndicale »*. Plus loin, il affirme *« les cheminots ne se laisseront pas diviser ».*

Avril, à propos de la préparation du congrès de l'Union Est un article souligne *« à la direction de notre Union, pas un secrétaire n'écrira un mot ou ne prononcera une parole qui puisse nuire à notre unité syndicale »*. Raymond Tournemaine dans un article consacré à la préparation du congrès fédéral, réaffirme avec force l'unité comme rempart à la réaction. *La Tribune* datée du 1er mai consacre un article, signé par Jean Redon, secrétaire fédéral, aux cadres et à l'unité syndicale. Cet article montre par des résultats sur le plan des adhésions, sur les questions revendicatives et pour le redressement économique que l'unité est déterminante et qu'elle doit encore se développer.
Le congrès fédéral qui s'est tenu du **2 au 5 juillet 1947** est relaté dans *la Tribune* de juillet sous le titre *« l'unité syndicale est renforcée »* ; l'article signé par Raymond Tournemaine note que si les discussions du congrès *« furent parfois un peu vives… elles conservèrent toujours le souci de ne rien faire qui puisse porter atteinte à notre unité syndicale ».*

Août « unité et confiance », Jules Crapier évoque des articles de « la presse réactionnaire » annonçant la rupture au sein de la Fédération. A cela il répond « quoi qu'ils en aient dit, nous pouvons affirmer qu'il n'y a pas de scission et qu'il n'y aura pas de scission chez les cheminots ».

Septembre, *« à propos d'un manifeste »* Jules Crapier fustige le journal *l'Epoque* qui *« félicite ceux qui mènent l'attaque contre notre grande fédération ».* Le corps de l'article appelle à la vigilance des cheminots devant *« la démagogie coulant à plein bords »*, relatant les revendications arrachées depuis la Libération, et soulignant les difficultés présentes dont Raymond Tournemaine dans un autre article dénonce *« la situation des travailleurs est maintenant de plus en plus pénible »*, Jules Crapier souligne *« comment tolérer que des gens profitent de ces circonstances… pour tenter de faire croire aux cheminots que le syndicat ne sert à rien… ce qu'ils voudraient, c'est faire le vide dans nos syndicats ».*

Novembre, *la Tribune* titre *« la Fédération appelle les cheminots au renforcement de leur organisation syndicale et à l'unité de plus en plus forte ».*

Décembre, le ton monte : alors que les cheminots et d'autres corporations sont en grève, *La Tribune* fustige les briseurs de grève *« flatteries, calomnies, menaces, suspensions de cheminots, tels sont les moyens employés par les traîtres et notamment par les amis de Force Ouvrière, du CAS, de la CNT, de la CFTC, du RPF, de la direction de la SNCF et enfin du gouvernement pour essayer de briser le mouvement de grève ». La Tribune* du 10 décembre lance un appel aux syndiqués *« sur la nécessité de maintenir et développer l'unité en appelant les cheminots à renforcer leur syndicat »*

Un événement fort de la décennie

La résistance à l'occupant

Les premières formes de résistance

L'occupant a besoin du chemin de fer et des cheminots : leur savoir-faire est irremplaçable. Bien que placés sous haute surveillance (un Allemand sur chaque locomotive, des Allemands dans les gares, ateliers, dépôts), munis d'ausweis, les cheminots hostiles à l'occupant détournent l'attention et opèrent de nombreux retards freinant son action. Des hommes, des colis, des lettres passent la ligne de démarcation en fraude. Les tenders, les fourgons, les guérites servent de caches. Les collectages en faveur des prisonniers sont prétextes à de nouveaux contacts. La presse syndicale illégale est cachée dans les paniers à double fond. Des victuailles destinées aux Allemands sont détournées. Des wagons, voire des trains, sont déroutés. Les actes de sabotages sont nombreux.

La résistance cheminote se structure

La CGT illégale entrée dans la Résistance dès 1940 avec d'autres forces anime de nombreux comités populaires dont les structures de base lient les actions revendicatives aux actions patriotiques. Elle participe à l'Organisation spéciale (OS) conçue pour propager les actes de résistance et collecter armes et explosifs. Le Service du travail obligatoire (STO) n'a pas le succès escompté par le régime de Vichy et de nombreux jeunes passent dans le maquis à partir de février 1943 en même temps que se créent des unités de combat sur les lieux de travail.

De la résistance à l'action revendicative

Les actes de sabotage commencent en juillet 1940 à Epernay, puis le 11 novembre les cheminots d'Ivry débraient 10 minutes.

En 1941, les cadences augmentent, les conditions de travail et de vie s'aggravent. Dès 1942, la SNCF augmente ses effectifs pour satisfaire les besoins de l'occupant : vivres, richesses du sol, du sous-sol, des usines, richesses des particuliers, des musées, des trains entiers s'en vont en Allemagne parallèlement aux convois des déportés.

Les cheminots connaissent les privations et travaillent durement entre 54 et 57 heures par semaine. Vexations et privations deviennent insupportables, La Tribune des cheminots, clandestine, appelle à refuser de transporter les marchandises. Aux revendications sociales, s'ajoute la colère devant la mort de tant d'hommes.

Au début de 1944, les sabotages de toutes sortes (voies et matériel) ont considérablement amoindri les possibilités du transport ferroviaire et l'idée de la grève générale patriotique et revendicative débouchant sur l'insurrection nationale était déjà formulée en ces termes dans la VO clandestine du 31 juillet 1943. L'idée faisait donc son chemin.

Les cheminots multipliaient les actions sur l'ensemble du territoire (débrayages, manifestations diverses, sabotages, présentation de cahiers revendicatifs, demande de libération des emprisonnés). Les affrontements étaient brefs mais quotidiens. Aussi n'est-il pas surprenant que le débarquement du 6 juin 1944 ait décuplé la volonté de chasser l'occupant par tous les moyens.

NOUVELLE SERIE N° 4 — LE NUMERO : 75 CENTIMES — MAI 1941

LA TRIBUNE DES CHEMINOTS

Organe de la Fédération Nationale des Travailleurs des chemins de fer.

● *Sous la pression des cheminots, soutenus et défendus par la "TRIBUNE" (clandestine), la S.N.C.F. a du accorder quelques premières satisfactions. Cheminots! Vous êtes dans la bonne voie. Entrez en masse dans vos syndicats ! Unissez-vous ! AGISSEZ pour arracher d'autres améliorations.* ●

LES CHEMINOTS EXIGENT LEUR DROIT A LA VIE

Nos revendications immédiates

UN MILLIARD D'EXCEDENT !

Tels sont les résultats de l'exploitation de la S.N.C.F. pour l'année 1940. Mais ils risquent de se transformer en un déficit de 4 milliards

A propos d'une Assemblée de membres des Conseils Syndicaux de la Région Parisienne

La Tribune des cheminots clandestine, mai 1941. Coll. IHS-CGT.

La grève insurrectionnelle

Les journées du 1er mai et du 14 juillet 1944 furent l'occasion par leur teneur symbolique d'accélérer le processus en cours. D'ailleurs, dès le 1er mai, les comités populaires avaient décidé de préparer les futures actions en mettant l'accent plus particulièrement sur les centres où les forces de résistance étaient les plus importantes.

Il s'agissait des centres des Batignolles, de Noisy-le -Sec, Montrouge, Villeneuve-Saint- Georges, du Charolais, de Vitry, de La Villette et de La Plaine. C'est à partir de ces centres que s'organisa, dans les mois qui suivirent, la bataille décisive.

Le 6 août, sur la base d'un cahier revendicatif élaboré par le Comité de grève et déposé auprès des chefs d'établissement des huit centres, il était demandé une réponse positive pour le 10 août. C'était l'ultimatum.

Le 10 août à 9 h, la grève générale est déclarée et s'élargit à une vingtaine de centres ; les 11, 12 et 13, le mouvement s'amplifie et le 15, plus aucun train ne circule en région parisienne.

Les travailleurs des chemins de fer sont donc les premiers dans la grève insurrectionnelle qui plonge la classe ouvrière française dans les combats de la Libération.

Très rapidement, ils sont rejoints dans la grève par la police parisienne le 15 août, puis les postiers le 16 août ; le 17 août, Radio Paris cesse ses émissions, le 18 août, la Confédération CGT appelle à la grève générale suivie par la CFTC le 19 au matin.

Le 19 août, c'est le début de l'insurrection parisienne à l'appel du CPL (Comité parisien de Libération) et du CNR (Conseil national de la Résistance).

Le 21 août 1944, la Fédération nationale des cheminots réunifiée est reconstituée.

Le 25 août, Paris se libère elle-même; le général Leclerc et le colonel Rol-Tanguy reçoivent la reddition de Von Choltitz à la gare Montparnasse.

(D'après *la Tribune des cheminots*, numéro spécial 60e anniversaire de la grève insurrectionnelle)

Barricade du dépôt des Batignolles, rue des Batignolles à Paris, août 1994. DR | Coll. IHS-CGT.

La corporation comptera 2200 agents victimes de la répression des nazis et du régime de Vichy, dont 1400 en déportation ou en Allemagne. Ce seront 8500 cheminots tués de 1939 à 1945 au combat, dans l'exercice de leurs fonctions ou sous les bombardements

Illustration de Flo parue dans *La Tribune des cheminots* de septembre 1944. Coll. IHS-CGT cheminots.

L'engagement des cheminots : Trois témoins

La décennie 1940/1949 fut donc marquée de manière indélébile par la seconde guerre mondiale. Nous relatons ici trois témoignages.

Mars/avril 1942, avoir 17 ans dans la Résistance[9], Jacques Bureau

Jacques Bureau, sd.

« Nous avons faim et froid…le pain me manque beaucoup… les légumes rarissimes sont très chers. La ration de pain a diminué… je suis sûr que mon père se prive de pain pour nous… le fromage n'en parlons pas : seulement 60 g par semaine. Pour le chocolat nous n'y avons plus droit…je regarde dans ma gamelle : une patte de lapin se balade parmi les haricots secs. Au petit déjeuner, nous pouvons ajouter un soupçon de lait sur un bol de chicorée qui remplace le café… la tartine est servie avec une lichette de saindoux qui remplace souvent le beurre ».

7 mars 1942 l'assassinat de Pierre Semard

Georges Séguy - 2012
© CGT Cheminots/P. Lalys

Georges Séguy, dans la préface des actes du colloque consacré à Pierre Semard en janvier 2007, s'exprime ainsi *« je n'oublierai jamais ce sinistre jour de mars 1942 où mon père est arrivé à la maison et nous a dit les larmes aux yeux : ils ont assassiné Pierre Semard… il était un ami intime et respecté de toute notre famille… je me souviens d'un homme sympathique, simple… c'est dire que son assassinat le 7 mars 1942 fut douloureusement ressenti par toute notre famille… l'exécution de Pierre Semard m'a tellement affecté et révolté que mon envie de résister s'est transformée en ferme détermination ».*

10 août 1944, la grève insurrectionnelle : Robert Hernio[10]

Robert Hernio, 1958.
DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

l'évoque ainsi dans son livre *Avant que les cloches sonnent… : « À 5h30 du matin… Robert embrassa sa femme et en sautant dans le bus il s'écria à bientôt… à 7h30, il était à Vitry… tout était prêt. Les FTP armés, habillés en bleus de travail avaient déjà pénétré dans les ateliers et à 8h30 le camarade Treins, responsable du Sud Est pénétrait à son tour dans les ateliers, accompagné discrètement par les responsables du comité populaire et par le secrétaire du syndicat… à 9h il montait sur un établi autour duquel se rassemblaient les cheminots des ateliers ainsi que les FTP prêts à intervenir en cas de coup dur. Le silence se fit, terrible, dès que Treins prononça : camarades, c'est la Résistance qui vous parle… Dans vos ateliers comme dans d'autres, le jour est venu où les cheminots doivent arrêter le travail pour faire aboutir les revendications, libérer leurs camarades emprisonnés et ouvrir la voie à la libération de la France. Le secrétaire du syndicat, renouvelant l'appel à la grève fit voter les cheminots qui l'approuvèrent unanimement. Le secrétaire du syndicat déclara : vous venez de voter la grève ; alors à partir de maintenant, je déclare que les cheminots de Vitry sont en grève et ne reprendront le travail que lorsque nous aurons la victoire. Ces quelques mots furent suivis d'une vibrante Marseillaise qui jaillit de la poitrine de ces cheminots qui, effectivement, allaient mener le combat décisif jusqu'à la libération ».*

9 - Témoignage recueilli dans le n° 53 (2e trimestre 2015) des cahiers de l'IHS Cheminot ;
10 - Secrétaire général de la fédération de 1953 à 1961

L'autorail FNC

Une originalité !

Les cahiers de l'institut n°25 ont consacré un dossier très complet sur cette réalisation de la Fédération dont les motivations ont été relatées dans un article de La Tribune du 15 décembre 1946, sous la plume de Jean Redon, secrétaire fédéral, *« …nous avons voulu faire la démonstration que les lignes secondaires pouvaient être exploitées très économiquement d'une part en utilisant des autorails légers et, d'autre part, en révisant les méthodes d'entretien des voies… »*. Une commission nationale d'études techniques de la Fédération a ainsi mis au point cet autorail léger, présenté à la direction générale de la SNCF fin juillet 1946 ; deux prototypes furent aussitôt commandés et les essais eurent lieu fin novembre 1946 sur la ligne de Chartres à Château du Loir.

Voici comment est racontée cette épopée dans un film de la section centrale cinématographique de la SNCF (extraits) : *« en 1946, devant les demandes de réouvertures de lignes fermées, la fédération des cheminots étudie leur exploitation rationnelle en proposant l'autorail léger FNC*[11] *. C'est une réalisation d'ordre syndical mais rien n'aurait été possible sans le concours de la SNCF !... en 1948, 30 exemplaires sont commandés… Ainsi par l'action de la fédération nationale des cheminots approuvée et appuyée par la direction de la SNCF, des régions françaises pourront grâce aux relations ferroviaires, affirmer leur vitalité, organiser et développer leur économie. Les cheminots qui participent à cette réalisation ont conscience de bien faire leur métier pour le service du pays ».*

En fait, la voie du service public !

Publicité pour l'autorail FNC des établissements Billard et Compagnie qui se sont vus confier, par la SNCF, la réalisation de trois prototypes, [1951]. Archives IHS-CGT cheminots.

11 - FNC : fédération nationale des cheminots

LES ANNÉES 50

Le congrès fédéral de 1958

Le 24e congrès appelle à voter « Non » au référendum sur la nouvelle constitution

24e congrès fédéral, 9-12 septembre 1958, Ivry, salle du Gymnase, © Marcel Delius. Coll. IHS-CGT cheminots.

Mai 1958 : report du Congrès et combat pour la démocratie

Le Congrès de la Fédération avait été régulièrement convoqué du 20 au 23 mai 1958, le contexte politique en a voulu autrement et pour cause.

« Durant trois semaines, la classe ouvrière a mené un combat acharné pour la défense de la République et des libertés ouvrières et démocratiques. » Ainsi s'exprimait Benoît Frachon, secrétaire général de la CGT dans Le Peuple du 1er juin 1958, à l'issue d'une période de rudes batailles qui a vu le général de Gaulle s'installer au pouvoir sur fond d'aggravation de la guerre d'Algérie, de radicalisation à droite et de renoncements à « gauche ». Ce combat se poursuivra jusqu'au référendum de septembre 1958… Puis ensuite !

En effet, la partie la plus consciente de la classe ouvrière française et, bien évidemment, les cheminots n'étaient pas restés spectateurs pendant ce mois de mai 1958, ni d'ailleurs pendant les mois qui suivront, ils avaient agi et réagi à cette situation exceptionnelle et dramatique pour la démocratie. Tout ce mois de mai, ils se sont mobilisés par des manifestations et des grèves, dans un climat difficile, agressif et violent (locaux syndicaux CGT détruits, militants agressés…).

Dès le coup de force du 13 mai, la Fédération appelait et demandait à tous ses militants et adhérents de rencontrer les militants et adhérents des autres organisations, afin d'organiser, avec tous les républicains et démocrates, l'action pour défendre la démocratie en péril.

Déplorant les refus systématiques des autres organisations, la fédération CGT des cheminots appela l'ensemble des cheminots à faire grève les 27 et 28 mai et nombreux furent les cheminots parmi les 500 000 manifestants républicains sur un trajet qui portait si bien le nom de la Nation à la République.

Après l'investiture de Charles de Gaulle le 1er juin, la bataille se déplace sur le terrain des Institutions avec la préparation d'une nouvelle constitution qui sera soumise à referendum en septembre.

Septembre 1958 : le Congrès fédéral

Le congrès se réunit donc à Ivry du 9 au 12 septembre à quelques jours de la tenue du référendum initié par de Gaulle. Georges Séguy, secrétaire général adjoint de la fédération en explicitera les raisons en ouverture *« c'est pour consacrer toutes nos forces à la lutte pour la défense de la République que le bureau fédéral décida de différer le congrès, lors des graves évènements du mois de mai. Nous voici réunis en un moment où pèsent de lourdes menaces sur nos libertés, nos conditions de vie et de travail, et pour la Paix. C'est donc naturellement sous le signe du combat pour la défense des libertés, du progrès social et de la Paix que vont se dérouler les travaux de notre congrès ».*

Le rapport d'ouverture rappelle par la voix de Robert Hernio, secrétaire général de la Fédération, le rôle des cheminots durant l'occupation, la Libération, la renaissance de la France et des luttes menées depuis, en réponse à l'argument sur l'homme providentiel que serait de Gaulle :

« Il ne s'agit nullement d'essayer de monopoliser toute la Résistance que les cheminots ont faite… mais nous précisons face aux indications de ceux qui prétendent que la Libération est l'œuvre de de Gaulle seul, que la Résistance, en général, et dans les chemins de fer en particulier, ne fut pas l'œuvre ni de de Gaulle, ni celle d'un seul homme ou d'un seul parti… mais des cheminots qui à l'appel de notre Fédération illégale, déclenchaient la grève insurrectionnelle de Paris, et ce, malgré les appels au calme lancés par les hommes de de Gaulle à la radio de Londres ».

Les moments forts de cette situation.

Le Congrès rappelle qu'il est nécessaire pour comprendre la crise politique d'avril-mai 1958 d'en regarder les sources essentielles dans la poursuite et l'aggravation de la guerre d'Algérie – aux conséquences budgétaires lourdes que paient les salariés – mais aussi dans le refus de mettre en œuvre une politique de gauche que permettait pourtant le résultat des élections législatives du 2 janvier 1956.

Robert Hernio dans son introduction , citera le rapport présenté lors du comité confédéral de la CGT expliquant pour aider à la compréhension des militants[12] *« quand les classes dirigeantes de la bourgeoisie ne parviennent plus à imposer leur domination par les voies de la démocratie, même limitée, même incomplète, lorsqu'elles sont empêtrées dans les contradictions qui les minent et que grandissent les forces de la démocratie et de progrès, elles jettent pardessus bord cette démocratie qui pour elles n'était qu'un masque » puis il poursuivait « nous savons aussi que les dictatures feignent à leur début, d'en appeler aux forces populaires et notamment la classe ouvrière qui constitue l'obstacle principal à leurs visées, la force la plus sûre et la plus agissante pour la défense des libertés. Endormir sa vigilance, paralyser son action, puis liquider ses organisations indépendantes de classe, les remplacer par de soi-disant syndicats domestiqués, instruments du pouvoir… Mais les peuples qui laissent s'instaurer chez eux les dictatures se préparent des lendemains douloureux … ».*

Le congrès confortera la Fédération dans son analyse et dans son orientation.

L'appel à voter « NON » au référendum est justifié par le contenu de la constitution proposée, lourd de menaces pour les libertés -le texte mettait en cause le préambule de la Constitution de 1946 sur les droits sociaux puisque le Président pourrait désormais -par simples ordonnances- mettre en pièces la législation sociale, les libertés syndicales et les droits acquis.

12 - Le rapport présenté par Benoît Frachon devant le CCN de juin est édité en brochure (1 100 000 exemplaires diffusés) et des extraits sonores du discours de Frachon, complété d'un texte de Gaston Monmousseau, sont mis à disposition des syndicats (1 000 disques vendus).

24e congrès fédéral, 9-12 septembre 1958, Ivry, salle du Gymnase, © Marcel Delius. Coll. IHS-CGT cheminots.

L'après Congrès …

Le résultat du référendum est aux antipodes des espoirs attendus par la CGT et les forces progressistes. Si les plus conscients et motivés se sont mobilisés et le demeurent, un trouble existe parmi un grand nombre de travailleurs.
Le 28 septembre, le « NON » ne recueillera que 20,74 % des suffrages. En novembre, les gaullistes obtenaient la majorité absolue à l'Assemblée nationale. S'ouvrait incontestablement une période difficile au cours de laquelle, dans le champ syndical, la question-clé de l'unité devrait se dégager des ornières dans lesquelles elle s'était jusque-là engluée.

Le Bureau fédéral s'exprimera unanimement, *« considérant que l'adoption de la nouvelle Constitution, dont le congrès avait justement dénoncé les dangers, constitue une aggravation des menaces qui pèsent sur les libertés syndicales et démocratiques, le droit de grève et les droits acquis ; c'est pourquoi l'union et l'action pour la défense de ces libertés et de ces droits sont plus que jamais nécessaires. ».* S'adressant directement en les félicitant aux militants et adhérents qui ont mené la bataille du « NON », il s'adresse aussi à ceux qui *« ont cru en votant « OUI » qu'ils favoriseraient les changements que nous voulons tous, ils vérifieront à l'expérience, combien la CGT a eu raison de les mettre en garde, et combien l'union et l'action demeurent indispensables pour obtenir satisfaction aux revendications des cheminots. »*
La Fédération sera de nouveau au centre de l'activité syndicale dans l'entreprise et le pays d'autant que rapidement aussi, le nouveau pouvoir met en œuvre sa politique, dont le dessin qui paraitra dans *la Tribune des cheminots* de janvier 1959 résumera bien la situation après 7 mois de pouvoir gaulliste.

OU EN SOMMES-NOUS...

Nous disions : « Ce gouvernement est celui des grands capitalistes, il ne fera pas de politique de progrès social ».

EN 7 MOIS, seuls les policiers et les députés du « renouveau » ont bénéficié d'augmentations de salaires.

QU'A-T-IL FAIT POUR LES TRAVAILLEURS ?

RIEN !

Il a :

- REFUSE DE PAYER AUX CHEMINOTS LA TOTALITE DES 18 MILLIARDS D'ECONOMIES 1957 QUI LEUR REVENAIENT ;
- REFUSE AUX CHEMINOTS ANCIENS COMBATTANTS LE BENEFICE DE LA DOUBLE CAMPAGNE ;
- INSTITUE UN NOUVEL IMPOT : LA TAXE CIVIQUE ;
- LAISSE LES SPECULATEURS POURSUIVRE LA HAUSSE DES PRIX.

Et ce n'est pas tout !...

HAUSSES EN PRÉVISION :

- 10 % sur les charbons et boulets ;
- 15 % sur les tarifs voyageurs S.N.C.F. ;
- 10 % sur les tarifs marchandises (petits colis) ;
- 20 % sur les tabacs et les cigarettes ;
- 50 % sur les cartes hebdomadaires des métro-bus parisiens.

...après sept mois de pleins pouvoirs ?

Tous les cadeaux vont aux riches !...

Pour les sociétés capitalistes, il est fortement question de supprimer quelques impôts, par exemple :

- SUPPRESSION DE LA TAXE 20 % SUR LES SUPER-BENEFICES ;
- SUPPRESSION DE LA TAXE DE 2 % SUR LES RESERVES DES GROSSES SOCIETES ;
- SUPPRESSION DE LA TAXE MENSUELLE PAYEE PAR LES PATRONS DE LA REGION PARISIENNE POUR LES TRANSPORTS ;
- FORTE REDUCTION DES DROITS DE SUCCESSION SUR LES GROSSES FORTUNES.

La réforme monétaire en cours n'est en fait qu'une dévaluation qui va frapper les travailleurs par une hausse généralisée du coût de la vie.

Les riches, les capitalistes, ont pris toutes dispositions utiles. Ils étaient dans le coup ; ils ont mis leurs capitaux en lieu sûr.

LA S.N.C.F. LEUR FAIT AUSSI DES CADEAUX

Alors que le produit moyen de la tonne kilométrique (détail, petits colis) est passé de 35 fr. 10 en 1952 à 44 fr. 50 en 1957 (+ 26 %) le produit moyen de la tonne kilométrique des « charges complètes » est tombé dans le même temps de 5 fr. 44 à 5 fr. 03 (— 7,5 %)

Le gouvernement actuel maintient ces tarifs préférentiels en faveur des gros capitalistes. Dans le même temps, par le canal de sa commission de vérification des comptes de la Nation, il menace à nouveau notre régime particulier de retraites et de sécurité sociale.

POUR RÉSISTER A UNE TELLE AVALANCHE...

Il faut plus que jamais se serrer les coudes. L'accord réalisé entre les fédérations est un élément important dans la lutte pour la défense de nos conditions de vie. Cet accord doit aider au rapprochement entre cheminots de diverses tendances. Il faut le faire connaître en diffusant parmi les inorganisés les 4 pages spéciales de la dernière « Tribune ».

Il faut populariser cette page centrale pour montrer aux camarades inorganisés combien la C.G.T. a eu raison de mettre les travailleurs en garde. Il faut appeler hardiment les cheminots à adhérer à la C.G.T.

Pour défendre nos salaires, nos droits acquis, nos libertés

RENFORCEZ LA C.G.T.

La Tribune des cheminots, n°194, janvier 1959. Coll. IHS-CGT cheminots

C'est aussi à coup d'ordonnances que le gouvernement affirmera sa politique : 23 ordonnances seront ainsi publiées au 1er janvier touchant de manières régressives de larges pans de la vie économique, sociale et politique comme la radiodiffusion TV, l'élection de sénateurs, les produits pharmaceutiques… le code de santé public, les régimes complémentaires de retraite et d'autres viendront rejoindre cette liste tout au long de la période.

La Fédération CGT des cheminots soucieuse de connaître la situation exacte et l'opinion des cheminots décide de convoquer une conférence des délégués les 23 et 24 octobre 1959. Préparée par 39 conférences de secteur, cette assemblée réunit 2 300 militants qui se livrent à une analyse détaillée de la situation existante dans la corporation. Il sera ainsi décidé que *« l'effort de tous doit être centré sur le développement de l'action unie à la base, chaque établissement ferroviaire devant devenir un lieu de lutte offensive contre le pouvoir personnel… »*

Et nous entrons là dans une nouvelle décennie qui connaitra un autre mai dix ans après….

1950/1957

La Fédération CGT des cheminots interdite de négociations avec la direction SNCF et les pouvoirs publics !

En ce début de décennie, l'action syndicale est marquée par des luttes importantes pour la Paix au Viet Nam,(les cheminots refusant le transport de matériel de guerre, les dockers de décharger les bateaux en partance ..) sur les revendications sociales, notamment salariales pour 3000 francs d'augmentation et contre des attaques sur les retraites (dite 1/60 au lieu du 1/50 ayant pour but, in fine, de reculer de 5 à 10 ans le droit à pension), auquel vient se greffer un plan syndicalement appelé « de démembrement du chemin de fer » signé du ministre des transports Christian Pineau, partagé par le président et le directeur proposant notamment les fermetures en 2 temps de 17000 Km de lignes, fermetures de gares et suppression de 100 000 agents. Un Comité d'entente interfédéral (sauf FO) est créé depuis fin 1949, relayé localement avec une mobilisation forte. Il deviendra un enjeu que le gouvernement et la direction chercheront à fragiliser, à fissurer.

C'est ainsi qu'en mars 1950, le Bureau fédéral est assigné en correctionnelle par la direction qui se sent outragée par un tract de la Fédération intitulé *«Président, directeur général pris la main dans le sac »* dénonçant les méthodes autoritaires d'un temps encore proche, puis policières, maniant la révocation pour les militants CGT qui contestent et revendiquent.

Le 1er juin 1950, le gouvernement retire par décret le droit de libre discussion des salaires à la commission de la convention collective ; ce droit revient alors au Conseil d'administration de la SNCF, d'où la CGT est évincée depuis le 20 novembre 1948 (pour avoir été solidaire de la grève des mineurs).

Le 3 novembre de la même année, un militant CGT du poste de visite de Montparnasse est arrêté alors qu'il distribue un tract aux voyageurs du rapide Paris-Le Mans *« Voyageurs ! Attention ! Votre sécurité est en danger »* dénonçant la suppression de l'aide conducteur en cabine. D'abord arrêté, puis suspendu aux fins de révocation, Il sera remis en service. La 17e chambre correctionnelle le condamnera à 3000 Francs d'amende au motif futile que *« le tract ne porte pas la signature de l'imprimeur »*. La direction, elle, sera déboutée de sa demande d'un million de Francs de dommages et intérêts *(le 5 juin 1952 par la première chambre du tribunal civil)*.

