

LES CAHIERS DE L'INSTITUT



Geneviève Gruer - ©P. Lalys



Assemblée générale de l'lhs Cheminots le 14 décembre 2017 à Montreuil. © Pascale Lays

Assemblée générale Ihs
14 décembre 2017
page 4



© AG de l'lhs CGT Cheminots 2017 - Ihs/P. Lalys

Initiatives Ihs Lorraine et Miramas
page 14



© Ihs

L'institutionnalisation du syndicalisme
page 15



© Ihs

Intervention Ihs au congrès de l'Ufcm
page 21



congrès Ufcm à Saint Malo 2017
© Ihs/P. Lalys

La «Vacma» et l'action de la Cgt
page 22



© Ihs

CAHIER N° 64
1^{er} Trimestre 2018

Sommaire

Edito : Patrick Chamaret	page 3
Assemblée générale 14 décembre 2017 : Introduction Patrick Chamaret	page 4
<i>Interventions résumées de participants</i>	page 9
<i>Bilan des adhésions</i>	page 12
<i>Prélèvement automatique</i>	page 12
Initiative de l'Ihs Lorraine et colloque des cheminots de Miramas	page 14
Colloque de l'Institut Cgt d'histoire sociale et de l'Université Lyon 2 du 15 au 17 novembre 2017	page 15
L'institut au congrès UFCM. A. Dimuccio	page 21
La Vacma et l'action de la Cgt. Entretien de la revue <i>Travailler</i> avec Charles Nouailhetas et Gérard Couëdel	page 22
A propos du livre <i>Mémorial</i> . P. Chamaret, T. Fontaine	page 26
Paris St-Lazare 26 janvier 2018, autour du livre <i>Mémorial</i>	page 29
Morceaux choisis de G. Séguy par M. Peytavin	page 30

Rédaction : Ihs Cgt Cheminots

Conception : PAO Cgt fédération des cheminots

Impression : Rivet

Photos couverture et pages intérieures : Sources photos de ce cahier : IHS Cgt des cheminots - Pascale 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 - www. Ihs.cheminotCgt.fr

Les cahiers de l'Institut - ISSN : 2101-3721

Ce cahier du premier trimestre 2018 va être lu par de nouveaux adhérents qui viennent de nous rejoindre pour cette nouvelle année, et nous sommes persuadés qu'ils y trouveront la même satisfaction que nos lecteurs plus anciens qui ne manquent pas de nous encourager sur la qualité et la régularité de nos cahiers de l'institut, sur les choix des sujets et thèmes abordés.

Parmi ces nouveaux lecteurs, nous accueillons aussi, sous l'impulsion du Conseil National de la Fédération, les adhésions de nouvelles structures, syndicats et sections qui enfin comprennent que la connaissance de notre histoire sociale pouvait être une aide à leurs réflexions et actions.

Vous lirez le compte-rendu de notre dernière assemblée générale qui a salué le travail réalisé et le bilan d'activités présenté à son vote ainsi que les projets qui pour certains vont vite se concrétiser. Dans quelques semaines, nous inaugurerons en avril notre site internet et notre bibliothèque numérique. Ainsi vous aurez accès à l'ensemble des contenus des tribunes des cheminots et de la presse fédérale représentant plus de 3 500 numéros soit plus de 23 500 vues, de 1892 à 2004. Le Courrier du Cheminot, plus de 1 000 numéros, sera mis en ligne ultérieurement. Un ensemble qui matérialise l'expression régulière de la fédération, des unions fédérales et unions géographiques au cours de cette période qui dépasse même le siècle fédéral.

Cette bibliothèque sera dotée d'outils de recherches qui faciliteront et simplifieront son utilisation par l'océrisation de tous les articles et une qualité de numérisation dotée des dernières technologies. En passant par le nouveau site de l'institut vous aurez un accès privilégié depuis bien évidemment vos ordinateurs mais également vos tablettes et smartphone.

Nous sommes certains que cela renforcera l'intérêt que vous portez à notre histoire sociale ; que vous y découvrirez vous-même un plaisir pour assouvir votre soif de savoir, de recherches et de connaissances de notre passé. Vous pourrez ainsi mieux appréhender le temps présent tout en vous projetant dans l'avenir car nous ne sommes pas, comme certains en rêvent tout haut, à la fin de l'histoire. De nombreuses pages sont encore à écrire pour le progrès social et la construction d'alternatives à ce système économique à bout de souffle.

Nous, nous n'en manquons pas, grâce à vous, pour souffler les bougies des 20 ans de l'institut et pérenniser son activité.

Patrick Chamaret - Président de l' Ihs

Assemblée générale du 14 décembre 2017



Assemblée générale de l'Ihs Cheminots le 14 décembre 2017 à Montreuil. © Pascale Lays

Intervention d'ouverture de Patrick Chamaret, président de l'Institut (extraits)

C'est une année qui a été riche en activité et initiatives notamment pour marquer notre contribution au centenaire de la fédération, avec notamment les deux publications qu'ont été le double numéro des cahiers 59/60 et le tome 2 « les cheminots, on s'en fait toute une histoire »

Nos deux autres cahiers : sur le syndicalisme « maîtrise et cadre » puis sur le Front populaire et la création de la SnCF, complètent une production conséquente dont l'objectif est de donner des éléments d'analyses et de réflexions sur ces événements et leurs contextes qui ont largement marqué notre histoire.

Nos publications ont pu s'allier au matériel fédéral comme le film du centenaire qui s'est appuyé sur des travaux antérieurs de l'Institut et l'exposition des « unes de la tribune des cheminots » pour animer les initiatives régionales et locales, réalisées ou programmées par les structures de proximité. Le but étant d'ancrer ces initiatives dans les sites ferroviaires qui ont fait, font et feront l'histoire de notre organisation et de notre corporation. Mettre de l'histoire sociale dans le quotidien syndical après y avoir goûté.

Le président rappelle qu'il conviendra bien évidemment à la fédération de mesurer tout ce qui s'est fait à cette occasion « histo-

rique unique, puisqu'on n'a pas tous les jours 100 ans » qui avait pour objectif tout à la fois de montrer le chemin parcouru par la fédération et l'ambition première d'apporter aux cheminots d'aujourd'hui les éléments de réflexions, éléments éducatifs et complément culturel à leur formation syndicale, indispensable à l'efficacité de leur action quotidienne.

Puis il développe « Nous affirmons assez fréquemment que l'histoire sociale fait partie intégrante du combat syndical et en disant cela, nous ne nous situons pas dans une volonté d'imposer une vérité qui nous serait propre, mais nous entendons faire connaître notre lecture du passé, à partir d'une conception reposant sur les principes d'une histoire critique et de classe de la société dans laquelle nous évoluons, travaillons, agissons et des rapports sociaux qui s'y affrontent. Ce qui nous donne une originalité et autorité dont personne d'autres ne peut se recommander dans le mouvement cheminot tant syndical que culturel. »

Nous avons depuis plusieurs années maintenant ouvert le chantier de nos archives, de leur sécurisation, de leur classement et de leur mise à disposition pour nos propres travaux, ceux de nos adhérents, ceux des chercheurs et des militants.

« Les mémoires humaines sont importantes pour témoigner des actions et vécus mais nous savons aussi qu'elles peuvent être avec le temps faillibles ou sélectives, c'est pourquoi nous devons pouvoir nous appuyer sur nos écrits tout au long de notre histoire, comme autant de pièces à conviction et justificatifs de nos positionnements, décisions et actions ».

Les productions qui en résultent sont éditées ou servent des initiatives, colloques ou autres manifestations et célébrations. Elles peuvent donner lieu à confrontations, d'ailleurs elles sont faites pour cela.

Patrick Chamaret rappelle « Vous avez vu que dans notre bilan d'activité, nous vous donnons maintenant l'avancement du classement de nos sources, des versements ou dons. Et surtout qu'elles sont disponibles pour vous, du moins pour ceux qui en ressentiraient l'utilité. Juridiquement, nos archives sont des archives privées mais elles participent pleinement à la constitution du patrimoine national, ou départemental selon les lieux de production. Ce sont des sources complémentaires des fonds publics et même, dans certains cas, l'unique documentation relative à un sujet. »

Les archives publiques sont menacées, car l'État pour couper dans les dépenses publiques considère « la politique des archives trop coûteuse » et elles sont menacées par la saturation de leurs magasins, le sous-effectif chronique et le sous-investissement. La décision de l'État étant « collectez moins », « éliminez le stock », détruisez des documents qui ont pourtant été reconnus comme devant intégrer « ad vitam aeternam » les travées de l'histoire de France.

C'est un pan de notre histoire qui serait ainsi gommé au nom du Comité d'Action Publique 2022 et vous devinez qu'elles sont celles qui seraient dans l'œil du cyclone.

Nous pensons que les archives sont une richesse inestimable par leur nature et leurs fonctions. La démocratie, la mémoire collective et individuelle d'un pays n'ont, par définition, pas de prix.

Le président précise que « les travaux que mène l'institut ne se limitent pas à saluer ou rappeler les grandes dates des grandes grèves ou mouvements, auxquelles il faudrait ajouter des milliers d'autres qui font que les cheminots ont accumulé une grande culture de lutte. D'ailleurs, on oublie trop souvent que se sont ces dernières qui permettent les mouvements plus larges.

Cette culture s'est forgée au fil de notre histoire sur les succès et les échecs. Petit à petit, des enseignements en ont été tirés, sur la grève générale, sujet récurrent, sur les actions minoritaires, sur les revendications décidées au sommet par les états-majors, etc. Chaque génération s'est en quelque sorte passé le témoin, parfois à son insu et est héritière de celles qui ont précédé.

Cette culture nous renseigne que rien n'est spontané, que les raccourcis ne sont pas forcément les meilleurs chemins, mais que des accélérateurs peuvent intervenir dès lors que nous nous nourrissons en amont de nos incontournables que sont la démocratie en partant des salariés et des cheminots, des usagers dans l'élaboration des revendications pour les rassembler dans l'unité. »

Parmi nos constantes depuis toujours, le combat pour la paix fait partie de nos incontournables majeurs et depuis le début de l'été, les exercices médiatiques de Trump ont multiplié les propos arrogants et les menaces guerrières. Maintenant c'est la décision de déplacer l'ambassade des Etats-Unis à Jérusalem, au mépris de l'ONU pour laquelle le statut de Jérusalem, occupée par Israël depuis 1967 et annexée depuis 1980, doit se régler par la négociation. La portée symbolique d'une telle décision aura de lourdes conséquences.

Des moyens de pression existent pour contraindre à choisir la voie du dialogue et de la paix et la bataille des idées pour la paix s'inscrit depuis toujours en corollaire à nos engagements pour l'amélioration des conditions sociales, de vie et de travail de tous les salariés. Nous avons toujours fait de la lutte pour la paix une orientation phare de notre activité car le droit à la paix et à la sécurité est un repère revendicatif majeur. Au-delà de rappeler qu'il s'agit d'abord d'un droit fondamental, il faut avoir conscience qu'il ne peut y avoir de progrès social dans un monde en guerre. Dans cette période où les tensions s'exacerbent, sachons donner à ce combat une dimension à la hauteur de nos ambitions pacifistes.

En lien direct avec son propos sur la paix, le président cite l'initiative « solidarité avec les migrants » qui honore la Cgt et nous appelle aussi à nous investir sur cette question pour la porter et la faire partager, à partir de nos valeurs humanistes, de solidarité et de paix, rejetant de la même manière tout populisme, repli identitaire ou indifférence au sort des migrants qui traversent notre pays ou qui en rêvent.

Patrick Chamaret précise « Nous avons donc une large palette d'événements et de situations pour développer notre activité et nous n'entendons pas raconter des histoires mais bien essayer de contribuer à l'analyse historique à partir de ce que nous avons réellement vécu collectivement, étudié, recherché et analysé. Ce développement de notre activité passe par notre capacité à faire connaître nos travaux et leur diffusion.

Les cahiers de l'institut sont un des vecteurs dont nous sommes dotés, convaincus que la lecture alimente la réflexion nécessaire à la décision et donc l'action. Leur contenu doit aussi évoluer pour être en phase avec les attentes des adhérents. »

Nous devons aussi utiliser tous les moyens disponibles et avancées technologiques en la matière, avec des moyens limités, sans aucune mesure par rapport aux idées véhiculées par nos adversaires. Mais nous devons aussi utiliser ce qu'ils n'ont pas, vous et d'autres qui êtes notre potentiel sympathisants, adhérents, militants pour relayer nos travaux là où vous vivez et luttez.

La rénovation de notre site internet en cours et annoncé dans les prochains mois complètera cette démarche avec une réactivité régulière, que nous essaierons d'alimenter mensuellement par des regards et éclairages « historiques » sur l'actualité. On part sur l'idée du rythme mensuel, on verra si les membres du bureau tiendront la cadence et la distance en écriture, mais c'est notre postulat de départ.

Nous voulons inciter nos syndicats et militants à s'accaparer leur histoire, découvrir leurs racines et parcours, et c'est ainsi que nous sommes en train d'élaborer une bibliothèque numérique, en conventionnement avec la bibliothèque nationale de France (BNF) où nous allons mettre en ligne au cours du premier semestre 2018 un ensemble de publications couvrant la période de 1892 à 2004, dont notamment le réveil des travailleurs de la voie ferrée, la tribune de la voie ferrée, le bulletin mensuel du syndicat national pour la partie pré-fédération et la Tribune des cheminots, puis ensuite le courrier des cheminots, soit un corpus représentant plus de 4 600 numéros et plus de 40 000 vues. Bibliothèque numérique et nouveau site internet qui seront bien évidemment consultables depuis vos PC, tablettes et Smartphone. Le lancement se fera progressivement au cours de l'année 2018, en principe au premier semestre.

Le président insiste en interpellant les présents « Mais vous savez aussi, qu'avoir un outil c'est bien, mais que s'en servir et savoir s'en servir est une autre chose ! C'est un outil pour nos travaux de vulgarisation, également pour nos adhérents individuels

et structures, les militants syndicaux pour leurs actions, informations et formation, complémentaire et continue en histoire sociale mais aussi largement ouvert au public, dans la transparence la plus totale pour les historiens, chercheurs, enseignants et étudiants. »

Puis Patrick Chamaret rappelle les 20 ans d'existence de notre institut, les motivations à l'origine de sa création, le chemin parcouru avec des évolutions constantes et de riches productions, toujours tournées vers la vulgarisation de notre histoire sociale, des expériences acquises qui sont autant de savoirs à connaître pour apprécier le présent et s'engager dans l'avenir.

Il remercie « tous ceux d'entre vous qui êtes là depuis le début, je pense à notre camarade Geneviève Gruet ici présente, qui fêtera ses 95 ans dans quelques jours, d'autres venus un peu après, et les nouveaux arrivants qui viennent de nous rejoindre. »

Au niveau confédéral, tout avait commencé sous l'impulsion de Georges Séguy en 1982. Pour nous, la gestation a été plus longue et c'est le congrès fédéral de Lille en mars 1997 qui en avait marqué officiellement la démarche. Mais c'est quelques mois avant que le bureau fédéral l'avait engagée, sachant notamment pouvoir s'appuyer sur une disponibilité de militants, libérés de fonctions fédérales.

Patrick Chamaret rappelle que « L' Ihs n'est pas conçu comme une nouvelle structure fédérale mais un outil scientifique doté d'un statut associatif lui permettant l'ouverture d'esprit et d'interrogation nécessaire dans ses recherches et travaux, refusant toute biographie syndicale qui ne se voudrait qu'élogieuse de notre passé, sans pour autant passer dans la critique systématique ou la flagellation permanente. »

Les statuts officiels ont été déposés en préfecture en octobre 1997.

L'Article 2 situant ses objectifs en 3 dimensions

- 1 - le collectage et le traitement d'informations et de documents de toute nature se rattachant à l'histoire sociale des chemins de fer français et, plus particulièrement, à l'histoire du syndicalisme cheminots et assimilés et leur exploitation à des fins de formation et de recherches historiques.
- 2 - La mise en œuvre d'études, de recherches et de larges confrontations
- 3 - La contribution à l'information et la formation des militants syndicaux, des travailleurs, des étudiants et de toutes organisations et organismes intéressés à l'histoire sociale.

