

LES CAHIERS DE L'INSTITUT

Cahiers n°63 - 4^e trimestre 2017

LE FRONT

POPULAIRE,

LA CGT ET LA

CRÉATION DE

LA SNCF

Table ronde
du 5 novembre 2016

CGT **flms**
 **CHEMINOTS**

En couverture, tournage du film *La bête humaine* de Jean Renoir en 1938 adapté du roman éponyme d'Émile Zola. Photographie prise sur la ligne Paris Saint-Lazare - le Havre avec Jean Gabin et Jean Renoir, au centre, côte à côte. Jean Gabin incarne Jacques Lantier, mécanicien de locomotives à vapeur, un personnage emblématique qui marquera la représentation cinématographique des cheminots. Le film est tourné en 1938 peu de temps après la création de la SNCF.
Coll. IHS-CGT cheminots.

Table des matières

Avant-propos.....	3
Un carrefour pour la documentation et la recherche	5
L'année 1937 : prolonger et enrichir l'œuvre du Front populaire	9
Le syndicalisme cheminot pendant le Front populaire et son rapport à l'Etat-Patron dans le cadre de la SNCF (1934-1938)	15
Débats au sein des CGT, puis de la CGT sur la nationalisation	21
Pierre Semard et la création de la Sncf.....	27
De la toute-puissance des compagnies à la convention collective de 1938 : retour sur l'histoire du statut des cheminots.....	35
Témoignage.....	41
Être cheminot au temps du Front populaire.....	47
Les films militants du Front Populaire	55
Morceaux choisis	58

Recherche iconographique :
Caroline Challer et Éric Lafon
Rédaction : IHS-CGT et
musée de l'Histoire vivante
Maquette : Nina Leger
Impression : Rivet

263, rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tel. : 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

Avant-propos

D'un côté le musée de l'Histoire vivante dans le cadre de son exposition, « 1936, nouvelles images et nouveaux regards sur le Front populaire » d'avril à décembre 2016 a souhaité organiser plusieurs conférences, tables-rondes et journées d'études.

De son côté l'institut d'histoire sociale préparait une initiative en direction de ses adhérents autour de cette période phare de son histoire et de la corporation cheminote.

C'est ainsi qu'il nous a semblé intéressant de faire converger nos travaux afin d'organiser en novembre 2016, une table-ronde autour du thème « Le Front populaire, la CGT, et la création de la SNCF » dont ce numéro spécial des *Cahiers* de l'Institut rend compte en publiant *in extenso* les communications prononcées, complétées d'une riche documentation.

Occasion de revenir sur la création en 1937 de la Société nationale des Chemins de fer français (SNCF) et d'interroger ses origines.

Le 22 juin 1937, le gouvernement Sarraut qui succède à Léon Blum se présente comme un gouvernement de « rassemblement républicain » seulement, mais obtient la confiance à la Chambre des députés du Rassemblement populaire. Le temps n'est plus à l'allant des grandes réformes engagées depuis juin 1936 mais, après « la pause », plutôt au reflux même.

Pourtant c'est dans ce contexte que la SNCF est créée. Quelle était alors la position de la CGT et de la fédération des cheminots vis-à-vis de cette nouvelle société regroupant les anciennes compagnies de chemins de fer fondée à partir de la convention d'août 1937 et entrée en vigueur le 1^{er} août 1938 ? Le statut des cheminots a-t-il été modifié ? Quelles furent les personnalités impliquées parmi la CGT, au sein des organisations du Front populaire, du patronat, les plus impliquées dans la création de la SNCF ?

Pour répondre à toutes ces questions, nous avons pu rassembler une diversité d'intervenants, chercheurs, historiens, acteurs de ce moment et témoignages, militants syndicaux et partenaires et bien entendu le public présent que nous remercions pour sa contribution à la réussite de cette journée.

Prolongeant celle-ci, ce numéro des *Cahiers* de l'Institut va populariser et valoriser encore cette expérience.