Le 10 novembre, le ministère invite la direction de la SNCF à rompre toutes relations avec la Fédération comme il l'a fait lui-même pour « propagation de fausses allégations … » Le 14 novembre le directeur s'exécute :

- **cessation de toutes relations avec les représentants de la Fédération à tous les échelons.**
- **les représentants CGT, à titre consultatif, ne sont plus admis dans les comités mixtes et sociaux.**
- **à partir du 23 novembre 1950, aucun agent appartenant à la CGT n'est maintenu en service libre, mesure qui a pour résultat le non-paiement du salaire des permanents syndicaux.**

Il faudra 5 longues années de luttes, plaçant le respect des règles de démocratie et de représentation du personnel au centre des revendications et de l'unité d'action, pour que la Fédération CGT retrouve une place, sa place, autour d'une table de négociations.

Ce sera le 12 septembre 1955 que la Direction convoque une commission paritaire (tout au moins revêtant cet aspect sans l'être au sens réel du mot[13]). Toutes les fédérations de cheminots seront représentées, mais en ordre dispersé, résultat de sa diversité et friabilité face à la direction.

Ce n'est finalement qu'à l'issue de la grève d'avril 1957 que le gouvernement acceptera la présence de la Fédération CGT en Commission Mixte du Statut avec pouvoir de discuter des salaires et revendications des cheminots.

Quant à la présence de la CGT au Conseil d'administration de la SNCF, il faudra plus d'une autre décennie, et mai 1968, pour un retour le 26 avril 1972… après un quart de siècle d'exclusion !

13 - La décision finale restant au Conseil d'administration qui encadre budgétairement l'enveloppe.

Des dirigeants de la S.N.C.F.? Non!

des amateurs de méthodes policières et de provocation

La Direction générale, les Directions régionales Ouest et Sud-Ouest viennent de suspendre, aux fins de révocation, les camarades :

TREINS, Secrétaire Général de l'Union des Syndicats *Ouest*,
NACU, Secrétaire Général de l'Union des Syndicats *Sud-Ouest*,
VIGUIE, Secrétaire Général du Syndicat de *Paris Austerlitz*,
CHOIME, Secrétaire Général du Syndicat de *Tours*,
MASSOL, Membre du Bureau Syndical de *Paris Austerlitz*, délégué du personnel.

Les camarades :
SAUDEAU, Secrétaire du Syndicat de *Sotteville*,
LEFEBVRE, responsable syndical des jeunes cheminots syndiqués de *Sotteville*,

sont appelés au Conseil de discipline avec proposition de révocation.

Ces camarades sont suspendus ou menacés de révocation avec le motif :

avoir accompagné des délégations de cheminots auprès des Directions, ou pris la parole sur le lieu de travail.

La vérité :

c'est parce qu'ils ont bien défendu les intérêts des cheminots.

Ils l'ont fait dans le cadre de la Constitution qui reconnaît le droit de grève et le libre exercice du droit syndical.

Une fois de plus, la direction générale de la S. N. C. F. et les Directions régionales vont au devant des méthodes policières et de provocation proposées par le gouvernement.

L'Assemblée Nationale ne les a pas encore discutées!

Ces méthodes ont le caractère de lois super-scélérates et ont pour objectif de décapiter les organisations syndicales pour ne pas faire droit aux revendications des cheminots, en particulier l'augmentation des traitements, la défense des avantages acquis et du chemin de fer et à leur volonté de s'opposer au démembrement de la S. N. C. F.

Il faut réagir immédiatement contre une telle direction.

Nous demandons à tous nos syndicats, à toutes nos sections techniques, à tous nos délégués qu'ils alertent les cheminots, afin que chaque visite d'un ingénieur en chef, d'un Directeur régional ou du Directeur général de la S.N.C.F. **soit reçue par une délégation en masse.**

Pas de visite de dirigeants de la S. N. C. F. sans protestation collective avec dépôt des revendications :

— augmentation des traitements,
— retrait de toutes les sanctions,
— réintégration des camarades,

en faisant connaître la volonté des cheminots qui, dans l'union la plus complète, s'opposeront au plan de démembrement de la S. N. C. F. et lutteront pour maintenir les avantages acquis.

CHEMINOTS, VOUS NE LAISSEREZ PAS APPLIQUER AU SEIN DE LA S. N. C. F. DES MÉTHODES DE DIRECTION FASCISTES ET POLICIÈRES.

LE BUREAU FEDERAL.

Extraits *La Tribune des cheminots* du 1er mars 1950.

La grève d'août 1953

Fin juin 1953, un nouveau gouvernement est mis en place, chose courante sous la IVe République ; un gouvernement de droite succédait à d'autres gouvernements de droite. La guerre froide battait son plein, l'armée s'enlisait chaque jour plus dans la guerre coloniale que la France menait en Indochine, y engloutissant les hommes par milliers, le matériel et les munitions par milliards. En moins de trois ans, le budget militaire avait doublé et représentait une très grosse part du budget de l'État.

Meeting des cheminots de Mohon au stade de Charleville-Mézières : Gaston Féry, secrétaire général du 6e secteur Est, intervient devant plus de 5000 personnes, août 1953. DR / Coll. IHS-CGT.

Les décrets lois

Pour faire face à ce gouffre financier, le gouvernement envisageait de ponctionner encore davantage les salariés. L'Assemblée nationale lui vota des pouvoirs spéciaux, l'autorisant à gouverner par décrets lois (textes qui ne sont ni discutés ni votés par le Parlement) et qui permettaient de remettre en question sans débat n'importe quelle autre loi. Le gouvernement, avait dès lors les mains libres pour préparer les décrets lois, notamment relatifs aux régimes des retraites des personnels de l'État et des services publics, reculant de 2 ans l'âge de départ à la retraite.

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

La proportion des habitants âgés de plus de soixante ans est passée, entre 1920 et 1950, de 13 à 16 % De plus l'accroissement de population enregistré depuis la fin de la guerre a surtout porté sur les enfants et les personnes âgées de plus de soixante ans. Ainsi une population active qui est restée pratiquement inchangée depuis trente ans doit-elle assurer aujourd'hui l'entretien de 4 millions de personnes supplémentaires. »
Le gouvernement voulait mettre en application les décrets lois pendant le mois d'août, mois des vacances où environ 50% de l'industrie est en congés payés. L'activité économique proprement dite est donc très faible. Le gouvernement, toute la presse, les directions d'administration et des services publics ont été surpris par l'ampleur des grèves.

A la SNCF la grève lancée par toutes les fédérations débute le 7 août. La participation est importante et 400 000 cheminots ont cessé le travail.
A côté des cheminots, les postiers, les électriciens, les gaziers, le métro parisien, les mineurs, les ouvriers des Arsenaux et ceux de la Régie des tabacs avaient cessé le travail. Le jour de publication des décrets lois au Journal officiel, la grève est généralisée dans tout le pays, à tous les services et entreprises publics. À son point culminant, elle sera suivie par quatre millions de travailleurs.

Les résultats seront appréciables : immédiatement avec l'abandon des décrets lois, le renoncement aux attaques contre la sécurité sociale, puis ultérieurement, la réunion de la commission supérieure des conventions collectives ; après 2 ans de refus d'augmentation du salaire minimum celui-ci est porté de 100 à 145 Francs auxquels s'ajoute une hausse de 15% des traitements les plus bas des cheminots.

La propagande gouvernementale, patronale et leur presse affirmeront quant à eux que cette grève est un échec, sans préciser que c'était pour eux… Mais c'est bien la situation politique qui s'est trouvée changée par la grève, avec la mise en échec de la ligne politique gouvernementale issue des élections de 1951.

Le Congrès fédéral se réunissant à la salle de la Mutualité du 1er au 4 décembre 1953 reviendra dans le détail sur l'analyse de ce conflit, en s'appuyant sur les expériences vécues par les divers délégués dans les différents sites ferroviaires. Dans son rapport d'ouverture, le secrétaire général Raymond Tournemaine donnera le ton en affirmant sous les applaudissements *« Les cheminots ont écrit une des plus belles pages de l'Histoire des luttes de notre corporation. »* Et ils en écriront d'autres… !

la Tribune des cheminots à domicile

À partir d'un constat réalisé au cours des visites fédérales dans les syndicats et services, il apparaissait, quasiment à chaque fois, que *«la littérature fédérale»* et notamment *la Tribune des cheminots* n'était pas ventilée aux syndiqués, ni d'ailleurs sur les panneaux d'affichages tolérés ou clandestins.

Une estimation avait pu remarquer que 40% de notre presse n'était pas distribuée, voire souvent mal répartie, peu ou mal lue. C'est ainsi qu'il fut proposé lors du congrès de décembre 1953, une modification à l'article 14 des statuts fédéraux, afin de décider et permettre l'envoi du journal au domicile des syndiqués, et d'augmenter la part fédérale sur le timbre syndical pour couvrir cette nouvelle dépense.

L'objectif premier est bien sûr que le journal soit réceptionné et lu régulièrement par le syndiqué, d'autant que la fréquence est bimensuelle pour les actifs. Est également mis en avant, le fait de faire pénétrer le journal au foyer du cheminot, pour que ce dernier le lise dans de meilleures conditions, puisse le partager en famille, voire le passer à des amis ou voisins non syndiqués… Les retraités la recevaient déjà mensuellement à domicile.

La critique essentielle à cette proposition était *« vous enlevez ainsi l'activité des receveurs »* mais en même temps la proposition permettait d'éviter menaces et sanctions envers ces mêmes militants qui s'y risquaient tous les 15 jours. Rappelons que la diffusion était interdite sur le lieu et temps de travail.
Une fois adoptée par le congrès, il fallut passer à la mise en œuvre et notamment établir les listes d'adresses, ce qui mit plusieurs mois avec une période expérimentale pour les régions les plus opérationnelles.

C'est la Région Méditerranée et les Réseaux secondaires qui inaugurèrent le premier envoi au 15 avril 1954, puis le Sud-Est et Sud-Ouest au 1er mai, au 15 mai l'Alsace-Lorraine, Est et Nord, la région Ouest, quant à elle, plus en retard fut servie en dernier… !

"Tribune" à domicile

Malgré les nombreux rappels faits aussi bien par correspondance que par la voie de la TRIBUNE, nous n'avons pas reçu, à ce jour, toutes les adresses. Certains syndicats sont même défaillants à ce sujet.

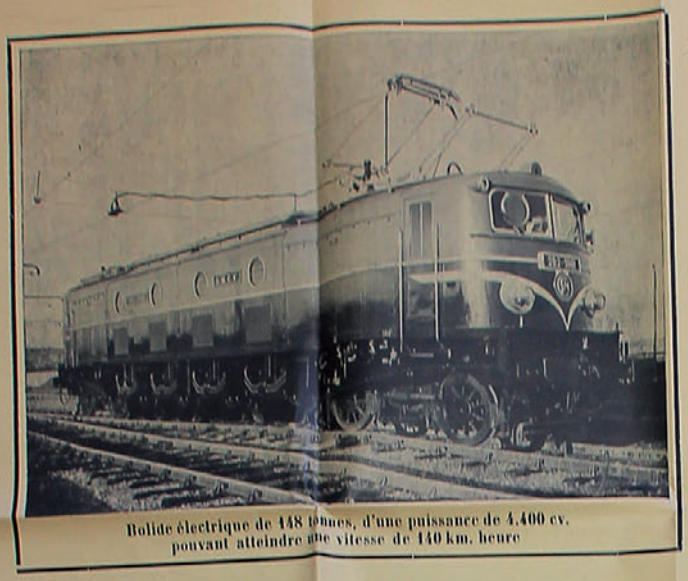
Aussi, voulant tenir nos engagements et ne pas faire supporter à la majorité des syndiqués ces quelques défaillances, il sera expédié la TRIBUNE à domicile, à partir du 15 avril, aux Régions suivantes : Sud-Ouest, Sud-Est, Est, Méditerranée et Secondaires, dans la mesure des adresses reçues.

Pour ces Régions, nous tenons à souligner que nous avons reçu de nombreuses rectifications depuis l'envoi des premières listes. Toutes n'ont pu être respectées, compte tenu du gros travail que cela demande dès le départ, mais le seront dans les prochains envois.

D'autre part, nous attirons l'attention de nos syndicats, qu'un complément de TRIBUNE sera à leur disposition par l'acheminement ordinaire, afin qu'aucun camarade ne soit lésé.

Pour les autres Régions, nous pensons pouvoir respecter l'engagement pris dans la dernière TRIBUNE.

Article paru dans *La Tribune des cheminots*, n°89, 15 avril 1954. Coll. IHS-CGT cheminots.



Bolide électrique de 148 tonnes, d'une puissance de 4.400 cv. pouvant atteindre une vitesse de 140 km. heure

VOYAGEURS !

ATTENTION !

VOTRE SECURITE est en DANGER

La Direction de la S.N.C.F. a fait appréhender – révolver sur le ventre – un cheminot, nommé COUDERC, Vendredi 3 Novembre, à 13 heures, pour avoir distribué un tract portant le titre de cette affiche.

VERITABLE METHODE DE GANGSTER !

De quoi s'agit-il ?

La S.N.C.F., avec la complicité des hauts fonctionnaires du Ministère des Travaux Publics, prétend faire conduire par un seul agent, les trains rapides et express-voyageurs, par des locomotives électriques comme celle-ci.

Nous attirons l'attention du public et des voyageurs, sur le fait que la Direction de la S.N.C.F. n'hésite pas à lancer des trains de 7 à 800 tonnes, pouvant transporter plus de 1.000 voyageurs, avec une vitesse allant jusqu'à 140 kilomètres à l'heure, sous la responsabilité **D'UN SEUL AGENT DE CONDUITE.**

SI L'AGENT EST ATTEINT D'UNE SYNCOPE, QU'ARRIVERA-T-IL ?
PROBABLEMENT LA CATASTROPHE AVEC DES CENTAINES DE MORTS

Tout ceci pour des économies de *bouts de chandelles* : **Gagner un agent au détriment de la sécurité des voyageurs et des cheminots.**

VOYAGEURS, que pensez-vous de ces méthodes de terreur à l'égard d'un cheminot qui a défendu votre sécurité et même votre vie ?

QUE VOULONS-NOUS ?

Une sécurité maximum pour la conduite des trains rapides et express, avec des locomotives électriques de grande puissance, c'est-à-dire 2 agents de traction électrique comme cela s'est fait jusqu'au 31/10/1950, depuis 13 années sur la ligne PARIS-LE-MANS.

VOYAGEURS, soutenez la lutte des cheminots; il s'agit de vous assurer la plus grande sécurité dans les voyages et d'éviter la perte de vies humaines.

En agissant ainsi, les cheminots font preuve à votre égard de qualités de dévouement et de conscience professionnelle.

Nous sommes sûrs, en faisant appel à votre jugement, que vous serez d'accord avec nous.

La Fédération Nationale des Cheminots C.G.T.

Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des Chemins de Fer, 19, rue P.-Sémard (Paris-IX^e^)

CGT ihs CHEMINOTS

Affiche « Voyageurs ! Attention ! Votre sécurité est en danger », novembre 1950. Coll. IHS-CGT cheminot.

LES ANNÉES 60

Le congrès de 1963

Une analyse lucide de la pratique syndicale

Georges Séguy à la tribune, 28e Congrès fédéral, 23-26 janvier 1968, Drancy, palais de la Mutualité. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Le 26e congrès fédéral se déroule du 9 au 12 avril 1963 dans un contexte de batailles revendicatives et de remise en cause du droit syndical. Tenant compte de cette situation, le rapport présenté au congrès par Georges Séguy, secrétaire général de la fédération depuis 1961, traite longuement des perspectives du syndicalisme.

L'unité syndicale

Le renforcement du syndicalisme suppose des avancées dans le processus d'unité. Ce thème avait déjà été traité lors du congrès précédent en mars 1961. Les données fondamentales restent les mêmes :

- L'unité d'action sur des objectifs – même limités – est la base de toute démarche pouvant conduire à terme à la reconstruction de l'unité organique ;
- L'unité doit se faire d'abord à la base pour gagner progressivement le sommet ;
- Il ne peut y avoir d'action commune sans un programme de revendications communes claires qui déboucherait à terme sur une plateforme globale.

L'appel à l'unité s'adresse d'abord aux syndiqués de FO qui ont avec la CGT une histoire commune.

« Nous ne demandons pas aux camarades qui étaient à la CGT avant 1947 et qui l'ont quittée de se reconnaître responsables de ce qui s'est passé à cette époque ; qu'ils ne nous demandent pas comme préalable à tout pas en avant vers l'unité, de faire violence à notre conscience en plaidant coupable.

Seuls nos adversaires communs se réjouissent de ces querelles, de ces polémiques publiques. Nous aurons demain tout le temps d'en discuter calmement entre nous, ne serait-ce que pour éviter ultérieurement de nouveaux malheurs à la classe ouvrière. Mais aujourd'hui, le plus urgent est de redonner aux travailleurs de ce pays la force incomparable de l'unité retrouvée.

Est-il possible d'y parvenir ? Nous le croyons sincèrement. La pratique de plus en plus systématique de l'unité d'action dans notre corporation a énormément favorisé maints rapprochements. Elle a accumulé sur de nombreuses questions revendicatives, sociales et même politiques, les positions communes des organisations syndicales ;

parallèlement, les points de désaccord se font plus rares et secondaires.
Ainsi, ont évolué les conditions d'un large accord sur un programme commun qui pourrait servir de fondement à une organisation syndicale unique.
Nous disons, à tous ceux qui se réclament des principes de la lutte des exploités contre les exploiteurs et dont la conception du syndicalisme est fondée sur la nécessité d'aboutir au syndicat unique indépendant des partis politiques, du gouvernement, des églises, de tout autre formation extérieure et garantissant à ses membres l'entière liberté d'expression et d'opinion, nous leur disons : laissons dans les tiroirs ce qui nous divise, prenons ce qui nous unit et causons ensemble des moyens d'aboutir à l'unité syndicale ».

La démarche vis-à-vis de la CFTC – qui se réclame depuis sa création en 1919 d'un pluralisme syndical de principe – connait une inflexion. Le rapport au congrès de 1961 – déjà présenté par Georges Séguy – dénonçait les méfaits d'une *« conception de division du syndicalisme chrétien ».*
« De tout temps, le patronat et ses soutiens dans le mouvement ouvrier, ont tenté de substituer à la communauté d'intérêt de classe des travailleurs, les différences d'idées politiques, philosophiques ou religieuses qui peuvent exister dans les rangs de la classe ouvrière. Le pluralisme syndical, prôné par la CFTC, n'a pas d'autre inspiration que cette conception de division.
Nous devons combattre à boulets rouges ces théories pernicieuses et montrer aux cheminots le chemin de l'unité, non pas seulement d'action, c'est-à-dire de l'unité temporaire pour des objectifs limités, mais de l'unité syndicale, organique, qu'il faut reconstruire et que nous construirons ».
Le texte de 1963, sans occulter la divergence de principe, parie sur la dynamique de l'unité d'action pour la surmonter.
« On nous dira : Mais vous avez invité aussi la CFTC[14] et vous savez que le pluralisme syndical entre dans la doctrine de cette organisation ? Oui, nous le savons ! Mais nous savons aussi la force matérielle irrésistible que représente une idée qui s'empare des masses.
Lorsque se constitueront les premiers syndicats uniques à la base, les cheminots CFTC n'y seront pas indifférents ; beaucoup les rejoindront, nous verrons des syndicats entiers de la CFTC rallier le syndicat unique et qui sait si ce phénomène salutairement contagieux n'atteindra pas les sommets.
Le déferlement de la vague unitaire placera les dirigeants CFTC devant le choix : ou bien rallier l'organisation syndicale unique ou bien maintenir à bout de bras au nom du pluralisme syndical, une organisation vouée au triste sort d'une peau de chagrin ».
Cette position est encouragée par l'évolution des rapports de force à l'intérieur de la CFTC qui conduira l'année suivante à sa « déchristianisation » et à sa transformation en CFDT. Elle sera partiellement validée par l'accord d'unité d'action CGT-CFDT du 10 janvier 1966 qui permettra d'importantes actions revendicatives jusqu'en 1968.

La démocratie syndicale

Les perspectives d'unité syndicale supposent parallèlement une réflexion critique sur le fonctionnement de la Fédération pour que celle-ci soit plus forte et puisse jouer son rôle de syndicat de masse. Georges Séguy déclare :
« Si nous posions à nos militants la question : « Qu'est-ce qu'un véritable syndicalisme de masse ? », la plupart nous répondraient sans nul doute : « un véritable syndicalisme de masse réside dans le fonctionnement régulier des organismes à tous les échelons permettant aux syndiqués de participer directement à la détermination de l'orientation, des revendications et des mots d'ordre d'action ». C'est le respect de la démocratie syndicale. C'est aussi le souci que nous devons avoir de créer au sein de l'organisation des conditions telles que tout travailleur désireux d'agir pour ses revendications s'y trouve parfaitement à l'aise, c'est-à-dire que nul ne saurait être inquiété pour ses opinions politiques, philosophiques ou religieuses et qu'aucune discrimination n'est admissible dans les promotions aux diverses responsabilités syndicales.
C'est, enfin ! La nécessité pour le syndicat d'avoir des activités multiples de caractère juridique, social, culturel et même sportif.
Voilà ce que répondraient la plupart de nos militants à juste raison.
Le problème n'est donc pas d'apprendre par cœur la définition du syndicalisme de masse. Il est de transformer cette théorie en pratique.
Combien de syndicats peuvent-ils prouver qu'ils fonctionnent concrètement selon ces justes principes ?
On entend dire souvent : Le jour où nous aurons fait l'unité, il faudra bien revoir certaines méthodes d'organisation, de direction et de propagande.
Et pourquoi attendre l'unité pour les revoir puisqu'on reconnaît au fond qu'elles pourraient indisposer d'autres que nous.
Tout ce que l'on juge incorrect pour le jour où l'unité sera réalisée est forcément mauvais pour nous-mêmes dès aujourd'hui. On s'accommode trop facilement de l'absence de réunions de sections techniques plusieurs mois durant.
On n'a pas toujours la préoccupation de réunir les organismes réguliers pour prendre les décisions et pour composer ces organisations, on a trop tendance à ne choisir que parmi des camarades de même opinion (bien dans la ligne comme on l'entend dire parfois) ou bien entre nous, c'est plus facile, pas de problème.
Ainsi, on pense être plus libre de ses mouvements et décisions, éviter l'ennui d'une discussion ou d'une confrontation d'idées à propos du contenu du tract ou du journal.
C'est certes plus facile mais terriblement étranger à notre conception du syndicalisme de masse qui est alors ramené à un simple dogme décorant la façade »
Ces réflexions peuvent être jugées audacieuses par certains congressistes de 1963. Elles anticipent sur les analyses qui seront présentées plus tard au niveau confédéral lors de la réunion exceptionnelle du CCN tenue à l'Ile de Ré les 4 et 5 mai 1971, durant laquelle Georges Séguy, secrétaire général de la CGT, déclarait *« il ne suffit pas d'être convaincu des vertus de la démocratie syndicale pour qu'elle porte ses fruits, il faut lutter d'arrache-pied à en organiser l'application partout ».* Le 40e Congrès de la CGT, qualifié *d' « audacieux, novateur, conquérant »* tenu à Grenoble en décembre 1978 se situera aussi dans cette filiation.

14 - La fédération a invité à son congrès les autres fédérations de cheminots, c'est un symbole d'ouverture.

Les cheminots et leur histoire

Le congrès fédéral de 1963 avait pris la décision de publier une histoire des cheminots et de leur Fédération pour marquer le 50e anniversaire de l'organisation. Lors du congrès de 1965, Joseph Jacquet, responsable de la Commission Histoire et animateur du projet, fait le point sur le travail accompli et précise la méthode employée pour faire de cet ouvrage une œuvre collective.

« Comment travaillons-nous pour écrire l'Histoire de la Fédération ? Le Bureau Fédéral a constitué neuf équipes, chacune responsable de la recherche et de l'étude des documents pour une période. La base même de notre objectivité, d'une étude du réel, repose sur l'énorme masse de faits dont nous disposons mais que nous devons étudier, traiter… Cela nécessite la participation de tous les militants de notre Fédération.

Pour agir méthodiquement, voilà ce que nous proposons :

- *Que chaque secteur désigne un camarade qui animera un groupe de recherche formé d'anciens et de jeunes pour tout ce qui concerne l'activité des cheminots depuis la naissance du chemin de fer dans les localités.*

Deux moyens sont possibles :

- *Entretiens avec les anciens rappelant leur activité passée ;*
- *Etude des PV des réunions aux secteurs et syndicats, à l'UD et dans la presse locale…Puissions-nous ainsi, par notre travail collectif, ouvrir une nouvelle voie, celle qui permettra à la CGT d'écrire sa propre histoire et au-delà d'elle-même, avec l'aide de ses puissantes fédérations et unions départementales, permettra de tirer de l'oubli ce qui reste vivant au cœur de tous : l'histoire de notre classe ouvrière ».*

La présentation officielle de l'ouvrage – intitulé Les cheminots dans l'histoire sociale de la France - a lieu le 23 janvier 1968, jour de l'ouverture du 28e congrès fédéral. Se joignent aux congressistes du Palais de la Mutualité de nombreuses personnalités invitées, en particulier des historiens du mouvement ouvrier.

La tribune du 28e Congrès fédéral, 23-26 janvier 1968, Drancy, palais de la Mutualité. A l'arrière-plan, la maquette de l'ouvrage les cheminots dans l'histoire sociale (1917-1967), sous la direction de Joseph Jacquet. © Marcel Delius | Coll. IHS-CGT cheminots.

Le Mai 68 des cheminots

Défilé unitaire des cheminots des ateliers d'Hellemmes, 1er mai 1963. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

La mobilisation

Chez les cheminots, comme dans l'ensemble du pays, la grève de mai 1968 s'est déclenchée dans un contexte de profond mécontentement alimenté par le refus gouvernemental et patronal de toute négociation sociale.

Le 1er mai, la CGT rassemble 100 000 travailleurs de la République à la Bastille, animés d'une forte détermination revendicative.

Le 13 mai, les cheminots participent massivement à la grève de 24 heures et aux manifestations organisées, à l'appel unitaire des Confédérations, contre la répression dont les étudiants ont été l'objet et pour la défense des libertés.

En s'adressant à ses syndicats le 14 mai, la Fédération met l'accent sur l'unité réalisée qui doit être consolidée car, dit-elle, la lutte doit se poursuivre : « Pour l'augmentation des salaires, retraites et pensions ; la réduction de la durée hebdomadaire du travail et le retour aux 40h en 5x8 sans diminution de salaire ; l'opposition aux ordonnances démantelant la Sécurité Sociale ; l'aboutissement des revendications catégorielles ». Une autre revendication va très vite s'y ajouter : l'opposition à toute sanction individuelle ou collective, en riposte aux menaces de la Direction SNCF, de sanctionner les cheminots en raison de leur présence dans les enceintes de l'entreprise le 13 mai en tant que grévistes.

Depuis le matin du 16, tous les secrétaires de la Fédération s'étaient rendus dans les principaux établissements de la Région Parisienne au contact des cheminots, des militants dans les syndicats, pour débattre d'un développement possible de la lutte. C'est cette démarche que décrit Daniel Moreau , un des secrétaires de la Fédération des cheminots en 1968 : *« la décision est prise (par le Bureau de la Fédération CGT) d'envoyer tous les militants de la direction fédérale dans les lieux stratégiques de la région parisienne. On y va le jeudi matin, chacun dans l'établissement où il est le plus connu (…) on dit aux cheminots : allez-y, on passe outre au préavis, nous sommes dans une situation qui nous permet de ne plus nous en soucier. Les cheminots hésitent… Ils veulent savoir si les fédérations vont les couvrir, si la grève est légale ou non… Le vendredi 17 on y retourne (…). La première décision de grève est prise au triage et au dépôt d'Achères et l'arrêt de travail commence à midi… puis à Montrouge et la gare St Lazare à 15 heures. Et à partir de là, chaque minute apporte de nouvelles décisions (…). Les comités de grève vont se mettre en place, élus par les cheminots (…). Dans les deux jours qui vont suivre, le mouvement va s'étendre à l'ensemble de la France (…). Les fédérations CGT, CFDT, FO se rencontrent, le samedi 18, un communiqué commun est publié. Puis ces 3 fédérations vont voir se ranger à leurs côtés les trois autres qui jusqu'à présent étaient sur la réserve, voire hostiles. Le 23 mai, il y aura un accord général de toutes les fédérations de cheminots d'alors : CGT, CFDT, FO, FAC, CGC, FGAAC ».*

La grève autogérée

Le 18 mai, la grève s'est étendue à l'ensemble du réseau et s'organise sous une forme autogestionnaire dont les principales caractéristiques sont les suivantes : L'installation de la grève dans la durée (la plupart des responsables syndicaux à tous les niveaux en ont très vite conscience) ce qui implique des dispositions concrètes sur l'occupation des lieux de travail : une gare, un triage, un dépôt n'est pas une usine ni un endroit clos. Les questions de sécurité, de protection des installations nécessitent surveillance, contrôles, entretien et… participants.
La CGT, au tout début du mouvement qui se forgeait, n'a pas opté pour l'appel à la grève générale, préférant inviter et inciter les travailleurs et ses militants à se prononcer, dans chaque entreprise, sur l'arrêt de travail avec occupation, sur leurs revendications et pour l'autogestion de leur grève. A propos de cette décision, Georges Séguy rappelle dans son dernier livre[1] *« Elle va dans le sens de ce que nos aînés nous ont appris : le meilleur moyen de prévenir toute tentative de briser une grève c'est de la faire dépendre des grévistes eux-mêmes »*.
Depuis des mois, pour ne pas dire des années, les débats se succèdent dans la CGT sur la nécessité et les moyens de promouvoir *« un syndicalisme démocratique, indépendant, de masse et de classe »*. Le mouvement qui se déroule en mai 68 apparaît comme une concrétisation. Encore faut-il en assumer les travaux pratiques : organiser les débats, connaître, analyser, diffuser l'information, maintenir les contacts entre grévistes et vis-à-vis des non-grévistes.
Si la CGT est indéniablement à la pointe du mouvement dans les entreprises, sa volonté n'est pas de le diriger seule. Mieux, ses dirigeants, ses militants sont conscients dès le départ que l'unité, à l'instar de l'accord d'unité d'action conclu avec la CFDT en 1966, est capitale pour le développement, le déroulement et l'issue du conflit et correspond à la volonté unitaire exprimée par les travailleurs.