L'Article 4 distinguant sa Composition

Les « Membres fondateurs » : La Fédération, ses Unions fédérales (ufcm et ufr), ses Secteurs fédéraux

Les « Membres associés » : les syndicats et les sections de retraités sur la base du volontariat d'adhésion ainsi que de « Membres individuels » ou de personnes morales.

Les « Membres d'honneur » parmi les personnalités compétentes...

A ce jour une seule membre d'honneur Nicole Parutto, figure emblématique de notre institut depuis ses débuts.

Ces principes statutaires ne subiront aucune modification au cours de ces 20 années.

Une présentation publique de l'institut se déroula le Mercredi 26 Novembre 1997 dans le patio copieusement garni, en présence toujours de Georges Séguy (premier président fondateur de l' Ihs confédéral et Louis Viannet (alors secrétaire général) et de Bernard Thibault, secrétaire général de la fédération... et futur secrétaire général de la Cgt. Trois parrains de choix pour la cir-

constance. Et c'est sous forme d'un supplément au courrier du cheminot N°610 que sortira plus d'un an après la tenue du 37^e congrès (au troisième trimestre 1998), le numéro 1 d'une publication qui gardera toujours ce titre « les cahiers de l'institut » et adressés, en initiative de lancement et de promotion à tous les syndicats, sections de retraités et secteurs.

Claude Marache, premier président en signera l'éditorial, avant 3 témoignages sur la grève de 1947 et de 1953 signés respectivement par Marcel Coeffic, Henri Genois, André Argalon.

La première assemblée générale se déroula le Jeudi 21 Janvier 1999, présentant un bilan de 186 adhérents et son compte-rendu dans le n°2, diffusé cette fois-ci aux seuls adhérents. Puis en une année le nombre d'adhérents passera à 292 mais avec 52 syndicats adhérents (soit 10% des syndicats) et 93 sections de retraités adhérentes (soit 20% des sections), alors qu'ils sont considérés d'entrée dans notre orientation comme le point d'ancrage le plus important pour articuler notre histoire sociale sur les réalités locales, régionales et nationale.

Revenons à nos cahiers : la couverture des premiers cahiers était sobre où le bleu dominait, tirés par l'imprimerie de la Fédération à Montreuil et le sommaire bien centré sur ses 4 thèmes précités. Il évoluera successivement à partir du n°28 avec une nouvelle couverture « reprenant la plume de Pierre Semard » puis à partir du numéro 38 au regard des évolutions technologiques, graphiques et de la quadri, grâce aux moyens alloués par la Fédération, puis l'impression réalisée par l'imprimerie Rivet de Limoges, société originale, créée pour soutenir le mouvement social. Et nous en sommes désormais au numéro 63, que vous venez de découvrir.

Nous avons récemment publié l'ensemble des sujets et thèmes développés depuis dans le numéro 61, plus de 300 articles produits, dont des numéros spéciaux.

Au-delà des écrits, ce sont aussi des colloques et initiatives comme sur le service public en octobre 2002, ou celui sur Pierre Semard avec l'université de Bourgogne en 2007 et les plus récents en direction des jeunes cheminots et militants sur la colonisation en décembre 2014 puis sur les 20 ans de la grève de 1995 en décembre 2015. Initiatives qui seront aussi diffusées par un livre pour le colloque Pierre Semard, par numéros spéciaux pour celui sur le service public ainsi que 1995, ou encore intégré dans les cahiers réguliers pour les autres

En 2009, est sorti le tome 1 « Des cheminots, on s'en fait toute une histoire », là sous forme livresque, offert à tous les adhérents et structures, reprenant donc pour partie des premiers écrits des livrets actualisés et qui couvre la période jusqu'à 1918, embrassant donc la naissance de la Fédération. Cette somme de recherche deviendra un livre de référence en la matière, par sa structure, son écriture et son riche contenu.

Il faudra huit années pour boucler la seconde étape du Tome 2 de 1919 à 1938 qui est une pièce maîtresse, modernisée dans sa présentation.

C'est un bonheur que vous savourez sûrement tous au cours de cette année grâce à la richesse d'événements majeurs de notre histoire que ce travail restitue, et dont on est obligé de remarquer la similitude avec la situation actuelle ; comme si l'histoire se répétait alors qu'elle se prolonge tout simplement.

Ce tome 2 a placé la barre très haute pour une suite qui nous est obligée, par respect des deux premiers tomes bien évidemment, mais aussi des engagements pris devant nos adhérents et notre

organisation syndicale, d'écrire notre histoire au plus près de nos périodes de compétences.

Je ne peux que saluer à ce moment Nicole Parutto pour les vingt années de travaux de forçat, surmontant la maladie qui l'assaille, mais aussi y trouvant le plaisir de la transmission par la précision des faits, de leurs analyses pour leur vulgarisation de notre histoire sociale et notre patrimoine.

La prochaine période pourrait traiter une nouvelle vingtaine d'année de 1939 à 1958.

Nous sommes en train de rechercher les disponibilités, d'essayer de convaincre et de trouver les compétences pour réaliser ce tome 3, en gardant la structuration qui a fait sa spécificité.

Nous engageons l'avenir de notre institut en pleine convergence avec notre fédération qui a consacré un moment de ses deux derniers conseils nationaux à notre histoire sociale, sa connaissance et sa diffusion comme un élément nécessaire à son combat autour du travail particulier de l'institut.

Quatre points ont été adoptés au conseil national de juin et mesurés depuis comme feuille de route pour les structures syndicales : faire la promotion du livre mémorial, créer une bibliothèque numérique, créer des commissions régionales Ihs, aller vers une adhésion de nos syndicats et sections.

Sur le premier point, le président se félicite « des initiatives réalisées, notamment autour de Thomas Fontaine, directeur du projet (et désormais directeur du Musée de la Résistance Nationale), d'autres sont en préparation comme sur St Lazare, et je vous invite à encore organiser des initiatives, Thomas Fontaine est volontaire pour y participer dans les limites de son calendrier et ses fonctions.

Pour votre information, je rappelle que le livre mémorial a été tiré à 4 000 exemplaires, et que notre réseau d'influence, institut, secteur, CER ou CE nationaux y a contribué pour 1500 exemplaires. » Un second livre paraîtra avec la perspective de la fin d'année 2018, non plus sous forme de livre mémorial biographique d'une importante pagination, mais explicitant des aspects de l'introduction, des éléments seulement effleurés ou absents et qui pourront être développés et précisés.

La volonté affichée est d'avoir un livre historique et pédagogique permettant de faire connaître et vulgariser cette période. C'est toujours Thomas Fontaine qui assurera la direction scientifique de l'ouvrage, ce qui est une garantie de qualité dans son contenu, ses approches et analyses.

Patrick Chamaret précise alors « Avec un tel postulat de départ et une rencontre entre le bureau de l'institut et Thomas Fontaine, nous avons décidé de poursuivre l'aventure et de participer au comité de pilotage du livre et de la co-écriture.

Bien évidemment aussi, nous ouvrirons toutes nos archives et publications pour la documentation de l'ouvrage, comme autant de sources disponibles et nécessaires pour connaître cette période où la fédération Cgt des cheminots dans la clandestinité comme dans la légalité, puis réunifiée, et ses militants ont tenu une place importante. »

Nous devons avancer vers la mise en place de correspondants régionaux pour qu'au niveau de chaque secteur se mettent en place des collectifs de travail et que les syndicats et sections de retraités en soient parties prenantes, conçus comme un réseau d'adhérents motivés par l'histoire sociale, son étude, sa vulgarisation et son ancrage locale et pas comme une nouvelle structure syndicale

L'ambition est d'aller vers une adhésion généralisée de nos syndicats et sections

Cette généralisation, considérant nos syndicats et sections comme membres associés de l'institut, pourrait prendre forme

dès janvier 2018, dans le cadre de la mise en œuvre du PAC par l'Ihs de la cotisation annuelle.

Bien évidemment, c'est une démarche de conviction qui doit s'accompagner de mesures et d'actes de direction pour la mettre en œuvre et de l'engagement du Conseil National. Chaque syndicat et section de retraités recevront leur carte 2018 pour les interpeler et les solliciter directement, en début d'année et recevront la carte 2018 qu'ils ou elles valideront par l'adhésion.

Nos travaux pour 2018

Patrick Chamaret présente les travaux dans lesquels nous nous inscrirons notamment avec l'institut confédéral et son réseau Ihs territorial et professionnel :

La première initiative sera sur « la Cgt face à la crise politique de 1958 ; vue des territoires ».

Patrick Chamaret rappelle les faits pour les plus jeunes d'entre nous, « 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...

La partie la plus consciente de la classe ouvrière française et, bien évidemment les cheminots, n'était pas restée spectatrice pendant ce mois de mai 1958, ni d'ailleurs pendant les mois qui suivront. Elle a agi et réagi à cette situation exceptionnelle et dramatique pour la démocratie.

Tout ce mois de mai, elle s'est mobilisée par des manifestations et des grèves, dans un climat difficile, agressif et violent (locaux syndicaux Cgt détruits, militants agressés...).

La suite est connue ! la victoire massive du « oui » au référendum voulu par le général de Gaulle et les premières ordonnances anti-sociales... »

Il s'agira de travailler des monographies, de montrer les disparités corporatives et territoriales face à cette crise.

L'Ihs confédéré vient de sortir des extraits de *La VO* de mai juin 1958 qui recense une partie des initiatives engagées en région parisienne et en province par la Cgt pour défendre la République.

Ces documents constituent de bons points d'appui pour entamer une recherche et nous les relayerons à nos correspondants cheminots.

De plus nous pourrions fournir par internet des « unes » de tribunes ainsi que des articles de cette séquence pour alimenter votre contribution.

Bien évidemment les adhérents individuels qui le désirent pourront les recevoir.

Deuxième séquence, Patrick Chamaret précise que « Mai 68 souffre d'une lisibilité simplifiée, réduite au mouvement étudiant. Sans nier cet aspect nous nous attacherons à dégager la véritable dimension de ce qui s'est produit pendant ces quelques semaines et surtout d'en bien mesurer les répercussions profondes et durables qu'ils ont eues sur la société.

Dans nos autres perspectives nous avons la reprise des travaux du Maitron cheminots. Le premier travail concernait la période 1940 à 1982 (mise en place de l'épique) cette seconde étape pourrait couvrir jusqu'à 1995 dont vous connaissez tous l'importance et l'émergence de militants qui y participèrent. Ce travail était pluri-syndical, chaque organisation produisant ses biographies, le CCE apportant ses compétences et mettant les moyens nécessaires pour sa réalisation. Nous répartirions sur ces bases qu'il nous faudra actualiser. Il y aura tout à la fois la mise à jour

des premiers travaux puis la nouvelle étape. Désormais, le support n'est plus papier, ni cd-rom, mais en ligne. Et Patrick Chamaret conclue en ces termes « Mes chères et chers camarades, nous avons un bilan que vous saurez apprécier et des perspectives que nous saurons traduire en faits et réalisations, de plus si c'est avec votre engagement, quoi de plus enthousiasmant pour notre activité... ».

Ps : Parmi les dates à connaître pour 2018, il y aura le prochain stage « archives » organisé à Courcelles par l'Ihs confédéral auquel nous apportons un soutien et contribution, et qui se tiendra du 28 au 30 novembre 2018. Les places sont limitées et il y a déjà des réservations ; inscription auprès de l'Ihs confédéral



Geneviève Gruer, 95 ans et 20 ans de fidélité à notre institut ça mérite quelques fleurs.

Interventions



Assemblée générale de l'Ihs Cheminots le 14 décembre 2017 à Montreuil. © Pascale Lays

Emmanuel Roy – Laroche-Migennes

Ma question concerne la collecte du matériel d'archives, point 1 des missions que s'est fixé l'Ihs. Exposé succinct du problème dans l'Yonne : des syndicats qui ont disparu, faute d'effectifs, et qui ont été rattachés à une structure plus importante ; des syndicats qui ne disposent pas de locaux ce qui induit des archives stockées aux domiciles des secrétaires, des trésoriers ; des réorganisations successives qui ont changé le périmètre de certains syndicats locaux, le fonctionnement des instances. Donc, du matériel disséminé un peu partout, rangé un peu n'importe comment, par un peu tout le monde. Et ceux qui savent disparaissent progressivement. D'où mes questions : quelles sont les priorités définies pour la collecte ? quelles archives conserver ou jeter ? Comment les classer (par site, période, événement, vie des instances) ? Où les stocker ? Doit-on les centraliser et où ? Comment les numériser éventuellement ? quelles sont les règles juridiques à respecter avant de collecter ?

Daniel Avice – Paris St Lazare

Je vous informe de l'organisation d'une vente-dédicace du livre mémorial à Paris St Lazare en présence de Thomas Fontaine et de Paul Castel, initiative à laquelle les camarades des secteurs parisiens seront les bienvenus. Outre l'intervention de P. Castel sur le sujet du livre mémorial très important, il dédicacera le n° 63 de nos cahiers rendant compte du colloque tenu à Montreuil sur le Front Populaire et la création de la SnCF. Je rappelle qu'il fut ancien apprenti à Noisy le Sec, engagé dans la résistance, contraint à la clandestinité et l'un des organisateurs des comités populaires sur Paris St Lazare, Batignolles, Achères etc.

Enfin sur ce sujet, il me semble que nous devrions être extrêmement vigilants quant à la préservation des plaques commémoratives à l'occasion de restructurations et divers travaux d'aménagements des établissements

Philippe Leclerc – Toulouse

L'activité du collectif Ihs du secteur de Toulouse, en osmose avec le secteur fédéral et ses comités généraux auxquels nous participons, s'est illustrée par trois initiatives en lien avec le centenaire de la fédération : à Capdenac, Tarbes et Toulouse où une centaine de camarades ont participé. Nous nous réunissons en principe une fois par trimestre et tentons de poursuivre le travail de classement et de préservation des archives du secteur. Par ailleurs, Georges Muratet membre de notre collectif et qui participe au groupe de recherches des fusillés du Bois de le Reulle où, le 27 juin 1944, quinze hommes furent exécutés par la Gestapo après avoir été contraints de creuser leur propre tombe. Parmi eux, cinq n'avaient toujours pas été identifiés. Ce qui fut l'objet du groupe de recherche. Je vous transmets la proposition que soit réalisé un travail sur la place des femmes dans notre fédération.

Paul Gueth - Dijon

Le camarade Gilbert Longet est décédé à 94 ans ; l'Ihs 21 entend lui rendre hommage avec un n° spécial. Avec le collectif pour la réhabilitation des fusillés pour l'exemple se poursuivent des manifestations et actions auprès des élus : 25 communes ont répondu favorablement. Une initiative s'est déroulée à Vanemont (Vosges) pour honorer la mémoire de seize d'entre eux. Nous sommes dans l'attente de nos amis pacifistes Allemands qui nous ont associés à une initiative honorant sept cheminots

victimes du second conflit mondial ; l'ANCAC est aussi partie prenante. Un colloque aura lieu à Dijon en 2018 sur le traité de Versailles, prélude du second conflit mondial, en lien avec l'Université de Bourgogne.

Guy Hervy - MRN

Un fonds d'archives a été constitué sur une lutte victorieuse qui aboutira en 1989. Plusieurs cartons sont disponibles : pourquoi ne pas envisager un débat avec l'Ihs, les camarades de Paris Austerlitz, le secteur et la fédération. Il semble que de nouvelles possibilités de collectes d'archives se présentent à partir des descendants de cheminots. Autre sujet, le 75^e anniversaire des accords du Perreux va être le moment où nous pourrions collectivement honorer les acteurs encore présents et rappeler la place de la Cgt dans les conditions de construction du CNR. En complément, s'agissant du réseau Musée de la Résistance National, il faut souligner la proximité avec les centres ferroviaires historiques tels que Varennes Vauzelle, Bourges, Montluçon, PACA, Givors et la présence de s cheminots Cgt dans leurs musées.

Gérard Goulesque – Lorraine

Cinq réunions de préparation ont eu lieu pour le centième anniversaire, avec l'aide de J.C Magrinelli chercheur au CRIDOR. Un recueil d'archives et témoignage est engagé en vue d'un diaporama qui sera présenté aux cheminots et à un large public, aux élus locaux, associations d'usagers, aux structures, à l'interpro, aux représentants des partis politiques. Le thème de cette journée serait : le service public ferroviaire en Lorraine. Le projet se déroulera à Nancy. Notre but est aussi de réutiliser ce diaporama dans nos syndicats et notamment pour les formations syndicales.