Patrick Chamaret

Président de l'Institut
d'Histoire sociale CGT cheminot

Éric Lafon

Directeur scientifique du
musée de l'Histoire vivante

FÉDÉRATION NATIONALE des Travailleurs des Chemins de Fer de France, Colonies et Pays de Protectorat

19, rue Boudin, PARIS (IX^e) — Téléph. : TRU. 58-54, 58-55

TOUS A L'ACTION contre les décrets-lois

CAMARADE CHEMINOT

Le Conseil fédéral a examiné, dans sa séance du 25 Novembre, l'application des décisions d'action prises par le Comité National Confédéral, en conformité du mandat qu'il avait reçu du Congrès de Nantes.

Tu as dû prendre connaissance, dans la presse ouvrière, de la résolution qui a été transmise à la Présidence du Conseil, au ministre des Travaux Publics et au Président de la S. N. C. F.

En conclusion de ses débats, le Conseil fédéral a décidé d'appliquer avec solidarité et discipline l'action fixée par la C. G. T. Il demande aux cheminots de répondre unanimement à l'ordre de grève de 24 heures, que celle-ci a donné pour le mercredi 30 Novembre.

Nous te donnons ci-dessous les dispositions d'action à appliquer, pour ce qui concerne notre corporation.

1^o. — La grève sera effective dans tous les ser-

vices de 4 heures à 19 heures, suivant les modalités ci-après :

a) A 4 heures du matin, tous les cheminots disponibles devront avoir rejoint leur lieu de travail habituel ou tout autre endroit indiqué par le Comité de grève local, désigné par le Syndicat, cette dernière réserve concernant plus particulièrement le personnel des grands ateliers et des bureaux et, les agents de la voie qui n'auront pas la possibilité d'être à leur poste habituel pendant la durée du mouvement. Le Comité de grève devra utiliser ces camarades au mieux des intérêts communs.

Il est entendu que les agents terminant leur service à 4 heures, resteront sur le lieu du travail, au moins une partie de la matinée, pour marquer leur solidarité avec l'ensemble du mouvement ;

b) Pour les agents du service roulant : pas de départ de train après 4 heures.

En ce qui concerne les trains normalement en

marche à 4 heures : dernier délai de circulation pour la rentrée de la machine au dépôt : 7 heures du matin. Des dispositions devront être prises pour garder les machines en feu.

c) Les aiguilleurs seront également en grève à 4 heures. Toutefois ils assureront jusqu'à 7 heures du matin la rentrée des dernières circulations.

Nul, en dehors des titulaires des postes, ne pourra pénétrer dans ceux-ci.

Les agents de la voie et de l'exploitation disponibles, seront utilisés pour interdire l'accès des postes : nos camarades devront s'efforcer d'appliquer cette consigne, tout en évitant des incidents regrettables.

d) Dans les P. N. importants, nos syndicats doivent organiser des piquets de surveillance pour le contrôle de la circulation routière, de 4 heures à 19 heures.

2^o. — Les cheminots de tous les services devront s'efforcer d'assurer, même contre des tiers, la surveillance et la bonne conservation du matériel et des installations.

D'une façon générale, la sécurité devra être assurée avec un redoublement de vigilance pendant les heures fixées pour l'exécution du mot d'ordre de grève.

3^o. — Les Comités de grève désignés par nos

syndicats sont seuls chargés, sous la responsabilité de ces derniers, de prendre toutes dispositions utiles pour l'application de ces différentes instructions. Ils auront de même à prévoir la reprise du trafic dans les meilleures conditions à partir de 19 heures.

Quelles que soient les mesures d'intimidation (mobilisation, réquisition) et les provocations (arrestations préventives) dont les cheminots et leurs militants pourraient être l'objet, l'action prescrite par notre Fédération devra être réalisée au maximum.

Nous faisons appel à l'initiative et au dévouement de tous nos militants et de tous nos adhérents pour assurer le succès de notre lutte contre les décrets-lois.

Pour exécution des décisions
du Conseil fédéral et par ordre :

Les Secrétaires généraux :
JARRIGION, SEMARD.