La victoire syndicale

Dès le début du mouvement, la CGT et les autres fédérations réclament l'ouverture de négociations sur les revendications alors que le ministère de tutelle propose l'ouverture d'un simple dialogue. Une première rencontre se déroule cependant le 26 mai au ministère des transports. Le 27 mai, les grévistes prennent connaissance du « constat de Grenelle ». – rédigé par le gouvernement et les Confédérations – et le jugent insuffisant, alors que le ministre en propose une simple adaptation pour la SNCF. Dans un communiqué, les fédérations déclarent *« suspendre leur participation aux conversations en cours jusqu'à ce que de nouvelles propositions soient faites »*. Les séances de négociations reprennent cependant le 1er juin souvent entrecoupées de suspensions. La détermination des grévistes et la fermeté des délégués syndicaux permettent d'obtenir de substantielles avancées : relèvement des salaires, retour aux 40 heures par étapes, engagement de poursuivre les négociations à la commission du statut et lors d'une table ronde sur les conditions de la modernisation, sur les droits syndicaux. – De plus, les journées de grève ne feront pas l'objet de retenues de salaire. Les résultats sont soumis à l'approbation des grévistes, qui décident eux-mêmes de la reprise du travail.

Cette contribution est la reprise de certaines parties de l'étude parue en 2008 dans le n°34 des Cahiers de l'Institut, consacré à mai 68.

1 - Cf Georges Séguy – Résister (L'Archipel/2008 page 171)

Les cheminots dans la manifestation du 13 mai 1968, jour de grève générale, à Paris. © Marcel Lorre | Coll. IHS-CGT cheminots.

Les cheminots solidaires du peuple algérien

En 1960-61, chaque numéro de la « Tribune des Cheminots » comporte une rubrique intitulée «Combat pour la paix », consacrée presqu'exclusivement à l'Algérie, qui informe sur les positions fédérales et appelle à la mobilisation pour la paix.

Les cheminots de Paris-Est se rendent aux obsèques des victimes de Charonne (8 février 1962), Paris, 13 février 1962. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Rappelant le précédent de la conférence de Genève sur l'Indochine en 1954, la Fédération demande l'ouverture de négociations entre la France et le Gouvernement provisoire de la République Algérienne pour définir l'application du principe d'autodétermination. Après l'ouverture des négociations à Evian en avril 1961, la Fédération condamne les tergiversations du Gouvernement Français et se montre solidaire des positions du GPRA sur le respect de l'intégrité territoriale de l'Algérie, Sahara compris. Des délégations syndicales se rendent à Evian pour démontrer leur détermination en faveur de la paix.

Par ailleurs, les cheminots s'opposent résolument à l'action des forces hostiles à la décolonisation. La participation à la grève du 25 avril 1961 contre le putsch des généraux, est massive. La mobilisation contre le terrorisme de l'OAS est marquée par la création de nombreux comités antifascistes et par des manifestations. La plus massive est celle du 8 février 1962 qui est brutalement réprimée (8 morts au métro Charonne, tous adhérents à la CGT).

En même temps, la Fédération dénonce la répression qui s'exerce sur les Algériens en France. La manifestation organisée à Paris, à l'appel du FLN le 17 octobre 1961, se solde par 11 000 arrestations et plusieurs dizaines de manifestants assassinés et jetés dans la Seine. *La Tribune* du 1er novembre réaffirme, dans un article de Léon Treins, la solidarité des cheminots.

« La répression sanglante des manifestations pacifistes, organisées par les Algériens en protestation contre les brimades racistes qui leur sont infligées, a rendu plus sensibles encore à la masse des travailleurs, la dégradation continue de la situation intérieure, ainsi que la menace fasciste nourrie par cette guerre coloniale…

Les cheminots, profondément attachés à la démocratie, à une politique de progrès et de paix, de fraternité entre les peuples, se doivent de réagir avec toujours plus d'énergie, face aux méthodes fascistes et racistes »

Les graves évènements qui sont se déroulés à la gare de St Lazare, le vendredi 20 octobre dernier, le démontrent. Ce jour-là, d'importantes forces de police filtraient et arrêtaient, à l'arrivée des trains de banlieue, les femmes et les enfants algériens.

Des cheminots n'ont pas manqué d'exprimer leur indignation. Un d'entre eux fut arrêté sans aucun ménagement, entrainé au commissariat.

Les cheminots, alertés par les militants CGT et CFTC, ont organisé une délégation. Elle essuya un refus. La décision fut prise d'arrêter le travail et de se rendre, tous ensemble, au commissariat. Devant cette manifestation unanime, approuvée par de nombreux voyageurs, la police a dû céder et libérer notre camarade ».

DÉCISION

SUITE à l'appel de son bureau fédéral pour l'arrêt du travail lundi après-midi en riposte aux factieux d'Alger et à leurs complices plastiqueurs dont les attentats dans les gares font des victimes parmi les cheminots et les voyageurs,

En application de la décision des centrales syndicales nationales survenue par la suite,

LA FEDERATION C.G.T. DEMANDE A TOUS SES MILITANTS ET ADHERENTS D'ORGANISER, DANS L'UNITE, L'ARRET GENERAL DU TRAVAIL

LUNDI 24 AVRIL
DE 17 HEURES A 18 HEURES

Les trains en ligne s'arrêteront à partir de 17 heures **à la première gare du parcours** jusqu'à 18 heures.

Paris, le 23 avril 1961.
Le Bureau fédéral.

Extrait de *la Tribune des cheminots*, n°246, 2 mai 1961. Coll. IHS-CGT.

Des milliers de cheminots manifestent en gare Saint-Lazare à l'appel de la C.G.T.

COMBAT pour la PAIX

« NON » à la poursuite de la guerre d'Algérie

NON, nous n'avons par appelé les cheminots à répondre par un NON massif au référendum sans souci d'objectivité par l'unique inspiration de notre hostilité à De Gaulle.

A ceux qui nous portent cette accusation nous répondrons nettement que malgré notre opposition irréductible au pouvoir personnel, malgré les méfaits de la politique gaulliste depuis deux ans et demi, malgré notre désaccord de principe avec le système d'un référendum, si De Gaulle avait posé la question : « Approuvez-vous la négociation simultanée du cessez-le-feu et des garanties d'application de l'autodétermination », plaçant au-dessus de tout l'intérêt de la paix et de la France nous aurions répondu franchement OUI !

Or tel n'est pas le cas, la question posée avec le préalable des pouvoirs publics tourne en fait le dos à l'autodétermination et ne peut qu'aboutir au prolongement d'une guerre cruelle, ruineuse, désastreuse pour notre pays.

●

NOUS ne nous laisserons pas prendre par l'astuce qui consiste à laisser espérer après le référendum une relance de la négociation.

Pourquoi après, et non tout de suite. Parce que selon l'aveu même d'une publication patronale, « L'opinion économique et financière », dans le cas où De Gaulle devrait concéder à l'exigence populaire, de nouveaux pourparlers après ceux de Melun, il entend le faire « en partant d'une position de force et, en tout cas, convaincre la rébellion qu'elle n'a rien d'autre à faire que de monter dans le train... ».

C'est précisément cette conception singulière de la négociation qui provoqua l'échec des pourparlers de Melun et la poursuite de la guerre.

Eh bien ! non, nous ne cautionnerons pas cette funeste entreprise, et il ne se passera guère de temps avant que les faits ne viennent une nouvelle fois nous donner raison.

●

BEAUCOUP de cheminots seront étonnés de ne trouver du côté des autres organisations syndicales qu'une neutralité irresponsable.

On aurait pu s'attendre à mieux de la part de la C.F.T.C., notamment d'où venait en mai 1960 le fameux slogan : « Rien ne sert de faire grève pour les revendications, c'est au pouvoir qu'il faut s'en prendre », ou encore d'où partait contre nous l'accusation de « molesse envers De Gaulle » lors de la journée d'action du 27 octobre pour la paix en Algérie.

Tant de fortes paroles pour se réfugier dans la neutralité en un moment aussi décisif, voilà qui ne manquera pas de surprendre ceux qui ont pu accorder quelque crédit à ces velléités tapageuses.

●

DEPUIS l'appel du Conseil national aux cheminots pour le vote NON, nous avons eu le plaisir d'enregistrer des prises de position dans le même sens de divers autres organisations et partis démocratiques, des appels nombreux sur le plan des entreprises, des localités, des départements. Dans le peu de temps qui nous reste jusqu'au jour du vote, il importe de redoubler d'efforts et d'initiatives pour assurer le 8 janvier une telle masse de NON que le gouvernement soit finalement contraint d'accéder à la volonté populaire : LA PAIX EN ALGERIE PAR LA NEGOCIATION.

par Georges SÉGUY

COMBAT pour la PAIX

POUR LA PAIX EN ALGÉRIE
contraindre De Gaulle à négocier

DEPUIS trois ans qu'il est au pouvoir, De Gaulle a bien dû tenir compte de la lutte héroïque du peuple algérien et de l'action en faveur de la paix, menée par le peuple français. En été 1958, il déclarait : « L'Algérie française » à l'unisson avec les comploteurs ultras qui l'ont hissé au pouvoir. En automne 1959, il admettait que « l'Algérie n'est pas la France » et reconnaissait en paroles le « droit à l'autodétermination ».

Depuis quelques semaines, il admettait enfin le principe de la négociation avec le G.P.R.A.

Pourtant, alors que l'annonce de l'ouverture de négociations

par A. ARGALON

COMBAT pour la PAIX

EN FINIR avec la «sale» guerre d'Algérie

DEPUIS plus de six années, outre les larmes et le sang, la guerre d'Algérie vide la France de sa substance économique, porte cinte à son prestige mondial, entraîne de istantes réductions aux libertés du peuple de re pays.

'utilisant le mot d'autodétermination, De lle et ses soutiens ont appelé à voter OUI -1-1961. La quasi-totalité des 75 % de OUI ainsi une fois de plus trompée, croyant pour la négociation.

lourd'hui, c'est la politique inverse qui est uivie.

le statut octroyé, De Gaulle et les cheva- l'une « troisième force » veulent réaliser utodétermination à la sauce gaulliste. Une osition est rejetée par le peuple algérien uurageusement, continue, face à la mort, nifestations dans les villes et à travers l'Algérie, en même temps où la lutte 'accentue.

?.R.A. repousse lui aussi une telle orien- ui pourrait découler d'une « table ronde » ngaise.

tique gaulliste utilisant à son profit les OUI continue la guerre ; les buts de oursuivis par De Gaulle, apparaissent e sont ceux de la haute banque, du ital monopoliste, consistant à mainte- le sous un régime colonial, y compris upage envisagé de ce pays, afin d'ex- on seul profit le pétrole du Sahara s richesses algériennes.

De Gaulle pour engager avec le négociation, position proclamée dès n du référendum par l'organisme ne ne conteste l'autorité et l'in-

on de la paix en Algérie ne peut se concevoir que par la négociation avec le G.P.R.A.

Notre Fédération a eu raison d'appeler à voter NON.

Les faits prouvent une fois de plus que nous avions vu clair en disant « le référendum ce n'est pas la paix ».

Malgré tout le déferlement de la propagande oui-ouiste, une partie importante des électeurs a résisté et a répondu NON. Parmi eux, nous trouvons les éléments les plus lucides, les plus clairvoyants avec lesquels nous devons accentuer la lutte par l'action unie des masses populaires pour arrêter la guerre.

Avec la masse des NON, et fidèles à leur volonté, nous gagnerons la quasi-majorité des OUI qui furent trompés.

Il faut éclairer les braves gens qui crurent bien faire que de remettre à nouveau la réalisation de leur désir, la paix en Algérie, entre les mains d'un homme.

Avec les NON, nous réaliserons avec tous ceux qui veulent la paix en Algérie, un vaste mouvement d'opinion et d'action unie.

Par des appels très larges, par notre participation aux actions et manifestations diverses, par des initiatives nouvelles, par la constitution de multiples Comités pour la Paix en Algérie, dans l'union la plus large, et sans exclusive, la volonté du peuple doit s'exprimer.

Rien n'est plus urgent, pour tous les Français, que de s'unir et agir ensemble pour contraindre De Gaulle à engager la négociation avec le G.P.R.A., à la fois, pour :

— le cessez-le-feu ;
— et pour les garanties de l'autodétermination.

G. JULIS.

Extraits de *la Tribune des cheminots* de janvier, février et avril 1961. Coll. IHS-CGT.

LES ANNÉES 70

Le congrès de 1976

Une analyse lucide de la pratique syndicale

Intervention de Georges Lanoue, secrétaire général, 31e Congrès fédéral, 30 novembre-3 décembre 1976, Nanterre, salle des congrès.
©Yves Lorant | Coll. IHS-CGT cheminots.

« Dans le cadre de la lutte générale pour le rassemblement majoritaire sur le programme commun de gouvernement ».

Le 31e Congrès Fédéral ainsi cadré est particulièrement significatif de la période 1970-1979 et ceci à plus d'un titre.

Les documents préparatoires, la discussion, les textes votés réaffirment que les changements démocratiques restent d'une impérieuse nécessité.

Comme au Congrès précédent, la mise en œuvre du programme commun de gouvernement, signé entre le Parti socialiste, le Parti communiste et le Mouvement radical de gauche en 1972, demeure la condition de ces changements, mais la démarche est précisée et enrichie.

Loin d'une application mécanique résultant d'une victoire électorale qui se suffisait à elle-même, le Congrès met en évidence avec une force accrue la nécessité de l'action et des luttes pour appuyer et nourrir la démarche.

Dès l'ouverture des travaux, l'objectif assigné au Congrès est clairement énoncé : définir à la fois les grands axes d'action pour hâter les changements par les luttes générales et catégorielles et populariser ce qui sera fait dans le cadre de ces changements.

C'est pour cela qu'une large place sera accordée au problème de la gestion de la SNCF. C'est pour cela également que le cahier revendicatif discuté et adopté par le Congrès se situe dans le cadre de la « revalorisation du métier de cheminot ».

De juin 1972 à 1977, la démarche du programme commun a dominé la vie politique à gauche mais elle a eu aussi des répercussions sur la vie syndicale de par l'implication de la CGT en général et de la Fédération des cheminots dans les domaines qui lui étaient propres (politique des transports, devenir de la SNCF). Cela s'est traduit par des initiatives spécifiques sous forme de rencontres et de discussions avec les partis de gauche, CGT seule, comme en juin 1976 mais aussi de la CGT avec la CFDT et la FMC.

Certes on a pu regretter, comme a eu l'occasion de l'analyser la CGT, que par-

fois notre expression revendicative ait été perçue en retrait, avec un renvoi à des solutions de sommet. Ce qui apparait dans la préparation et les travaux du 31e Congrès en revêt d'autant plus un intérêt certain. Il permet de développer la réflexion dans le sens d'une meilleure coordination dans l'organisation des luttes pour les revendications et pour les changements.

C'est ainsi que le rapport écrit, tout comme le rapport du Bureau Fédéral présenté par Charles Massabieaux insistaient sur la nécessité d'une telle liaison. *« Dans une telle situation, de grandes possibilités existent pour gagner aux luttes immédiates et à l'idée de changements de nature à permettre la solution des problèmes posés à la société ».*

La nécessité de ne pas tout attendre des changements au détriment des luttes professionnelles mais aussi l'apport indispensable de celles-ci pour la réalisation des changements, est d'ailleurs posée avec force dans la discussion par nombre de délégués. L'un d'entre eux émet même une mise en garde. *« Les perspectives éventuelles d'une victoire de la gauche aux élections ne nous amènent-elles pas sur un attentisme, une passivité à sous-estimer les actions rendues nécessaires pour la satisfaction des revendications et l'application du programme commun ? ».*

Parfois les interventions apportent des précisions sur ce qu'est et sera l'attitude de la CGT : *« Les cheminots se doivent d'agir avant le triomphe du programme commun pour leurs revendications et après son application. Nous devons être clairs envers les cheminots, bien leur faire savoir que demain comme aujourd'hui la CGT mettra tout en œuvre pour soutenir le programme commun mais aussi veillera à la défense de leurs intérêts. Certes il nous faudra adapter notre stratégie syndicale en fonction de ce changement fondamental, mais la CGT restera fidèle à elle-même, à savoir sa mission de défense des travailleurs ».*

Avant d'en venir à d'autres aspects qui caractérisent ce 31e Congrès et en guise de conclusion de cette première partie, on peut dire que l'analyse des trois années (depuis le 30e Congrès), les orientations décidées, les documents adoptés sont tout à fait en phase avec la période où ils se situent.

Malgré ces problèmes qui sont apparus au niveau des partis de gauche, le programme commun représente toujours l'espoir de changements mais l'idée se renforce que c'est l'activité propre à la CGT et l'organisation des luttes revendicatives les plus unitaires possibles qui seront déterminantes au plan syndical.

N° 50 MENSUEL 0,20 FRANC DÉCEMBRE 1976

LE COURRIER DU CHEMINOT

Bulletin d'informations sociales et d'éducation syndicale
édité par la Fédération nationale C. G. T. des travailleurs, cadres et techniciens des chemins de fer français
19, rue Pierre-Semard, Paris (9e)

30 NOVEMBRE,
1er, 2 et 3 DÉCEMBRE 1976

31e congrès fédéral

SALLE DES CONGRÈS — NANTERRE

Compte-rendu analytique du 31e Congrès fédéral, 30 novembre-3 décembre 1976, paru dans *Le courrier du cheminot*, n°50, décembre 1976. Coll. IHS-CGT cheminots.

Au cours des trois années écoulées, les actions ont été nombreuses. L'accord confédéral CGT-CFDT a favorisé la réalisation de l'unité mais la situation exige que les luttes se développent encore et qu'elles entraînent d'une manière plus large l'ensemble des cheminots.

A ce congrès apparaît avec une force nouvelle la nécessité d'une coopération plus efficace et mieux structurée entre la Fédération CGT des Transports et celle des Cheminots, ce qui permettra par la suite la constitution de l'Union Interfédérale des Transports CGT (UIT).

Depuis plusieurs années, cette question était posée. Dans leurs interventions, de nombreux délégués se sont fait l'écho de leur souci de voir se développer cette coordination.

Pour sa part, Jean Brun Secrétaire général de la Fédération CGT des Transports, présent au Congrès, déclarait à la tribune que *« rien n'oppose les intérêts de tous les travailleurs des transports, qu'ils soient cheminots, routiers, aériens, urbains ou maritimes. Loin de s'opposer, les luttes des travailleurs de toutes les branches ont des objectifs de plus en plus communs… Tout cela montre qu'il est de l'intérêt de tous de coordonner leur action ».*

Durant le congrès lui-même, cette nécessaire coordination avait trouvé une illustration concrète par l'adoption d'une résolution commune avec la Fédération des Transports face aux attaques du Ministre de l'Equipement Fourcade, lors de la discussion du budget des transports au Sénat, contre les entreprises publiques RATP, SNCF, Air France, Aéroport de Paris, Compagnie Générale Transatlan-

tique. Il les accusait de peser lourdement dans le budget de l'Etat et tentait ainsi de dresser les usagers contre les travailleurs de ces entreprises, accusés de soumettre les populations à leur bon plaisir à l'occasion des conflits sociaux.
Le 31e Congrès a joué un rôle déclencheur en montrant que la situation nécessitait de passer à une vitesse supérieure dans ce domaine, y compris au niveau structurel.
C'est pourquoi, dans les conclusions, il est indiqué : *« Il conviendra, après les travaux de ce congrès, en accord avec nos camarades de la Fédération des Transports, de donner à cet organisme les moyens véritables pour être à même de remplir sa mission. La résolution commune à nos deux Fédérations que le Congrès a adoptée, doit être considérée comme un prélude prometteur de l'étroite collaboration que sauront déployer nos deux organisations de la CGT dans l'intérêt de tous les travailleurs des transports ».*

Le 31e Congrès a procédé à d'importantes modifications des statuts fédéraux. Elles intervenaient après celles adoptées par le congrès précédent, allant dans le sens de l'adaptation des structures fédérales à celles de la SNCF (avec la création des régions SNCF et la suppression des arrondissements).
Comme l'indiquait Pierre Vincent qui rapportait au nom de la Commission de modifications des statuts : *« nous proposons de répondre aux besoins qui se posent à nous, par la mise en place d'organismes plus souples, plus opératifs, mais aussi plus responsables, plus affirmés au plan des hommes qui les composent ».*

C'est pour cela que l'essentiel des modifications se situait à l'article intitulé : « Administration de la Fédération ». C'était devenu une nécessité. Les structures fédérales aux contours mal définis, avec une filiation mal assurée avec certains aspects des statuts confédéraux. En outre, il y avait certains chevauchements dans les responsabilités des organismes. Le champ d'action au fil du temps et de la pratique ayant connu des évolutions pas toujours positives et efficaces.

Il manquait surtout un organisme politiquement responsable affirmé et engagé par une élection au niveau de l'instance souveraine de la Fédération, c'est-à-dire le Congrès. C'est pour cela que pour la première fois, le 31e Congrès a eu à élire une Commission Exécutive.
Dans le même temps, cela a permis de donner au Conseil National une forme et un rôle plus conforme à celui qui doit être le sien, à savoir une instance de réflexion, de décision, où la qualité de membre est donnée par l'organisme représenté.

Il s'agissait bien évidemment de la modification phare mais d'autres concernaient par exemple le Bureau fédéral, toutes allant dans le sens d'une plus grande responsabilité collective mais aussi individuelle à partir d'une activité bien déterminée pour chacun.
Les statuts étant quelque chose en constante évolution, Pierre Vincent concluait son propos par ces mots *« nous nous créons les moyens d'une grande avancée mais nous avons conscience au plus haut point qu'il nous faudra franchir d'autres paliers ».*

PROPOSITIONS DU CONGRES DE LA FEDERATION NATIONALE DES CHEMINOTS C.G.T. POUR LA GESTION DEMOCRATIQUE DE LA S.N.C.F.

Le Programme Commun de Gouvernement de la Gauche, adopté en Juin 1972 par le Parti Communiste Français, le Parti Socialiste et le Mouvement des Radicaux de Gauche définit dans ses grandes lignes ce que devrait être la démocratie dans l'entreprise, il expose les lignes directrices d'une gestion démocratique du secteur public et nationalisé.

De son côté, la CGT a exposé ses réflexions et propositions pour «la gestion démocratique des entreprises dans la démocratie économique et politique», dans un document mis au point par sa commission exécutive, rendu public en octobre 1973.

Les orientations générales des partis de gauche comme les réflexions et propositions complémentaires définies par la CGT constituent le cadre dans lequel il convient d'esquisser à grands traits, mais néanmoins d'une manière concrète, ce que pourrait être la gestion démocratique de la SNCF, gestion démocratique conçue comme élément d'un tout visant à promouvoir la démocratie économique dans l'ensemble du pays.

Celle-ci implique en effet et principalement :

- la nationalisation de l'ensemble du secteur du crédit et du financement et des secteurs clés de l'industrie, un seuil minimal étant immédiatement réalisé par la nationalisation des principaux groupes financiers et industriels
- la gestion démocratique des entreprises nationalisées sous le contrôle et avec la plus large participation des travailleurs,
- une planification démocratique fondant le développement du pays sur la satisfaction des besoins et la réalisation des exigences sociales de notre époque.

I - FINALITÉS DE LA GESTION DÉMOCRATIQUE DE LA SNCF.

Il importe tout d'abord de souligner les avantages propres au chemin de fer :

- existence d'un réseau et de matériel moderne techniquement bien adaptés aux transports de masse voyageurs et marchandises à grande distance par tous les temps pouvant être mieux utilisés et développés,
- économie d'énergie et utilisation d'énergie de source nationale,
- infrastructures économes d'espace eu égard au débit et jusqu'au cœur des villes,
- sécurité générale du transport et faible taux de pollution.

Ces avantages du rail devraient lui permettre de jouer un rôle important dans une économie démocratisée s'assignant pour objectif le progrès économique et social.

Dans ces conditions, le Congrès de la Fédération CGT des Cheminots estime que la SNCF devrait jouer un rôle de premier plan pour l'aménagement du territoire et la distribution équilibrée, rationnelle des forces productives dans l'ensemble du pays ; être davantage utilisée pour le transport lourd de marchandises et d'une façon plus générale pour les transports à longue distance ; être mieux employée et développée pour le transport des voyageurs, aussi bien au niveau des dessertes dans les grandes agglomération urbaines qu'à celui des liaisons régionales et inter-régionales.

Dans le cadre d'un environnement qui devrait être profondément modifié : politique des transports fondée sur une véritable complémentarité des techniques, investissements de capacité des différents modes de transport déterminés en fonction des besoins de la collectivité, égalisation des conditions de départ effectivement réalisées entre les différents modes de transport, la gestion démocratique de la SNCF devra avoir des finalités radicalement différentes de celles actuellement dictées par les choix monopolistes.

Ce devrait être :

- *d'assurer tous les transports que la SNCF serait en mesure d'acheminer dans de meilleures conditions pour l'usager et à un moindre coût social pour la nation,*
- *de remplir, moyennant les contreparties et moyens financiers nécessaires, ses obligations de services public,*
- *de développer conjointement le progrès social en faveur du personnel et de jouer un rôle d'entraînement dans ce domaine pour les travailleurs d'autres branches des transports,*
- *de permettre aux cheminots, de l'ouvrier à l'ingénieur, de dépasser leur simple fonction productive en participant à la gestion d'un grand service public.*

Conçue dans cet esprit et à ces fins, la gestion démocratique de la SNCF devrait alors reposer sur les principes suivants :

.../...

Propositions du congrès de la Fédération nationale pour une gestion démocratique de la SNCF, 1979. Coll. IHS-CGT cheminots.