Sylvain Brière – Sotteville-lès-Rouen

Nous qui prenons le temps de puiser les enseignements d'hier, n'oublions pas ce qui se trame actuellement vis à vis du service public ferroviaire et singulièrement de la SnCF. C'était par ailleurs l'objet essentiel de notre action des 100 ans de notre fédération. Si le 31 août dernier nous avons remis en mémoire le décret-loi qui conduira à la SnCF en janvier 1938, il semble bien que très peu y ont pensé, et pour cause ! Il faut donner confiance dans nos syndicats aux jeunes militants et les inciter à lire, faire lire, à commencer par la « Tribune des cheminots », la NVO et le livre de G. Seguy : « Ce que la vie m'a appris ». Et pour sensibiliser sur la paix, à un an du centenaire de l'OIT, assurer la promotion de l'ouvrage de Bernard Thibault, « La troisième guerre mondiale est sociale ». Dans les deux cas, l'histoire est bien au service du présent !

G Lafaille

J'ai trouvé aux archives départementales du Cantal une liste des internés, en 1940, du camp de St Angeau. Dans cette liste, il y a pas mal de cheminots. Cela pourrait-il intéresser l'institut ?

Madeleine Peytavin - Ihs

Si on veut sortir de l'exercice imposé au plus haut niveau du gouvernement et dans les médias pour limiter une fois de plus le mouvement de 1968 à la révolte étudiante nous devons parler de mai/juin 68, réalité de la grève dans les entreprises. Soyons aussi vigilants sur le concept du gouvernement qui parle d'archives essentielles.

Robert Sanquer – Rennes

La mise en service de la LGV Le Mans-Rennes a été l'occasion de trois expositions au Musée des Champs libres : « Bretagne Express », « Tous les trains sont des horloges » qui se sont terminées récemment et « Grande vitesse » qui a lieu jusqu'au 7 janvier 2018. L'historien qui a travaillé sur ces expositions écrit un livre à partir des entretiens réalisés et à venir (aiguilleurs, Agents de la gare, de l'atelier, du matériel ferroviaire et des habitants du « quartier gare »). La conférence de secteur de septembre dernier a réservé un thème à l'Ihs (il faut en remercier Guy Henriot) et aux décisions du Conseil National de juin. Une initiative rencontre sur les 100 ans de la Fédération a été retenue sur la région. La commission régionale Ihs va se mettre en place avec 4 participants pour l'instant, dont un jeune actif. Nous participons depuis octobre à de nombreuses réunions dans les syndicats et au secteur pour assurer la promotion du livre de Georges Séguy. Sur le livre mémorial, nous saluons l'initiative du CE des cheminots de Bretagne qui a offert le livre aux secrétaires des syndicats

Raymond Dard – Clermont-Ferrand

Des recherches sont en cours ainsi que l'élaboration d'un livre sur l'histoire de Varennes-Vauzelles. En partant du livre « Mémorial », il faut voir si les noms des victimes de la répression figurent sur les plaques commémoratives des monuments divers et que l'entreprise doit payer ! Une démarche est en cours pour la rénovation de la toiture de la maison de Ambroise Croizat, non loin de Nevers. Nous travaillons à ce que les responsables Ihs du secteur de Clermont visitent les structures, sections, syndicats pour y faire des adhésions, en appui avec les camarades responsables de ces structures.

Charles Nouailhetas – Roanne

J'effectue un travail de mémoire sur mon engagement, à la demande de Georges Séguy, à la section technique nationale des agents de conduite – j'étais alors à la vapeur – mes dix années dans cette structure et trois années au bureau fédéral comme non permanent. J'y ajoute les souvenirs personnels, entr'autres la grève de 68 à Paris St Lazare. Ce travail a été entamé en 2009 avec Gérard Couédel décédé en 2016. Il sera bientôt terminé et remis à l'Ihs.

Laurent Brun – Secrétaire général de la Fédération

Laurent Brun a tenu à saluer notre assemblée générale et montrer l'importance qu'il portait aux travaux de l'Ihs, en insistant notamment sur le fait qu'il y avait de multiples tentatives de réécriture de l'histoire visant notamment à gommer les luttes sociales.

Laurent Brun a affirmé qu'il fallait s'assurer du suivi des décisions prises par le conseil national notamment à propos de l'adhésion des structures à l'Ihs et la mise en place de collectifs régionaux dans les secteurs, la diffusion du livre mémorial et la mise en place de la bibliothèque numérique.

Après avoir souligné combien l'Ihs était un outil important pour la fédération il a fait le point devant l'assemblée de la situation dans l'entreprise et sur l'avenir du ferroviaire.

Sur l'avenir du ferroviaire il a évoqué trois points, la loi sur les mobilités, le rapport Spinetta sur l'ouverture à la concurrence et le rapport Duron sur les infrastructures.

Puis il a longuement développé et précisé deux axes de la stratégie fédérale : l'interpellation de la population, élaborer des cahiers des charges à partir des besoins des usagers ; le plan d'urgence pour le ferroviaire face à l'externalisation des travaux à l'Infra

au Matériel, l'organisation par produit pour répondre à des appels d'offres, l'austérité salariale, la filialisation de la production.

Puis il a conclu en rappelant les initiatives prises avec les associations d'usagers, les collectivités locales puis l'appel à la manifestation nationale du 8 février¹ à la République à Paris qui sont autant d'étapes dans l'élaboration du rapport de forces nécessaire pour construire l'action capable de porter nos propositions et revendications.

François Duteil – Ihs Confédération

A fait la présentation du livre de Georges Séguy (voir la partie Morceaux choisis plus loin).

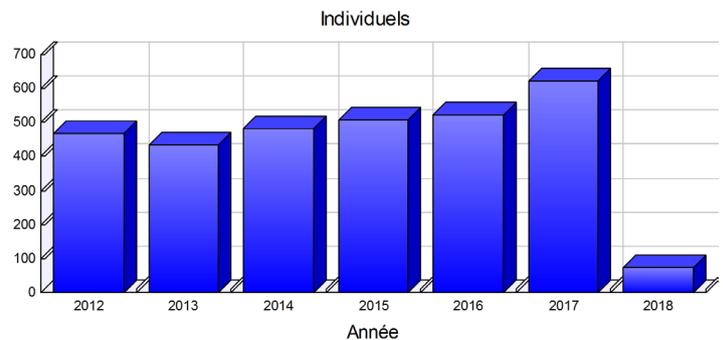
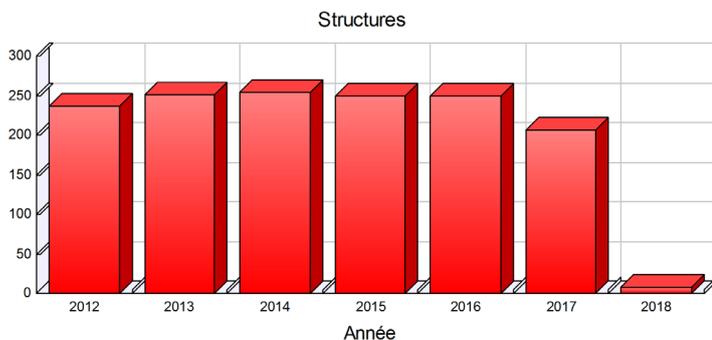
¹ Annulée pour des raisons climatiques ayant entraîné d'importantes perturbations. Reportée au 22 mars



Photos : Assemblée générale de l'IHS Cheminots le 14 décembre 2017 à Montreuil. © Pascale Lays

Bilan des adhésions

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fédération	1	1	1	1	1	1	1
Secteurs fédéraux	26	23	24	25	22	21	
Syndicats Exécution	62	75	76	70	72	60	3
Syndicats UFCM	20	18	20	20	16	14	
Sections de Retraités	127	134	133	134	139	110	4
Sous-total des Structures	236	251	254	250	250	206	8
Individuels	467	433	481	507	525	624	74
Sous-total Structures + Individuels	703	684	735	757	775	830	82
CCE, CER, BCE, Pers. morales, Personnalités	141	142	138	145	117	85	
TOTAL DES ADHERENTS	844	826	873	902	892	915	82



LE PRELEVEMENT AUTOMATIQUE : MODE D'EMPLOI

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les adhérents à l'Ihs cheminot CGT ont désormais trois possibilités pour régler leur cotisation :

- Le règlement traditionnel par l'envoi d'un chèque
- Le règlement par virement bancaire sur le compte de l'Ihs (FR76 1027 8061 3700 0386 9044 107)
- Le règlement par prélèvement automatique, dont nous allons préciser les modalités ci-dessous.

Les nouvelles normes bancaires européennes ont quelque peu modifié les formalités de mise en œuvre.

- 1 - Désormais pour mettre en route un prélèvement automatique, l'adhérent fournit un relevé IBAN (anciennement le RIB) à l'Ihs.
- 2 - A réception de ce relevé, l'Ihs édite un mandat de prélèvement SEPA avec un identifiant personnel à chaque adhérent qu'il lui envoie pour le faire dater et signer.
- 3 - L'adhérent, à réception de ce mandat le date et le signe, puis le renvoie à l'Ihs qui peut ainsi mettre en route le prélèvement automatique de sa cotisation.

Les années suivantes les adhérents seront informés du tarif des cotisations et de la date du prélèvement et n'auront rien d'autre à faire. Comme pour tout prélèvement, si un adhérent veut mettre fin à celui-ci, il lui suffira d'adresser un courrier en amont du prélèvement.

IMPORTANT ! Au vu de la remontée des premiers relevés bancaires des structures adhérentes qui souhaitent mettre en œuvre le prélèvement automatique, certaines ne précisent pas le nombre de syndiqués ce qui ne nous permet pas de déterminer le montant de la cotisation à prélever. Donc pensez bien à préciser ce nombre lors de l'envoi du relevé.

SITUATION ADHERENTS AG 2017

Alors que nous nous renforçons d'environ 70 adhérents en moyenne chaque année, l'année 2017 aura été un bon cru. En effet après 76 adhésions 2016, ce sont près du double qui ont été réalisées en 2017 avec 143 adhésions. A noter que la tenue de 3 congrès cette année eut un effet sur ce nombre d'adhésions. A noter aussi que ce sont déjà 14 adhésions qui sont réalisées début 2018.

En regardant dans le détail ces deux dernières années, on constate que la répartition est quasiment identique. Les adhésions individuelles représentent plus des $\frac{3}{4}$ des adhésions, tandis que les structures syndicales ne font qu'environ 10%. Nous verrons donc l'an prochain si les décisions du Conseil National de la fédération d'aller vers une adhésion systématique des syndicats et sections se concrétisent, sachant qu'à l'heure actuelle seules entre 15 et 20% des structures sont adhérentes à notre Ihs.

Concernant les structures, les secteurs fédéraux devraient rester stables puisqu'ils sont membres fondateurs ; or 2 en 2016 et 4 en 2017 ne sont toujours pas à jour. Concernant le nombre de syndicats exécution (72) et UFCM (16), ils sont légèrement à la baisse. Enfin le nombre des sections de retraités (139), est en hausse légère mais constante.

Concernant les CE, bibliothèques et personnalités morales, le nombre est en baisse depuis deux ans (117) et ce malgré des relances effectuées. Il y aura un travail de fond à faire pour inverser la tendance. Enfin la courbe concernant les adhérents individuels, elle, est en constante augmentation depuis 2013 (813) avec un bond quantitatif en 2017 (915).

Pour terminer en regardant l'évolution du nombre d'adhérents globale sur les sept dernières années, sachant que nous enregistrons encore des rentrées de cotisations de 2015 & 2016 : la courbe est en progression constante tout en notant qu'il reste encore à ce jour environ 290 cotisations 2017 à régler. En regardant la courbe comparée à la même situation chaque année au 04 décembre, on voit là aussi que nous n'avons jamais été aussi en avance. Ainsi avec 915 adhérents à jour en 2017 et le potentiel à venir, nous devrions pouvoir faire le constat lors de la prochaine assemblée générale que le nombre de 1000 adhérents est réalisé, voir dépassé.

Bureau 2018

Elus à l'unanimité des participants à l'assemblée générale



CHAMARET Patrick
Président



MARACHE Claude
Trésorier



BONNET Jean-Pierre



CHALIER Caroline
Archiviste



DELANOUE Pierre
Classement des documents congrès



Di MUCCIO Adèle
Administration bibliothèque,
documentation, archives et courrier



FARNAULT Christophe
Responsable gestion du fichier adhérents
et des adhésions



LANOUE Georges



MOINEAU Jany



PEYTAVIN Madeleine
Identification des photos



ROULET Christiane
Responsable des cahiers de l'Ihs



ROY Thierry



SAMSON Maurice



VINCENT Pierre

Membre d'honneur
PARUTTO Nicole

IHS LORRAINE – CGT CHEMINOTS : Initiative du 20 décembre 2017

À Metz pour le 100^e anniversaire de la Fédération Cgt des Cheminots, une trentaine de cheminots se sont retrouvés au restaurant d'entreprise pour assister à la projection d'un diaporama réalisé par un groupe de travail de l'Ihs-Lorraine, animé par Jean-Claude Magrinelli, universitaire, chercheur au CRIDOR.

La présentation de la journée a été faite par Denis Hanriot, membre du secteur et un diaporama de 38 vues couvrant la période de 1845 à nos jours a été présenté. Sélectionnés parmi des archives ferroviaires, témoignages, photos de luttes de la région Lorraine (avec la particularité qu'en 1917, quand s'est créée notre Fédération Cgt des Cheminots, une partie de la Lorraine était occupée).

Après la projection du diaporama, un débat très constructif s'est engagé, soulignant l'importance d'un travail de recherche et d'archivage et réalisant quelques adhésions supplémentaires.



© IHS CGT Cheminots

Il est en projet de continuer à enrichir notre diaporama et de le présenter dans le courant du 1^{er} trimestre 2018 devant des élus, des associations d'usagers, des partis politiques, des structures syndicales interpro, les Ihs... Le thème : « Un service public ferroviaire de qualité en Lorraine ».

LES CHEMINOTS DE MIRAMAS

pendant les années de Guerre, 1939-1945 de la Résistance aux résistances



A l'occasion de la sortie du livre « Les Cheminots de Miramas pendant les années de guerre 1939-1945 », 180 personnes ont participé le 1^{er} février au colloque organisé par le CE des Cheminots et l'Institut d'Histoire Sociale des cheminots Cgt PACA en présence de Bernard Thibault venu présenter son livre « la 3^e guerre mondiale est sociale », de Robert Mencherini Historien et Gilbert Garrel Président de l'Ihs de la Cgt.

La conjonction des différents regards sur deux époques, la guerre et l'occupation d'une part avec G. Garrel et R. Mencherini et d'autre part la situation du monde du travail aujourd'hui avec B. Thibault, pouvait sembler a priori difficile à mettre en œuvre mais les organisateurs et les intervenants ont réussi à articuler les deux époques. Bernard Thibault a montré comment l'OIT (Organisation Internationale du Travail) s'était construite en 1919, juste après la fin de la 1^{ère} guerre mondiale où l'on s'était rendu compte que les misères, les nationalismes qui s'en nourrissaient... entraînaient les guerres.

R. Mencherini a souligné à la fois le rôle des cheminots et de Vichy dans cette guerre, G. Garrel s'est attaché à monter l'engagement des Cheminots et de leurs organisations (Cgt et les Communistes) dans la Résistance et dans les luttes syndicales qui ont contribué à la Libération et au programme du Conseil National de la Résistance.



© IHS CGT Cheminots

C'est en 1944, alors que la guerre n'était pas totalement achevée que la Déclaration de Philadelphie, adoptée par les États, le patronat et les syndicats a placé les besoins humains au-dessus des intérêts économiques et financiers, terriblement d'actualité en 2018 ! « 130 millions d'enfants travaillent aujourd'hui dans le monde, 40 millions sont dans l'esclavage sans salaires, une personne sur deux n'a ni convention collective, ni retraite(...) » B Thibault a centré son propos sur la concurrence à outrance entre les pays, en notant qu'à chaque fois que les droits sociaux reculent en France ils participent à les rabaisser ailleurs.