P.S. — Malgré la grève et l'absence de tous moyens de transport en commun, nous comptons que nos camarades des services de nuit et de soirée feront un effort exceptionnel pour se rendre aux endroits où ils devront effectivement participer au mouvement.

Imprimerie J. E. P.
7, rue Cadet — PARIS-9^e

Appel à la grève pour
le 30 novembre 1938
signé Jean Jarrigion et
Pierre Semard. Archives
de la Fédération CGT des
cheminots, carton 5021.

Un carrefour pour la documentation et la recherche

Bonjour à toutes et tous,

Je voudrais tout d'abord remercier l'IHS Cheminots pour l'invitation de Rails et histoire à cette table ronde sur les cheminots au temps du Front populaire et la création de la SNCF. Cette réunion se tient, de plus, dans le très bel endroit qu'est ce musée de l'Histoire vivante.

La SNCF aura 80 ans l'année prochaine et notre association, Rails et histoire, maintenant ainsi dénommée en raison des difficultés à prononcer et retenir les initiales « AHICF » (Association pour l'histoire des chemins de fer), aura aussi 30 ans en 2017.

Cette association présente l'originalité de réunir depuis sa création à la fois des scientifiques (historiens, géographes, économistes, universitaires et chercheurs), des érudits, des passionnés, des professionnels, des syndicalistes (Christiane Roulet est membre de notre conseil d'administration). Elle bénéficie du concours de plusieurs grandes entreprises de transport et d'industriels, et d'un très important mécénat de la SNCF.

Ayant rassemblé depuis 30 ans une documentation et une bibliothèque particulièrement riches, Rails et histoire organise des colloques et séminaires, édite un magazine – *Les rails de l'histoire* – et *La revue d'histoire des chemins de fer*. Elle accorde des bourses à des étudiants préparant un master ou un doctorat dans le domaine de l'histoire ferroviaire. Notre association a aussi développé une spécialité : les archives orales. Cela a donné lieu à une « exposition sonore » au printemps 2015 aux Archives nationales à Pierrefitte : « Voix cheminotes », une histoire orale des années 1930 à 1950.

Naturellement vous pouvez accéder à nos fonds documentaires au siège de l'Association, 9 rue du Château-Landon, à proximité des gares du Nord et de l'Est.

Je ne peux que me féliciter du travail effectué avec l'IHS Cheminots, en particulier dans l'élaboration du Livre-Mémorial « Les cheminots victimes de la répression, 1930-1945 », ouvrage remarquable coordonné par Rails et Histoire, sous la direction scientifique de Thomas Fontaine. J'espère que cette collaboration entre l'IHS et Rails et histoire pourra se poursuivre, car les sujets d'étude ne manquent pas !

Notre association est aussi un « carrefour » du monde associatif ferroviaire et de tous ceux, universitaires et chercheurs, passionnés, professionnels qui s'intéressent à la vie et à l'avenir du chemin de fer (et il en a bien besoin, il me semble !) Nous souhaitons développer ce rôle. Notre gouvernance va évoluer en 2017, en essayant de donner plus de place aux adhérents, de favoriser le bénévolat, tout en préservant le caractère scientifique de nos études et recherches.

Merci encore pour votre invitation et pour nous avoir permis d'exposer quelques-unes de nos publications. J'espère que ce partenariat ente l'IHS CGT cheminots et Rails et histoire se poursuivra de façon fructueuse.

Jean-Louis Rohou

Vice-président de Rails et histoire (AHICF)

Morgan Poggioli

Patrick Chamaret



Première table ronde animée par Eric Lafon

Serge Wolikow

Eric Lafon



Les intervenants sont revenus sur les positions et débats au sein de la CGT, plus précisément à l'intérieur de la fédération des cheminots, enfin plus particulièrement sur l'action et le rôle de Pierre Semard au moment du Front populaire, du mouvement social qui l'accompagne, et de la création de la SNCF.