Pour une gestion démocratique de la SNCF

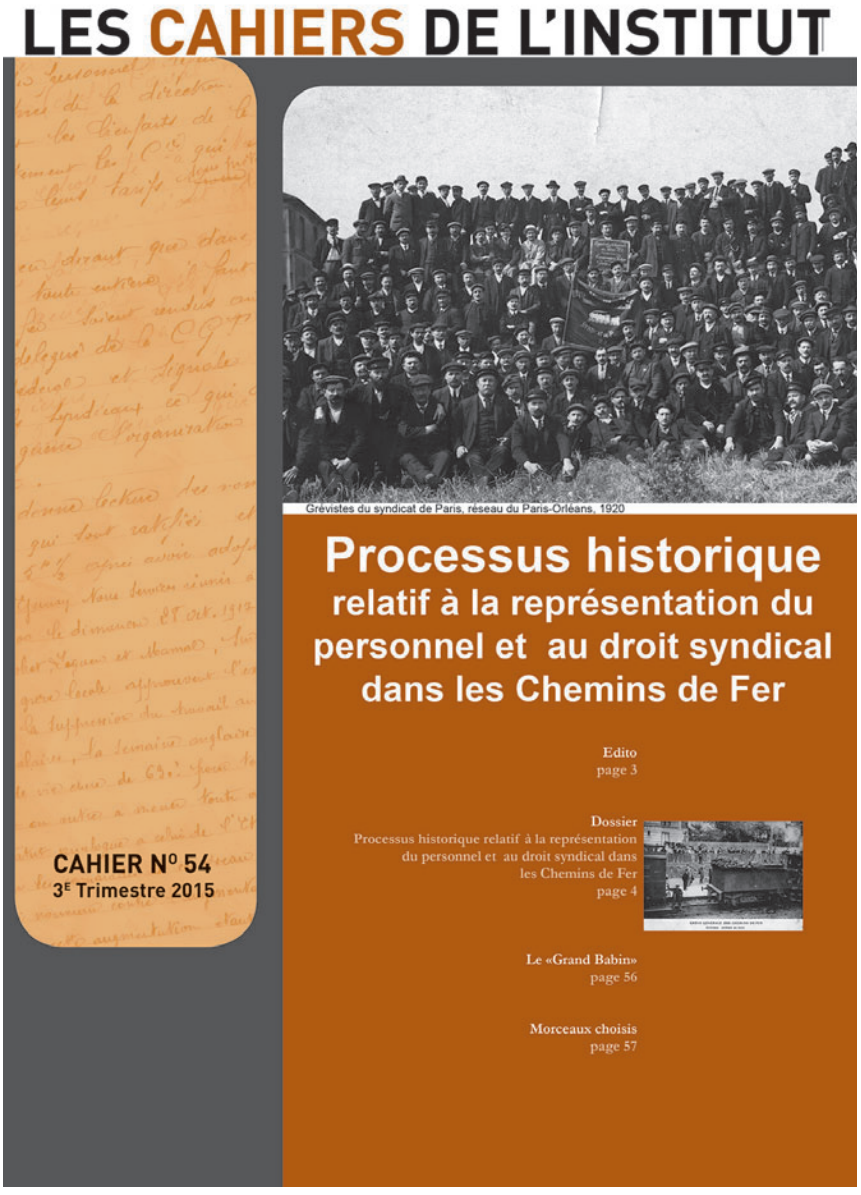
Le 31e congrès a adopté un ensemble de propositions sur la réforme de la SNCF, son devenir, sa gestion démocratique.
Le document fut rendu public le 13 janvier 1977 avec une certaine solennité lors d'une conférence avec des personnalités et en présence de la presse, en combinant le 60e anniversaire de la Fédération et le 40e anniversaire de la SNCF. La CGT posait publiquement la question de l'avenir de la SNCF en fonction des modifications apportées à la convention initiale de 1937 et de l'échéance de 1982.
Elle mettait cheminots et usagers en garde contre les risques de détérioration du service public, si une tendance inquiétante se confirmait : celle de privilégier la rentabilité. Seule une gestion démocratique pouvait empêcher cette pernicieuse évolution. Le texte affirmait *« que la gestion démocratique de la SNCF devra avoir des finalités radicalement différentes de celles actuellement dictées par les choix monopolistes »*.
Il préconisait une politique des transports fondée sur une véritable complémentarité des techniques, des investissements déterminés en fonction des besoins de la collectivité et l'égalisation des conditions de départ effectivement réalisés entre les différents modes de transport.

Conçu dans cet esprit et à ces fins, le texte affirmait que la gestion démocratique de la SNCF devait alors reposer sur 3 grands principes :
1. Autonomie de gestion de l'entreprise ;
2. Participation du personnel à la gestion à tous les niveaux en s'appuyant sur une véritable décentralisation ;
3. Contrôle de l'Etat a postériori.

Ces grands principes établis, suit une série de propositions concernant la composition et les pouvoirs du Conseil d'Administration mais aussi des Comités mixtes et des Comités des activités sociales à tous les niveaux.
En examinant ces propositions, on constate qu'elles donnent aux élus du personnel des prérogatives importantes au plan économique (par exemple un droit de « véto suspensif »). En ce qui concerne la gestion des activités sociales et leur transfert, les dispositions sont comparables de nature à celles des CE et d'un CCE mais on ne revendique pas encore l'application de la loi de 1946.

Le cahier de l'IHS n°54 en donne l'explication jusqu'en 1983, la légitime défense du statut face aux attaques dont il a toujours été l'objet a amené la CGT à une certaine méfiance vis-à-vis de ce qui de près ou de loin pouvait être assimilé à l'application du droit commun.

Un des aspects positifs de cette période de création de l'EPIC SNCF a été de démontrer la possibilité de bénéficier de ce que le droit commun pouvait apporter de favorable sans rien céder sur la défense du statut.
Le document adopté au 31e Congrès a nourri une large discussion sur les questions liées à la gestion démocratique de la SNCF et la politique des transports. Cette discussion se situait dans le cadre des changements espérés par la mise en œuvre du programme commun de gouvernement. On sait ce qu'il advint et la déception qui en résulta. Pour autant, le travail réalisé n'a pas été inutile. Au contraire, il s'est révélé d'un apport très important pour l'avenir. En effet, toutes les idées que cette réflexion a fait avancer, y compris avec les autres organisations syndicales ont été bénéfiques pour le développement des luttes unitaires nous permettant de faire échec aux attaques (le plan Guillaumat par exemple).



Couverture du *Cahier de l'IHS* n°54 - IHS CGT Cheminots

La bataille du TGV

L'inauguration du premier tronçon (St Florentin-Lyon) de la première ligne à grande vitesse par Mitterrand qui venait d'être élu Président de la République, a eu lieu le 22 septembre 1981 mais c'est dès 1970 que se situe le début de la bataille pour sa réalisation.

La part qu'y prit la Fédération CGT des Cheminots est peu connue et pourtant elle est loin d'être négligeable.

Dès la fin des années 1960, la ligne Paris-Dijon-Lyon était arrivée à saturation. Une réflexion eut donc lieu pour trouver une solution par la construction d'une liaison à grande vitesse.

Dans un premier temps, on s'intéressa au prototype d'aérotrain que l'ingénieur Bertin avait testé sur 25 km dans le Loiret. Puis, des études furent entreprises pour un turbotrain nouvelle génération mais le premier choc pétrolier entraîna leur abandon.

Dès 1970, la Fédération CGT préconisait la réalisation du TGV dont la technique était au point dans l'intérêt des cheminots, des usagers, du service public de transport ferroviaire, de l'écologie. Elle appuie la démarche de la SNCF pour l'inscription de ce projet au 6e plan (1971-1975). C'était audacieux de la part de la CGT car à l'époque, hormis ceux qui l'avaient conçu, le TGV avait bien peu d'adeptes tant au plan politique que syndical.

Au nom de la rationalisation, des choix budgétaires, le TGV est dans un premier temps ajourné. Les technocrates usant du calcul des coûts et des avantages en termes étroits de rentabilité, rejettent le TGV.

Parmi les opposants les plus farouches au TGV, il faut décerner une mention spéciale à Giscard d'Estaing, Président de la République à cette époque, qui, même lorsque la bataille sera gagnée, laissera au prix fort toute la charge financière à l'entreprise nationale.

On retiendra que la Fédération CGT des Cheminots fut dans ce combat la seule organisation syndicale à soutenir avec force la réalisation de ce projet qui donnait à la SNCF une nouvelle image de marque, ainsi que les atouts pour le développement d'un service public moderne de transport de voyageurs.

Si certaines organisations syndicales de cheminots ont observé une prudente neutralité, la CFDT a nettement, à plusieurs reprises, manifesté son hostilité au projet durant la décennie.

PARIS-LYON : 1H45

LA SNCF EST PRÊTE PO UR LES TRANSPORTS A TRÈS GRANDE VITESSE

TECHNIQUE EXPRESS

L'AVIS DE LA FÉDERATION

DANIEL MOREAU, SECRETAIRE DE LA FEDERATION, MEMBRE DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS POUR LE VI^e PLAN, REPOND A NOS QUESTIONS :

— Un projet de cette importance suscite beaucoup de commentaires, en particulier dans la presse. Peut-on faire le point de son stade d'avancement ?

— Récemment, j'ai participé à la réunion du VI^e Plan où la question était à l'ordre du jour : le projet de transports à grande vitesse (TGV) sur l'axe Paris-Sud-Est a fait l'objet d'une étude intitulée : « Groupe fonctionnel voyageurs », connue plus communément sous le nom de rapport « Coquand ».

La discussion a donné lieu à un échange de vues assez vif.

On a vu là les représentants de certains intérêts privés tirer à boulet rouge contre la liaison par tubotrain sur infrastructures nouvelles. Les représentants des constructions aéronautiques, le Président d'Air-Inter, les représentants de la route, tout en reconnaissant la haute rentabilité de la ligne, estiment qu'elle n'est pas nécessaire ! Par contre, la SNCF a très vigoureusement plaidé son dossier.

AVIATION

«De Paris à Lyon le turbo-train coûterait 10 fois plus cher que l'avion»

estiment les professionnels de l'aéronautique

Charles CHAMI.

LES PROBLÈMES

UNE ÉTUDE DU COMMISSARIAT AU PLAN

Le turbotrain Paris-Lyon est le moyen le plus rentable pour améliorer les relations entre la capitale et le Sud-Est

DES DETRACTEURS... ASSEZ PEU DESINTERESSES

Le 2 décembre dernier, « France-Soir » relatait avec une certaine complaisance la contre-offensive menée par les milieux patronaux de l'aéronautique contre le projet SNCF... allant jusqu'à affirmer que le turbotrain reviendrait « dix fois plus cher que l'avion ».

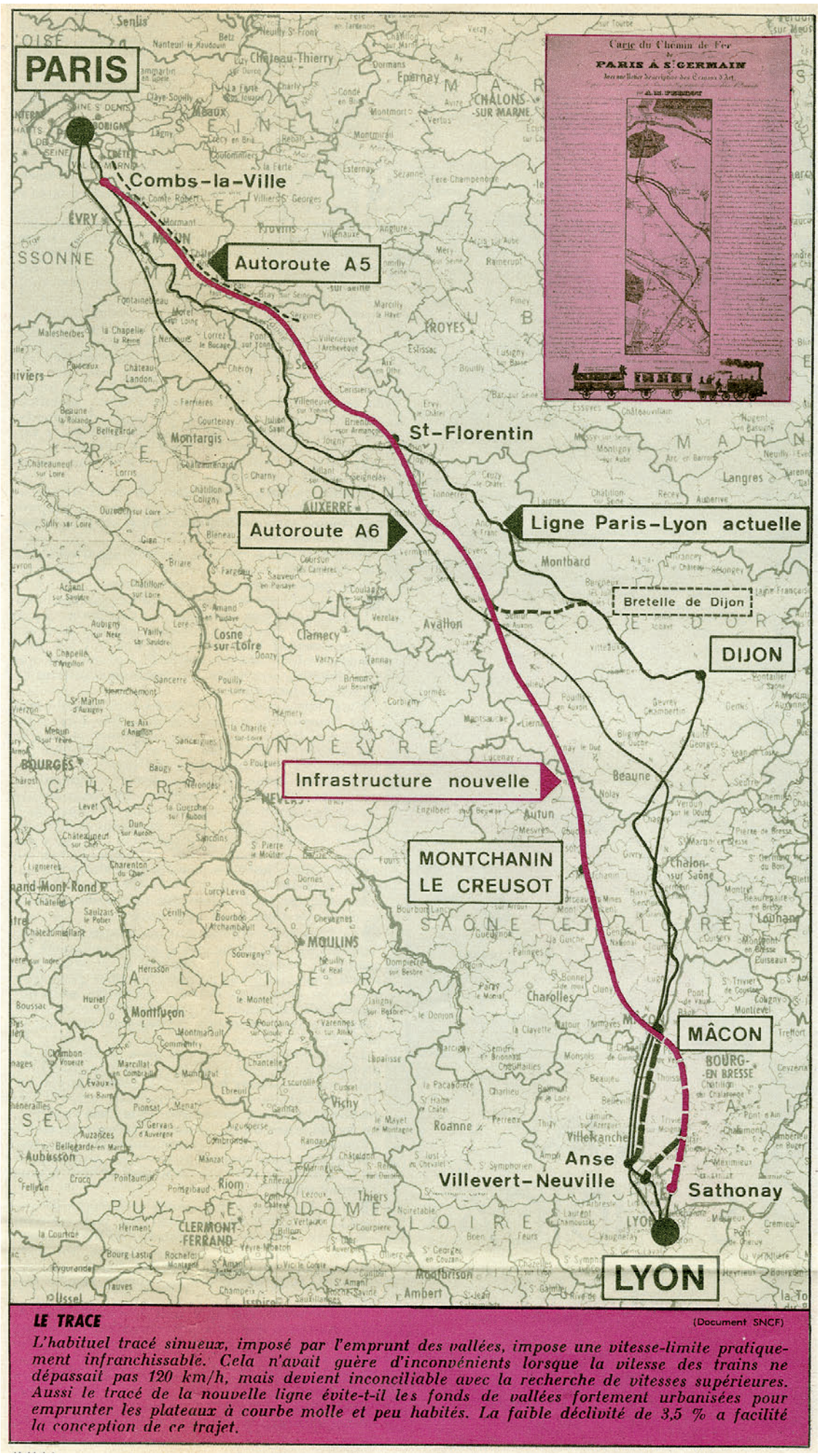
Or, quelques jours après, rendant compte d'une étude de la Commission des Transports (Rapport Coquand), le journal « Le Monde » pouvait écrire : « Les conclusions de ce rapport sont, sur certains points, plus favorables encore que les études menées par la SNCF elle-même. » L'étude révélait que, sans augmentation des tarifs, « le bénéfice brut total de la SNCF pour la période 1976-1995 serait de 2 302 millions de francs ».

Autons que la circulation du super-métro Paris-Lyon serait de provoquer l'asphyxie de la ligne aérienne, puisqu'il est u que, malgré la « concurrence » du turbotrain, le trafic n entre Paris et le Sud-Est de la France sera multiplié par ntre 1967 et 1985 !

Couverture et extraits de la *VO cheminots*, n°1382, 24 février 1971 consacrés à la nouvelle ligne. Coll. IHS-CGT cheminots.

Quelques dates repères

- **5 mars 1974**
  Le Premier ministre, Messmer, prend la décision d'engager la construction.
- **12 février 1976**
  Commande à Alstom de 87 rames TGV.
- **23 mars 1976** J. Chirac, Premier ministre signe le décret d'approbation.
- **4 décembre 1978**
  Décret approuvant la convention Etat-SNCF pour la construction et l'exploitation de la nouvelle ligne entre Paris et Lyon.



LE TRACE (Document SNCF)

L'habituel tracé sinueux, imposé par l'emprunt des vallées, impose une vitesse-limite pratiquement infranchissable. Cela n'avait guère d'inconvénients lorsque la vitesse des trains ne dépassait pas 120 km/h, mais devient inconciliable avec la recherche de vitesses supérieures. Aussi le tracé de la nouvelle ligne évite-t-il les fonds de vallées fortement urbanisées pour emprunter les plateaux à courbe molle et peu habités. La faible déclivité de 3,5 % a facilité la conception de ce trajet.

Extraits de la *VO cheminots*, n°1382, 24 février 1971 consacrés à la nouvelle ligne. Coll. IHS-CGT cheminots.

La politique contractuelle

La décennie 1970-1979 a été baptisée par certains **« l'âge d'or de la politique contractuelle ».**
Origine et but : quand Jacques Chaban-Delmas, alors Premier ministre, tire à sa façon les enseignements de mai 68 en lançant « la nouvelle société », il n'entend pas prolonger dans un sens progressiste les aspirations et les conquêtes sociales de cette époque, mais seulement, dans un premier temps, les canaliser pour pouvoir à terme en récupérer l'essentiel.
L'idée centrale n'était plus de court-circuiter les organisations syndicales comme s'y entendait le pouvoir gaulliste, mais de les impliquer dans la « politique nouvelle » pour qu'elles s'en fassent les défenseurs auprès des salariés.
Les variations sur le thème de la participation ou de l'intéressement pour tenter de résoudre les contradictions de classes dans l'entreprise, ont été nombreuses dans l'histoire et sont aussi vieilles que le capitalisme, mais cette fois la nouveauté réside dans le volume des moyens qui vont être mis en œuvre.

Tout l'appareil d'Etat sera mobilisé au service du patronat et le gouvernement, par le biais des secteurs dépendant directement de sa responsabilité, orchestrera la manœuvre.
Rapidement, l'idée du « contrat » apparaît pour ce qu'elle est réellement : une question de rapport de forces et une source de division.

Dès 1970, la CGT dénonce 3 aspects du contrat qui empêchent sa signature :
- La notion de masse salariale elle-même ;
- La formule employée pour l'accroissement de celle-ci reposant sur des choix sur lesquels les travailleurs n'ont aucune prise ;
- La clause anti grève qui l'accompagne.

Montrant à la fois sa volonté de négocier et son refus de rentrer dans le dispositif idéologique voulu par le gouvernement et la direction de l'entreprise, dans la foulée du rapport de forces créé en 1968, la CGT fit échouer leurs prétentions dès 1970.

Pour autant, débarrassée de ces pièges les plus grossiers, la politique contractuelle entretiendra tout de même la division syndicale entre signataires et non signataires pendant une dizaine d'années.
En dehors de l'accord de 1971, la CGT n'en signera aucun jusqu'en 1981. La CFDT aura la même position. Les autres organisations syndicales les signeront ensemble ou à tour de rôle.
40 ans après, quel bilan peut-on tirer ?
Des certitudes : le rapport de forces créé par la CGT a permis de mettre en échec les aspects les plus pernicieux du dispositif initial. Les acquis obtenus, non négligeables, sont plus à mettre au crédit de ceux qui organisaient l'action qu'à celui de ceux qui signaient les accords.
Mais aussi des questions : sur des positionnements, y compris de notre part, qui demandent à être approfondis.
N'ayant pas la possibilité ici de traiter le sujet d'une façon exhaustive, on pourra, pour en avoir une vision plus complète, se reporter au cahier de l'IHS n°38, 2e trimestre 2010 qui y est consacré.

Manifestation, gare Saint-Lazare, [années 1970].
DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Les combats des cheminotes dans les années 1970

Manifestation des femmes en 1967 à Paris, IHS-CGT cheminots.

Nous ne sommes plus au début de 1900 où la femme ne pouvait disposer de son salaire, ni en 1944 où la femme ne pouvait ni voter ni être élue. Nous venons tout juste de dépasser les années 1960, années où la femme obtient le droit d'ouvrir un compte en banque (1965), d'utiliser des méthodes contraceptives (1967) mais remboursées seulement en… décembre 1974. La notion de chef de famille est acquise juste en 1970.

Après les grandes grèves de 1968, on ne parle plus de la ménagère. Les cheminotes et bien des femmes entrent dans le mouvement syndical. De nombreuses revendications liées à la maternité ou à la place de la femme dans le travail, dans les différentes filières, sont au cœur des activités de la commission féminine de la Fédération des cheminots.

Au milieu des années 1970, on compte 23 000 femmes[15] : 1 500 sont contractuelles, et 4 700 auxiliaires. Elles sont plus d'un quart à connaître la précarité de l'emploi, les bas salaires et peu d'avantages sociaux. Il faut noter aussi que ces femmes sont souvent isolées dans leurs métiers qu'elles soient dans les services sociaux de la SNCF, garde-barrières, dans les cantines ou les emplois de ménage. Seulement 10 % des femmes accèdent à la fonction maîtrise contre 25 % d'hommes. Ainsi ne compte-t-on que 394 femmes cadres.

La Fédération CGT, à l'aube des années 1970, a un bilan très positif : elle est engagée dans des conférences spécifiques de la main-d'œuvre féminine, elle organise des stages de formation syndicale réservée aux femmes. Des femmes siègent à toutes les instances de représentation du personnel. La Fédération veille, par des mesures parfois critiquées par les militants, à leur présence dans les congrès fédéraux ainsi que dans toutes les structures fédérales. Mais la montée des femmes dans toutes les instances syndicales est lente et les femmes restent sous-représentées. Il en va de même dans l'entreprise.

Trois grandes revendications animent les cheminotes à cette époque, celles liées à la maternité ou à la famille et celles liées à leur place dans l'entreprise.

Les revendications liées à la maternité ou à la famille

La question de la maternité pèse lourd et de façon sournoise dans l'avancement des cheminotes : elles sont absentes pendant 14 semaines pour congé maternité (qui date de 1913) et pour soin à enfant. La loi Veil sur le droit à l'avortement est votée en 1975 : elle dépénalise l'IVG et l'encadre. Les femmes ont livré là une très longue bataille (Jusqu'alors elles étaient considérées par le code civil napoléonien de 1810 comme criminelles quand on découvrait qu'elles avaient avorté). Toutefois ce n'est que 7 ans plus tard que l'IVG est remboursée.

En 1975, année internationale de la femme, la commission féminine fédérale pointe trois revendications : la réversibilité de la pension, 18 semaines de congé maternité et deux ans de bonification par enfant dans le calcul de la retraite. En face, Giscard d'Estaing promet un véritable statut de la mère au foyer. C'est autour de la pension de réversion que le débat se déchaîne. Tandis que Françoise Giroud, secrétaire d'Etat à la condition féminine annonce cent une mesures, celle-ci répond très laconiquement à la Fédération à propos des préoccupations

15- Le Courrier du cheminot, décembre 1976, N°50, p. 13

des cheminotes, dont celle de la pension de réversion. Rappelons aussi que les facilités de circulation accordées au conjoint ne deviennent réelles pour la femme agent qu'à l'été 1973.
La commission féminine fédérale n'abandonne pas et quelques mois plus tard, en août 1978, la pension de réversion est, pour l'essentiel, acquise.

La place de la cheminote au travail

La place des femmes au travail fait toujours débat et quand cela a été nécessaire, le patronat et les gouvernants ne se gênent pas de les appeler dans des emplois difficiles comme le nettoyage des trains, dans les ateliers (on louait volontiers les ouvrières pour leur dextérité !) durant la 1re guerre mondiale. En 1971, la SNCF veut bien faire des expériences dans certains métiers réservés aux hommes mais elle est opposée à la présence de femmes dans le contrôle « tant que se pose la question de la mixité des dortoirs ». C'est alors que la Fédération édite la plaquette «Personnel féminin de la SNCF : Connaissez vos droits » qui popularise son point de vue sur le rôle et la place des femmes dans l'entreprise.
A la 6e conférence des cheminotes en 1978, on compte 27 femmes au service électrique, 10 contrôleuses de route. Une avancée bien timide qui perdure. La direction SNCF a du mal à imaginer des femmes dans les guichets ; et de rappeler que le manque de maturité des femmes pourrait s'exprimer par une perte de clientèle aux guichets[16]. Le chemin s'avère encore long !
Les années 1970 ont été aussi occupées par la reconversion des garde-barrières, touchés de plein fouet par l'automatisation des passages à niveau. Un accord-cadre imposé par la Fédération et ses militants de la voie a permis leur reclassement non sans difficulté.

A la fin des années 1970, la considération de la femme, mère de famille, a bien évolué mais on peut dire que sa place dans l'entreprise est bien trop timide et que la lutte des femmes pour accéder à tous les métiers, a tous les niveaux ne fait que commencer.

16 - Comité mixte professionnel Transport Commercial du 26 juillet 1978.

— Le gouvernement giscardien se moque des travailleuses de la S. N. C. F. — FEMMES —

AUCUNE MESURE SOCIALE !

LES CHEMINOTES ACCUSENT ET TÉMOIGNENT !

Les réponses du secrétaire d'État giscardien aux Transports aux questions écrites posées par Mme Gisèle Moreau, député communiste de Paris, seront lues avec indignation par le personnel féminin de la S. N. C. F.
Ainsi donc, sur les quelque 30 000 femmes travailleuses de la S. N. C. F., celles qui attendent un enfant seraient en quelque sorte des « budgétivores », et les 18 semaines de congés de maternité, que la C. G. T. réclame depuis tant d'années, auraient des « incidences financières » trop grandes pour que le gouvernement ne nous les accordent !
Nous sommes très loin des promesses électorales de la campagne giscardienne qui devait faire de la famille le pivot de sa « nouvelle politique » !
Et lorsque, par la question écrite sur la reversion des droits à pension du personnel féminin, Mme Moreau demande qu'il soit mis fin à une pratique discriminatoire à leur encontre, le secrétaire d'État aux Transports est évasif...
Pourtant les cheminotes cotisent comme les cheminots, selon les mêmes pourcentages de leur salaire (près de 10 %) et elles alimentent financièrement d'une manière substantielle la Caisse des retraites et la Caisse de prévoyance. Les femmes, à l'exclusion de celles qui sont seules et chargées de famille, n'ouvrent, en effet, généralement droit à aucune prestation sociale. Et du fait, qu'en l'état actuel des textes, elles n'ont pas droit à pension de réversion pour leur mari, leur salaire se trouve ainsi dévalorisé par rapport au personnel masculin. La majorité d'entre elles ont déjà pourtant les salaires les plus bas de la S. N. C. F.
Mais la volonté giscardienne, c'est de faire supporter aux travailleuses, comme aux travailleurs d'ailleurs, une politique de régression sociale, de bas salaires, de misère. Telles sont les directives du Conseil national du patronat français. Et les réponses de M. Cavaille vont dans ce sens.
A propos, savez-vous que Mme Giroud, toujours « ministre de la Condition féminine » vient de faire 111 propositions au gouvernement ? Pas une de moins. Mais plus cette dame propose et moins les cheminotes disposent !
C'est pourquoi, le 9 mars, les travailleuses ont été au square de la Trinité, à Paris, écouter Georges Séguy qui a donné les vraies solutions à nos problèmes et elles agiront avec la C. G. T., elles témoigneront, elles accuseront ce régime responsable de leurs innombrables difficultés.

Jeannette LEVART.

CHEMINOTS (RÉVERSION DES DROITS A PENSION ACQUIS PAR LE PERSONNEL FÉMININ)

17 952. — Mme Moreau attire l'attention de M. le Secrétaire d'Etat aux Transports sur une mesure discriminatoire à l'égard des femmes travaillant à la S. N. C. F., que représente la non-réversion de la retraite de la femme agent sur son mari. Alors que le personnel féminin cotise dans les mêmes conditions que le personnel masculin, il paraît juste que les cheminotes aient la certitude que les avantages acquis par leur travail ouvrent droit à la pension de réversion dans les mêmes conditions que le personnel masculin et notamment que le mari d'une cheminote puisse cumuler sa pension personnelle et une pension de réversion. Elle lui demande donc s'il n'entend pas donner son homologation à un texte devant permettre la réversion des droits à pension acquis par le personnel féminin de la S. N. C. F. et si la mesure appliquée pour les fonctionnaires d'Etat et les agents des collectivités locales ne pourrait, en première étape, être envisagée à la S. N. C. F. avec effet de décembre 1973.

RÉPONSE. — **Il est exact qu'à la S. N. C. F. le droit à pension de réversion en faveur des veufs prévu aux articles 16 et 17 du règlement des retraites est assorti notamment de la condition suivant laquelle « la pension de réversibilité n'est accordée que s'il est reconnu par le service médical qu'au décès de sa femme, l'intéressé est atteint d'une infirmité ou d'une maladie incurable le rendant définitivement inapte au travail », alors que cette condition qui existait également dans le régime de la fonction publique a été supprimée dernièrement. Il convient d'observer tout d'abord, sur un plan très général, que les différents régimes spéciaux de retraite comportent chacun leurs avantages et leurs inconvénients propres, et qu'ils n'évoluent pas nécessairement de manière rigoureusement identique. En l'occurrence, la comparaison d'ensemble entre le régime fonction publique et le régime S. N. C. F. fait apparaître en faveur de tous les personnels relevant de ce dernier, un certain nombre d'avantages importants tels que l'âge d'entrée en jouissance fixé à cinquante-cinq ans, l'assiette de la rémunération soumise à retenue, non limitée au traitement, le paiement des retraites à terme à échoir ; en outre, le personnel féminin de la Société nationale bénéficie de la validation des périodes de disponibilité prises pour l'éducation ou la maladie des enfants. Cependant, le secrétariat d'Etat aux Transports, saisi par la S. N. C. F., étudie actuellement cette question en liaison avec le ministère de l'Economie et des Finances. Il n'est pas possible de préjuger la décision qui sera prise, en raison des interférences de la mesure demandée avec d'autres points particuliers du régime de la S. N. C. F. relatifs au droit respectif des conjoints et de leurs enfants mineurs.**

CHEMINOTS (AUGMENTATION DE LA DURÉE DES CONGÉS DE MATERNITÉ DU PERSONNEL FÉMININ)

17 953. — Mme Moreau attire l'attention de M. le Secrétaire d'Etat aux Transports sur la situation du personnel féminin de la S. N. C. F. Il apparaît en effet que, tout en faisant la part de la modernisation, l'accroissement de la productivité par heure réelle d'agent, se chiffre à 51 % en cinq ans, ce qui ne se fait pas sans une augmentation de la charge de travail ni sans une aggravation des conditions de travail et de vie et de graves répercussions sur la santé des femmes enceintes et de leurs bébés. Ainsi, de nombreuses femmes ne peuvent mener leurs grossesse à terme. Il paraît donc urgent de porter le congé de maternité de quatorze à dix-huit semaines. Par ailleurs, aucune augmentation du congé de maternité n'est intervenue à la S. N. C. F. durant les dix dernières années, ce qui place cette entreprise nationalisée bien en retrait, par rapport aux possibilités offertes par la Sécurité sociale, l'E. D. F., les banques nationalisées, etc. Elle lui demande donc s'il compte donner son homologation à un texte devant permettre de porter le congé de maternité du personnel féminin travaillant à la S. N. C. F. de quatorze à dix-huit semaines.