Entre Histoire et Présent, cette initiative a montré la nécessité de construire une résistance et des perspectives utiles aux salariés du monde entier et l'utilité d'être organisé dans son entreprise, dans sa branche... jusqu'au niveau international.

Marcel Almero- Ihs Cgt Cheminots Miramas

Cyrille Bottey - Secrétaire antenne du CE des Cheminots Miramas



© IHS CGT Cheminots

L'INSTITUTIONNALISATION DU SYNDICALISME, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La question de l'institutionnalisation du syndicalisme fait régulièrement débat au sein du mouvement syndical en général et de la Cgt en particulier. Les militants et syndiqués se posent un certain nombre d'interrogations. L'efficacité de la présence des militants dans certaines instances de représentation et de négociation est-elle réelle ?

La finalité de cet engagement est-elle vérifiée ?

Le temps de délégation mis à disposition des élus et mandatés est-il utilisé de manière équilibrée entre deux rencontres ?

Beaucoup d'autres questions peuvent surgir ...

Conscient de l'actualité du problème, l'institut Cgt d'histoire sociale et le laboratoire Triangle de l'Université Lyon 2 ont organisé en novembre 2017, un colloque historique afin d'explorer la complexité et l'ambivalence de ce processus.

Une délégation de notre institut des cheminots a participé aux deux jours de travaux et y a soumis deux contributions sur notre expérience : au niveau du Conseil d'Administration de la SnCF présenté par Pierre Delanoue et Thierry Roy, puis de la Commission Mixte du Statut par Claude Marache. Nous vous invitons à prendre connaissance de ces interventions

Les travaux complets seront publiés en cours d'années 2018 par l'IHS confédéral et seront disponibles pour ceux qui désirent approfondir la question.



Contribution de Claude Marache Membre du Bureau de l'IHS Cheminots

La commission mixte du statut à la SNCF (CMS)

Il faut remonter à la création de la SnCF pour comprendre les mécanismes de concertation et de discussions qui se sont plus ou moins imposés au fil du temps et au gré des rapports de forces politico-syndicaux créés dans le pays et à l'intérieur de l'entreprise.

La création et le fonctionnement de la CMS sont au centre de deux contradictions originelles : celle du rôle de la nationalisation dans un système libéral et celle de l'affrontement idéologique qui visait, de la part des pouvoirs publics et de la direction, à l'intégration des organisations syndicales aux objectifs de l'entreprise et pour tout ou partie de ces OS à la volonté de s'y opposer.

Il a fallu trois dizaines d'années pour mettre au point un organisme de concertation et de décision qui recherche les moyens de prendre en compte les aspirations contradictoires des différentes parties concernées, à savoir l'État, la Direction de l'entreprise et les organisations syndicales.

Cet organisme s'appelle « la Commission du Statut » (la CMS). Elle a fonctionné véritablement une quinzaine d'années pour finir par n'avoir qu'une réalité virtuelle aujourd'hui. La raison est relativement simple : il n'y a plus rien à négocier sur ce qui

touche aux domaines essentiels et en tout cas pour que les organisations syndicales réformistes signent ou approuvent des propositions qui les discréditeraient dans l'entreprise.

Par contre, les données qui ont contribué à la création de cette commission, la méfiance puis l'intérêt qu'elle a suscités dans notre propre organisation, nous font revenir sur notre histoire et les enseignements que nous pouvons en tirer aujourd'hui.

Lors de la création de la SnCF, le 31 août 1937, les cheminots obtenaient d'être dotés d'une convention collective librement discutée entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales. Le ministre ayant considéré que la loi du 21 juin 1936 s'appliquait.

Cette convention collective ne comportait que des principes généraux. Les détails d'application devaient être discutés et fixés contractuellement après la signature de la convention. Les pourparlers demeurèrent donc difficiles et longs, notamment sur la question des rémunérations, la SnCF ne voulant pas leur donner de caractère contractuel. Elle ne s'y décida que le 20 janvier 1938 mais avec une sérieuse réserve « les parties reconnaissent

qu'à moins d'un commun accord, la rémunération des agents du chemin de fer ne pourra être modifiée qu'en relation avec les variations de la rémunération des fonctionnaires de l'État.

L'accord se fit donc en premier sur les chapitres du droit syndical et de la représentation du personnel qui entrèrent en vigueur le 1^{er} avril 1938. Tout fut « naturellement » remis en cause entre 1939 et 1945. Après la guerre, une nouvelle convention collective fut mise à l'étude dans le cadre de la loi de 1946. Même si cette loi maintenait le dirigisme en matière de salaires, puisque les décrets PARODI fixant autoritairement les salaires étaient maintenus, elle déboucha, malgré une nouvelle interruption due aux grèves de 1947 et la scission au sein de la Cgt, sur la signature de 6 protocoles d'accords qui concernaient :

- La commission de réforme le 21 avril 1948 ;
- Le conseil de discipline le 27 avril 1948 ;
- Le droit syndical le 03 juin 1948 ;
- La représentation du personnel le 1^{er} juillet 1948 ;
- L'économat le 07 juillet 1948 ;
- Les congés le 23 décembre 1948.

Le chantier de la nouvelle convention n'était pas encore achevé qu'une nouvelle loi du 11 février 1950 mettait un terme à son élaboration !

Cette loi rendit aux entreprises privées l'entière liberté de discuter avec leurs salariés des conditions de travail et des salaires. Le mécanisme autoritaire des arrêtés Parodi étant cette fois-ci abandonné. Mais cette loi excluait de son champ d'application les entreprises à statut¹, dont la Sncf et la RATP ; un deuxième décret du 1^{er} juin 1950 stipulait que les salariés des chemins de fer seraient régis

par un statut des relations collectives établies par une commission mixte, tandis que leurs salaires seraient fixés par le conseil d'administration avec l'agrément du Ministre des travaux publics et de celui des finances !

Sur l'insistance des syndicats et à la suite de la grève du 19 mars 1951, largement suivie, le gouvernement autorise la Sncf à reprendre les discussions avec les syndicats pour l'élaboration de **la nouvelle convention qui s'appellera désormais statut des relations collectives entre la Sncf et son personnel.**

Qu'y avait-il de changé ?

Sous l'égide de la loi de 1946 la commission (directions et syndicats) élabore, le ministre arbitre mais il n'homologue pas.

Sous l'égide de la loi de 1950, la commission mixte, composée de représentants de l'État qui la président, de la direction, des syndicats doit s'efforcer d'aboutir à un texte approuvé par tous. Le ministre approuve, mais en cas de désaccord il lui est possible de prendre les décisions finales. Ce qui va distinguer, juridiquement parlant, le statut de la convention collective, c'est que la convention collective est un accord librement conclu mais pouvant être dénoncé par l'une des parties alors que le statut est une institution de droit public octroyée par l'État qui peut en modifier le contenu à son gré.

Naturellement, des domaines essentiels vont être exclus du champ de discussion à savoir les salaires et les conditions de travail qui font aujourd'hui l'objet de tables-rondes spécifiques en cas de besoin.

1 : Il s'agit là du «statut» de l'entreprise vis-à-vis de l'État.

Plusieurs périodes caractérisent dès lors l'évolution de la CMS.

- Après le décret du 1^{er} juin 1950, il fallut attendre le 15 novembre 1951 et après la grève du 19 mars 1951 pour que les travaux commencent véritablement. Ce fut la période de lancement.
- La période 1952 à 1955 est consacrée à l'examen de certains chapitres du statut sur lesquels la CMS va se focaliser d'autant plus que malgré les protestations syndicales, tout ce qui concerne la rémunération du personnel reste du ressort d'une commission interministérielle. Des résultats cependant puisque le Ministre approuve en 1954 les chapitres relatifs au recrutement, au déroulement de carrière, au changement de résidence, aux mesures disciplinaires et en septembre 1955 celui relatif aux cessations de fonctions. 179 séances eurent lieu pendant ces quatre années, en moyenne une vingtaine par an.
- La période de rupture, de janvier 1956 à avril 1957, où les conditions de travail et les rémunérations ne font l'objet d'aucun examen malgré les protestations de l'ensemble des syndicats. La situation se dégrade, les conflits se multiplient. La CMS ne tiendra que 7 séances en 15 mois : 3 pour réaffirmer qu'elle n'est pas habilitée à discuter des échelles de rémunération et 4 pour préparer les élections professionnelles. Les 17 et 18 avril 1957, une grève a lieu, largement suivie. Elle entraîne la création d'un groupe de travail par le Président du Conseil.
- La période de 1957 à 1962 : la relance. Le groupe de travail mis en place par Guy Mollet arrive très vite à s'entendre sur les compétences de la CMS. Elles sont étendues à ce qui touche à la durée du travail et aux salaires. Concession importante alors

que le décret du 1^{er} janvier 1950 n'est pas abrogé. Le vote d'une loi réglementant la grève dans les services publics (Loi 26 juillet 1957) fait l'objet d'un protocole d'accord signé en CMS fin septembre 1957. Durant 6 ans, la CMS va être le lieu de convergence de toutes les revendications. Cela est d'autant plus significatif du fait que la Sncf avait rompu depuis le 10 novembre 1951 toutes relations avec la Fédération Cgt, de très loin la plus représentative, à qui il ne restait que ce lieu de face à face pour s'exprimer². La question des salaires était au centre de la querelle. Ils étaient à la Sncf comme à EDF-GDF, en retard de 11% sur ceux du secteur industriel constatés en 1957 par l'arbitrage Ribeyre. Une réforme du système de rémunération fut mise à l'étude en 1960 afin, d'une part de remettre en ordre et simplifier le système en vigueur et d'autre part, de rattraper ce retard en plusieurs étapes. 124 séances de la CMS se sont tenues pendant cette période, en moyenne 20 par an.

- La période de 1963 à 1967 consacre la deuxième rupture. La question de l'augmentation des salaires est au centre de

² Le 10 novembre 1950, prenant prétexte de tracts et d'affiches Cgt contenant des affirmations selon lesquelles la sécurité n'était plus vraiment assurée sur les trains à traction électrique conduits par un agent seul, le ministre décida de ne plus recevoir les représentants de la Fédération et invitait la direction Sncf à faire de même. Des instructions furent données de ne plus accepter les représentants syndicaux Cgt aux comités mixtes et dans les comités d'activités sociales. La Fédération ne cessa de multiplier ses interventions auprès des ministres successifs et des parlementaires. Cette situation discriminatoire qui réduisait drastiquement ses moyens de fonctionnement, amena la Cgt à faire appel financièrement à ses adhérents. Si, en 1956 elle considéra que l'audience qui fut accordée le 8 mars par le ministre des TP portait infirmation de ces mesures elle fut d'ailleurs reçue par la suite par d'autres ministres et des membres des cabinets, a contrario, la Sncf maintient son application des directives de 1950. Il faudra attendre les grèves de mai-juin 1968 pour que la direction change d'avis.

L'affrontement. En 5 ans la CMS se réunira 45 fois, soit en moyenne 9 fois par an. Les événements qui vont suivre : la grève déclenchée dans le secteur des mines en mars 1963 ayant pour cause le refus des charbonnages d'accepter la hausse de 11% tant réclamée, l'ordre de réquisition décidé par le Président de la République, mis en échec par les mineurs, conduisirent à l'extension de la grève à tout le secteur public. Le gouvernement dut en rabattre et accepter les 11% et accorder comme chez Renault la 4ème semaine de congés payés. Dans la foulée, le parlement vota le 31 juillet 1963 la loi sur l'exercice du droit de grève dans le secteur public.

Le 31 août 1963, les prix sont bloqués ; le 12 septembre naît le plan de stabilisation qui déclenchera une longue période d'austérité, débouchant sur de nombreux conflits mais aussi sur des concessions en matière de salaires et sur la 4^e semaine de congés.

Le 4 octobre de cette même année, M. Pompidou, premier Ministre, charge M. Toutée, président de la commission des finances du Conseil d'État, d'étudier les conditions dans lesquelles pouvaient être améliorées les procédures de discussions salariales et de conciliation dans les grandes entreprises publiques. Dans son rapport du 28 décembre 1963, M. Toutée propose qu'au niveau de chaque entreprise publique soit constituée une cellule d'étude des salaires, composée paritairement et indique une méthode et des modalités pour fixer les salaires. Le gouvernement adopte, pour l'essentiel, les propositions du rapporteur, à savoir que l'État fixait pour chaque entreprise publique, dans le cadre de l'évolution du plan, la masse salariale globale qui lui était attribuée. A l'intérieur de cette masse, l'entreprise procède à la détermination des salaires selon des modalités qui pourront être nuancées. Durant les 3 années du fonctionnement des procédures Toutée, la CMS ne se réunira que 9 fois, afin de répartir la masse salariale. Dès juin 66, après la demande unanime d'abandon de ces procédures par les fédérations, la CMS se recentra sur l'examen du statut. Finalement, dès juin 1966, les fédérations syndicales unanimes demandaient la suppression de ces procédures. Devant ce nouvel échec, le gouvernement commanda un nouveau rapport en avril 1966 à un groupe de travail du comité interministériel des entreprises publiques, présidé par M. Nora. Son rapport, remis au 1^{er} ministre en avril 1967 soulignait les résultats ambigus de ces entreprises.

Et il mettait en exergue à titre d'exemple le cas de la SnCF qui « en dépit d'améliorations techniques constantes, d'importantes réformes de structures et d'une diminution importante de ses effectifs, pèse aujourd'hui plus lourdement que jamais sur le budget de l'État ». Il concluait ainsi « elle a besoin d'une forte cure de libéralisation et de réhabilitation du profit en vue d'encourager l'innovation et la modernisation ».

Néanmoins ce rapport fut à l'origine du processus dit « de la table ronde » en CMS : en effet, le 18 janvier 1968, lors de la 282^e séance, le DG Roger Guibert fit un large exposé des mesures corrélatives à envisager en faveur du personnel à l'occasion de la modernisation projetée de l'entreprise. 22 séances de la CMS furent consacrées à ces problèmes, qui aboutirent à la signature le 11 juillet d'un important accord-cadre « sur les prolongements sociaux de la modernisation » ayant pour but de garantir les intérêts matériels, moraux et professionnels des cheminots. Toutes les fédérations signèrent cet accord.

- De 1968 à 1981 : « l'âge d'or » de la concertation. Les événements de mai-juin 1968 par leur ampleur et leurs conclusions ont entraîné quasi obligatoirement dans les sphères gouver-

nementales et patronales de nouvelles réflexions sur l'urgence nécessaire de créer de nouveaux rapports sociaux dans l'entreprise par le biais de négociations véritablement institutionnalisées entre « partenaires » sociaux. D'où le lancement de la fameuse politique contractuelle. Elle fut mise en place sous le gouvernement de J. Chaban-Delmas, conseillé par J. Delors, dans les méandres de son projet de « nouvelle société ». Son objectif principal visait à intégrer les syndicats et plus largement, l'ensemble des salariés aux finalités de l'entreprise. D'où l'idée du contrat. Un contrat dépasse celui d'un accord et a fortiori celui d'un constat ou d'un relevé de conclusions. Ces quatre notions recouvrent toute la palette des possibilités énumérées ici dans un ordre de moins en moins contraignant et par voie de conséquence débouchant sur des options idéologiques et politiques très différentes. Dans les faits, cette politique contractuelle évolua au gré des rapports de forces. Les contradictions qu'elle soulevait permettent de constater, avec le recul nécessaire, qu'elle fut à la fois un frein et un support au développement des luttes sociales. Au final, l'objectif central d'intégration ayant globalement échoué, et l'action de la Cgt y fut pour beaucoup, elle a fini par présenter plus d'inconvénients que d'avantages pour le gouvernement et la direction, d'où son abandon au milieu des années 80, lorsque fut initiée la politique de recentrage menée successivement par la Gauche et par la Droite. Nous ne reviendrons pas ici sur l'analyse de ces 13 ans de politique contractuelle, mais il est cependant intéressant de souligner que, dans le même temps où s'est institutionnalisée la pratique des tables rondes consacrées aux salaires et débouchant sur des signatures ou des non-signatures de « contrats », s'est aussi accentué le rôle de la CMS où État, Direction et Syndicats y constatent leurs accords ou leurs désaccords. Pas moins de 470 séances ont eu lieu dans cette période soit 36 par an ! tous les chapitres du statut y furent discutés (voir liste en annexe) auxquels il faut rajouter les applications pratiques des décisions de tables rondes mais aussi et encore les conditions de travail en 1979.