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université Bourgogne Franche-Comté, Jean Vigreux a soutenu en 1997 une thèse consacrée au dirigeant communiste Waldeck-Rochet sous la direction de Serge Berstein. Spécialiste de l'entre-deux-guerres, il publie en 2011 dans la collection *Que Sais-Je ?* Une brève histoire du Front populaire. En 2016 Jean Vigreux publie *Histoire du Front populaire L'échappée belle* (Tallandier). Il est également président de l'Association pour la Recherche sur l'Occupation et la Résistance en Morvan (ARORM) qui gère le musée de la Résistance du Morvan. Enfin, il a piloté avec d'autres historien.ne.s le projet Paprika¹ (2013-2016).

Patrick Chamaret est président de l'Institut d'histoire sociale CGT de la fédération des cheminots.

Morgan Poggioli, ingénieur d'étude à l'Université de Bourgogne, chercheur associé au Centre Georges Chevrier à Dijon. Auteur d'une thèse, *La CGT du Front populaire à l'État français, de la réunification à la scission, de la scission à la dissolution*, il a participé depuis à plusieurs ouvrages collectifs dont *Le Pain, la paix, la liberté* (éd. sociales, 2006). Il a fait paraître en 2012 *À travail égal, salaire égal ? La CGT et les femmes au temps du Front populaire*, éd. universitaires de Dijon. Auteur également de nombreux articles, signalons tout particulièrement « Syndicalismes révolutionnaires et Front populaire en France (revue *Dissidence* n°12/2012) et « Le planisme à la CGT : les origines d'une refonte syndicale au tournant du Front populaire » (*Les Cahiers d'histoire, revue d'histoire critique*, n°103, 2008).

Serge Wolikow, professeur émérite à l'université de Bourgogne Franche-Comté, est président du Conseil scientifique de la Fondation Gabriel Péri. Il est l'auteur en 2016 de *1936 le monde du Front populaire* (Cherche-Midi). Il a fait paraître en 1999 une *Histoire du Front populaire* (éditions Complexe) et en 2007 il dirige un ouvrage collectif, *Pierre Semard. Engagements, discipline et fidélité*, préfacé par Georges Séguy. Serge Wolikow est coréalisateur avec Marcel Rodriguez d'un film, *George Séguy, nécessité de la métamorphose* (DVD, IHS CGT des cheminots).

1. Programme de recherche financé par l'ANR (Agence Nationale de Recherche) sur le phénomène communiste dans ses dimensions françaises et internationales



Les premiers congés payés : délivrance des billets populaires de congé annuel au guichet d'une gare parisienne, 1936.
DR | Coll. IHS-CGT.

L'année 1937 : prolonger et enrichir l'œuvre du Front populaire



Par Jean Vigreux

Professeur d'histoire contemporaine
à l'université de Bourgogne Franche-Comté

Présenter l'année 1937, c'est revenir sur les enjeux politiques, sociaux et culturels du moment Front populaire. Si l'on garde en mémoire la victoire électorale de 1936, mais aussi les grèves avec « occupation d'usines », qui ont constitué l'arrivée du Front populaire au pouvoir en 1936¹, l'année 1937 mérite aussi une attention particulière. Elle prolonge les réformes importantes, mais témoigne aussi des clivages au sein de la société. Face à la peur de certains et surtout face à la fuite des capitaux, le chef du gouvernement Léon Blum doit faire face à la montée des mécontentements. Dans cette dynamique, prenant également acte que les résultats de sa politique économique ne sont pas à la hauteur des espérances, Léon Blum annonce « la pause » en février 1937 ; c'est l'abandon du calendrier dynamique des réformes sociales et de structure. La « pause » est une conversion aux thèses sur l'équilibre budgétaire et le chef du gouvernement pense rassurer les milieux d'affaires, les investisseurs, mais cela provoque un certain remous au sein du mouvement ouvrier, surtout au PCF. Cela fragilise l'alliance et les effets attendus ne sont pas à la hauteur, le patronat et les droites renforçant leur opposition. C'est le temps de la revanche, des réactions. N'oublions pas qu'en cette année 1937, Louis-Ferdinand