RÉPONSE. — **Le problème de l'allongement de quatorze à dix-huit semaines du congé de maternité du personnel féminin de la S. N. C. F. a été examiné par la Commission mixte du statut du personnel ; les propositions faites par cette commission qui allaient dans le sens souhaité par l'honorable parlementaire, n'ont pu, en définitive, être homologuées par les autorités de tutelle, compte tenu des incidences, notamment financières, de ce projet. Le régime des congés maternité à la S. N. C. F. est conforme au droit commun et une amélioration ne peut être recherchée que dans le cadre d'une évolution plus favorable du régime général.**

Nous venons d'apprendre, et nous nous en réjouissons, que le personnel féminin de la R. A. T. P. vient d'obtenir le droit à pension de réversion pour les veufs, sans condition.
Mais nous rappelons que depuis de nombreux mois, notre Fédération s'est faite l'interprète de milliers de cheminotes qui veulent obtenir cette revendication auprès de la Direction S. N. C. F. et des pouvoirs publics. Le secrétaire d'État aux Transports qui a signé la décision de la R. A. T. P. va-t-il tenir à l'écart les cheminotes ? Agissez, manifestez votre désapprobation !

Article de *la Tribune des cheminots*, n°518, 12 mars 1976. Coll. IHS-CGT cheminots.

A LA SNCF
LES TRAVAILLEUSES TÉMOIGNENT, AVEC LA CGT
DES INÉGALITÉS, DES INJUSTICES QU'ELLES VIVENT CHAQUE JOUR

FORUM DES CHEMINOTES

A PARIS, LE 7 MARS 1978

Couverture du questionnaire fédéral à destination des cheminotes, 1978. Archives du collectif féminin fédéral, IHS-CGT cheminots.

LES ANNÉES 80

Le congrès de 1983

Réussir le changement ; apprécier le nouveau rapport de force et ses potentialités avec les cheminots

33e Congrès fédéral, 19- 22 avril 1983, Nanterre, salle des congrès. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Le précédent congrès s'était déroulé fin 1979. Aussi le rapport d'activité au congrès d'avril 1983 s'articule-t-il sur deux périodes : l'avant et l'après 10 mai 1981.
Il rappelle la situation de la SNCF dans la crise, les actions menées par la CGT, souvent seule, constamment en position d'opposition dans tous les domaines à la politique giscardienne. Malgré les discours fatalistes de tous bords, les luttes menées ont permis de limiter les dégâts et de faire monter l'exigence de changement dans le pays.
La SNCF subissait la crise de plein fouet à double titre : chute des trafics lourds et placée au centre des attaques de tous bords visant les entreprises publiques et leurs personnels, déjà traités de « nantis ».
Ainsi l'horizon 1983 annonçait la fin légale de la SNCF dans sa forme 1937.
Le rapport Guillaumat prévoyait la mise en concurrence et l'obligation de la rentabilité interne, des replis du trafic voyageurs, d'autres fermetures de lignes et la suppression des omnibus … alors que l'Etat-actionnaire laissait la SNCF s'endetter lourdement pour le projet TGV !
Deux ans après l'élection de F. Mitterrand et l'arrivée d'une majorité PS-PC-MRG à l'Assemblée, le rapport d'activité insiste sur la démarche syndicale adoptée :

- La CGT a participé au résultat électoral par ses luttes et son positionnement clair et offensif. *La Tribune des cheminots* du 6 mai titrait : *« pour le vrai changement, le vote et la poursuite des luttes dans la corporation peuvent être les conditions décisives»*.
- La CGT veut contribuer à réussir le changement, elle agira avec fermeté envers le patronat et entend être un partenaire coopératif mais autonome à l'égard du gouvernement. Elle appuiera toutes les mesures positives, jugera en fonction des actes et agira sur la base de ses propres objectifs syndicaux en toute matière relevant de son champ d'action…
- Le changement passe par l'engagement conscient et responsable des travailleurs dans la lutte. Pour cela il faut qu'ils se sentent concernés, impliqués et qu'ils soient directement partie prenante.

Dans sa démarche, dès le 15 juillet 1981, la Fédération remet au ministère des Transports huit dossiers revendicatifs, largement rendus publics, sur la situation des cheminots et de l'entreprise. Salaires, emploi, droit syndical et libertés pour les

travailleurs, conditions de travail, formation professionnelle, revendications propres aux retraités, aux agents originaires des DOM-TOM et immigrés ainsi que la reconnaissance de la représentativité de l'UFCM-CGT.

Il est clair que l'action du communiste Charles Fiterman comme ministre des Transports va apporter au ferroviaire notamment, une approche nouvelle et une impulsion dont il avait bien besoin : Rapport Guillaumat remis au tiroir, arrêt de fermetures de lignes, décision de larges concertations avec les OS sur l'avenir de la SNCF. La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) qui sortit de ces négociations tripartites, pratique inédite, ouvre ainsi un champ plus vaste à la revendication et à des propositions constructives de la part de la CGT.

Le rapport fait le bilan concret, de façon qui se veut équilibrée et objective, de ce qui a changé : sur les salaires, l'emploi et les effectifs, les droits nouveaux, les aspects propres à chaque service ou catégorie.

La grande question qui conclut ce rapport est naturellement celle sur la CGT, outil syndical des cheminots.

Le rapport oral d'ouverture aux débats du congrès, présenté par Georges Lanoue, secrétaire général, revient sur ces questions et invite à la réflexion sur quatre grands aspects :

Bien apprécier le nouveau rapport de forces et en saisir les potentialités.

Car on perçoit déjà l'énorme attaque idéologique qui se développe pour jouer la carte de la démobilisation des salariés, le renoncement, la déception, dans le but de développer une stratégie reposant sur un programme différent en vue d'une gestion dite « de gauche » de la crise. Dans ce cadre, l'unité syndicale reste un impératif mais s'il est bien difficile de la réaliser, il ne faut pas s'y résigner et cela passe par une exigence de clarté, par un parler franc sans complaisance et sans outrance.

A la SNCF, souvenons-nous que le changement de statut de l'entreprise au 1er janvier 1983 était un hasard historique dont nos adversaires de tout poil étaient résolus à profiter pour porter un coup décisif au service public voyageurs et Fret. Dorénavant, la LOTI institutionnalise le droit au transport, le développement du service public en donnant la priorité aux transports collectifs. Un projet de plan d'entreprise est en cours avec une phase de concertation.

L'intervention de notre Fédération et des cheminots, devient un axe majeur de la réussite dans ce domaine.

Georges Lanoue reprend la longue liste des avancées sociales obtenues: réintégration des révoqués de 1947-1953, reconnaissance de la section syndicale, moyens accrus en droit syndical, l'heure mensuelle d'information syndicale. D'autres dont le principe est acquis mais reste à négocier: Comités d'entreprise, conseils d'atelier et de bureaux, le renversement de tendance au plan des effectifs (+4600 fin 1982 et stabilisation en 1983), une étape de titularisation du personnel auxiliaire, l'intégration à la SNCF de 600 travailleurs Cadoux des Ateliers SNCF de St Pierre des Corps après une dure lutte syndicale durant six ans, la semaine de 39 heures pour tous et la compensation de la pénibilité du travail de nuit, une négociation en cours pour les 35 heures aux travailleurs postés.

La Tribune des cheminots, n°597, 19 janvier 1983. Coll. IHS-CGT cheminots.

Ce qui reste déterminant pour pousser le changement le plus loin possible, c'est la nécessaire intervention des cheminots, parce que tout ne va pas pour le mieux. Georges Lanoue cite alors un ensemble de mesures dites « de rigueur » décidées au niveau gouvernemental, injustes pour les salariés et inefficaces pour l'économie.

Les questions revendicatives restent un axe prioritaire et essentiel et pour longtemps.

Il estime que l'activité fédérale est trop généraliste et trop de sommet. Sachons faire la part du positif et du négatif, c'est cela la véritable indépendance syndicale. Il y a nécessité à faire reculer la délégation de pouvoir, à renoncer à regarder enA-

ZQx haut pour voir ce que va décider la Fédé. Nous étions hier encore arc-boutés sur nos acquis que nous défendions souvent seuls et minoritairement. Nous réaffirmons s'il en est besoin, que nous ne renonçons à aucune forme d'action y compris la grève, mais la forme choisie doit être la mieux adaptée à la situation.

La jeunesse, une force décisive

« Les jeunes qui entrent aujourd'hui à la SNCF sont le reflet de leur époque. Ne menons pas notre activité en leur direction en fonction de ce que nous pensons être bien pour eux mais veillons à bien les connaître, leurs aspirations, leurs sensibilités, leurs façons d'aborder les problèmes afin d'être en mesure de faire avec eux la CGT des années 80. Il nous faut avoir à l'esprit qu'un jeune qui entre aujourd'hui n'a pas connu le plan Guillaumat et toutes les luttes passées. Ce qui compte pour lui ou elle, c'est son vécu immédiat dans l'entreprise. L'importance de l'accueil par la CGT est déterminante. Un jeune embauché juge l'organisation sur le fait qu'elle pourra répondre ou non à ses problèmes du moment ».

La CGT qu'il nous faut : « les bons résultats de la CGT à la 1ère élection directe des représentants salariés au CA de la SNCF sont un élément de mesure très précis du poids de nos idées, de notre activité, de la perception qu'en ont les cheminots ». Et Georges Lanoue d'interpeller le congrès : *« cela pose à notre organisation de multiples responsabilités en matière de qualité de vie syndicale d'amélioration de la démocratie syndicale et du travail collectif ;*

avoir de véritables directions syndicales qui animent, décident, participent ;

considérer que tous les militants ont un rôle à jouer à quelque niveau que ce soit et qu'ils se doivent de donner un minimum de temps pour cultiver la CGT, implanter la CGT partout dans les chantiers, se fixer des objectifs et apprécier les résultats.

Il nous faut être la CGT de chacun pour être celle de tous. Aussi, veillons à agir envers les diverses composantes : les femmes, les jeunes, les personnels maîtrise et cadres, les travailleurs immigrés même s'ils sont peu nombreux, nos camarades originaires des DOM-TOM ».

Il termine sur ce point en soulignant que si tout doit partir de, et ramener au syndicat local, il est indéniable que l'activité technique est primordiale. La section technique est l'outil privilégié du syndicat puisque c'est par elle qu'il percevra l'écho du vécu et par elle qu'il transmettra les idées de la CGT. C'est bien à partir de là que pourront être élaborées les revendications collant aux préoccupations des cheminots. Tout doit partir du lieu de travail, c'est le lieu décisif.

Charles Fiterman au congrès de la fédération CGT des cheminots

Un moment particulier lors de la dernière séance du Congrès fut la visite du ministre des Transports, Charles Fiterman, qui répondait ainsi à une invitation de la Fédération.

Le congrès lui réserva un accueil enthousiaste et chaleureux. Evénement historique, comme aima à le faire remarquer G. Lanoue : *« C'est la première fois depuis la Libération qu'un ministre honore de sa présence un de nos congrès ».*

Charles Fiterman lors du 33e congrès fédéral tenu les 19-22 avril 1983, dans la salle des congrès à Nanterre. DR | Coll. IHS-CGT cheminots

Le ministre Charles Fiterman répond à la CGT

Nous citons ici la réponse écrite que fit le ministre, à la lettre adressée au ministre par Georges Lanoue au nom des congressistes sur quatre grands dossiers,.

- **Sanctions pécuniaires et garanties disciplinaires** la loi du 4 août 1982, relative aux libertés des travailleurs dans l'entreprise, prévoit que les amendes sont interdites et que toute disposition contraire est réputée non écrite. Il a été clairement indiqué à la Direction de la SNCF, que la pratique des sanctions pécuniaires doit cesser, aux termes mêmes de la loi. Le problème d'ensemble des sanctions disciplinaires doit donc être revu. Je propose que la commission du Statut puisse au début du mois de mai, remettre en chantier, après une nouvelle discussion générale, le projet de réglementation qui m'a été soumis pour homologation.
- **Application des 35 heures :** Charles Fiterman rappelle que l'article 26 de l'ordonnance du 16 janvier 1982 prévoyant que la durée du travail des salariés travaillant de façon permanente en équipes successives, selon un cycle, ne devra pas être supérieure, en moyenne sur une année, à 35 heures par semaine travaillée au plus tard le 31 décembre 1983, et l'accord social 1983 qui traite de ce problème prévoyant une concertation, il déclare avoir demandé que la CMS soit réunie dans les meilleurs délais pour en débattre. Son souci est

qu'il soit tenu compte de la spécificité de l'entreprise au niveau de la signification des termes de l'article 26, étant entendu que, au-delà de la discussion qui doit être très complète et comporter, de la part de l'entreprise, la donnée de tous les éléments, les décisions doivent être rapidement prises, sous réserve de l'accord du ministère du Travail.

- **Évolution du service médical :** il assure le congrès de son très grand souci de voir aboutir positivement les discussions prévues à ce sujet par l'accord social signé par 5 OS SNCF. Il signale que la SNCF vient de répondre positivement à une note de son cabinet à ce sujet et encourage la Fédération à demander à la SNCF qu'une date soit d'ores-et-déjà fixée.
- **Existence de la Commission Mixte du Statut :** il confirme que son existence ne saurait être remise en cause. Vous avez fait, répond-il, des propositions susceptibles de régler les difficultés de fonctionnement liées à des aspects réglementaires. Il me semble que le groupe IV tripartite est tout à fait habilité pour examiner cette importante question, puisque aussi bien l'avis du Conseil d'Etat nous y oblige.

Charles Fiterman lors du 33e congrès fédéral tenu les 19-22 avril 1983, dans la salle des congrès à Nanterre. DR | Coll. IHS-CGT cheminots

Charles Fiterman : libérer la SNCF de tous ses boulets

Prenant la parole hier devant le 33e Congrès des cheminots CGT, le ministre des Transports, Charles Fiterman, après avoir évoqué tout ce qui avait été entrepris par le gouvernement pour remettre la SNCF sur ses rails, a poursuivi :

« Nous devons compléter, à présent, le travail entrepris, en terminant rapidement la mise au point du cahier des charges et puis du contrat de plan de la SNCF, et en continuant de réunir les conditions d'une renaissance du rail et d'un nouveau dynamisme interne de l'entreprise.

Sur tous ces points, en installant le nouveau conseil d'administration de la SNCF en février dernier, le premier ministre a clairement affirmé la volonté du gouvernement.

Volonté de libérer l'entreprise du boulet que constitue son endettement, en modifiant les modalités de financement qui en sont responsables, et en apportant un concours budgétaire exceptionnel pendant le temps nécessaire.

Volonté d'agir sur tout ce qui abaisse artificiellement la compétitivité du chemin de fer, en harmonisant en particulier les charges de retraite.

Volonté d'élargir au trafic voyageurs la participation de l'Etat aux charges d'infrastructures et de participer à certains investissements grâce à des dotations en capital.

Volonté de mieux contribuer à l'aménagement du territoire en modernisant les dessertes régionales en liaison avec les régions dotées de nouvelles compétences.

Mais, tout cela, bien sûr, ne pourrait porter tous ses fruits sans un effort particulier et soutenu à tous les niveaux de l'entreprise : effort de démocratisation, de concertation, de décentralisation, de dynamisme commercial et de gestion efficace au service du public.

Ainsi, dans tous les domaines, c'est d'un effort sans précédent, de mobilisation du potentiel de l'entreprise et de tous les cheminots, que dépend la concrétisation des objectifs fixés par le pays. »

Puis le ministre des Transports rappelait la mémoire des combats livrés par les cheminots pour en conclure : *« Ce n'est donc pas la première « bataille du rail » que vous entreprenez. Celle-ci peut s'appuyer, bien sûr, sur des orientations gouvernementales plus favorables, sur une pratique nouvelle de la concertation, sur la reconnaissance de droits nouveaux pour les travailleurs et leurs syndicats. En même temps, cette action se heurte aujourd'hui à des difficultés, à des obstacles, à des pressions, qui ne pourront être surmontés sans votre participation active et constructive. »*

L'hiver 1986-1987

26 jours d'arrêt de travail

Du 18 décembre 1986 au 15 janvier 1987.

Grève de décembre 1986-janvier 1987 à Paris, devant la gare Saint-Lazare.
DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Rappelons que l'année 1986 est la première année de cohabitation entre François Mitterrand, Président de la République et Jacques Chirac, Premier ministre à la tête d'un gouvernement de droite depuis les élections législatives de mars.

Les revendications pour s'opposer aux blocages des salaires se multiplient dans de nombreux secteurs depuis des mois. À l'automne, les étudiants à leur tour contestent la politique gouvernementale et plus particulièrement le « projet Devaquet » réformant les universités pour les mettre en concurrence. La mort du jeune Malik Oussekine sous les coups policiers contraindra le gouvernement à retirer sa réforme le 8 décembre.

Toute la CGT prépare une grande manifestation pour la défense de la sécurité sociale annoncée pour le 22 janvier.

Chez les cheminots, 14 actions de portée nationale se sont succédées sans que le gouvernement et la direction de l'entreprise ne réagissent à la hauteur du mécontentement qui porte sur les salaires, les conditions de travail, le devenir du service public.

Pire, la SNCF annonce une nouvelle grille de salaire dans laquelle «le mérite» devient un critère individuel de rémunération. C'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase.

Un texte « d'agents de conduite de base » appelle à la grève à partir du 18 décembre. Elle partira de Gare du Nord et durera 4 semaines dans une certaine confusion.

Le conflit traversa plusieurs difficultés en interne comme externe. Il laissera des traces et conduira après une analyse collective à en tirer des enseignements pour l'avenir.

Dès le départ, la défiance des futurs grévistes à l'égard desFédérations syndicales est clairement assumée. Le mouvement est d'abord conçu et organisé sur une base essentiellement corporatiste visant à satisfaire les seules revendications des conducteurs. Les autres catégories n'étant pas considérées comme cruciales pour la réussite de la grève, voire nuisibles, à la défense des « barons du rail ». Quelques militants de la CFDT et de la FGAAC sont à la manœuvre.

Très rapidement et opportunément «la spontanéité de la base » s'organise. Une « coordination nationale » est annoncée puis promue par un grand nombre de médias qui y voient une forme moderne d'organisation puisqu'elle défie les syndicats dits « classiques ». Ils omettront le plus souvent de signaler l'appartenance masquée de militants issus de la CFDT habilement parés du statut de « cheminots de base ».

Là, une intersyndicale, ailleurs un « comité de grève » l'exercice est plus facile à mettre en œuvre là où la CGT connait des faiblesses militantes ou d'implantation.

Après avoir hésité sur la conduite à tenir vis-à-vis d'une grève qui ne se présentait pas sous les meilleurs auspices, la Fédération décide d'accompagner les grévistes en favorisant la démocratie dans les assemblées. Elle s'efforce de donner chaque jour tous les éléments d'appréciation pour que chacun juge en permanence de la meilleure attitude à adopter.

Cependant, le positionnement catégoriel revendiqué par les par les initiateurs s'illustre par des personnels ou des militants d'autres services des assemblées générales. Certaines formes d'action qui se donnaient d'abord pour objectif d'empêcher les circulations quel que soit le nombre de grévistes, entretenaient la confusion et les divisions entre cheminots au grand bonheur de la direction. Les roulants étaient les plus mobilisés dans la grève, les autres catégories y faisaient des allers et retours.

Les usagers « otages » étaient d'autant plus réceptifs aux critiques faites aux grévistes que les objectifs du conflit n'apparaissaient pas clairement alors que nombre de familles voyaient leur Noël perturbé.

Après quatre laborieuses semaines de grève, la grille dite au mérite fut retirée, des mesures catégorielles obtenues mais le bilan restait mitigé tant dans ses résultats que dans l'atmosphère qui régnait durant et après cette grève au goût étrange.

La Fédération tira rapidement des enseignements de cette période :

- Il était possible par un activisme ciblé de s'appuyer sur un mécontentement général pour en dégager un mouvement catégoriel et ainsi dévoyer la lutte susceptible de prendre une plus grande envergure
- Ce n'est pas le degré de gêne occasionné lors des grands déplacements de fin d'année qui est un facteur déterminant pour « réussir une grève ».
- Il y avait l'ambition de piéger la CGT, première force syndicale.
- La démocratie dans la démarche syndicale ne se justifiait pas uniquement pendant les conflits, ce devait être un mode de vie permanent dans l'activité au quotidien.
- Pour relever le défi, la Fédération décidait pour les élections professionnelles des 8 octobre 1987(CE) et 3 décembre 1989 (DP) de soumettre ses candidats à l'approbation des cheminots avant le scrutin officiel. Ces deux élections se traduisent par une progression de la CGT.

La mise en place des CE et du CCE à la SNCF une conquête à l'arraché

1946

Hérités du programme du Conseil National de la Résistance, les Comités d'entreprise apparaissent en France dès l'ordonnance du 22 février 1945 puis de la loi du 26 mai 1946.
Sont alors concernées toutes les entreprises du secteur privé de plus de 50 salariés. La fonction publique, le secteur public et nationalisé n'entrent pas dans le champ d'application de la loi
La SNCF se voit attribuer un statut un peu particulier par simple décision ministérielle.
Dans le domaine économique, ce sont les comités mixtes d'établissement et professionnels régionaux.
Dans le domaine de la gestion des activités sociales, les élus des cheminots sont consultés dans le cadre de Comités locaux, régionaux ou central des Activités Sociales
Mais à la différence des C.E., la SNCF conserve tout pouvoir de décision et de gestion.

1982

Au terme de la Convention de 1937 et sous l'impulsion du ministre des Transports, Charles Fiterman, est alors promulguée le 30 décembre 1982 la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), qui transforme la SNCF en EPIC. L'une des conséquences de cette modification du statut de l'entreprise réside dans la mise en place d'instances représentatives du personnel comme dans le droit commun.
« Les règles relatives aux comités de groupe, aux comités d'entreprise et aux CHS-CT sont applicables de plein droit. »

1983

Dès le début de 1983, les négociations débutent entre la SNCF et les fédérations syndicales.
Rapidement, trois tendances s'affrontent. L'une, défendue par la CGT, vise à des structures au plus près des agents, au niveau de chaque établissement ; une autre, défendue par la CFDT vise à des structures multifonctionnelles par bassin d'emploi; une troisième défendue par la Direction et soutenue par FO, CGC, CFTC et FMC vise à des CE sur la base des régions SNCF. Les organisations syndicales les moins bien implantées localement espèrent ainsi limiter l'influence de la CGT.
Les négociations échouent et par la voie réglementaire, la Direction régionale du Travail et de la Main-d'œuvre d'Ile de France tranche en faveur de 327 CE : CE fonctionnels et locaux et 1 CCE.
Aux premières élections de Décembre 1983 (CE et DP), la CGT obtient 47,54% des voix, suivie de la CFDT (24,9%) puis des autres organisations syndicales.

1984

Le premier Comité central d'entreprise (CCE) est installé début 1984 avec notre camarade Jean-Paul Lahouse comme secrétaire.
Il racontera plus tard ce souvenir : *« Nous avions revendiqué de nous installer dans les locaux occupés par la Direction des affaires sociales de la SNCF, rue du Château-Landon, derrière la gare de l'Est. À notre arrivée, quelle ne fut pas notre surprise de découvrir que les bureaux avaient été entièrement vidés et qu'il ne restait rien. Pour l'anecdote, la première réunion du bureau s'est tenue sur une table de camping et des chaises récupérées çà et là ».*
Les CE et le CCE finissent par se mettre en place, avec comme seules prérogatives l'intervention sur la politique économique de l'entreprise. La direction gardant la haute main sur la gestion des activités sociales qui font l'objet de négociations spécifiques.
Une situation qui n'empêchera pas le CCE, en collaboration avec la CCAS d'EDF, d'ouvrir un camping à Sigean (Aude). A l'été 1985, les arbres récemment plantés ne procuraient pas encore l'ombre nécessaire aux vacanciers, mais c'était le premier acte concret du CCE envers les cheminots et leurs familles.

1985

Sitôt connue la décision de créer 327 CE, FO, CGC, FMC et CFTC introduisent un recours en conseil d'État. Ce dernier rend son verdict en juin 1985, casse la décision de la Direction du Travail et de la Main d'Œuvre. De nouvelles négociations aboutissent en juillet à la mise en place de 35 CE (25 CER et 10 Centraux) et 1 CCE. En Octobre, de nouvelles élections donnent à nouveau la première place à la CGT en voix (45,8%) et en sièges.
Citons ici encore les souvenirs de Jean-Paul Lahouse : *« pour la direction, il s'agissait d'un domaine réservé. Elle ne souhaitait pas que les élus du personnel puissent assurer une gestion directe. Elle aurait aimé que se perpétue quelque chose se rapprochant de ce qui existait auparavant, avec une sorte de contrôle des élus, la direction conservant la haute main sur les activités sociales. »*
Particulièrement tendues, les négociations sont menées sous le signe de la mobilisation des cheminots. Une manifestation, à l'initiative de la CGT, rassembla 12 000 cheminots devant le ministère des Transports.

Christiane Roulet-Bedon, secrétaire du CCE de 1985 à 1993, se souvient que les négociations achoppaient autour des questions budgétaires. *« Nous avions à reprendre quelque chose d'existant. Or la gestion des AS, c'était par exemple le cas des cantines, était imbriquée dans les comptes de l'entreprise. Afin d'évaluer le montant du patrimoine et des activités existantes, se met en place, en mars 1983, la mission Pirot, du nom de son président, membre du Conseil d'Etat. Il a fallu faire estimer le patrimoine et la valeur des AS. Cette évaluation n'était pas sans conséquences sur le montant de la*

dotation versée par la SNCF aux CE/CCE. Or, pendant trois ans, la SNCF qui avait retardé le plus possible les négociations, en avait profité pour écrémer le budget des AS, en n'opérant plus d'investissements dans le patrimoine. »
La mission Pirot rend sa copie définitive en février 1985. C'est sur la base de ce rapport que démarre l'élaboration du protocole d'accord qui sera signé par la SNCF et l'ensemble des Fédérations syndicales le 20 décembre 1985.

1986

Le 1er janvier 1986, dans un contexte difficile et face à une direction revancharde qui s'est vue imposer les CE, les élus du personnel assurent officiellement, en complément de leurs attributions économiques, la gestion des activités sociales.
Les CE et le CCE exercent enfin leurs prérogatives de plein droit, conformément à la loi, … 40 ans après la mise en place des premiers Comités d'entreprise.
Mais il restait à négocier l'épineuse question des activités sociales Citons ici encore les souvenirs de Jean-Paul Lahouse : *« pour la direction, il s'agissait d'un domaine réservé. Elle ne souhaitait pas que les élus du personnel puissent assurer une gestion directe. Elle aurait aimé que se perpétue quelque chose se rapprochant de ce qui existait auparavant, avec une sorte de contrôle des élus, la direction conservant la haute main sur les activités sociales. »*
Particulièrement tendues, les négociations sont menées sous le signe de la mobilisation des cheminots. Une manifestation, à l'initiative de la CGT, rassembla 12000 cheminots devant le ministère des Transports.

Christiane Roulet-Bedon, secrétaire du CCE de 1985 à 1993, se souvient que les négociations achoppaient autour des questions budgétaires. *« Nous avions à reprendre quelque chose d'existant. Or la gestion des activités sociales, c'était par exemple le cas des cantines, était imbriquée dans les comptes de l'entreprise. Afin d'évaluer le montant du patrimoine et des activités existantes, se met en place, en mars 1983, la mission Pirot, du nom de son président, membre du Conseil d'Etat. Il a fallu faire estimer le patrimoine et la valeur des A.S. Cette évaluation n'était pas sans conséquences sur le montant de la dotation versée par la SNCF aux CE/CCE. Or, pendant trois ans, la SNCF qui avait retardé le plus possible les négociations, en avait profité pour écrémer le budget des A.S., par exemple en n'opérant plus d'investissements dans le patrimoine. »*
La mission Pirot rend sa copie définitive en février 1985. C'est sur la base de ce rapport que démarre l'élaboration du protocole d'accord qui sera signé par la SNCF et l'ensemble des fédérations syndicales le 20 décembre 1985.

La Tribune des cheminots, n°624, 19 juin 1985. Coll. IHS-CGT cheminots.

le train jaune de Cerdagne

Manifestation en soutien des 12 militants révoqués, défenseurs de la ligne du train jaune en Cerdagne à Montpellier, le 20 février 1986. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Dès les années 1970, cette ligne de montagne, à voie métrique, de Villefranche - Vernet-les- Bains à Latour-de-Carol, est dans les projets de fermeture de la SNCF et du gouvernement.