Période de nouvel élan avec l'arrivée de la Gauche en 1981 jusqu'en 1984. 104 séances ont été nécessaires dont 42 pour la seule année 1982, pour concrétiser dans le statut l'ensemble des réformes qui furent décidées alors et ont permis de réviser et d'amender favorablement la quasi-totalité des chapitres du statut.

- La lente agonie de cette institution. A partir de 1984 et la mise en œuvre du recentrage, et malgré les grandes grèves de 1987 et 1995 qui mirent le gouvernement et la direction en échec sur plusieurs dossiers brûlants, ceux-ci décidèrent de mettre la CMS en sommeil. Car non seulement il n'y avait plus rien à négocier mais aussi parce que cette dernière n'avait jamais joué à leur goût son rôle de chambre d'enregistrement et d'intégration des syndicats, rôle auquel ils avaient imaginé la cantonner. Elle était plutôt devenue au fil du temps une chambre d'écho des revendications des cheminots et de leurs organisations syndicales. Un chiffre atteste de cette stratégie ; entre 1993 et 2017, on dénombre seulement 36 séances, à peine 2 séances par an !

Partant d'un constat sur un peu plus de 60 ans d'histoire de cette CMS, il est permis de vérifier que la concertation est un concept qui s'est imposé à la direction et aux pouvoirs publics mais qu'elle n'est jamais vraiment désirée ni acceptée. La concertation trouve ses limites lorsque sous la pression des cheminots la direction est obligée, dans la durée, d'engager un véritable processus de négociations, avec les concessions qui s'y attachent. Elle trouve ses limites aussi quand les rendez-vous hebdomadaires deviennent un lieu de rencontres intersyndicales portées à dif-

férents niveaux des revendications des cheminots. Un lieu où se forge parfois l'unité syndicale. Enfin, un lieu où la Cgt y joue de tout temps, un rôle prépondérant. La concertation trouve ses limites aussi lorsque la présence de l'État, même à son corps défendant, conforte la réalité du service public. Il demeure la contradiction entre la tutelle publique bien réelle et l'autonomie de gestion tant vantée par ailleurs.

Autant de raisons qui devraient conduire les organisations syndicales à réclamer à nouveau, dans le contexte d'aujourd'hui, un véritable fonctionnement de cette institution.

Annexe 1 :

Cette annexe met en exergue la multiplicité des sujets traités en CMS à partir de 1968 qui trouvaient tous un prolongement dans la réglementation de l'entreprise mise à disposition de tous les cheminots et de leurs représentants.

Le Statut comporte 13 chapitres :

- Chapitre I : Droit syndical, représentativité (15 articles y sont consacrés)
 - Chapitre II : Rémunération, indemnités, allocations, facilités de circulation, grille de salaires (6 articles y sont consacrés).
 - Chapitre III : Délégués de commissions (4 articles y sont consacrés).
 - Chapitre IV : Représentation du Personnel (11 articles y sont consacrés)
 - Chapitre V : Recrutement, admission au Cadre Permanent, élèves, apprentis, détachés, agents en service libre, attachés, auxiliaires, personnel contractuel (9 articles y sont consacrés)
 - Chapitre VI : Déroulement de carrière, avancement en grade, tableau des filières, dictionnaire des emplois (19 articles y sont consacrés)
 - Chapitre VII : Cessation de fonctions (10 articles y sont consacrés)
 - Chapitre VIII : Changement de résidence (5 articles y sont consacrés)
 - Chapitre IX : Mesures disciplinaires /garanties et sanctions (9 articles y sont consacrés)
 - Chapitre X : Congés (15 articles y sont consacrés)
 - Chapitre XI : Réserve
 - Chapitre XII : régimes particuliers – sécurité sociale, retraites, pensions (17 articles consacrés)
 - Chapitre XIII : Dispositions diverses découlant de discussions ayant eu lieu dans d'autres structures mais qui doivent trouver un prolongement en CMS. A titre d'exemple, cela concernait :
 - La réglementation du travail (personnels roulants et sédentaires)
 - Conditions de travail
 - Temps de travail – repos
 - Les modalités d'application relevant de décisions ministérielles
 - Examen de résultats techniques, bilan social
 - Contrat de plan
 - Réforme de structure
 - Activités sociales
 - Accord cadre
 - Modernisation productivité
 - Formation
- C'était donc bien l'ensemble des questions touchant l'entreprise et son personnel qui était examiné à la CMS.

Contribution de Pierre Delanoue et Thierry Roy Membres du Bureau de l'Ihs Cheminots, anciens administrateurs de la SnCF

Le conseil d'administration de la SnCF



Dès l'élaboration et la création de la SnCF, le 1^{er} juillet 1937, des débats au sein de la Fédération opposent deux conceptions. Et l'évolution de la pensée initiée par Pierre Semard selon qui « la nationalisation des chemins de fer est possible dans les conditions du régime, que ce n'est qu'une question de force et de rapport des forces entre la classe ouvrière et la classe capitaliste » ouvrira une position rassembleuse.

Lors de la désignation de la représentation au Conseil d'Administration, ressurgiront des différences d'appréciations. Pour les ex-unitaires, les représentants ouvriers doivent être des mandataires du personnel, pour les ex-confédérés, des collaborateurs de l'administration.

Le Conseil fédéral des 27 et 28 septembre 1937 précisera que « les militants désignés à ces postes (...) conserveront leurs fonctions et responsabilités à la direction fédérale. Ils assureront ainsi leur délégation (...) en plein accord et sous le contrôle des organismes de direction de la Fédération ».

Positionnements qui marqueront l'action de la Cgt au Conseil d'Administration au long des décennies suivantes.

Pour cette contribution orale, nous développerons la conception fédérale exprimée par Pierre Semard et nous évoquerons particulièrement la période issue de la LOTI de 1982, portant création de l'EPIC SnCF au 1^{er} janvier 1983.

Pour la contribution écrite, en complément, nous aborderons la période de l'après seconde guerre mondiale, notre éviction du Conseil d'Administration en 1948, notre retour en 1972. Nous porterons également témoignage de notre expérience de 1998 à 2007 (terme de la période étudiée par notre colloque).

L'idée générale que nous souhaitons exprimer ici part de la conception développée par Pierre Semard et qui demeure encore aujourd'hui. « Un syndicalisme de proposition, d'action et d'intervention dans la gestion ».

Nous nous appuyerons sur l'intervention de Lucien Lecanu, membre de l'Ihs Cheminots lors d'un précédent colloque, consacré à Pierre Semard, organisé conjointement par l'Ihs et l'Université de Dijon en janvier 2007, qui soulignait d'emblée : « deux événements majeurs, la nationalisation des chemins de fer et la politique de coordination des transports mettent en relief le rôle déterminant de Pierre Semard dans la prise en compte de la dimension économique et sociale par l'organisation syndicale. Ils permettent de mieux comprendre sa conception de l'intervention des salariés dans les lieux où sont prises les décisions de gestion ». La réunification syndicale en décembre 1935, puis l'avènement d'un gouvernement de Front Populaire un an plus tard, contribueront à accroître le nombre d'adhérents chez les cheminots mais confèrera également des responsabilités nouvelles pour la Cgt tant pour la prise en compte des revendications des cheminots et pour les faire aboutir que sur la question de la réorganisation des chemins de fer, sur la coordination du rail et de la route. Il s'agit d'analyser l'évolution des chemins de fer dans une économie en crise et d'étudier les réorganisations projetées par les Compagnies, les conséquences qu'elles entraînent pour les cheminots et pour les populations. Il s'agit surtout de définir des axes revendicatifs liant les questions économiques et les revendications sociales, axes à partir desquels le syndicat, les cheminots,

les usagers peuvent se retrouver pour imposer une transformation de la politique des transports.

Il est intéressant de regarder le rôle joué par Pierre Semard au sein du conseil d'administration de la SnCF pour mesurer la pertinence de la position fédérale. Ainsi lors de la séance du 10 novembre 1937 relative au budget, Pierre Semard objecte au Président qui voulait s'en tenir à un examen classique du volet dépenses et du volet recettes huit jours plus tard, que les représentants du personnel ont des observations générales à présenter avant toute discussion des dépenses et des recettes.

Le 19 janvier 1938, lors de la présentation d'un marché relatif à la construction d'autorails, il fait observer que la multiplication des séries entraîne des dépenses supplémentaires.

A plusieurs reprises, Pierre Semard fera des propositions et des suggestions visant à préserver les intérêts de l'entreprise, que ce soit en terme de choix de matériel pour en diminuer les coûts de maintenance, que ce soit au niveau des coûts de construction bien souvent gonflés par les entreprises de construction.

Le 14 décembre 1938, Pierre Semard et Jean Jarrigion sont démis de leur fonction d'administrateur au prétexte de la signature d'un appel à la grève par les deux secrétaires généraux de la Fédération.

Si le patronat n'a pas vu d'un bon œil l'arrivée de représentants du personnel au sein du Conseil d'administration, la conception du rôle et de la place de l'administrateur représentant le personnel a fait l'objet de nombreuses discussions au sein du conseil fédéral et au centre des débats du congrès fédéral de juin 1938. Certains délégués s'interrogent sur la stratégie de la Fédération et plus précisément sur l'attitude de ses représentants dans les instances décisionnelles et de gestion, en particulier au Conseil d'administration de la SnCF. Pierre Semard réaffirme la nécessité de l'engagement des principaux dirigeants de la Fédération au sein du Conseil, compte tenu des responsabilités qui incombent à la première organisation syndicale. Sur l'attitude des administrateurs Cgt, il rappelle qu'ils n'expriment pas de positions personnelles, mais exécutent en Conseil les décisions du bureau fédéral. L'administrateur est mandataire de l'organisation syndicale.

Ces positions seront constantes et s'appliquent encore aujourd'hui. Si les administrateurs représentants des salariés sont pleinement administrateurs, ils détiennent leur mandat de l'organisation syndicale, sont membres de sa direction, appliquent les décisions prises dans les instances dirigeantes de l'organisation et rendent compte de leur mandat.

L'organisation dans son ensemble a toujours bien compris le rôle des administrateurs, leur mandat spécifique et l'apport de celui-ci dans l'activité syndicale. La conception d'un syndicalisme de proposition, d'action et d'intervention dans la gestion développée par la Fédération Cgt a favorisé cette compréhension réciproque. Les administrateurs salariés désignés (jusqu'en 1982) ou présentés aux élections par la Cgt à partir de 1983, ont toujours su travailler à la fois avec les structures syndicales sur les dossiers traités au Conseil d'administration de la SnCF, tout en respectant la confidentialité inhérente à certains d'entre eux.

Une période particulière mérite d'être traitée, il s'agit du début des années 1980. Cette période marque à la fois le changement de statut de la SnCF devenant EPIC au 1er janvier 1983 et l'adoption cette même année de la loi de démocratisation du secteur public (DSP) ; nous avons souhaité recueillir les témoignages de deux acteurs clés de cette période, Georges Lanoue, secrétaire général de la Fédération et Pierre Vincent, secrétaire général adjoint et administrateur de la SnCF. Ils nous ont tous deux confirmé la nécessaire (indispensable) complémentarité entre la direction fédérale et les administrateurs, réaffirmant ainsi la position fédérale développée précédemment.

Le retour en 1972 des administrateurs Cgt après leur éviction en 1948, a été marqué par la désignation au Conseil par la Cgt du secrétaire général, Charles Massabieaux et du responsable des questions économiques, Guy Thibaud, montrant ainsi la volonté de la Fédération Cgt de prendre toute sa place au sein du Conseil, lieu de décision et de gestion.

Ce sera ensuite le secrétaire général adjoint qui siègera au Conseil, jusqu'à l'adoption de la DSP et l'organisation de l'élection des représentants des salariés au Conseil d'administration. Si avant 1981, il n'y avait pas de possibilité d'intervention dans la gestion, les administrateurs salariés mandatés par la Cgt ont largement participé aux débats, formulé des contre-propositions. Ainsi en 1979 au moment du plan Guillaumat, c'est conjointement que la Fédération a conduit l'action revendicative et les administrateurs ont mené la bataille au sein du Conseil. Les administrateurs épaulant l'activité revendicative.

L'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981, va ouvrir une période favorable tant pour les transports avec la nomination d'un ministre communiste aux transports, Charles Fiterman, que pour les droits des salariés, lois Auroux de 1982 et DSP de 1983.

La DSP a entre autres instauré l'élection des représentants des salariés au conseil d'administration des entreprises publiques et précisé le rôle des administrateurs salariés, notamment qu'ils ne

pouvaient pas participer aux négociations avec l'employeur. On pouvait à ce moment-là identifier un risque d'institutionnalisation, celui-ci a été écarté. C'est à cette période qu'a été instaurée à la Fédération le principe d'une réunion hebdomadaire du secrétaire général et des administrateurs.

Le changement de statut de la SnCF a conduit à l'instauration de commissions au sein du conseil d'administration et l'attribution d'une présidence de ces commissions aux représentants des salariés, en l'occurrence la Cgt. C'est ainsi que Pierre Vincent est devenu président de la commission des marchés. Le volume de travail qu'impliquait cette présidence a nécessité une présence quasi permanente de son président au sein du conseil d'administration, le lien avec la Fédération étant notamment maintenu par la réunion hebdomadaire avec le secrétaire général. Il est à souligner que la Confédération donna son feu vert pour l'acceptation par la Cgt de la présidence de la commission des marchés. Ce qui a été déterminant dans cette période, c'est la force syndicale, rempart pour déjouer l'institutionnalisation, et la confiance réciproque entre la direction fédérale et les administrateurs.

Le lien constant entre la direction fédérale et les administrateurs se mesure aussi dans les rapports entre les administrateurs et les syndicats, les militants, non seulement tenus informés de la teneur des débats (compte rendu de mandat) mais aussi sollicités sur toute question touchant leur territoire (une proposition de fermeture de ligne par exemple).

En interrogeant l'histoire de notre Fédération, nous pensons légitimement, comme nous venons d'essayer de le montrer, que nous avons su, collectivement, au fil des décennies, déjouer les pièges éventuels de l'institutionnalisation tout en étant pleinement investis dans les responsabilités qui nous incombaient, et nous incombent encore, d'une part en tant que première organisation syndicale de l'entreprise et également pour certains militants en tant qu'administrateurs représentants des salariés.

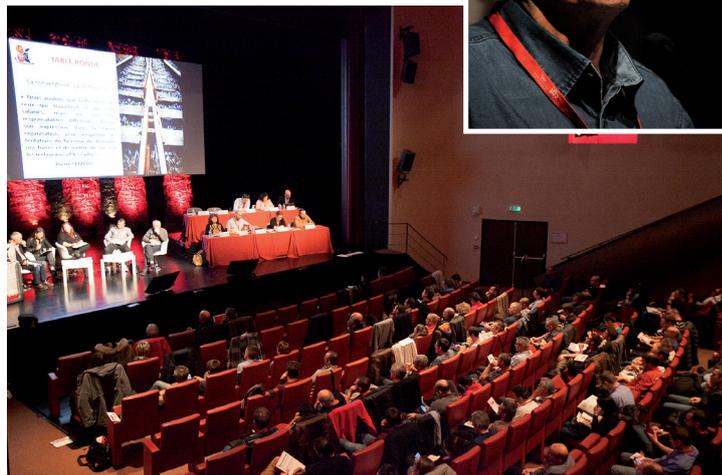
L'INSTITUT PRÉSENT AU CONGRÈS DE L'UFCM

Notre Institut a participé au congrès de l'Ufcm à St Malo du 20 au 23 Novembre 2017, d'abord en contribuant à la réalisation du cahier 63 consacré aux « 80 ans d'histoire du syndicalisme maîtrises et cadres » puis en animant un stand présentant nos productions, qui a accueilli de nombreux délégués et militants. De nombreux ouvrages ont régalé les lecteurs, tant « ce que la vie m'a appris » de Georges Séguy ainsi que « le livre-mémorial, cheminots victimes de la répression 1940/1945 » sous la direction de Thomas Fontaine, en passant par « la troisième guerre mondiale est sociale » de Bernard Thibault.