Céline publie *Bagatelles pour un massacre*, usant d'un « racisme intégral ». Il sonne la charge, écoutons-le : « Moi je voudrais bien faire une alliance avec Hitler. (...) Il les aime pas les Juifs... Moi non plus... J'aime pas les nègres hors de chez eux... Je ne trouve pas ça un divin délice que l'Europe devienne toute noire... (...) C'est les Juifs de Londres, de Washington et de Moscou qu'empêchent l'alliance franco-allemande. (...) Pour être colonisés, pour vous dire franchement la chose, on peut pas l'être davantage que nous le sommes aujourd'hui par les Juifs, par les nègres, par la plus immonde alluvion qui soit jamais suinté d'Orient. (...) Je préférerais douze Hitler plutôt qu'un Blum omnipotent. Hitler encore je pourrais le comprendre, tandis que Blum c'est inutile, ce sera toujours le pire ennemi, la haine à mort, absolue. (...) Les boches au moins, c'est des blancs... ».² Tout est dit, « mieux vaut Hitler que le Front populaire »...

Un état de grâce quelque peu fané : le réveil des oppositions

Quelques semaines après l'annonce de la pause ont lieu les événements de Clichy où une manifestation du PSF conduit à des échauffourées. Les forces de police tirent

1. Voir l'exposition « 1936 : nouvelles images, nouveaux regards sur le Front populaire », musée d'Histoire vivante, Montreuil, avril 2016-janvier 2017 ; Danielle Tartakowsky, *Le Front populaire : la vie est à nous*, Paris, Gallimard, 1996 ; Serge Wolikow, *Le Front populaire en France*, Bruxelles, Complexe, 1996 ; Jacques Girault, *1936. Au-devant du bonheur. Les Français et le Front populaire*, CIDE, 2006 ; Gilles Morin et Gilles Richard (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, 2008 ; Jean Vigreux, *Histoire du Front populaire. L'échappée belle*, Paris, Tallandier, 2016.

2. Louis-Ferdinand Céline, *Bagatelles pour un massacre*, Paris, Robert Denoël, 1937, p. 221-222.



3. Une sixième victime meurt quelques semaines après son hospitalisation à l'hôpital Baujon, le 1er mai 1937 ; il s'agit de Solange Demangel, militante socialiste de la fédération de la Seine et membre des TPRS (Toujours prêt pour servir).

4. Georges Lefranc, *Le Front populaire*, op. cit., p. 221.

sur les contre-manifestants de gauche : on dénombre 5 morts et plus de 200 blessés.³ Le nouveau ministre de l'Intérieur, Marx Dormoy, essuie les critiques des communistes et même de militants socialistes. L'unité est quelque peu brisée à la base, mais au sommet on assure la coalition face aux attaques des droites. Léon Daudet dénonce dans les colonnes de *L'Action française* du 18 mars, le fait qu'« il ne faut pas jouer avec les masses ». La veille le journal royaliste écrivait : « quoi qu'il fasse, ce Juif, qui nous a mis au bord de la guerre civile, ne peut faire qu'il ne représente lui-même essentiellement le désordre ». À gauche, on tente de minimiser la fracture. Dans *Le Populaire*, on peut lire le 18 mars qu'« aucune manœuvre ne réussira contre le Front Populaire et son Gouvernement » et Paul Vaillant-Couturier s'exclame « Le Front Populaire sort plus fort de sa nouvelle épreuve » (*L'Humanité* du 24 mars).

Front populaire de présenter, dans un Centre rural, une certaine concorde sociale, au moment où ont lieu de nouvelles grèves des ouvriers agricoles... « C'est un village à l'entrée de Paris, avec sa mairie, son école, son auberge, ses coopératives — sans oublier une ferme et ses dépendances (...) on y appréciera la qualité des produits de la terre et de l'élevage » (*L'Humanité*, 28 mai 1937).