Face aux menaces de fermeture dont elle est l'objet, les cheminots de Cerdagne et leur syndicat CGT n'ont de cesse de renouveler leurs formes de lutte pour maintenir la ligne en activité : pétitions, grèves, occupation de voies, opérations billets gratuits.

En 1981, par leur action, ils ont obtenu le maintien et la modernisation de la ligne.

Mais fin 1985, la direction décide le remplacement du système d'exploitation par cantonnement téléphonique par la radio sol/train et ferme d'autorité plusieurs gares sur une portion de la ligne avec des suppressions d'emploi à la clé.

Refus de négocier côté SNCF. Le soutien massif des populations, des élus locaux, des médias s'exprime en faveur du maintien de cette ligne. Le 15 septembre 1985 a lieu une action massive de grève et d'occupation de gares sur la ligne et du bureau du dirigeant Exploitation à Perpignan.

Une sombre machination pour casser la CGT va alors se mettre en place : le 19 novembre 1985, la SNCF fait démonter des aiguillages à Fontpédrouse, par une entreprise privée encadrée de 2 dirigeants régionaux SNCF, de manière « sauvage », sans avis-travaux. Aussitôt alertés, les militants CGT font arrêter le chantier ; l'entreprise s'en va et les deux cadres sont emmenés dans le bâtiment voyageurs toute la matinée pour discuter. Ils y rencontrent d'ailleurs un huissier, des journalistes, des gendarmes. Ils repartiront à 14h00 sans autre incident ni voie de fait à leur égard.

Ayant besoin de faire croire partout à une flambée de violences, la direction ose parler de « séquestration » et engage des sanctions lourdes contre 12 cheminots pris parmi les manifestants, tous militants CGT ou élus locaux.

Elle organise un conseil de discipline pour six d'entre eux, qui le 4 mars 1987, propose 5 révocations et une mise à pied avec dernier avertissement. Le directeur de région affectera de jouer la clémence en décidant de mises à pied accompagnées de déplacement par mesure disciplinaire, de derniers avertissements avec un an de mise à l'épreuve !

En parallèle, suite au dépôt de plainte de la SNCF, nos camarades sont inculpés par un juge d'Instruction pour *« séquestrations, violences … »*.

Ce conflit résonna haut et fort, porté par la Fédération. Des arrêts de travail massifs, des rassemblements ont lieu dans toute l'entreprise à l'appel de la Fédération, le 11 mars 1986, pour la défense des droits et libertés syndicales et pour s'opposer à la politique de casse du contrat de plan 1985/89.

Car le problème de fond était bien celui-là : derrière un aspect modernisation, la SNCF envisageait de casser massivement des emplois, démanteler l'entreprise en réduisant le service public.

L'affaire des cheminots de Cerdagne ne finira pas là.

Déboutée en jugement prud'homal qui annulera les sanctions en mai 1987, la SNCF se fera revancharde et procédurière devant la justice au-delà de l'imaginable.

Il faudra attendre juin 1993, et de nombreuses actions syndicales entre temps, pour qu'une décision de la cour d'appel de Nîmes mette un point final à huit ans de procédure et contraigne la direction à réintégrer dans leur résidence Liberto Jofre et Serge Bastide, les deux figures emblématiques de ce combat de longue haleine.

LES ANNÉES 90

Le congrès de 1990

Une nouvelle grille des salaires

Intervention de Georges Lanoue, secrétaire général, 35e congrès fédéral, 12-16 mars 1990, Lyon. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Avant de définir les critères nécessaires à la construction d'une nouvelle grille salariale, le 35e Congrès, le 1er après la longue grève de l'hiver 1986 – 1987, analyse les attaques menées dans cette période contre le Statut des cheminots par le gouvernement et son ministre des Transports (Douffiagues) ainsi que par la direction SNCF. *« Depuis plusieurs mois la Fédération mettait en garde les cheminots contre les dangers du projet de nouvelle grille des salaires »* que tentait d'imposer la direction de l'entreprise. La grève du 19 décembre 1986 au 12 janvier 1987 a mis un coup d'arrêt aux illusions de la SNCF en la contraignant à retirer son projet de « grille au mérite », ce qui était loin d'être une mince victoire.

Le retrait de la "grille au mérite"

Comme indiqué dans les documents du 35e congrès, les mesures de désindexation, de hausse des cotisations sociales et de transferts entre catégories conduisant à un reflux général du pouvoir d'achat se sont appliquées et *« ont continué de s'appliquer sur un système de rémunération qui secrétait depuis de nombreuses années des bas salaires, un sous-paiement général des qualifications, une promotion sociale en régression et profondément inégalitaire. Cela traduit la volonté d'abaisser toujours plus les coûts salariaux tout en déstructurant en profondeur le système de rémunération et ses acquis pour tenter de lui retirer toute crédibilité. Ainsi, sur les ruines d'un tel système, la direction espère faire évoluer les comportements et les mentalités dans le but de donner un support exploitable à la démarche individualiste, d'accroître le plus possible la part individuelle du salaire, de rendre présentable l'intéressement et finalement de remettre en cause le statut ».*

Tel était le sens de l'attaque sur la grille des salaires en 1986. Il s'agissait bien de supprimer toutes les dispositions statutaires qui ne permettent pas de lier directement l'avancement au poste et au choix intégral. La suppression des pourcentages entre indices et des contingents à l'ancienneté s'inscrivait dans ces objectifs.

Après avoir tenté *« d'écarter la CGT de la direction du conflit (notamment en créant de toute pièce des coordinations), de dévoyer le niveau de prise de conscience que celle-ci avait fait grandir parce qu'il représentait un danger pour les chantres du consensus et les adeptes de la gestion de la crise, (…) la CFDT et la FGAAC ont poussé à la reprise du travail à partir du 3 janvier, c'est-à-dire au moment où l'élargissement de l'action à d'autres entreprises du secteur public devenait possible ».* En affaiblissant le mouvement, ces organisations ont empêché la revalorisation substantielle des salaires et l'ouverture d'une négociation pour une grille salariale de progrès. Pour autant, l'action *« a permis d'obtenir des résultats non négligeables. Le plus important étant le retrait du projet de grille ».* On peut cependant regretter que ce retrait de la *« grille au mérite »* n'ait pas été validé comme un succès important ni par l'ensemble des militants CGT, ni par les cheminots !

Le projet CGT

Le document d'orientation du 35e congrès rappelle qu' « il nous faut défendre absolument notre Statut, meilleur appui pour le renouveau et la démocratie » ; en effet, l'engagement collectif des cheminots, à partir de règles communes et acceptées, est la meilleure garantie pour tous de bénéficier d'un meilleur service sur tous les points. Le statut a été dans l'histoire le meilleur stimulant de la modernisation de notre service public. Cela reste vrai aujourd'hui.

Rénover le service public, le moderniser comme il se doit, impose bien évidemment qu'il y ait progression de la qualification et de la formation des cheminots, une amélioration des conditions de travail, la défense d'un emploi efficace et un pouvoir d'achat décent.

Nous l'avons démontré maintes fois, l'argent existe pour servir au développement des capacités humaines, pour permettre la création de richesses nouvelles. Il faut l'utiliser autrement.

En mettant en échec le projet de 1986, les cheminots ont *« aussi permis de poser aujourd'hui les revendications sur une base plus solide » à savoir, celle d'un « salaire fondement de la justice sociale, condition de l'efficacité du travail et du développement économique, [un] salaire réponse aux besoins dans la société actuelle [qui] ne peut s'appuyer que sur de fortes références collectives qu'il faut maintenir et conquérir en permanence.*

Cette définition :

- *exclut toutes les formes d'individualisation qui visent à briser ou à rendre obsolète toutes les garanties collectives et à déconnecter le salaire des notions de besoins et de qualification*[17] *;*
- *implique en même temps la reconnaissance de la formation et des diplômes ;*
- *exclut le classement des postes de travail et son corollaire, l'évaluation arbitraire des aptitudes de chacun. »*

17 - C'est le cas des primes individuelles et de l'intéressement, fortement teinté idéologiquement pour intégrer les cheminots aux objectifs de l'entreprise. et qui permet de surcroit que des fonds parfois importants soient ainsi détournés du paiement des qualifications et soustraits aux cotisations sociales, contribuant ainsi à accroître le déficit des caisses de protection sociale.

La CGT propose 3 axes d'intervention

- Faire sauter le verrou des bas salaires et des basses retraites, et porter le salaire minimum et le minimum de retraite à 6 500 francs brut.
- Procéder à une evalorisation générale des salaires par le paiement de la qualification. La qualification est un ensemble de connaissances, savoir, savoir-faire, de ses capacités d'analyse et de synthèse, d'initiative et de responsabilités. Elle représente les qualités que le cheminot est en capacité de mettre en œuvre dans son activité de travail. Elle doit être rémunérée dans un cadre d'une grille unique et associée à un déroulement de carrière, lequel se fonde sur l'acquisition et l'élargissement des qualifications au cours d'une vie professionnelle qui doit se concrétiser par une progression continue de classifications et de rémunérations. Dans ce cadre, l'ancienneté doit jouer un rôle déterminant.
- Maintenir le pouvoir d'achat des salaires et des pensions à toutes les catégories de cheminots couvertes par le statut ainsi qu'aux auxiliaires, contractuels et pensionnés.

Le contenu de ces trois axes d'intervention est explicité dans la partie "repères revendicatifs" du document approuvé par le 35e congrès. Après avoir défini la qualification et son évolution, le deuxième axe comprend en première partie les principes fondateurs proposés par la CGT pour une grille unique.

Principes fondateurs de la grille CGT

1 - le salaire de base (coefficient 100) doit correspondre au salaire d'embauche (NDLR : égal au SMIC revendiqué par la CGT) dans lequel seront intégrés le traitement, l'indemnité de résidence sur la base actuelle de la zone 1 et la prime moyenne de travail du code 2 revalorisée.

2 - l'amplitude maximum de l'éventail hiérarchique intégrant les cadres supérieurs ne saurait excéder 1 à 5 à ancienneté comparable.

3 - la concrétisation de la progression différenciée du pouvoir d'achat doit s'opérer de manière permanente et continue dans la carrière. Pour ce faire, l'avancement en échelon majorera le salaire de 1 % tous les 2 ans jusqu'à 24 ans de service et de la valeur correspondant à deux points d'indice par an pendant la même période

4 - des écarts très significatifs devront être ménagés entre les points de départ des différents niveaux de qualification. Dans cette hypothèse, des recouvrements pourraient s'effectuer entre ces différents.

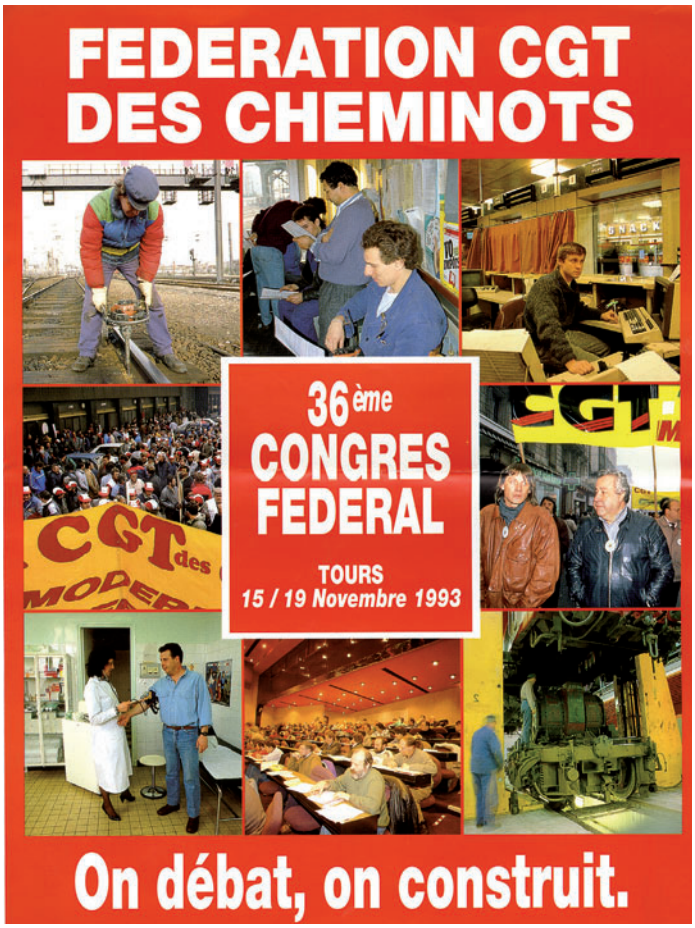
5 - l'échelonnement des niveaux de qualifications et des classifications à l'intérieur de ces niveaux observeront une même logique de progression.

6 - des délais maximum de passage d'une catégorie à une autre, à l'intérieur d'un niveau de qualification, devront être garantis.

7 - le personnel contractuel doit être intégré dans cette grille.

8 - les mesures prises pour les actifs doivent être entièrement péréquables pour les retraites.

Logo du 35e congrès fédéral, 12-16 mars 1990, Lyon. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.



Affiche du 36e congrès fédéral, 15-19 novembre 1993, Tours.
DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Dans cette proposition, *« l'ancienneté joue un rôle déterminant (pour le déroulement de carrière) et se trouve directement matérialisée dans la grille des salaires par le biais d'une part de l'avancement en échelon, d'autre part de l'avancement en indice, à l'intérieur d'un même niveau de classification notoirement élargi ». Pour ce qui est du changement de qualification, « le dictionnaire des emplois doit s'attacher à définir les grandes qualifications et classifications avec les conditions pour y accéder (diplômes, examens, concours, constats, capacités propres). Dans chaque grand métier les pyramides des grades doivent être comparables. Un système de passerelles doit être ménagé d'une spécialité à une autre… (…) Et pour permettre de réguler les effets de la démographie (…) le dictionnaire des emplois devra prévoir des clauses de modification des pourcentages de la pyramide des grades en concertation avec les institutions de représentation. L'appréciation des capacités propres pour changer de classification en dehors de celles reconnues par les examens, diplômes ou concours ne peut être laissée à la seule appréciation de la hiérarchie. Les délégués du personnel et de commission doivent disposer de réels moyens d'intervention et de contrôle… ».*

Le système salarial adopté lors du 35e congrès de la Fédération CGT des cheminots, est aux antipodes de celui que voulait imposer la direction SNCF en 1986 ! Dans ses conclusions Georges Lanoue, rappelle qu'avant d'être soumis aux congressistes, *« le projet établi par le BF a fait l'objet de consultations avec les collectifs techniques nationaux, de deux réunions de la Commission exécutive fédérale, puis d'une mise en débat dans tous nos syndicats. Le congrès fédéral étant un moment fort dans ce processus, mais un moment seulement et après le congrès ce processus va se poursuivre. Rien n'est gravé définitivement dans le marbre et nous allons poursuivre partout le débat… ».*

La grille de 1992

Après de longs mois de négociations une nouvelle grille vit le jour. C'est encore celle-ci qui est en place aujourd'hui, et de ce point de vue, nous rappelons ici les termes de la lettre que la Fédération adressa à la direction à la fin des négociations.

Dans un courrier du 6 juin 1991 elle lui indiquait les insuffisances du nouveau système tout en ajoutant : *« Néanmoins, la lutte des cheminots de l'hiver 86/87 et toutes celles qui se sont succédées depuis ont fait que non seulement les dispositions statutaires auxquelles les cheminots sont attachés n'ont pas été remises en cause, mais qu'un certain nombre d'entre elles seront améliorées par rapport à l'existant. Par exemple : la prise en compte de l'ancienneté comme critère de déroulement de carrière dans 3 des 4 dispositions retenues pour l'avancement des agents ; la diminution du nombre des qualifications et la perspective d'un meilleur déroulement de salaires à l'intérieur de chaque qualification (…). Il reste que si les principes affichés vont dans le bon sens, c'est surtout leur concrétisation qui intéressera les cheminots et, de ce point de vue, les crédits alloués sont beaucoup trop faibles pour offrir à tous les cheminots le déroulement de carrière qu'ils sont en droit d'attendre».*

La direction SNCF n'ayant réglé ni le problème des bas salaires, ni celui du paiement des qualifications, et poursuivant la même politique salariale de baisse des "coûts salariaux", les mesures prises au coup par coup et au gré des accords salariaux pour pallier à la situation ont conduit à rendre la grille de 1992 obsolète et à son rejet par de plus en plus de cheminots. L'idée d'une négociation d'une nouvelle grille est avancée, y compris par la direction SNCF. Mais pour quoi faire ? Manifestement, les cheminots et la direction n'ont pas la même réponse…

C O M P A R A I S O N des P E R S P E C T I V E S

de déroulement de carrière - ancienne et nouvelle grille
l'ancienne grille ne reprend que les niveaux ayant
les mêmes points de départs que les qualifications.

Grille janvier 1990			Grille janvier 1993		
Niv/ind/ech.	Brut	Net	Q/pos/ech	Brut	Net
01 A 1	6 223	5 398	A 02 1	6 342	5 471
01 E 9	7 571	6 458	A 07 9	8 418	7 176
	1 348	1 060		2 076	1 705
	22%	20%		33%	31%
02 A 1	6 342	5 471	B 04 1	6 669	5 751
02 E 9	8 352	7 120	B 11 9	9 843	8 384
	2 010	1 649		3 174	2 633
	32%	30%		48%	46%
04 A 1	7 820	6 669	C 09 1	7 820	6 669
04 E 9	10 455	8 904	C 15 9	11 183	9 520
	2 635	2 235		3 363	2 851
	34%	34%		43%	43%
05 A 1	8 764	7 469	D 13 1	9 055	7 715
05 E 9	11 449	9 746	D 18 9	12 228	10 405
	2 685	2 277		3 173	2 690
	31%	30%		35%	35%
06 A 1	9 591	8 170	E 16 1	9 900	8 432
06 E 9	12 651	10 765	E 23 9	15 335	13 039
	3 060	2 595		5 435	4 607
	32%	32%		55%	55%
08 A 1	12 067	10 268	F 21 1	12 067	10 268
08 E 9	16 617	14 127	F 28 9	18 761	15 943
	4 550	3 859		6 694	5 675
	38%	38%		55%	55%
09 A 1	14 126	12 014	G 26 1	14 781	12 569
09 E 9	19 461	16 537	G 31 9	21 274	18 073
	5 335	4 523		6 493	5 504
	38%	38%		44%	44%
10 A 1	16 709	14 202	H 30 1	17 496	14 670
10 E 9	23 015	19 549	H 35 9	24 539	20 840
	6 306	5 347		7 043	5 970
	38%	38%		40%	40%

Tableau comparatif paru dans un numéro hors-série du Courrier du cheminot en janvier 1992. Coll. IHS-CGT cheminots.

1995 : Une grève qui vient de loin !

Manifestation à Chambéry, le 12 décembre 1995. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

L'évènement de la décennie 1990/99, c'est incontestablement la grève de 1995 qui a mis en échec l'agression contre les régimes spéciaux du plan Juppé et le projet de Contrat de plan qui programmait la suppression de milliers de kilomètres de lignes ferroviaires. Mais il ne s'agit pas de revenir en détail sur cette grève car cela a été largement traité dans le n°45 des Cahiers de notre IHS que chacun peut encore se procurer. Il nous semble plus utile d'insister sur les conditions qui ont permis son déclenchement et son indéniable succès.

L'action de 1995 est venue de loin. Elle puise sa force dans les orientations du Congrès fédéral de Lyon en 1990 qui a tiré les enseignements des difficultés rencontrées lors de la grève 1986/87 tant au plan unitaire que de celui des convergences, mais surtout dans celles adoptées au Congrès de Tours en 1993.

En effet ce congrès a approfondi la réflexion et tracé des orientations pour *"construire un rapport de forces durable et unitaire"* pour *"l'organisation et le développement de l'action unie"* afin de *"gagner les revendications à partir des besoins sociaux, défendre et reconquérir le service public"*. Et pour cela, non seulement, il met en avant *"l'exigence de démocratie et d'unité d'action"*, mais il précise que *"l'activité syndicale a tout à gagner à prendre en compte la diversité, la complexité, voire le caractère contradictoire de l'expression des besoins et des aspirations. Ils recèlent d'immenses points d'appui pour le développement de l'action syndicale, de la conscience collective et de l'émergence de solidarités nouvelles"*. Le congrès décide d'une *"vaste campagne d'information et de sensibilisation et de mobilisation sur l'avenir de la SNCF."*

La démarche démocratique, le partage de la revendication par les cheminots et la construction de l'unité au grand jour ont été au cœur de l'activité syndicale initiée par la Fédération CGT et ses organisations. Et cette volonté a fini par porter ses fruits au milieu des années 1990, et ce dans un contexte de défaitisme ambiant, avec des luttes difficiles. En effet, on disait les salariés résignés, anéantis par l'offensive du gouvernement, endormis par la télévision où il était de bon ton d'accuser les syndicats d'être moribonds, inutiles, archaïques ou dépassés ! Et pourtant en novembre 1995, le refus l'a emporté sur le rouleau compresseur politique et médiatique de la pensée unique, sur l'arrogance d'un Premier ministre (Alain Juppé) qui, fort du soutien de Nicole Notat la secrétaire générale de la CFDT, se disait "droit dans ses bottes" face au mouvement social.

Pour en arriver là, il a fallu une succession d'actions aussi nombreuses qu'inégales tant en 1993 et 1994 qu'au cours du 1er semestre 1995 ! Mais tous ces mouvements ont permis de faire grandir l'appropriation des revendications par les cheminots, la construction de l'unité d'action et le travail en direction des autres travailleurs et de l'opinion publique pour obtenir leur solidarité et leur soutien. C'est ainsi que la plupart des actions locales, régionales et nationales ont été précédées de distributions de tracts aux usagers, de conférences de presse,

d'initiatives avec les associations et les élus dans un systématisme inédit. Quasiment dans tous les départements se sont tenues les assises du service public ferroviaire. Ces initiatives diverses ont permis de montrer la vraie nature des projets développés à l'échelle de l'Europe et en France, projets porteurs d'une vision libérale destructrice pour le service public ferroviaire, notamment avec la carte de France amputée de 6 000 Km de lignes. Elles ont permis de montrer aux cheminots et à l'opinion publique les maux financiers qui asphyxiaient la SNCF : le service de la dette représentant le travail d'un cheminot sur trois !

Indéniablement, et quoiqu'en aient dit certains commentateurs, le mouvement de 1995 ne peut être qualifié de spontané ! C'est bien le murissement d'un processus de longue haleine qui a déterminé la forme inédite d'un *"appel à la grève générale unitaire le 24 novembre 1995 et à l'organisation d'assemblées générales pour décider des suites"*, appel lancé par la CGT et relayé par un appel unitaire qui annonce "des dispositions communes pour débattre sur chaque lieu de travail des conditions de la grève au-delà du 24".

La grève va durer du 24 novembre au 16 décembre 1995. Et l'une de ses originalités réside dans l'absence de comités de grève et de comités intersyndicaux en même temps qu'une présence des organisations syndicales qui affirmaient leurs capacités de propositions, pour les revendications comme pour l'action et la négociation. La souveraineté des assemblées générales ouvertes à tous a témoigné de la maturité de tous les acteurs et renforcé la qualité des débats. Elle a fait émerger de jeunes militants et de nouveaux syndiqués.

Par cette action historique, les cheminots ont fait reculer le gouvernement Juppé sur deux questions essentielles :

- le retrait du contrat de plan qui portait en lui l'éclatement de la SNCF et la fermeture de 6 000 Km de lignes.
- le maintien du régime spécial de retraite et de prévoyance, ouvrant par la même une brèche dans le plan Juppé qui voulait instaurer un régime universel tirant la protection sociale vers le plus petit dénominateur commun.

Mais ce mouvement a permis de gagner beaucoup d'autres revendications, notamment celles concernant l'arrêt de certaines filialisations et le maintien de 700 emplois.

Dans cette période, la Fédération CGT des cheminots a enregistré 2000 adhésions supplémentaires

Cheminots de Mantes-La-Jolie dans la manifestation parisienne du 16 décembre 1995. DR

1991 : La fiscalisation de la protection sociale

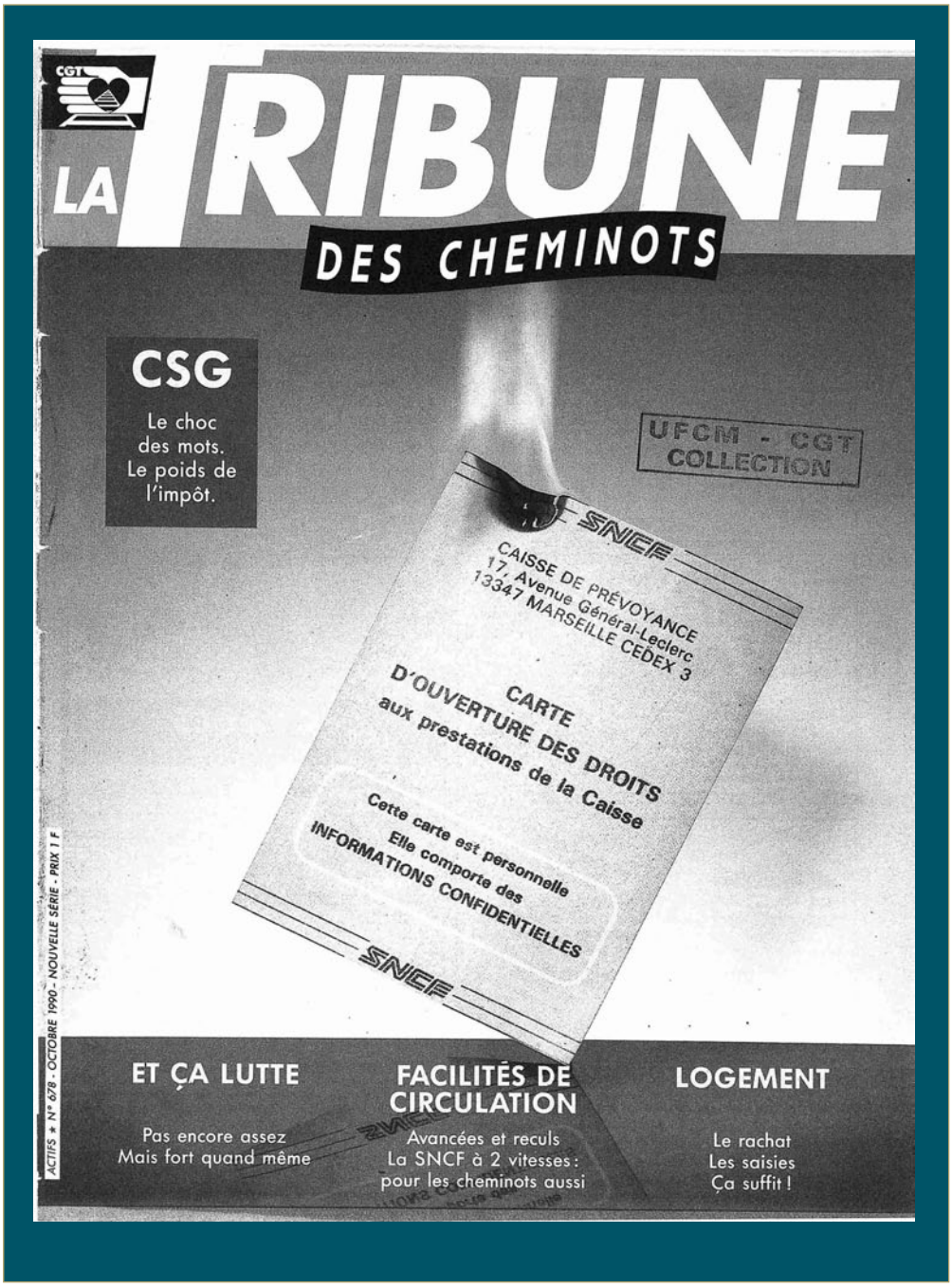
En 1987, les états-généraux de la Sécurité sociale envisagent un recours à l'impôt pour financer certaines prestations sociales afin d'éviter l'accroissement des cotisations et préparer le transfert du financement des branches famille, puis maladie comme l'exige le patronat au nom de la baisse du "coût du travail".

En février 1991, le gouvernement Rocard répond à cette attente en instituant *la contribution sociale généralisée* (CSG). Comme l'écrivait la CGT dans *La Tribune des Cheminots* d'octobre 1990, *"la CSG est en fait destinée à transformer en profondeur notre système de Sécurité sociale et son financement, afin de remettre en cause les principes de solidarité nationale attachés à son financement. Il s'agit d'en finir avec un financement fondé sur l'entreprise à partir des richesses crées."* C'est pourquoi, la CGT a combattu, par la grève, la création de cet impôt alors que l'a CFDT l'a soutenue.