Une vingtaine d'adhésions à l'Ihs Cheminots ont été réalisées et ont permis aux nouveaux adhérents heureux de repartir avec les Tomes 1 et 2 « des Cheminots, on s'en fait toute une Histoire ». Sans oublier, les nombreux cahiers de l'Institut proposés en découvertes à nos visiteurs et bien d'autres livres de notre bibliothèque...

Nous sommes également intervenus en séance par les voix de Patrick Chamaret présentant l'activité de l'Ihs et sa place dans la transmission intergénérationnelle de notre histoire sociale, puis Claude Marache qui a participé à une table-ronde avec les congressistes, rappelant l'histoire du syndicalisme spécifique.

Adèle Di Muccio



Congrès UFCM 2017 - © Pascale Lalys



© Pascale Lalys



Stand de l'IHS CGT Cheminots au congrès UFCM 2017 - © Pascale Lalys

RETOUR SUR LA VACMA À LA SNCF ET L'ACTION DE LA CGT

La parole de deux syndicalistes.



©Archives familiales

Charles Nouailhetas

Entretien réalisé le 29 mai 2013 par Robin Foot, sociologue, Ingénieur de recherche au Cnrs – Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés - Latts, Enpc avec Gérard Couëdel¹, entré à la Sncf à 14 ans en 1949, et Charles Nouailhetas, entré à la Sncf à 14 ans en 1953, conducteurs Sncf, militants Cgt, retraités. Article publié précédemment dans *Travailler* 2017 (n°38) pages 27-37.

Résumé : Dans cet entretien, deux syndicalistes Cgt à la retraite, anciens conducteurs de train, reviennent sur cette période qui a vu la traction basculer rapidement de la vapeur à l'électricité. Cette transformation radicale s'est accompagnée de la disparition de l'aide conducteur remplacé par un « Homme mort ». Ils rappellent que la vapeur, c'était aussi l'amiante et le cancer. Cinquante ans plus tard, ils évoquent la question de la fraude au dispositif de veille, le « blocage », plus librement qu'à l'époque de l'enquête menée par L. Le Guillant. Ils parlent aussi de la fin de cette lutte contre la Vacma et l'agent seul au début des années 1970 avec l'effet « Programme commun ».

La question de la Vacma (veille automatique à contrôle de maintien d'appui) et du travail de conduite a été portée par des syndicalistes cheminots de la Cgt au milieu des années 1960 auprès de l'équipe de Louis Le Guillant, au moment où ce dispositif a été introduit et généralisé par la Sncf. Cette histoire ressurgit, 50 ans plus tard, dans les tramways et la Vacma fait de nouveau l'objet d'une contestation par les conducteurs soutenue par la Fédération des transports Cgt. Il nous a semblé important de revenir sur cette histoire auprès d'anciens conducteurs de la Sncf, militants Cgt, qui ont connu cette période.

Travailler : Vous êtes entrés à la Sncf dans les années 1950, vous avez connu la conduite de trains à vapeur par équipe de deux, puis, au milieu des années 1960, vous avez conduit des trains diesel ou électriques seuls, équipés donc de système de veille, au moment où ce système était mis en cause, pouvez-vous revenir sur cette histoire ?



©Archives familiales

Gérard Couëdel

Gérard Couëdel : Avant la lutte contre la Vacma, il y a eu d'autres étapes. La première a été celle de la Veille automatique ou « Homme mort » qui était associée à la conduite des trains avec un seul agent. La direction voulait supprimer l'aide-conducteur et la Fédération des cheminots Cgt a diffusé un tract puis une affiche en novembre 1950 avec pour titre : « Voyageurs ! Attention ! Votre sécurité est en danger. »

La conséquence immédiate a été que la Fédération Cgt des cheminots n'a plus été reconnue au conseil d'administration. Les délégués élus Cgt (80 % des représentants du personnel) étaient reconnus par la Sncf, mais le syndicat Cgt et ses militants « n'existaient pas » ! Cela a duré jusqu'en 1968².

Charles Nouailhetas : La Fédération cheminote a été éjectée du conseil d'administration à la suite de l'action menée contre « l'Homme mort » et la diffusion de cette fameuse affiche.

Gérard Couëdel : La Veille automatique imposait que les conducteurs la tiennent sans arrêt sinon, tout s'arrêtait après 5 secondes. La direction s'est aperçue que les conducteurs étaient des êtres humains normaux et qu'ils bloquaient la pédale pour se libérer de cette contrainte. L'utilité de la V.A était donc toute relative.

Travailler : Vous avez connu la Veille automatique comme conducteurs ?

Charles Nouailhetas : Je n'ai connu que la Vacma.

Gérard Couëdel : J'ai connu aussi la Veille automatique.

Charles Nouailhetas : Avec la Veille automatique, les conducteurs pouvaient poser leur sac sur la pédale pour être tranquilles.

Gérard Couëdel : C'était facile à faire. Je me souviens que certains avaient un bouchon pour la Veille automatique.

1: Gérard Couëdel est décédé le 25 mars 2015, « L'amiante et le charbon avalés durant les 12 années passées sur les machines à vapeur ont eu raison de lui » (Charles Nouailhetas).

2: Sur l'éviction de la Fédération au Conseil d'administration : celle-ci a bien eu lieu mais en 1948 (voir Joseph Jacquet, Les cheminots dans l'histoire sociale, Paris, Éditions Sociales, 1967, p.232), donc avant la parution de l'affiche. La conséquence de l'affiche est plutôt la rupture des relations avec la Fédération qui entraîne le non-paiement du salaire des permanents prévus par le protocole (v.p. 244-245). (Joseph Jacquet).

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9766719j>



©Archives familiales

Gérard Couëdel



©Archives familiales

Charles Nouailhetas

Charles Nouailhetas : Oui, un bouchon en liège, avec lequel ils coinçaient le manipulateur. C'était assez fréquent. Le « cerclo » a une butée qui le retient. Les personnes plaçaient un bouchon entre ce « cerclo » et la butée.

Gérard Couëdel : C'était pour être tranquille, pour ne pas subir une contrainte mécanique, car serrer le « cerclo » est une contrainte supplémentaire, c'est une crispation.

Charles Nouailhetas : Par nature, nous n'aimions pas ces choses imposées qui, apparemment, ne servaient à rien, ne présentaient aucun intérêt dans le travail.

Travailler : Vous parlez assez facilement des moyens de contourner la Veille automatique, mais au moment de la lutte contre la Vacma la fraude apparaît minorée dans les discours syndicaux, cela se reflète d'ailleurs dans le rapport établi par Louis Le Guilant et son équipe, pourtant la lutte contre la fraude est la justification essentielle pour introduire la Vacma, du point de vue de la direction. La Vacma, avec son obligation de relâcher périodiquement la veille, est précisément le dispositif qui apparaît être un moyen efficace de lutter contre la fraude ?

Gérard Couëdel : Nous on ne parlait pas de fraude, on parlait de blocage.

Charles Nouailhetas : Par contre, effectivement, les responsables hiérarchiques parlaient en permanence de la fraude.

Travailler : Dans les textes syndicaux, en lien avec l'électrification et l'électrocution, comme dans le texte de Louis Le Guilant, on évoque la défaillance crispée comme justification de la Vacma, est-ce que cela était discuté au niveau syndical ?

Charles Nouailhetas : À l'époque, Gaston Bouny et les militants qui appartenaient au Comité technique national, en charge des conditions de travail des agents de conduite, ont insisté sur le fait que nous pouvions nous crispier. Ils en parlaient, mais cela ne s'est jamais produit.

Travailler : Les systèmes de veille sont aussi présentés comme des systèmes de contrôle de la vigilance, c'est en particulier vrai avec la Vacma. Comment se pose la question de la vigilance dans la conduite des trains ?

Charles Nouailhetas : Personnellement, mon problème, c'était le sommeil. C'est terrible, il faut ouvrir les fenêtres, il faut chanter ou sauter dans la cabine. Si des caméras nous avaient filmés, nous serions passés pour des fous. Je chantais, je déclamaï des idioties, car, si je ne faisais pas cela, je m'endormais. Nous assurions aussi les trajets des trains postaux, en travaillant la nuit. J'étais délégué à la sécurité et un ami n'a pas pu résister

au sommeil en conduisant un train postal. Il chantait, mais, à un moment donné, il s'est assis et il s'est endormi. Quand il s'est réveillé, il s'est aperçu qu'il était tombé au fond de la cabine, avec le siège passé par-dessus lui. Il ne savait plus où il était. Il n'y avait plus d'air dans le train, il a dû remettre les bouteilles. Il ne pouvait plus rien faire. Il est resté une demi-heure sous le tunnel. Lorsque nous allions travailler, nous courrions après le sommeil, nous ne dormions pas beaucoup. Je vivais en hlm, j'avais cinq enfants, il y avait les familles qui vivaient en haut et en bas. Beaucoup d'enfants jouaient et je ne parvenais pas à dormir. Nous retournions au travail dans un grand état de fatigue. La Vacma n'empêchait pas de s'endormir, on pouvait même continuer à l'actionner en s'assoupissant. Cela ajoutait juste une torture.

Gérard Couëdel : C'est comme pour les sièges.

Charles Nouailhetas : Les locomotives étaient équipées de selles pivotantes. Tout était en bois, recouvert de moleskine. Il était impossible de rester assis plus d'un quart d'heure. Nous avons donc demandé d'avoir des sièges. La SnCF nous a installé les fameux sièges bao qui n'étaient pas fixés au sol. Leur assise était constituée d'un large cercle métallique n'ayant aucune stabilité. C'était un siège avec une tige télescopique, le siège était réglable, avec le dossier que nous pouvions mettre dans tous les sens. Quand nous avons vu cela, c'était une merveille par rapport à ce que nous avions. Nous avons donné notre accord et ils ont donc acheté des milliers d'exemplaires de ce siège et équipé toutes les machines. Nous les avons gardés pendant 25 ans. Cela a été une torture.

Gérard Couëdel : Pour la SnCF, un siège de conducteur de train ne doit pas être confortable pour qu'il ne puisse pas s'endormir.

Charles Nouailhetas : C'était la même chose au sujet des bus qui sont restés longtemps sans pare-brise, en considérant que si le conducteur n'était pas soumis aux intempéries, il s'endormirait. Ils ont dû se dire qu'avec ce type de siège, nous ne dormirions pas. Dans les turbotrains, nous étions bien assis. Les meilleurs sièges étaient ceux des machines à vapeur, les 141 R. Ces machines nous avaient été envoyées par les Américains dans le cadre du plan Marshall. Nous avions de vrais fauteuils !

Travailler : Pour revenir à la Veille ou la Vacma, vous qui veniez de la vapeur, quels changements avez-vous ressentis ?

Gérard Couëdel : De 1957 à 1967, j'ai connu la vapeur.

Charles Nouailhetas : Nous avons été formés sur les machines à vapeur comme chaudronniers. Nous avons respiré de l'amiante pendant dix ans. Dans les machines à vapeur, nous travaillions le feu, il fallait passer le ringard [tige de fer à l'extré-

mité recourbée] pour étaler le charbon lors de la préparation de la machine. Le crochet était très chaud, il rougissait, nous placions un torchon d'amiante sur l'épaule, puis dans chaque main et nous poussions le ringard. J'ai des traces d'amiante dans les poumons, qui n'évoluent pas. On m'a placé en maladie professionnelle et cela a été reconnu après mon départ à la retraite !

Gérard Couëdel : Tous les tuyaux de la machine à vapeur étaient isolés par l'amiante.

Charles Nouailhetas : Oui, nous courrions même après ! C'était vraiment pratique pour nous, cela nous évitait de nous brûler. Nous nous disputions les torchons en amiante.

Gérard Couëdel : Sur ces matériels équipés de la Veille et avec un seul agent, nous ne pouvions pas satisfaire nos besoins naturels et nous refusions de nous restaurer. Les anciens de la vapeur n'avaient pas ces contraintes, il a fallu s'adapter. Le règlement prévoyait bien la possibilité de se restaurer, mais nous n'acceptions jamais de le faire dans la machine et pour une raison simple : il n'y avait pas d'aménagement adéquat. Ils ont essayé d'aménager par la suite. Par exemple, pour les 66000, le plateau-repas pouvait être installé sur le volant. D'autre part, il ne s'agissait pas de repas chauds.

Travailler : N'aviez-vous pas des sandwiches ?

Charles Nouailhetas : Oui, cela se faisait. Également, en cas de besoin pressant, le conducteur arrêta la machine dans une gare et se rendait aux toilettes. Le chef de quai le comprenait tout de suite lorsqu'il voyait la machine arrêtée.

Travailler : Comment s'est fait ce passage de la vapeur à l'électricité, cela a l'air d'avoir été très brutal ?

Charles Nouailhetas : En 1967, Saint-Lazare est passée à l'électricité.

Gérard Couëdel : Le dépôt de Batignolles a fermé en 1967. Pour ma part, j'ai commencé avec les locomotives BB 63000 diesel, puis avec les BB 66000.

Travailler : La Veille automatique ou la Vacma était-elle disponible sur les machines diesel ?

Gérard Couëdel : Oui. Ensuite, je suis passé à des machines électriques, comme la B 17000.

Travailler : Lorsque vous commencez à utiliser des machines électriques, l'étude sur la Vacma menée par l'équipe de Le Guillant était donc déjà achevée. Comment avez-vous vécu cette lutte à propos de la Vacma ?

Gérard Couëdel : Nous avons subi la Vacma, c'est tout. La Vacma a suscité différentes approches. Il y avait des personnes qui laissaient sonner, sans que cela les gêne. D'autres préféraient pédaler sans arrêt, mais, une fois rentrés chez eux, ils continuaient de pédaler dans leur lit. Il y avait deux choix : soit laisser faire la Vacma, impliquant des rappels à l'ordre et tout ce que l'on voudra, ou bien pédaler sans cesse. Nous l'avons subie aussi parce que, en fait, nous nous sommes plutôt battus contre la conduite assurée par un seul agent dans la cabine que contre ce dispositif.

Charles Nouailhetas : Syndicalement, aucune action notable n'a été menée au sujet de la Vacma. D'une certaine façon, les recherches menées par des médecins nous rassuraient. Inconsciemment, je pense que l'on s'est déchargé sur eux de cette question, pour nous sortir de cette situation. Il faut également dire que le paternalisme était très fort à cette époque à la SnCF. L'influence des chefs était importante, c'était la grande famille. Certaines choses étaient acceptées, même au sujet des machines à vapeur, qui nous paraissent hors de propos aujourd'hui. Pourtant, ces gens avaient vraiment une conscience de classe, venaient de la base et il existait une vraie compréhension mutuelle. On ne se battait pas tant contre la Vacma que contre l'agent seul.

Travailler : En quoi le travail des chercheurs vous a-t-il rassurés ?

Charles Nouailhetas : Nous pensions qu'ils allaient prouver que tout cela ne tenait pas debout, qu'il fallait avoir un deuxième conducteur, que les gens puissent dormir dans des foyers bien équipés. Nous avons un peu délégué notre action syndicale à ces personnes, nous y avons placé de vrais espoirs.

Gérard Couëdel : J'étais délégué à la sécurité au site des Batignolles, nous débattions de ce genre de problème. Je me souviens d'avoir évoqué le changement du système en place. D'après mes informations, ils n'avaient pas ce système au Brésil ou en Tchécoslovaquie. Leur système de sécurité était digital. Il suffisait de toucher le pupitre. Lorsque j'en parlais, on me répondait par la négative. Je ne sais pas si ce système existe toujours.

Un jour, la Fédération m'a demandé de me rendre aux ateliers du Landy pour voir la maquette du premier tgv en contreplaqué, mais aménagée. J'ai remarqué que la Vacma était toujours là et je me souviens avoir dit : « Il y a encore des pédales ? » On m'a répondu par l'affirmative.

Travailler : Comment expliquez-vous qu'un syndicat fort, comme celui des cheminots, a accepté de se voir imposer une contrainte aussi importante qui visait à surveiller les agents par crainte de fraude ?

Charles Nouailhetas : pas comme elle aurait certainement dû l'être. Il doit y avoir une raison. Peut-être était-ce une acceptation des gens ? Peut-être est-ce aussi dû au fait que c'est arrivé dans le même temps où nous sommes passés des machines à vapeur aux machines électriques. Les reconversions ont posé des problèmes, nous avons laissé de nombreux amis de la vapeur sur le sable. Ils n'ont jamais pu se reconverter. Il y a eu des drames à ce moment-là.