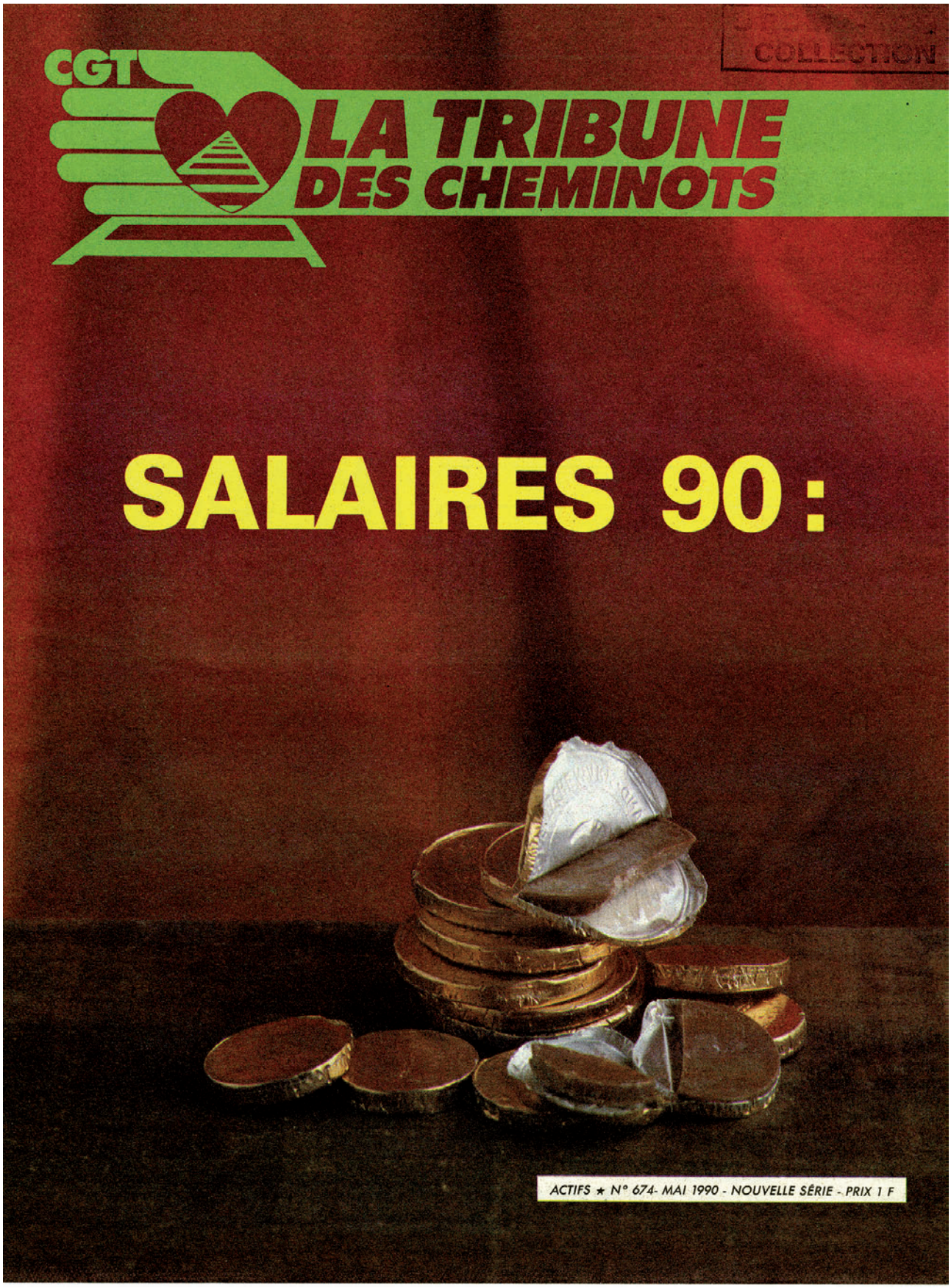
Résultat : 1990 à 2014, l*a part des impôts et taxes affectées* dans le financement de la sécurité sociale est passé de 3 % à 25,1 %, et la part patronale de 52 à 41,4 %. Quand elle disait : *"c'est un impôt qui sera appelé à augmenter : 1,1 % en 1991 n'est qu'un début"*, la CGT avait vu juste : Balladur en 1993, Juppé en 1997, Jospin en 1998 et Raffarin en 2005 ont porté le taux de la CSG à 7,5 % pour les actifs et à 6,6 % pour les retraités.

La CSG est prélevée sur les revenus des travailleurs à 69,9 % et sur ceux des retraités et chômeurs à 19,5 %. Les revenus du capital (patrimoine et placements financiers) ne contribuent qu'à 10,2 %... et les revenus financiers des entreprises en sont exonérés !

Comme l'écrivait Denis Kessler (ex n°2 du Medef et patron d'assurances) dans le magazine *Challenges* d'octobre 2007, *"il s'agit de sortir de 1945 et de défaire méthodiquement le programme du Conseil National de la Résistance"*. Pour la CGT, au contraire, il faut revenir à un financement assis sur la création de richesses à l'entreprise.



La Tribune des cheminots, n°678, octobre 1990. Coll. IHS-CGT cheminots.



La Tribune des cheminots, n°674, mai 1990. Coll. IHS-CGT cheminots.

LES ANNÉES 2000

Le congrès de 2000

les 35 heures au coeur des débats

Intervention de Didier Le Reste au 38e congrès fédéral les 22-26 mai 2000 à Saint-Malo. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Le débat sur l'accord 35 heures signé par la CGT et la CFDT le 7 Juin 1999 a fortement marqué les débats du 38e congrès fédéral.
Des délégués les plus nombreux soutenant la démarche de la Fédération, d'autres en désaccord, mettant en avant plusieurs problématiques comme :

- une trop faible implication des syndiqués dans ce débat
- une négociation qui s'est déroulée sans conflit
- une négociation par filières présentée comme un risque pour certains métiers
- Un décalage trop grand entre la CE fédérale et les syndicats.

Retour sur un épisode qui a animé les débats du 38e congrès fédéral.

Dès la fin du 37e congrès fédéral, la fédération mit en œuvre un de ses engagements celui d'une grande campagne pour la défense des garanties statutaires afin d'aborder entre autres, de façon offensive, le dossier de la réduction du temps de travail.
Le changement de majorité politique, survenu au printemps 1997 après la dissolution de l'Assemble Nationale par Jacques Chirac et la cohabitation avec Lionel Jospin comme premier ministre, changent la donne.
La conférence nationale sur l'emploi, la RTT et les salaires arrêta le principe d'une loi-cadre sur les 35 heures que la CGT revendiquait seule avec exigence.
Ce cadre deviendra la première puis la deuxième loi Aubry dont la CGT a relevé les aspects novateurs tout en soulignant les insuffisances et les aspects inacceptables.
En juillet 97, la Fédération adresse aux syndicats un questionnaire pour mieux cerner l'opinion des cheminots, leur vision, leur conception d'une nouvelle réduction du temps de travail à la SNCF.
Des réponses à ce questionnaire plusieurs idées forces se dégageaient :

- Création d'emplois au Statut
- Des repos supplémentaires
- Une RTT pour tous
- Pas de perte de salaire

L'augmentation des effectifs, apparaissait comme la première aspiration des

cheminots au regard de la situation du chômage dans le pays et du sous-effectif dans l'entreprise.
La Direction de la SNCF commençait à parler d'avancement différencié selon la durée du travail, réduite ou pas, et proposait d'échanger salaire contre emploi et conditions de travail.

Régis par une réglementation particulière et un arrêté ministériel et non par le droit commun législatif, la loi Aubry ne s'appliquait pas aux cheminots.

Considérant que les cheminots étaient tout autant concernés, forts du rapport de force dans l'entreprise, la Fédération CGT amène le Ministre des Transports et la Direction de la SNCF à mettre en œuvre des 35 heures pour tous les cheminots.
Dans le même temps un état des lieux sur le temps de travail est confié à l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT) par la direction.
La Fédération exprime la nécessité d'une mobilisation des cheminots comme axe déterminant pour conquérir des avancées correspondant à leurs attentes. Elle annonce sa décision d'adresser à toutes ses organisations le texte de la Direction, elle précise le 15 janvier 1998 *« c'est à partir de leurs besoins, leurs revendications que les cheminots apprécieront les propositions de la Direction et qu'ils décideront des formes d'action pour peser sur la négociation ». « Une meilleure prise en compte de la RTT commence à se dessiner dans nos syndicats, il faut l'amplifier pour ne pas subir les seules propositions de la direction et en faire une vraie conquête sociale ».*
La perspective d'une action fin janvier proposée par la Fédération CGT aux autres organisations syndicales n'a pas débouché sur une décision. La CGT ira seule à l'action le 27 janvier 1998.
La Fédération se dit résolument déterminée à agir à tous les niveaux pour déboucher sur la conclusion d'un accord de qualité, au regard de ses capacités à améliorer les conditions de vie et de travail, à répondre aux besoins de développement du service public, à créer des emplois.
Une table ronde le 18 mars 1998 conduit la Fédération à rappeler ses exigences et à conclure : « la direction maintient son cap, l'intervention des cheminots est nécessaire. Sur la question de l'emploi, il y a lieu d'élever le ton ».
L'annonce par la Direction SNCF et le gouvernement de l'objectif des 25.000 recrutements au statut ajoutés aux 3.000 contrats d'alternance est un renversement de tendance apprécié positivement, même si ce chiffre est insuffisant au regard des besoins. Avec la titularisation de contractuels, il participe à la lutte contre le chômage et la précarité et contribuera à l'équilibre financier du régime spécial de retraite. Tous les cheminots bénéficient de la RTT avec des repos supplémentaires et sans perte de salaire.

Sur notre demande, le texte complet du projet est diffusé à tous les cheminots dans l'entreprise.

La CGT propose de soumettre l'accord à une consultation de tous les cheminots. Cette proposition a donné lieu à un protocole d'accord avec la Direction SNCF signé par la CGT et la CFDT pour un vote par correspondance proposé à chaque cheminot et selon un bulletin de vote défini d'un commun accord.

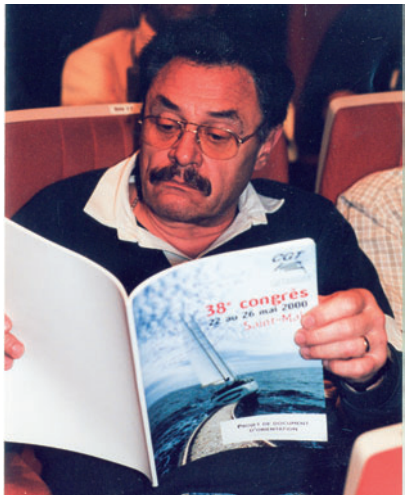
Une nouvelle CE fédérale le 12 mai 1998 arrête l'appréciation globale de la fédération. La CGT donne son avis avant la consultation : *« Sans nier les insuffisances et insatisfactions, la CGT porte une appréciation positive sur le projet d'accord national (…) compte tenu des avancées (…) obtenues. Cette opinion tient compte de la capacité des cheminots à réagir face à des tentatives de détournements des dispositions proposées pour garantir, renforcer et conquérir des applications offensives dans les établissements (…). Une participation massive à cette consultation sera un signe important vis à vis de la direction (…). Votre participation au vote pèsera immédiatement sur la façon dont sera mis en œuvre le projet global, sa déclinaison dans chaque fonction et établissement »*
Sur ces appréciations fondamentales portées à leur connaissance par la CGT, les cheminots se sont exprimés, ayant pour la 1re fois l'occasion de donner leur opinion sur un dossier tel que celui-là. Pour la CGT, c'est d'abord une victoire de la démocratie : 88.463 votants auxquels se sont ajoutés 6.871 réponses arrivées aux lendemains du dépouillement, soit 95.336 cheminots qui se sont exprimés au total dont 61% favorables à l'accord : « dans ces conditions, la fédération CGT donnera son accord au texte » comme elle l'écrit le 1er juin 1999, accompagnant sa signature d'une lettre au Président Gallois demandant une table ronde « salaires » et rappelant nos revendications.

L'accord signé, la fédération invite à transformer ensemble les orientations du cadrage national en dispositions concrètes pour les cheminots dans les établissements. *« Nous aurons tout à la fois à élaborer, proposer, agir et négocier localement en cherchant et en trouvant à chaque moment la meilleure façon de faire vivre à toutes les étapes la démocratie syndicale et la démocratie ouvrière dans ce processus. »*

Les débats au 38e congrès bien que vifs et passionnés ont permis de lever des ambiguïtés et des interrogations.

Didier Le Reste dans sa réponse aux questions disait :
« Les différents événements qui se sont déroulés depuis le dernier congrès de Lille avec en particulier la RTT et les résultats des élections professionnelles, nous amènent forcément à jeter un regard critique, au sens constructif du terme, sur notre fonctionnement, sur nos pratiques, sur l'efficacité de notre outil syndical...
La solution à nos difficultés ne relève pas simplement d'une question de vie fédérale mais bien plus de la qualité de vie de toute l'organisation...
En disant cela, je ne culpabilise personne, Je l'ai déjà souligné, ce n'est pas notre intérêt, et loin s'en faut, de faire un tri arbitraire entre ceux qui serait responsables de nos difficultés, ceux qui le seraient moins et ceux qui ne le seraient pas du tout (…). Ça ne servirait à rien, sinon de compliquer un peu plus la situation en figeant et radicalisant les positons, de rejeter les responsabilités, soit sur la fédération, soit sur les syndicats et secteurs. Nous avons une responsabilité collective et c'est collectivement que nous allons essayer de redynamiser notre activité pour être encore mieux la CGT qui rassemble, qui écoute, qui débat et qui lutte pour la satisfaction des revendications. »

Cet accord a été mis en œuvre le 1e janvier 2000. La SNCF tentera, ensuite, de le remettre en cause à plusieurs reprises.



Claude Fernandez, délégué du syndicat de Pantin-Ourcq du secteur fédéral de Paris-Est lors du 38e congrès fédéral, 22-26 mai 2000, Saint-Malo. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

La CFDT cheminot rejoint la CGT

Déjà en opposition avec sa Confédération, la Fédération CFDT des cheminots décide en 2003 de rejoindre la CGT.

En effet après nombre de renoncements successifs, plan Juppé, réforme de l'UNEDIC, demande d'un service minimum dans les transports, attaques contre le régime spécial des retraites des cheminots, acceptation de l'ouverture du capital des entreprises publiques aux capitaux privés, signature d'un accord minoritaire avec le MEDEF contre les intermittents du spectacle, nombre de syndicats entraînant avec eux plusieurs milliers de militants et d'adhérents ont décidé de quitter la CFDT.

La CGT était donc confrontée à une situation inédite et l'élément fondamental de celle-ci porte sur le fait que la plupart des structures et des militants partant de la CFDT ne souhaitaient pas en rajouter à l'éparpillement du syndicalisme en créant une énième organisation syndicale, facteur de division et d'affaiblissement.

Tout au contraire, ce qui était recherché par ces militants CFDT, c'était de poursuivre le militantisme dans le syndicalisme confédéré et singulièrement dans la CGT, jugé beaucoup plus apte à offrir des perspectives de conquêtes sociales à l'ensemble des salariés qu'une autre forme de syndicalisme qui, sous un vernis radical, cultivait le sectarisme, la division et conduisait très souvent les salariés et leurs revendications dans l'impasse.

Dans ce contexte, des sollicitations ont été faites en direction de la Fédération CGT des cheminots.

Dès le début, la Fédération s'est refusée de se comporter en prédateur, en débaucheur des équipes syndicales CFDT comme l'a fait SUD Rail, sans état d'âme, oubliant très vite les flots de calomnies qu'ils avaient déversés sur les militants CFDT des cheminots.

Signature du protocole d'adhésion en présence du secrétariat de la Fédération CGT des cheminots et de la direction partante de la CFDT

Photographie parue dans *la Tribune des cheminots*, n°809, décembre 2003. Coll. IHS-CGT cheminots.

Nous avons appréhendé cette situation de façon plus politique, d'autant qu'il s'agissait de la 2e organisation syndicale à la SNCF et que direction et gouvernement étaient très attentifs, sans dire plus, aux évolutions engagées.

C'est cette approche qui a été globalement privilégiée par les militants de notre organisation. Cela a débouché sur de nombreux contacts aux plans national et régional voire local.

Dans ce cadre Le Bureau national de la CFDT cheminots, unanimement, a fait le choix de rejoindre la CGT, avec comme motivation essentielle de ne pas en rajouter à la division syndicale à la SNCF en créant un neuvième syndicat et *« participer à la création d'un pôle de recomposition syndicale axé autour de la résistance au libéralisme »*. Le secrétaire général Denis Andlauer, soulignait dans une lettre adressée à ses adhérents: *« Convaincu que l'éparpillement syndical affaiblit la défense des salariés, je fais le choix, avec plusieurs centaines de militants CFDT à la SNCF, et plusieurs milliers dans d'autres entreprises, de renforcer les syndicalismes rassemblés dans une CGT qui évolue. »*

Sous l'impulsion de ses premiers dirigeants, la Fédération CFDT des cheminots a, lors de son AG du 6 novembre 2003, décidé majoritairement de quitter la CFDT et proposa de rejoindre la CGT. A partir de là et forts de nos convergences politiques vérifiées dans les actes et les luttes notamment depuis 1995, qui avaient permis d'être à l'initiative de démarches unitaires, tant au plan national qu'européen, a été élaboré avec les militants de la CFDT un protocole d'adhésion à la CGT qui concernait le passage collectif de structures syndicales de la CFDT à la CGT.

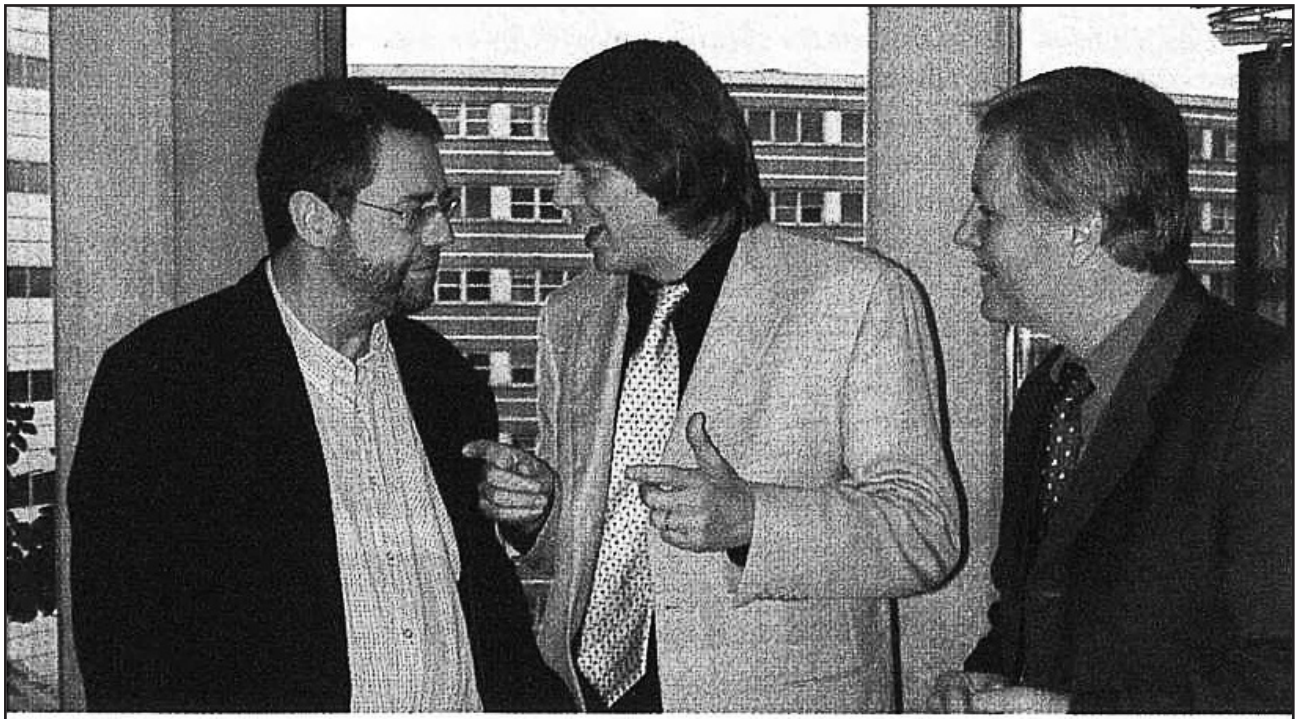
Ce protocole a été approuvé, à l'unanimité moins une abstention par la CE de la Fédération CGT, le 13 novembre 2003.

Celui-ci a été signé à Montreuil le 26 Novembre 2003 par la CGT et La CFDT en présence de Bernard Thibault qui a confirmé tout l'intérêt que portait la Confédération CGT à ces évolutions.
Ce protocole prévoyait notamment une période transitoire d'un an, au cours de laquelle les structures départementales de la CFDT seraient maintenues aux côtés des syndicats de proximité de la CGT.

La Fédération, a examiné en étroite collaboration avec la Confédération l'ensemble des questions posées. Confrontée à une situation inédite, elle a travaillé de façon cohérente, dans la transparence, à un rythme permettant d'être comprise par les militants et adhérents et par les cheminots.
Un accord de principe a été établi pour que ces militants CFDT prennent toute leur place dans les secteurs d'activité de la Fédération, ses Collectifs Techniques nationaux, ses Commissions, les différentes délégations nationales et à la Commission exécutive fédérale, organe dirigeant de la Fédération.

L'intégration de militants issus de la CFDT a connu des succès variés.

Déjà un tiers des adhérents de la CFDT avaient décidé de rester au sein de la Confédération, tels les cheminots bretons, qui refusèrent *« le sabordage de leur Fédération»*.
D'autre part, malgré une proximité politique certaine, les deux syndicats devaient passer l'éponge sur des années de concurrence syndicale parfois frontale, mais aussi parce que cela représentait souvent, sur le terrain, un vrai choc des cultures qui, dans certains endroits, n'a pu malheureusement être dépassé aussi bien du côté de la CGT que de la CFDT.



Denis Andlauer, Bernard Thibault et Didier Le Reste à l'occasion de la signature du protocole d'adhésion des structures CFDT à la CGT le 19 novembre dernier

Photographie parue dans *la Tribune des cheminots*, n°809, décembre 2003. Coll. IHS-CGT cheminots.

La généralisation de la régionalisation

La généralisation de la régionalisation ferroviaire a été mise en œuvre le 1er Janvier 2002.

À cette date, les dispositions de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU), adoptée par le Parlement le 13 décembre 2000, se sont appliquées à l'ensemble des Régions qui sont devenues les Autorités organisatrices des services ferroviaires régionaux de voyageurs.

La loi SRU est l'aboutissement d'un long processus. Il a été initié dès 1974 par les schémas régionaux de transport, la première convention régionale globale avec la SNCF ayant été conclue en 1978 par la Région Nord-Pas-de-Calais.

En 1982, la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) a ouvert la voie à la généralisation des conventions entre les Régions et la SNCF. Ces conventions, facultatives pour les Régions, se sont rapidement développées. Elles ont abouti, en 1987, au lancement du Transport express régional (TER).

En 1994, un rapport du sénateur Hubert Haenel recommandait de mener cette démarche à son terme et de faire des Régions les Autorités organisatrices du transport ferroviaire régional. Il préconisait de préparer cette réforme par une expérimentation menée par des Régions volontaires, expérimentation qui a été décidée par la loi du 13 février 1997. Celle-ci a montré son efficacité puisqu'elle a généré des trafics et des recettes supérieurs aux régions non expérimentales.

Cette expérimentation a aussi validé le poids des interventions des salariés et des usagers dans la prise de décisions qui engagent les élus régionaux et la SNCF dans ce conventionnement.

Par ailleurs, des moyens supplémentaires ont été affectés, des crédits plus importants ont été consacrés à cette activité, des matériels nouveaux ont fait leur apparition apportant de la modernité aux gares ré ouvertes, aux dessertes accrues, aux trains créés.

Pour autant un certain nombre de questions ne sont pas résolues par la généralisation et conduiront à des interventions soutenues. Qu'il s'agisse des crédits destinés à moderniser les gares, des moyens

DÉCENTRALISATION

Le ministre des Transports Bernard Bosson vient de charger le sénateur Hubert Haenel de "proposer un nouveau cadre de relations entre l'Etat, les régions et la SNCF".

Les régions sont au centre de la mission Haenel

Bernard Bosson et Hubert Haenel (à droite) lors de la présentation à la presse de la mission confiée au sénateur du Haut-Rhin.

Donner aux régions la maîtrise politique de leur réseau ferré

Bernard Bosson, le ministre de l'Equipement, des transports et du tourisme, vient de demander au sénateur Hubert Haenel (déjà à l'origine d'un volumineux rapport sénatorial sur la SNCF), de diriger une mission chargée de proposer "un nouveau cadre de relations entre l'Etat, les régions et la SNCF".

Extrait d'un article de presse paru en décembre 1993. Fonds Delanoue.

en évolution pour des créations supplémentaires après transfert.
La Fédération soulignait à l'époque *« La régionalisation n'a de sens positif que si elle consacre le développement dans une réponse de réseau intégré où cohabitent et se complètent les circulations régionales, nationales et internationales avec un partenaire unique, la SNCF. Les volontés libérales n'ont pas atténué leur poussée que ce soit à Bruxelles, à Paris ou en régions. C'est bien pourquoi, il y a nécessité de se donner les moyens de fixer un contenu aux formes irréversibles d'un service public assuré par la SNCF. Si le gouvernement répond à la volonté de déréglementer portée à Bruxelles dans un projet de règlement européen par l'affirmation que c'est l'État qui décide de choisir la SNCF, les seuls textes ne peuvent suffire à empêcher la concurrence de s'instaurer. Tant mieux s'il y a des garanties, c'est encore mieux si la garantie est l'exigence portée par les populations et les cheminots de faire de la SNCF l'entreprise unique chargée d'assembler l'offre de transport en réponse aux besoins de proximité. Il reste à investir ce champ où l'intervention démocratique doit permettre de s'approprier le service public par les gens et les cheminots. Si nous le faisons, il sera impossible aux tenants du dogme concurrentiel d'imposer leur point de vue. C'est par l'expression démocratique des besoins et la définition imposée de la réponse à y apporter par la SNCF que nous rendrons propriétaires du service public et donc ses meilleurs défenseurs, les populations utilisatrices du transport ferroviaire. »*

Dans le même temps la Fédération dénonçait la situation du réseau avec 2400 kilomètres de lignes hors d'âge et qui touche en premier lieu les lignes régionales. La CGT insistait sur la responsabilité de l'État pour la remise en état du réseau, elle insistait aussi sur les nécessaires convergences de luttes entre usagers, cheminots, et élus régionaux

Affiche de la Fédération CGT des cheminots pour une bonne application de la réduction du temps de travail. DR | coll. IHS-CGT cheminots.

LA DÉCENNIE EN COURS

Le congrès de 2013

« Pour la voie du service public SNCF »

Salle du 42e congrès CGT Cheminots, Poitiers 2013 - © CGT Cheminots/Pascale Lalys

D'entrée Gilbert Garrel, le secrétaire général déclarait *« Ce congrès fera date dans l'histoire de notre Fédération. Au moment de son ouverture, 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 cette organisation syndicale réunie ici en congrès pour construire un rapport de force apte à faire changer le cap du gouvernement et de la Direction de la SNCF. Ce sera l'enjeu de notre 42e congrès, nous sommes, à partir de ce moment, en responsabilité pour nous engager à mener la bataille syndicale et gagner « la voie du service public SNCF ».*

En effet, **l'histoire du service public est profondément ancrée dans l'histoire de notre pays.** Les chemins de fer dès leur origine ont régulièrement été impactés par les choix politiques et économiques qui ont jalonné leur évolution. Ils 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.

La CGT et sa Fédération des cheminots a pour sa part toujours été présente dans ces différents débats, en travaillant des propositions alternatives pour moderniser et développer le service public SNCF depuis sa création, au sens d'une réelle réponse aux besoins de la Nation (voyageurs et marchandises).

L'introduction au congrès rappelait que de rapports parlementaires en assises du ferroviaire en passant par la Cour des comptes… tout le monde a critiqué le système ferroviaire mis en place avec la création de RFF (Réseau Ferré de France). Ainsi, il aura fallu 15 années de dégradation du réseau et du service public pour arriver au même constat qu'ont fait la CGT dès 1997 (date de création de RFF) et le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire en 2001 : *« Cette réforme n'a en rien réglé les problèmes dont*

souffre le système ferroviaire français mais elle a affecté l'efficacité organisationnelle et technique du système ».

Puis à l'issue des assises du ferroviaire en décembre 2011, l'orientation a été prise de réunifier la gestion de l'infrastructure (RFF*, DCF*, INFRA SNCF*) avec comme principale préoccupation : satisfaire la Commission Européenne, c'est à dire séparer le GIU du reste de la SNCF. Le ministère des Transports a annoncé alors qu'une loi serait votée au second semestre 2013, dont les grandes orientations seraient dévoilées en cette fin d'année.

Pour la CGT, une réforme d'une autre envergure était nécessaire pour redynamiser l'efficacité du service public ferroviaire. Elle devait à la fois tenir compte de la législation européenne, répondre aux dysfonctionnements dus aux cloisonnements, améliorer l'efficacité économique du système et mieux reconnaître le rôle des Autorités Organisatrices des Transports.

La Fédération CGT des cheminots, a élaboré un projet complet : « La voie du service public SNCF » qui sera une partie importante du document d'orientation du congrès adopté 99 % des votants ce qui positionnera clairement la CGT sur sa conception du service public devant répondre aux besoins de l'intérêt général.

Le système ferroviaire proposé par la CGT est ainsi basé sur un gestionnaire d'infrastructure unifié intégré dans la SNCF. Les nouveaux rôles confiés aux différents organismes de l'État renforcent le caractère public et stratégique du système ferroviaire. La séparation stricte des fonctions essentielles garantit une compatibilité durable avec la législation européenne.

Il se structure en 5 axes

- Désendetter le système : l'État doit prendre toutes ses responsabilités et assumer la dette du système ferroviaire pour ce qu'elle est : une dette publique constituée pour financer des services d'intérêt général de long terme et, en tant que telle, non amortissable par le système ferroviaire lui-même.
- **Désamorcer la bombe à retardement des partenariats public privé (PPP) :** Il faut stopper ces modes de financement et engager rapidement une évaluation indépendante des opérations en cours qui profitent de manière abusive de la garantie publique pour rémunérer des investisseurs privés.
- **Etablir un projet pluri annuel de développement et de financement :** Planification pluriannuelle sous maîtrise publique des investissements, de la politique de maintenance et de rénovation du réseau à partir de schémas nationaux et régionaux des installations fixes, de l'organisation et du fonctionnement du système pour répondre aux attentes de la collectivité en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de service public dans le souci constant de la sécurité.
- **Créer un pôle public financier accompagné d'une réforme de la fiscalité** pour favoriser l'investissement productif
- **Réorganiser la production** en créant des établissements multi-activités qui permettent une réelle mutualisation des moyens humains, matériels et financiers pour gagner en qualité.

Dans le cadre de ce 42e congrès fédéral, la Fédération CGT des cheminots et son IHS ont organisé et animé un débat sur la réforme de l'entreprise SNCF en 1983, qui a vu la création de l'EPIC tel que nous l'avons connu jusqu'au 1er janvier 2015 (date de la mise en place du Groupe public ferroviaire issu de la loi du 4 août 2014).

La présence de Charles Fiterman, ministre des transports auteur de la loi portant création de l 'EPIC et des responsables fédéraux qui étaient en responsabilité dans la même période ont permis de nombreux échanges qui ont profondément marqué les participants au congrès.

Dans la suite du congrès…

Les cheminots, avec la CGT, construiront leurs actions et se battront pour une réforme du système ferroviaire national, allant dans le sens du progrès social et de la réponse aux besoins de l'intérêt général. **Le gouvernement fera le choix du passage en force en faisant voter une loi qui comporte deux éléments dangereux pour l'avenir du Service Public SNCF et celui des cheminots :**

Le premier est le désengagement financier de l'Etat, qui n'assume pas ses responsabilités sur la dette, pourtant publique, du système et sur le financement impératif des travaux de développement, de régénération et de maintenance du réseau ferré.

Pour la CGT, le rôle principal du gouvernement est d'assurer l'aménagement du territoire et le report modal des transports de fret et de voyageurs de la route vers le rail, conformément aux engagements pris en matière de développement durable, de respect de ses obligations d'accessibilité, de qualité et de sécurité du Service Public ferroviaire.

Le deuxième est l'éclatement du système ferroviaire en trois entités.

La loi pouvait maintenir l'unicité sociale et une production intégrée, tout en respectant les règles européennes. La CGT l'a prouvé par son projet alternatif mis sur la place publique qui demeure aujourd'hui un projet moderne pertinent et durable.

Intervention de Charles Fiterman lors du débat de l'IHS au 42e congrès CGT Cheminots, Poitiers 2013
© CGT Cheminots/P. Lalys

De la SNCF au groupe public ferroviaire

Votée le 4 août 2014, la loi ferroviaire a adopté la création d'un Groupe public ferroviaire composé de trois Épic : SNCF, SNCF Réseau (gestionnaire du réseau), SNCF Mobilités (exploitant ferroviaire). La loi consacre la création de trois entreprises distinctes. Si elle prévoit que celles-ci seront *«indissociables et solidaires »*, cela ne se concrétise pas ou peu dans le reste du texte.
Dès l'ouverture des discussions, la CGT avait pointé la question de la dette du système ferroviaire comme un élément structurant de la réforme. Force a été de constater que le texte de loi n'a traité cette problématique que sous le prisme de la productivité des cheminots et des investissements.
L'unicité du futur système aurait pu se trouver confortée dans le cadre de l'élaboration des contrats pluriannuels avec l'État. Un contrat négocié et signé au niveau de l'Épic de tête pour être ensuite décliné au sein de SNCF Réseau et Mobilités aurait donné du sens aux termes *« indissociables et solidaires »*. Mais, là encore, c'est l'autonomie des différentes entités qui prédomine.
Les politiques gouvernementales, mises en œuvre par la direction de la SNCF visent à précariser les emplois par un recours de plus en plus important aux contrats atypiques, à la sous-traitance ou à la filialisation. Elles se trouvent confortées par le texte de loi.
Rien dans celui-ci, n'oblige les futurs EPIC à embaucher des agents au cadre permanent. Alors que le gouvernement et la direction de l'entreprise soutenaient coûte que coûte que le statut des cheminots serait maintenu, le contenu de la loi le fragilise dans toutes ses dimensions, y compris son volet protection sociale.

Réorganiser le système ferroviaire pouvait être l'occasion de faire une réforme de progrès permettant un réel développement du service public ferroviaire, tout en améliorant les conditions de travail des personnels. Au lieu de cela, le gouvernement a cédé aux sirènes du libéralisme et aux rêves du président Pépy qui a promotionné l'ère du business à la SNCF au détriment du service public.
Les cheminots, à l'appel de la CGT, dans un cadre unitaire restreint (avec SUD-Rail), ont lutté dans un contexte délétère, pendant 10 jours en juin 2014, pour exiger une autre réforme qui aille vers une réelle unification autour d'une entreprise SNCF intégrée, avec des conditions de travail et sociales de haut niveau.
La lutte exemplaire menée par les cheminots et soutenue par une partie des usagers et des citoyens, contrairement à ce qui a pu être relayé dans les médias et par la Direction de l'entreprise, a permis de mettre sur la place publique le débat sur l'avenir du ferroviaire en France. Après le vote de la loi, la création de la Convention Collective Nationale de la branche ferroviaire a démarré avec un premier volet concernant l'organisation et l'aménagement du temps de travail au sein du GPF autour d'un décret socle proposé par le gouvernement, d'un accord de branche « négocié » avec le patronat ferroviaire (l'UTP) et un accord d'entreprise négocié avec la DRH du Groupe Public Ferroviaire.
Après plus de vingt jours de grève entre mars et juin 2016, la CGT n'a là aussi rien lâché, en proposant aux autres organisations syndicales un accord de branche alternatif pour conduire les négociations unitairement. Les divisions syndicales ont rapidement pris le pas. Durant les négociations, tout en organisant la lutte, la CGT s'est attachée à empêcher toute régression sociale pour tous les cheminots. La règlementation du travail concentrée dans le « RH0077 » a été globalement préservée dans l'accord d'entreprise. Les négociations concernant la branche ferroviaire doivent se poursuivre.

Manifestation CGT Cheminots 2014 à Paris - © CGT Cheminots/Pascale Lalys

Manifestation unitaire Cheminots
10 mai 2016 à Paris
© CGT Cheminots/P. Lalys

Affiche fédérale « Réforme du système ferroviaire : La CGT propose la voie du service public SNCF », 2013,
© Comtown. Coll. IHS-CGT cheminots.

dossier

De **véritables**
NÉGOCIATIONS à **ouvrir**

La loi sur la réforme du système ferroviaire est parue au *Journal officiel* du 4 août 2014.
Elle crée un Groupe public ferroviaire composé de trois Épic : SNCF, SNCF Réseau (gestionnaire du réseau), SNCF Mobilités (exploitant ferroviaire).

Le 30 octobre 2012, Frédéric Cuvillier, alors ministre des Transports, présentait les grandes lignes de la future réforme du système ferroviaire et annonçait : « *Cette réforme vise le triple objectif de mettre en œuvre une organisation à même de répondre aux besoins des usagers, des chargeurs et des autorités organisatrices, d'assurer la pérennité économique et financière de notre système ferroviaire et d'offrir aux partenaires de la branche ferroviaire l'occasion de conclure un nouveau pacte social.* » Force est de constater, vingt et un mois plus tard, que la majorité gouvernementale n'est pas passée de la parole – ou des écrits – aux actes avec l'adoption par le Parlement de la loi portant réforme du système ferroviaire.

LE CONTENU DU PROJET DE LOI FRAGILISE LE STATUT DES CHEMINOTS.

Une réunification inaboutie

Certes, il y a aura un gestionnaire d'infrastructure unifié réunissant les infrastructures SNCF et RFF[1]. Mais la loi consacre la création de trois entreprises distinctes. Si elle prévoit que celles-ci seront « indissociables et solidaires », cela ne se concrétise pas, ou peu, dans le reste du texte. Un caractère indissociable pourrait s'entendre si l'Epic[2] de tête (la SNCF) était l'employeur unique des cheminots pour les trois entités. Or ce n'est pas le cas, sauf pour la gestion du « ¾ logement et de l'assurance chômage. L'employeur unique, tant vanté par certaines organisations syndicales, est réduit à sa plus simple expression ! La loi confirme par ailleurs l'existence de contrats de travail différenciés entre les trois Épic puisque, en cas de mobilité professionnelle, ces derniers seront transférés d'un établissement à l'autre. La direction de l'entreprise a, par ailleurs, confirmé notre lecture lors de l'audience du 2 juillet, dans le cadre de la demande de concertation immédiate (DCI) déposée le 27 juin 2014. Cette volonté du gouvernement de cloisonner de manière étanche SNCF Réseau par rapport aux autres Épic et de le mettre sous la tutelle de l'Araf[3] (dont le rôle est renforcé) mettent en danger la pérennité du Groupe public ferroviaire créé par la loi. En effet, l'Araf assurera désormais, au-delà du contrôle de l'accès équitable au réseau pour les entreprises ferroviaires privées, un contrôle économique et émettra des avis conformes qui rendront leur mise en œuvre obligatoire. L'unicité du futur système aurait pu se trouver confortée dans le cadre de l'élaboration des contrats pluriannuels avec l'État. Un contrat négocié et signé au niveau de l'Epic de tête pour être ensuite décliné au sein de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités aurait donné du sens aux termes « indissociables et solidaires ». Mais, là encore, c'est l'autonomie des différentes entités qui prédomine avec une négociation et une signature au niveau des entités Réseau et Mobilités.

1 RFF : Réseau ferré de France.
2 Epic : Établissement public industriel et commercial.
3 Araf : Autorité de régulation des activités ferroviaires.

la tribune des cheminots • 927

La Tribune des cheminots, en septembre 2014, consacre un dossier à la loi portant réforme du système ferroviaire.

Devoir de mémoire :
transmission intergénérationnelle

Dans un contexte dominé par la montée des extrêmes, le repli sur soi et l'individualisme, la Fédération CGT des cheminots a décidé d'organiser chaque année depuis son 41e congrès à Reims, des initiatives en direction de la jeunesse afin qu'elle maîtrise mieux l'histoire sociale et ouvrière pour en comprendre les enjeux et favoriser l'émergence de militants. Différentes initiatives, rassemblant des centaines de jeunes cheminots, se sont alors tenues :

- **Châteaubriant 2011 :** Débat entre jeunes, syndiqués ou non, en présence d'un camarade déporté, incarcéré avec Guy Môquet. Participation au 70e anniversaire de la commémoration des 27 fusillés, pour la plupart dirigeants de la CGT, résistants et internés, à Châteaubriant. Plus de cent jeunes cheminots étaient présents.

- **Commémoration du 70e anniversaire de l'assassinat de Pierre Semard 2012 :**
La Fédération avec son Institut d'histoire sociale et son Collectif Jeunes a organisé le 6 mars 2012, une initiative nationale autour de l'héritage de celui qui fut le secrétaire général de notre Fédération et du lien entre le programme du Conseil National de la Résistance et l'actualité revendicative de la période. Georges Séguy participait à ce débat en tant que témoin. Le 7 mars 2012, nous commémorions au cimetière du père Lachaise à Paris le 70e anniversaire de la mort de Pierre Semard, fusillé par les nazis le 7 mars 1942. Plus de 200 jeunes cheminots étaient présents.

Intervention de Georges Séguy le 6 juin 2012 à Montreuil
© © Fédération CGT Cheminots/Pascale Lalys

- **Camp des milles 2013 :** D'août à septembre 1942, plus de deux mille hommes/femmes/enfants ont été déportés du Camp des Milles au camp d'extermination d'Auschwitz, via Drancy. Réfugiés d'Europe centrale ou juifs de France, ils ont été livrés par le gouvernement de Vichy avant même l'occupation allemande de la zone sud. La Fédération et son Collectif Fédéral Jeunes ont organisé le 16 octobre 2013, une initiative nationale qui a rassemblé des dizaines de jeunes cheminots de toute la France, au Camp des Milles en région PACA à Aix en Provence.

Initiative au Camp des Milles le 16 octobre 2013
© Fédération CGT Cheminots/Pascale Lalys

- **Colonisation de l'Afrique du Nord, 2014 :** Le 1er décembre 2014, une journée de débat a été organisée par la Fédération portant sur les colonisations et notamment celle de l'Afrique du Nord et de l'indépendance de l'Algérie. Une centaine de jeunes cheminots était présente à Montreuil.

Montreuil 1er décembre 2014 - © Fédération CGT Cheminots/Pascale Lalys

• **Départementalisation DOM-TOM 2015** : La loi n° 46-451 du 19 mars 1946, érige les colonies de la Guadeloupe, Martinique, Réunion et Guyane française en départements. Cela fait plusieurs années que la CGT et sa Fédération des cheminots mènent des actions de sensibilisation sur le terrain et organisent des initiatives autour du travail de mémoire sur ce thème. C'est pourquoi, le collectif fédéral et confédéral DOM-TOM, ont organisé le 19 mars 2015, avec le collectif jeunes, une soirée débat et exposition sur la départementalisation de 1946.

Soiré débat le 19 mars 2015 à Montreuil
© Fédération CGT Cheminots/Pascale Lalys

• **Colloque 1995 décembre 2015 :** Dans le cadre de la célébration des 120 ans de la CGT, et du 20e anniversaire de la grève de novembre/décembre 1995, notre Fédération et son IHS ont organisé un colloque sur ce mouvement social (construction des luttes, confédéralisation, unité syndicale…). Plus de 200 jeunes y ont participé.

Colloque sur ce mouvement social décembre 2015 à Montreuil
© Fédération CGT Cheminots/Pascale Lalys

• **Brigades internationales 2016 :** Les 2 et 3 octobre 2015, la Fédération et son collectif jeunes ont organisé à Port-Vendres une initiative/débat sur la guerre d'Espagne, la situation actuelle en Espagne et en France, avec la présence de Serge Barba, Jean Ortiz, Gilbert Garrel, un syndicaliste espagnol, un représentant de l'association Fils et Filles de Républicains Espagnols et Enfants de l'Exode (FFREEE).

Avec l'ACER, pour les 80 ans de la création des Brigades Internationales, s'est déroulé le samedi 22 octobre 2016 à l'inauguration d'une statue confiée à Denis Monfleur, sculpteur, sur le parvis de la gare d'Austerlitz à Paris, d'où partaient les brigadistes par le Paris-Perpignan de 22h17.© Nicolas Frémiot

Les Secrétaires généraux de la Chambre syndicale nationale des travailleurs des chemins de fer de France et des colonies, du Syndicat national, puis de la Fédération CGT des travailleurs des chemins de fer depuis 1890.

Eugène Guérard. La Patrie, 11 décembre 1909. Maitron cheminot.

Marcel Bidegaray, 1920. ©Agence Meurisse, coll. Gallica / Bnf.

Gaston Monmousseau 1922. Archives familiales Semard.

1890-1891	**PRADES** Né le 20 juillet 1858 à Paris, mort en 1900 en Espagne ; ouvrier-sellier des ateliers des Batignolles de la Compagnie de l'Ouest, puis contremaître à l'atelier des bâches des chemins de fer du Nord, à Valladolid. Premier secrétaire général de la Chambre syndicale des ouvriers et employés de chemins de fer, fondée le 4 août 1890.
1891-1899	**GUÉRARD, Eugène** Né le 26 mai 1859 à Colombes (Seine, Hauts-de-Seine), mort le 19 mars 1931 à Pau (Basses-Pyrénées, Pyrénées-Atlantiques). Secrétaire du Syndicat national des chemins de fer créé en avril 1895 ; dans les faits, il continue à diriger le syndicat jusqu'à sa démission au congrès extraordinaire de décembre 1909. Secrétaire général de la CGT (21 avril-26 novembre 1901) ; coopérateur ; Représentant des cheminots au Conseil supérieur du travail de 1900 à 1909.
1899-1906	**BARDEAU** Surveillant au chemin de fer de Ceinture en région parisienne. Secrétaire général du Syndicat national des chemins de fer, élu au congrès extraordinaire de janvier 1899.
1906-1909	**ROBERTJOT, E.** Employé de la Compagnie de l'Ouest à Paris-Rive droite. Secrétaire général du Syndicat national des chemins de fer, il représente le syndicat national au Comité confédéral.
Mai 1909	**POITEVIN, Eugène** Secrétaire général durant quelques jours, en mai 1909, du syndicat national des chemins de fer ; poète ; conférencier des Universités populaires du Faubourg Saint-Antoine et de La Bellevilloise.
Juin 1909- mars 1920	BIDEGARAY, Marcel Né le 13 septembre 1875 à Bayonne (Basses-Pyrénées, Pyrénées-Atlantiques), mort le 20 décembre 1944 à Bidache (Basses-Pyrénées) ; Chauffeur puis mécanicien. Secrétaire général du Syndicat national des chemins de fer, à partir de 1909, puis de la Fédération nationale des travailleurs des Chemins de fer de France des colonies et pays de protectorat, fondée le 28 janvier 1917 grâce à la fusion du syndicat national avec la Fédération autonome des mécaniciens et chauffeurs, l'association professionnelle des agents de train, l'association générale du personnel des chemins de fer du PLM.
Avril 1920	Direction collective : Gaston MONMOUSSEAU, Lucien MIDOL, Edmond LEVÊQUE et Henri SIROLLE. Ils seront arrêtés ou poursuivis début mai (répression de la grande grève de 1920). **MONMOUSSEAU, Gaston** Né le 17 janvier 1883 à Luynes (Indre-et-Loire), mort le 11 juillet 1960 à Paris (XIX^{e} arr.) ; ouvrier aux ateliers parisiens des chemins de fer de l'État ; avant la Première guerre mondiale, militant anarchiste et antimilitariste, puis, durant la guerre, animateur de la tendance minoritaire « révolutionnaire » au sein de la CGT ; secrétaire de la Fédération des cheminots en avril 1920 ; secrétaire général de la CGTU (juin 1922-novembre 1932), puis membre du secrétariat. Adhérent du Parti communiste en 1925, élu à son Bureau politique constamment de 1926 jusqu'à la Seconde Guerre mondiale ; directeur de La Vie ouvrière ; élu député à Noisy-le-Sec en 1936 ; réélu en 1945 au Bureau politique du PCF et au secrétariat de la CGT ; directeur à nouveau de La Vie ouvrière.
Mai 1920-Juin 1921	**BIDEGARAY, Marcel** Bidegaray reprend les rênes de la Fédération après l'échec de la grande grève de 1920.

Pierre Semard.
DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Lucien Midol.
©Agence Meurisse, coll. Gallica / Bnf.

Roger Liaud.
Compte-rendu sténographique du Congrès fédéral de 1938, 4 FD 54.

Raymond Tournemaine, 1958.
DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Juin 1921- Décembre 1935
Scission CGT-Unitaire/ CGT confédérée

1921 -1924 - SEMARD, Pierre (CGT-U)

Né le 15 février 1887 à Bragny-sur-Saône (Saône-et-Loire), fusillé le 7 mars 1942 à la prison d'Évreux (Eure) ; Secrétaire général de la Fédération des cheminots CGT-U 1921-1924, puis 1934-1935), puis de la Fédération CGT réunifiée (décembre 1935-octobre 1939); Secrétaire général du Parti communiste (1924-1928).

1921-1922 - MONTAGNE, Adolphe (CGT Confédéré)

Né le 15 mars 1872 à Aillant-sur-Tholon (Yonne), mort le 1er août 1953 à Auxerre (Yonne) ; cheminot homme d'équipe ; dirigeant de la Fédération « Montagne » en 1921.

Adolphe Montagne.
La tribune des cheminots [confédérés], n°92, 15 juin 1921.
Coll. IHS-CGT cheminots.

1924-1934 - MIDOL, Lucien (CGT-U)

Né le 24 septembre 1883 à Château-Châlon (Jura), mort le 26 décembre 1979 à Vouzeron (Cher), dans la maison de repos Ambroise-Croizat ; ingénieur des Arts et Métiers, puis mécanicien à la Compagnie du PLM ; révoqué en 1920 ;
Secrétaire de l'Union PLM puis Secrétaire général de la Fédération nationale des chemins de fer ; membre du Comité central de 1926 à 1938 et du Bureau politique de 1924 à 1959 du Parti communiste ; député de Seine-et-Oise.

1923-1926 - LE GUEN, Paul (CGT Confédéré)

Né le 18 juin 1877 à Brest (Finistère), mort le 22 août 1956 à Clichy (Seine, Hauts-de-Seine) ; cheminot, chaudronnier ; Secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer

1934-1935 - SEMARD, Pierre (CGT-U)

1926-1935 - JARRIGION, Jean (CGT Confédéré)

Né le 20 novembre 1879 à Blavignac (Lozère), mort le 25 décembre 1968 à Prunières (Lozère) ; chef de train ; secrétaire général de l'Union des syndicats des travailleurs des chemins de fer du Midi ; Secrétaire général de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France (1926-1940) ; membre du Conseil national économique (1935-1940) ; membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Jean Jarrigion.
Compte-rendu sténographique du Congrès fédéral de 1938, 4 FD 54.

Décembre 1935 - Réunification
Pierre SEMARD (1935-1939) / Jean JARRIGION (1935-1940)

1940-1944 - LIAUD, Roger

Né le 12 mars 1898 à Bordeaux (Gironde), mort le 29 juillet 1972 à Royat (Puy-de-Dôme) ; employé puis chef de bureau.
Secrétaire général de la Fédération nationale légale des travailleurs des chemins de fer (1940-1944).

21 Août 1944-Août 1945 – TOURNEMAINE, Raymond

Né le 12 février 1893 à Sainghin-en-Mélantois (Nord), mort le 15 septembre 1973 à Paris (Xe arr.) ; responsable de l'Union Nord puis de la Fédération CGTU des cheminots ; Gérant de la Tribune des cheminots de 1923 au début des années 1960 ;
Secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots à la Libération jusqu'en 1953 (puis président, 1956-1961) ; administrateur du Comité central du PCF de 1945 à 1959, chevalier de la Légion d'honneur.

21 Août 1944-Août 1945 - OURADOU, Gérard

Né le 20 janvier 1896 à Montesquieu-Lauragais (Haute-Garonne), mort le 29 janvier 1952 à Suresnes (Seine) ; contrôleur technique puis sous-inspecteur ; délégué de la CGT à l'Assemblée consultative provisoire (1944-1945) ; membre de la Commission nationale de reconstitution des organisations syndicales de travailleurs ; secrétaire de la Fédération confédérée FO des cheminots (décembre 1947) ; membre du bureau fédéral de la Fédération FO des cheminots et représentant FO au conseil d'administration de la SNCF jusqu'en 1951 ; militant socialiste.
À la Libération, Ouradou fut secrétaire général, avec Raymond Tournemaine, de la Fédération reconstituée selon les principes de la parité d'avant-guerre et administrateur de la SNCF.

Robert Hernio, 1958. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Georges Séguy, 1961. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Charles Massabieaux. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Georges Lanoue, 1983. DR | Coll. IHS-CGT cheminots.

Bernard Thibault, 2014. © CGT Cheminots/P. Lalys

Didier Le Reste, 2009. © CGT Cheminots/P. Lalys

Gilbert Garrel, 2010. © CGT Cheminots/P. Lalys

Août 1945 -1953 1953-1961	**TOURNEMAINE, Raymond** **HERNIO, Robert** Né le 31 juillet 1909 à Locmariaquer (Morbihan), mort le 13 juillet 2003 à Concarneau (Finistère) ; conducteur de route ; dirigeant de la Fédération CGT des cheminots illégale ; Secrétaire (1944-1951), Secrétaire général adjoint (1951-1953), puis Secrétaire général de la Fédération (1953-1961), puis président à partir de 1961 ; Secrétaire de la Fédération syndicale mondiale (1961-1965) ; collaborateur de la CGT (1965-1970) ; membre suppléant du comité central du PCF (1947- 1950).
1961-1965	**SÉGUY, Georges** Né le 16 mars 1927 à Toulouse (Haute-Garonne). Typographe puis ouvrier du service électrique de la SNCF ; Secrétaire de la Fédération CGT des cheminots (1949-1957) puis Secrétaire général adjoint (1957-1961) et Secrétaire général (1961-1965) ; membre suppléant puis titulaire du comité central du Parti communiste (1954-1994) ; membre suppléant du bureau politique (1956-1964), puis membre titulaire (1964-1982) ; membre de la Commission administrative de la CGT (1961-1965), du Bureau confédéral (1965-1982) ; Secrétaire général de la CGT (16 juin 1967-18 juin 1982) ; membre de sa commission exécutive (1982-1992) ; Président de l'Institut CGT d'histoire sociale (1982-2002) et son président d'honneur à partir de 2002.
1965-1976	**MASSABIEAUX, Charles** Né le 11 décembre 1921 à Aulas (Gard), mort le 28 juillet 1998 à Bréau-et-Salagosse (Gard) ; ouvrier puis chef de brigade d'ouvriers ; membre de la direction de la Fédération CGT des cheminots (1953-1976) ; Secrétaire de l'Union CGT Méditerranée (1953-1961). Secrétaire général adjoint (1961-1965) puis Secrétaire général (1965-1976) de la Fédération ; membre de la Commission administrative puis exécutive de la CGT (1963-1975).
1976-1993	**LANOUE, Georges** Né le 30 avril 1940 à Tours (Indre-et-Loire) ; agent Mouvement (chef de secteur Mouvement). Membre du bureau (1968-1973) puis Secrétaire général adjoint (1973-1976) puis Secrétaire général (1976-1993) de la Fédération CGT des cheminots ; collaborateur de la CGT (1993-1995) ; membre de la commission exécutive confédérale (1975-1995) ; membre du comité central du PCF (1972-1990).
1993-2000	**THIBAULT, Bernard** Né le 2 janvier 1959 à Paris d'une famille originaire du Morvan. En 1974, il entre au centre d'apprentissage de la SNCF de Noisy-le-Sec, dont il sort en septembre 1976 avec un CAP de mécanique générale. Il est aussitôt embauché par la SNCF au dépôt de Paris-la Villette. Entre au bureau fédéral en 1987. Secrétaire général adjoint de la Fédération CGT des cheminots (1990-1993) ; puis Secrétaire général (1993-1999). Secrétaire général de la CGT (5 février 1999-22 mars 2013).
2000-2010	**LE RESTE, Didier** Né en 1955 à Paris. En 1973, après un BEP de mécanique, il est engagé comme ouvrier dans une fonderie de Nevers, où il participe à la création d'une antenne CGT. En 1976, il entre à la SNCF en tant que contrôleur. Secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots (2000-2010) ; Conseiller de Paris et Conseiller d'arrondissement (2014-…).
2010-2015	**GARREL, Gilbert** Né le 21 septembre 1959 dans une famille de mineurs du bassin cévenol. Après une licence de maths-physique, il est recruté comme conducteur de train à Avignon en 1983 et devient cadre au service de la traction en 1993. Secrétaire général de l'UFCM-CGT (2007-2010), puis élu Secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots lors du 41e congrès de Reims en novembre 2010.

Eléments biographiques tirés, pour l'essentiel, de GEORGEN Marie-Louise (dir.) Cheminots et Militants. Un siècle de syndicalisme ferroviaire, Paris, Editions de l'Atelier, Collection Jean Maitron, 2003.

CGT ihs CHEMINOTS

Médaille créé lors de la naissance de la Fédération en janvier 1917 - © IHS CGT Cheminots

FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

CGT ihs CHEMINOTS

CGT ihs CHEMINOTS