Travailler : Que sont-ils devenus ?

Gérard Couëdel : À Batignolles, nous nous sommes battus. Il y avait une trentaine de chauffeurs, nous avons dit de les envoyer à l'école, de ne pas baisser le niveau de l'examen. Au final, ces personnes sont devenues des mécaniciens. Nous avons passé l'examen en 1958, mais, en 1959 ou 1960, ils ont commencé à embaucher des personnes parce que Paris-Le Havre a été électrifié. Que disaient-ils à ces nouvelles recrues ? Les vaporeux ne savent pas lire ni écrire. On leur disait qu'ils seraient les conducteurs électriciens. Ils ont procédé à de nombreux recrutements. Nous avions été embauchés à l'âge de 14 ans, un peu comme des tirailleurs sénégalais. Connaissez-vous l'article 101 du règlement ?

Travailler : Non.

Gérard Couëdel : « Tout agent, quel que soit son grade, doit obéissance passive et immédiate aux signaux » Lorsqu'ils sont arrivés, nous les avons comme stagiaires. Ils se sont aperçus qu'ils étaient loin d'être aussi bons que les vaporeux. Contrairement à ce que l'on pense, la vapeur est beaucoup plus technique et exige d'être plus futé. Il faut être autonome, nous ne pouvons pas dire au responsable que nous avons du mauvais charbon ou qu'il n'y a plus d'eau.

Charles Nouailhetas : Ils n'ont jamais eu de problème. Par contre, ils n'avaient pas de C.A.P et n'étaient pas éligibles à l'examen de mécanicien. Le travail aussi changeait. Pendant 18 mois, nous étions dans une situation de mixité. Des trains électriques circulaient déjà, sans que les machines à vapeur aient complètement disparu. Elles circulaient sous les caténaies. Ils avaient modifié les manches à eau.

Gérard Couëdel : À Batignolles, contrairement aux régions de Paris-Nord ou de Strasbourg, nous n'avons pas eu de mort, pas un seul. On n'a pas laissé une seule personne, on disait qu'il ne

fallait plus rien toucher, qu'il fallait des commandes d'eau à distance à cause des machines à vapeur sous les caténaies.

Charles Nouailhetas : En l'absence de caténaire, avec la vapeur, le chauffeur monte deux ou trois fois pendant sa journée de travail sur le tender.

Gérard Couëdel : Pour astiquer la machine...

Charles Nouailhetas : ... ou pour descendre les briquettes. Avec les caténaies, cela se jouait à 30 centimètres. Des personnes sont mortes ailleurs, mais pas chez nous. La reconversion a été très difficile. Les anciens électriciens étaient déjà formatés par la V.A et culpabilisaient à cause de ceux qui trichaient.

Travailler : Le passage de la vapeur à l'électricité a été très brutal.

Charles Nouailhetas : Oui, tout s'est fait en même temps.

Gérard Couëdel : Les responsables hiérarchiques nous ont dit que nous les avions embêtés, mais le résultat est que nous n'avons laissé personne.

Travailler : Cette transformation radicale du travail de conduite et surtout l'apparition d'un nouvel environnement de travail avec l'électricité et ses nouveaux risques, en particulier l'électrocution, expliquent peut-être pourquoi le risque de la « mort crispée » est apparue comme une réalité et a fini par masquer, pour partie, la fonction principale de la Vacma de contrôler la fraude à la veille ou, si vous préférez, contrôler le blocage de cette veille par les conducteurs. L'importance que vous donnez à votre lutte pour la sécurité, pour que personne ne s'électrocute, pour que personne ne meure, durant cette période de transition rapide de la vapeur à l'électricité, permet probablement de mieux comprendre ce qui a pu favoriser l'émergence d'une représentation d'une possible mort crispée. Dès lors que la Vacma tendait à perdre son rôle de contrôle social au profit d'un contrôle physiologique de l'état du conducteur, elle pouvait apparaître comme plus légitime.

En lisant les comptes-rendus des Comités mixtes professionnels matériel et traction de 1963 à 1973 ainsi que les comptes-rendus des Congrès fédéraux pour la même période, on se rend compte que l'on passe d'une contestation de la Vacma, associée à la contestation de la conduite par un agent seul, à un relatif effacement de cette revendication à partir de 1967/1968. La contestation de la Vacma cède progressivement la place, à partir du début des années 1970, à des demandes d'aménagement de ce dispositif. Cela signifie-t-il que le syndicat entérine le fait que cette bataille est perdue ?

Charles Nouailhetas : Entre 1970 et 1972, la Vacma a été plus ou moins acceptée. Ensuite, à la Fédération des cheminots, est apparu l'effet « programme commun », qui a conduit de nombreux militants de la Cgt à penser qu'il suffisait que les gens proposant le programme commun parviennent au pouvoir pour que les choses se modifient assez facilement. J'étais responsable national des agents de conduite à cette époque et j'ai d'ailleurs rejoint le Parti communiste. À mon avis, les problèmes catégoriels étaient sous-estimés, négligés au nom des grandes revendications du rassemblement global des travailleurs de France. Tout ce qui était classé « catégoriel » n'était plus prioritaire.

Avec l'arrivée des automotrices Z6400 en 1976, desservant la banlieue, le travail des agents de conduite s'est de nouveau transformé. Il n'était plus seulement seul, mais il devenait aussi chef de train dans les gares. Il ne restait agent de conduite qu'entre les gares. Tout cela se faisait en milieu urbain, dans les zones où les signaux sont les plus rapprochés et où le trafic est le plus dense. Il était demandé aux agents d'oublier leur rôle de mécanicien en gare pour surveiller la montée et la descente des voyageurs, de s'occuper de la fermeture des portes et de reprendre leurs responsabilités de conducteur dès le départ du train, notamment vis-à-

vis de toutes les règles de sécurité. C'était l'horreur. Lors d'une conférence de service des agents de conduite, nous avons décidé que cette décision poussant les agents mécaniciens à assurer ces deux rôles n'était pas acceptable. C'est à cette époque qu'ils ont lié la Vacma à la radio, ce que nous appelions « l'alerte Vacma ». Les machines étaient équipées de radio et, lorsque la Vacma était déclenchée, le régulateur était prévenu de l'alerte et devait prendre certaines dispositions. Cela ne changeait rien pour le conducteur, mais la Sncf a ajouté cette sécurité supplémentaire. Les engins ont été déployés à la gare Saint-Lazare et à la gare du Nord. Nous avons vraiment mené le combat, les gens étaient décidés à faire grève. Ils les ont inaugurés à la gare du Nord.

Gérard Couëdel : Nous y sommes tous allés !

Charles Nouailhetas : Oui, je crois même que nous avons fait grève et nous nous sommes rendus sur les quais de la gare du Nord, où les salariés avaient pourtant appelé à la grève, mais sans conséquence sur le trafic des trains. Chez nous, les trains n'auraient pas roulé.

Gérard Couëdel : Il s'est passé quelque chose ce jour-là. Tu te souviens que les directeurs de la gare du Nord ne nous connaissaient pas, disaient que nous venions de Saint-Lazare. Les collègues nous ont demandé de laisser partir le train inaugural, mais nous n'étions pas d'accord. En fait, ils avaient un plan de bataille, car ils étaient en charge du poste d'aiguillage au Bourget. Ils ont fermé les signaux, forçant le train à s'arrêter et ils en ont profité pour l'enduire de différents produits. Les passagers étaient fous furieux. Le train est arrivé à Roissy dans cet état. C'est la raison pour laquelle ils nous avaient demandé de le laisser partir.

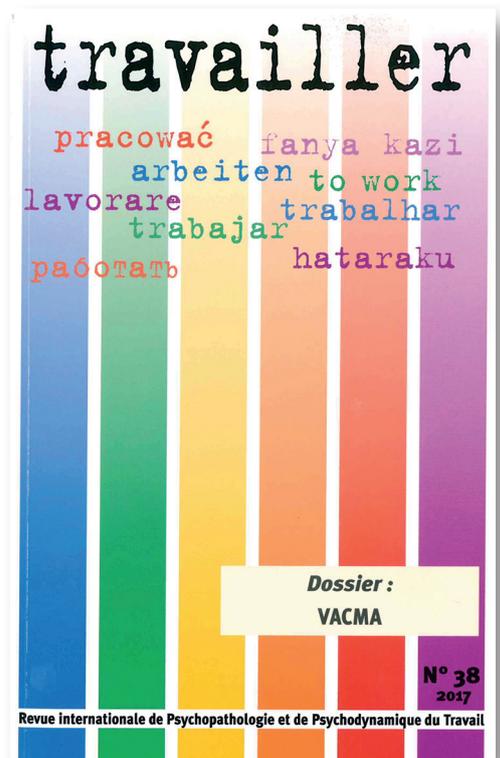
Charles Nouailhetas : C'était le premier train avec un seul cheminot à son bord, le conducteur, supposé tout faire, équipé de la seule radio. Ensuite, nous nous sommes mis en grève à Saint-Lazare, pendant plusieurs jours. Des débrayages ont également eu lieu en France, notamment à Marseille. Mais, au final, nous avons repris le travail sans rien gagner.

Oui, cela concerne tout le monde. Il faut quand même préciser que les gens de la banlieue étaient considérés comme des cheminots un peu à part à cette époque.

Gérard Couëdel : Ils étaient assimilés à la Ratp.

Charles Nouailhetas : Oui, ils n'étaient pas considérés comme de vrais conducteurs ou de vrais cheminots. Les gens ne voulaient pas griller leurs cartouches à cause de cette situation.

Travailler : Cette lutte marque la fin, en quelque sorte, tant de la lutte contre la conduite avec un seul agent que de la lutte contre la Vacma à la Sncf.



le numéro entier qui est consacré à la Vacma est consultable à l'Ihs. <https://www.cairn.info/revue-travailler-2017-2.htm>

A PROPOS DU LIVRE MÉMORIAL

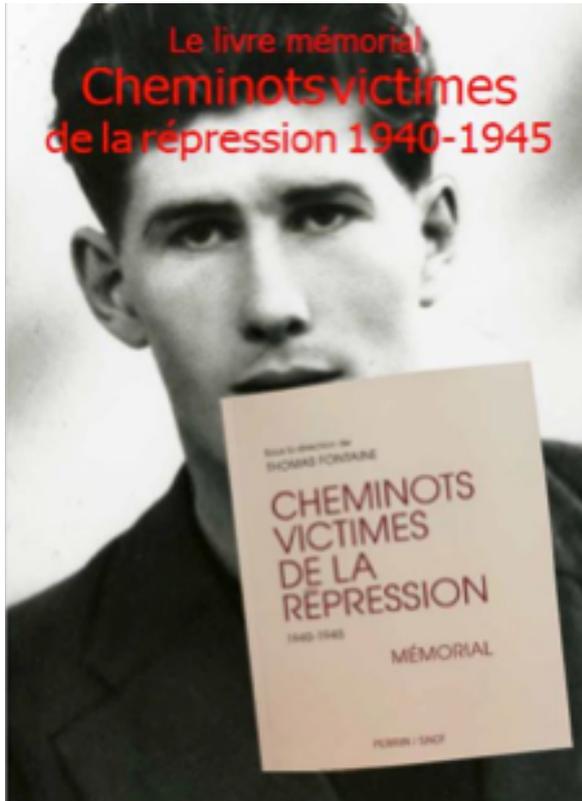


Photo Louis Coquillet, fusillé le 17 avril 1942 au Mont Valérien à l'âge de 21 ans
- collection Ihs-Cgt Cheminots

Présentation

Le livre-mémorial rend hommage à tous les cheminots victimes de la répression menée par les nazis en France occupée, entre 1940 et 1945.

C'est aussi un livre d'histoire, premier en son genre au singulier et un livre d'histoires, au pluriel

En effet cet ouvrage est inédit car c'est le premier mémorial réalisé sur une base scientifique consacré à une corporation.

Les ouvrages mémoriaux précédents étaient plus concentrés sur des catégories (prisonniers, déportés, morts en déportation...) ou menés sur des bases territoriales, souvent départementales

Les types de sources principales ont été :

Les plaques commémoratives apposées sur les gares dès 1945,

Les archives de la Sncf, toutes ouvertes, les archives publiques aujourd'hui regroupées au service historique de la Défense, les archives familiales et bien naturellement nos propres archives syndicales également toutes ouvertes.

Bien évidemment les règles propres à la recherche historique ont été observées et pour être retenues, les informations devaient être recoupées par plusieurs sources.

Il a donc abordé un domaine de recherche qui n'avait pas encore été défriché dans cette dimension, même si beaucoup de chiffres plus globaux ont circulé au gré des 70 ans qui nous séparent de cette période.

Ce n'est pas un livre sur la Résistance, il est centré sur la répression dont ont été victimes des cheminots, mais 75% des cheminots de ce livre sont morts pour faits de Résistance

Quand vous lisez ce livre, son intro, les biographies et dans les débats que vous pourrez avoir autour de ce livre, bien évidemment que la question de la Résistance et celle cheminote apparaît, dans ses formes individuelles et collectives et s'argumente autour de ces exemples.

Vous y trouverez ou découvrirez des noms de cheminots de vos localités ou départements qui peuvent aussi être des pistes d'initiatives ou de compléments, je pense notamment dans le cadre du centenaire de la Fédération.

Il en ressort un répertoire de 2 229 cheminots victimes de la répression sur cette période auquel ont été ajoutés, 3 autres corpus de 443 autres victimes réparties en trois grandes catégories : la première correspond aux « tués au combat », soit 244 victimes ; une deuxième livre une liste de 112 biographies de victimes tuées pendant les combats de la Libération ; enfin une troisième catégorie a été retenue pour présenter une première liste de 87 cheminots résistants qui se sont engagés à la Libération dans la nouvelle armée républicaine et qui sont morts au combat, sous l'uniforme.

Donc un total de 2672 biographies. Nous étions partis sur la base d'une bio par page, il a donc fallu condenser pour certaines, pour d'autres mettre le peu d'informations en contenant le nombre de pages d'un ouvrage de 1761 pages (sur papier bible) et de 2,125 kg, ce qui explique le coût des frais d'expédition.

La participation de l'institut au livre-mémorial



Jean Pierre Bonnet



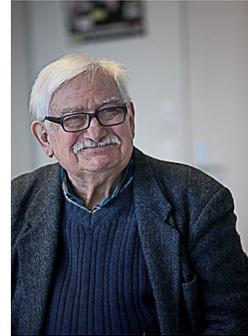
Caroline Chalier



Patrick Chamaret



Claude Marache



Pierre Vincent

Cela a commencé le 20 janvier 2012, et nous avons pris part à ce travail certes lancé par la direction de la Sncf qui a admis notre participation pleine et entière à la réalisation de ce livre mémorial.

C'est en effet un sujet qui nous est cher et le regard sur cette période est aujourd'hui encore controversé ou remis en cause par des campagnes politiques, médiatiques ou de lobbying. Nous avons souhaité notre participation dans un souci de pluralisme et d'indépendance. La conduite des travaux sous la direction de Thomas Fontaine a été marquée par ces deux caractéristiques essentielles.

Nous avons ouvert nos archives et sources disponibles, appelé à la participation large de nos correspondants, adhérents et plus globalement des structures syndicales. Un certain nombre y ont participé, se sont lancés et ont aussi mené leurs propres travaux qu'ils ont reversé au livre mémorial.

L'absence de sources et d'archives sur la période dans nos structures locales et les syndicats ont fait apparaître nos propres limites, notamment du fait que l'activité était alors clandestine, le droit syndical interdit et la moitié des syndicats cheminots également interdits.

Mêmes avec ces difficultés évidentes, nous avons apporté une réelle plus-value importante à cet ouvrage. Plusieurs militants de secteurs ont contribué comme sur Lyon, Nantes, Marseille, Paris Rive Gauche, Toulouse...

Nous avons participé, à part entière, aux comités de pilotage au cours de ces 6 années, partagé la co-écriture, et la relecture de

biographies, tout comme nous avons pu, à loisir, intervenir sur la rédaction de l'introduction, qui est une partie majeure pour développer des arguments ou pour préciser des points.

La préface étant de la seule responsabilité du président Pépy, mais y compris là, nous avons été sollicités en amont, sur les idées qui pouvaient y être développées.

Nous savons qu'un certain nombre d'entre nous, peuvent être ou seront critiqués sur ce point de préface, globalisant leur désaccord légitime avec la politique menée par Guillaume Pépy dans l'entreprise en incluant ce livre mémorial dans leur critique. Qu'ils sachent que cette globalisation de jugement, gommerait de fait que ce contenu n'existerait pas sans nous, qu'au bout de 6 ans, en sort un livre mémorial qui deviendra de référence pour l'histoire de la corporation, que le rôle de la Fédération et de ses militants sont identifiés. Des noms sont descendus des plaques commémoratives, d'autres qui en étaient oubliés sont reconnus et leurs vies vont s'animer à nouveau au cours des pages, au rythme des infos qui ont pu être collectées pour retracer ces 2672 parcours des victimes de la répression.

Un travail utile pour rappeler ce qu'est cette idéologie qui 70 ans après, relookée, banalisée, a toujours ses adeptes qui aspirent au pouvoir dans plusieurs pays européens et siègent dans les parlements européens et nationaux...

Toute notre Fédération s'engage derrière son conseil national pour promouvoir ce livre mémorial et multiplier les initiatives pour le faire connaître.



© IHS CGT Cheminots

Une brève synthèse

Thomas Fontaine

Dans les zones Nord et Sud occupées, la répression menée par les services allemands, avec l'aide du gouvernement collaborateur de Vichy, a entraîné l'exécution d'environ 2 500 personnes condamnées à mort, de 735 otages et, en 1944, de 200 victimes des cours martiales de Vichy ; la déportation d'au moins 62 000 déportés de répression (40 % environ ne sont pas revenus) ; le meurtre de sans doute 15 000 résistants et civils lors des opérations menées en 1944 contre les maquis ou en représailles. Il faut ajouter les victimes du Nord-Pas-de-Calais, une zone rattachée au commandement militaire allemand de Bruxelles, où les procédures judiciaires demeurent la norme jusqu'à l'été 1944 : 515 personnes y sont fusillées (dont 375 condamnées à mort) et 5 500 autres déportées ; alors que les victimes massacrées sont sans doute au moins 400. Les particularités de la répression dans les départements annexés d'Alsace-Moselle, qui reflètent des parcours propres au Reich, empêchent l'établissement de bilans similaires, mais on estime à près de 30 000 les personnes qui y sont arrêtées.

Quelles que soient les zones, la répression « à visage légal » conduit à des exécutions dès 1941 et jusqu'à la fin de l'Occupation ... alors que la grande majorité des déportés partent en 1943-1944, sans avoir été jugés, dans des convois massifs, directement vers des camps de concentration.

Mais une lecture de ce tableau tient compte de la diversité des procédures appliquées, l'éclaire différemment.

Elle montre d'abord, derrière l'apparente régularité des convois qui partent de France occupée, l'existence de programmes successifs de déportation, élaborés dès 1943 pour répondre aux besoins en main-d'œuvre d'un système concentrationnaire désormais au service de la « guerre totale ».

Si ces motivations économiques expliquent le recours massif aux déportations, cet objectif coexiste avec celui d'une lutte toujours plus intense menée contre la Résistance.

Alors que les condamnations à mort continuent de légitimer une répression de plus en plus violente, les déportations restent un outil qui punit les opposants et leurs soutiens, écarte des cadres potentiels de la Résistance, espère enfin dissuader la population d'agir.

Que les déportés meurent ensuite dans les camps désormais au service de la « guerre totale » était le résultat tragique d'une coordination des objectifs nazis.

Cette lecture, « qualitative », met au jour l'existence d'un tri et d'un classement des victimes et, donc, des choix opérés par les services allemands qui décident de leur sort.

Le nombre des déportés dans les grands convois ne doit pas masquer la composition du groupe des fusillés du Mont-Valérien ou celle des « petits » convois : ces détenus sont choisis parce qu'ils sont, aux yeux de l'occupant, des résistants particulièrement dangereux.

La plupart des membres des premiers groupes de résistance, les cadres de l'Armée secrète, la totalité du réseau Alliance, et d'autres, sont déportés dans ces convois spécifiques.

Les membres des groupes armés communistes, les FTP, doublement coupables du fait de leur idéologie, sont, eux, en majorité condamnés à mort et exécutés en France. Le tableau de la répression menée en France occupée éclaire ainsi tout particulièrement les lectures de la Résistance des services allemands. Il permet de cerner le groupe des cheminots qui meurent en application de ces politiques.

Il faudra poursuivre l'analyse, celle de leurs actions, de la façon dont ils se retrouvent exposés à la répression en ayant choisi ou non de rejoindre le combat clandestin. Plus qu'une conclusion, ce travail est un prélude à la recherche.

Thomas Fontaine

Le livre mémorial

Cheminots victimes de la répression 1940-1945

Extrait de la préface « Ce livre est un mémorial. Il présente les cheminots victimes de la répression menée par les autorités nazies et le régime de Vichy au cours de la Seconde Guerre mondiale. Ces femmes et ces hommes furent assassinés, fusillés, abattus, ils disparurent en prison, en déportation. La Grande majorité d'entre eux étaient des résistants (...) ».

Extrait de l'introduction « 2 229 biographies de victimes de la répression retrouvées et présentées dans ce livre, dans l'ordre alphabétique, sans qu'on puisse prétendre ce chiffre exhaustif. Sans compter le cas des personnes arrêtées sur le territoire du Reich (112), il comprend aussi plus de 50 personnes mortes en détention en France ou lors de leur interrogatoire [...]. Une part significative du groupe des victimes est formée de militants communistes et syndicalistes de la Fédération

Ce livre mémorial est disponible auprès de l'Institut d'Histoire Sociale Cgt cheminot, co-auteur

Commande :

- Par courriel : admin. Ihs@cheminotCgt.fr
- En téléphonant : 01 55 82 84 40

Prix 25 euros (frais d'envoi compris) Ou retiré sur place (sans frais d'envoi) 263 rue de Paris 93515 Montreuil

Paris St-Lazare le 26 Janvier 2018 autour du livre mémorial



©IHS CGT Cheminots

Une initiative conduite par le Comité d'établissement a mis l'ouvrage à la disposition des cheminots avec une participation de sa part importante, permettant une acquisition pour la somme de 15 Euros. Initiative qui a connu une participation d'environ 40 personnes participantes à la vente dédicace en fin de matinée et au débat avec Thomas Fontaine. 20 ouvrages ont été placés et nombre de participants l'ayant déjà acquis se le sont fait dédicacer. Cette journée a été particulièrement riche et fort appréciée aussi bien des participants que de T. Fontaine lui-même qui s'est livré à un exercice pédagogique de haute tenue. Ses exposés ont permis à chacun(e) de mieux comprendre ce qu'était l'exercice du transport ferroviaire et la vie des cheminots à cette période.

Un débat avait déjà eu lieu le matin pendant la signature ce qui a permis aussi à chacun(e) de comprendre les conditions dans lesquelles cet ouvrage a été réalisé mais aussi ses prolongements envisagés. A été également diffusé une partie du témoignage de Paul Castel, responsable des comités populaires... enregistrée à l'occasion d'une rencontre à son domicile la veille. L'enregistrement a duré près de 3 h et c'est un montage de 20 min qui a été projeté, suivi d'un échange. Pour «L'anecdote» c'est tout-juste rentré chez moi que je reçois un coup de téléphone de Paul qui s'inquiétait de savoir si notre journée s'était bien passée. C'est dire tout le respect que nous devons à ce camarade toujours prêt à se rendre utile.

Morceaux choisis...

Résister

« Notre détermination à mener à bien ces actes de sabotages a des racines bien plus profondes : il faut mesurer combien il est douloureux et révoltant d'être dominé, méprisé, humilié, voire martyrisé sans pouvoir se révolter. L'insupportable souffrance qui en résulte plonge nombre de déportés dans le désespoir. Pour en finir, certains préfèrent se jeter sur les barbelés et mourir électrocutés. Voilà pourquoi, lorsque se présente cette possibilité concrète de réagir à la barbarie en contribuant à saper le potentiel militaire de l'Allemagne nazie, l'adhésion de notre groupe de jeunes résistants français est unanime.

Je prends, pour ma part, un réel plaisir à percer à dix millimètres tout en rivant à huit. Après un an de détention, de souffrances physiques et mentales, j'attaque nos bourreaux en détériorant les outils de leur odieuse guerre. En rêve, je vois des ailerons se bloquer en plein combat aérien et des Messerschmitt s'écraser au sol sur les fronts de l'Est et de l'Ouest. Je perçois la rage qui gagne les élites de l'armée du Führer. Certes ma vie reste à la merci des SS, mais je continue à leur résister. Je sais qu'ils sont presque vaincus et que nos espoirs d'échapper à l'extermination se précisent. Résister, encore et toujours... »¹

Extrait de « Résister - de Mauthausen à mai 1968 », Georges Séguy, Editions L'Archipel, 2008 ; 229 p.

On est au début du mois de février 1945 et le jeune Georges Séguy est au camp de Mauthausen, muté au kommando du Rüstung, un nouvel atelier où l'on doit fabriquer des avions de chasse Messerschmitt. Son travail consiste à « assembler deux pièces dans un étau spécial, les percer d'une trentaine de trous de huit millimètres et les lier au moyen d'un riveteur à air comprimé. [...] une idée de sabotage simple et efficace germe très vite dans mon esprit : en perçant des trous plus larges que le calibre prévu, les ailerons prendront tôt ou tard du jeu, c'est inévitable². ». C'est en ces termes que Georges Séguy explique sa résistance et celle de ses camarades du camp Mauthausen : saboter son travail pour qu'il nuise aux nazis en ce début de février 1945. Les mots ici sont simples, posés, le récit semble détaché mais on perçoit une détermination farouche de l'auteur à ne pas se laisser abattre malgré les circonstances extrêmement douloureuses.

Georges Séguy, fils d'André Séguy, militant de la fédération Cgt des cheminots et du parti communiste français, évoque dans son livre « Résister - de Mauthausen à mai 1968 » (nous ne rete-

nons dans les pages de ce cahier que la période 1939 – 1945) sa résistance ou plus tôt ses résistances dans la région de Toulouse puis à la prison St-Michel ou encore de Compiègne au camp de Mauthausen.

Il nous livre sa résistance et comment cette posture s'est imposée à lui dans le chapitre « Les racines de la résistance »³ A Toulouse comme à Mauthausen, les actes de résistance évoqués par Georges Séguy témoignent tous de la capacité créatrice, inventive, obstinée des hommes quand on veut les réduire à la soumission.

Au fil des pages, il nous révèle qu'il y a de nombreuses et déjà très anciennes racines à son état de résistant inspiré par l'exemple de son père ou de son instituteur M. Roubiscoul, deux personnalités qui permettent à l'adolescent de se construire.

Il évoque encore pour nous cette distribution de tracts préparée et destinée à accueillir Pétain le 7 novembre 1940. Puis son engagement s'approfondit et mûrit à la mort de Pierre Semard, ami de son père, fusillé comme otage le 7 mars 1942. Dès lors Georges Séguy est déterminé à rejoindre la résistance et ses FTP (Francs-Tireurs-Partisans) mais son entourage le considère trop jeune pour une vie hors-la-loi. Sur les conseils d'un résistant, Jean Bertrand, instigateur du système de diffusion du tract destiné à marquer différemment la visite de Pétain, Georges Séguy est embauché comme apprenti conducteur typographe à l'imprimerie Henri Lion où on lui confie la confection de fausses cartes d'identité.

Quand l'imprimeur est dénoncé, le jeune Séguy, avec l'ensemble du personnel, est déféré à la prison St-Michel du 4 février au 22 février 1944. Malgré, les violentes pressions, Séguy n'a pas parlé ! Il est déporté le 21 mars et arrive au camp de Mauthausen le 26 mars. Petit à petit et malgré une santé défaillante, Georges Séguy tisse de nouveaux liens de résistance. S'il est difficile de rester debout à chaque instant, chaque jour, Georges Séguy ne renonce pas à résister... Résister - l'urgence est là - de cette résistance ordinaire, comme en sabotant son outil de travail ou son travail : cela lui semble évident. Avec ses camarades du camp de Mauthausen, il faut vaincre les SS, Hitler, Hitler qu'il combat depuis cinq ans.

Tout son livre est résistance et résistances, c'est un exemple où Georges Séguy n'oublie jamais d'associer ses compagnons de route.

1 : P.97-98 : Séguy (Georges) Résister de Mauthausen à mai 1968, Editions L'Archipel, 2008
2 : P 94-95 : idem
3 : P. 19 : idem

Résister encore

Après le livre « Résister », on plongera avec plaisir et intérêt dans « Ce que la vie m'a appris » où nous approfondirons notre connaissance du vécu de Séguy en camp de concentration. Il explique les relations difficiles d'abord, avec les Républicains espagnols « of-ferts » par le gouvernement de Vichy aux nazis, qui en voulaient à la France de la manière dont ils avaient été traités comme réfugiés. Il évoque aussi les Polonais qui reprochaient l'attitude de la France quand l'Allemagne et la Russie avaient envahi la Pologne ; il y a aussi des Tchécoslovaques et puis les homosexuels, les « droit-commun » allemands. Il faut se défendre de tout et recevoir l'aide de prisonniers déjà là depuis un an et attendre le moment où les prisonniers pourront se venger, nuire à l'ennemi, saboter son matériel de guerre. « Même prisonniers, enfermés, et même voués à l'extermination - comme nous étions en train de nous en rendre compte, car les trai-

tements que nous subissions laissaient apparaître vraiment qu'il y avait beaucoup de possibilités d'y rester -, pouvoir encore leur porter des coups, ça nous faisait, sur le plan moral, un bien énorme. Et nous avons tenu comme ça autant que nous avons pu »⁴.

Et tout l'ouvrage témoigne ainsi, au fil des pages, d'un cœur bien trempé dès l'enfance, dans l'adolescence, d'où Georges Séguy a du grandir très vite pour devenir le dirigeant syndical que l'on sait.

4 : P. 34 : Séguy (Georges), Ce que la vie m'a appris, préface de Bernard Thibault, Ivry-sur Seine, Les Editions de l'Atelier/ Editions ouvrières/Montreuil, Ihs Cgt, 2017

Séguy (Georges), « Ce que la vie m'a appris », préface de Bernard Thibault, Ivry-sur Seine, Les Editions de l'Atelier/ Editions ouvrières/Montreuil, Ihs Cgt, 2017, 200 p.

Madeleine Peytavin

L'ARDEUR

20^e PRINTEMPS DES POÈTES

3 - 19 mars 2018

MARCEL MOREAU

Ni TGV ni tortillard, le train roule à la juste vitesse. Celle des mots qu'il faut dire pour les impressions fuyantes, les torpeurs magnétiques. Dans ma tête, une écriture court, bondit, s'abat, me revient, trempée de pluie. Ce train a la cadence qui convient aux pensées dévorantes comme aux voluptés languides. Euphorie et déploration se chevauchent, s'emmêlent, se dénouent d'un village à l'autre, de toundra en taïga. Flèche, l'esprit se fiche tantôt dans un flou, tantôt dans une certitude Il ramène à lui une dissipation de nains aussi bien qu'un géant ostensible. J'ai même vu un soleil bronzer des hameaux transis. C'était comme une tendresse tombée du ciel. La lumière qui habite la flaque est livide. Étinceler, pour ces eaux, c'est pâlir en beauté, monter du réel à l'irréel. En ce moment de l'année, le soleil ne réchauffe pas, mais sa caresse relève les formes affalées, redresse celles qu'on croit accroupies, lèche celles que l'on pense englouties. Il ne darde pas, mais les perles qui dansent à la pointe des feuilles, et l'argenture nouvelle sur les écorces blêmes, c'est lui. Ces miraculés de la sève qui défilent, c'est lui encore.

Poème extrait de *Souvenirs d'immensité avec troubles de la vision*

© Éditions Arfuyen

Reproduit avec l'aimable autorisation des Éditions Arfuyen



WWW.LEPRINTEMPSDESPOETES.COM
BIBLIOTHÈQUE DE L'ARSENAL - 1 RUE DE SULLY 75 004 PARIS

Clin d'œil au « Printemps des poètes », pour ce clin d'œil au voyage en train...