Léon Blum et Vincent Auriol, afin de mener une politique de relance plus volontariste, demandent les pleins pouvoirs en matière financière (jusqu'au 31 juillet 1937) qui sont accordés par les députés, mais refusés deux fois de suite par le Sénat qui suit les recommandations du radical Joseph Caillaux, président de la Commission des finances de la haute assemblée. La défection des radicaux a lieu au Sénat ; Jean-Denis Bredin évoque l'aversion de Caillaux pour la politique menée par Blum, reposant sur un rejet du monde urbain, sur la peur des « ouvriers » et, s'appuyant sur une mystique paysanne, un agrarisme revigoré : « tels qu'ils sont les projets du gouvernement apparaissent comme l'expression d'une mystique anti-paysanne (...) Je suis un paysan et Blum un ouvrier »...

Le président du Conseil se voit dans l'obligation de démissionner (21 juin). La chute de ce gouvernement, en juin 1937, « porte un coup terrible à la mystique du Front populaire. Les masses ne comprennent pas que ce gouvernement, en qui elles n'avaient pas vu un gouvernement comme un autre, soit tombé comme tant d'autres gouvernements ». ⁴ Albert Lebrun, président de la République, accepte cette démission et demande au radical Camille Chautemps de constituer le nouveau gouvernement.

La dernière grande manifestation du gouvernement de Léon Blum consiste en l'inauguration de l'Exposition universelle au Trocadéro, en mai 1937. Cette exposition — où le face à face du pavillon soviétique surmonté d'une statue représentant l'ouvrier et la kolkhoziennne brandissant le marteau et la faucille et du pavillon allemand pavoisé de la croix gammée reste gravé dans les mémoires — permet également à Pablo Picasso d'exposer *Guernica*, dans le pavillon de la jeune République espagnole.

Mais au-delà des tensions internationales, cette grande manifestation populaire donne à voir la France, celle des régions (symbolisées par 27 pavillons), celle des villages. Ce jeu d'échelle où le local rencontre l'international permet au gouvernement de



Vue des pavillons soviétique et nazi se faisant face lors de l'exposition universelle de 1937, photographie, 1937, coll. musée de l'Histoire vivante



Reportage photographique,
Vu et Lu, n°484, 23 juin 1937,
coll. musée de l'Histoire vivante

Prolonger l'œuvre réformatrice ou garder l'équilibre radical

Est-ce pour autant l'agonie du Front populaire ? Faut-il avoir une lecture téléologique de la période. D'autres possibles existent, mais il est vrai que l'aversion pour le Front populaire devient aussi une aversion pour Léon Blum. Les insultes, le mépris que l'on a évoqués lors de la campagne électorale du printemps 1936, ne cessent pas, bien au contraire.

Profitant de la notoriété du Président du Conseil, son éditeur propose une nouvelle version de son essai publié en 1907, « Du mariage »⁵, qui avait fait scandale. Pourquoi ? Sa thèse en était simple, mais a heurté les consciences deux ans à peine après la séparation des Églises et de l'État ; Blum défendait l'institution du mariage, en demandant que les femmes connaissent une expérience sexuelle avant de trouver le bon mari. Homme de lettres, Léon Blum pensait qu'il fallait dépasser un préjugé hypocrite, voire frustrant sur la virginité des filles. Selon lui, les jeunes filles dès l'âge de seize ans pourraient connaître plusieurs expériences ; ainsi initiées à l'amour, elles pourraient s'épanouir dans le mariage. Cette réédition en 1937 peut connaître un léger succès, mais l'hostilité est encore fortement présente. Ainsi, à Dijon, le conservateur de la bibliothèque municipale, fervent catholique, Charles Oursel, place l'ouvrage à « l'Enfer », en écrivant à la plume sur l'ouvrage : « il m'a paru que ce livre trop fameux pour la renommée de son auteur ne devait trouver place qu'à l'Enfer de la Bibliothèque. C'est un témoin. Mais ni le conservateur, res-

ponsable de la moralité des ouvrages qu'il laisse circuler, ni le père de sept enfants ne peuvent admettre qu'un tel volume ait libre cours. Dijon, 3 décembre 1937 ».

Après la démission de Léon Blum, le président de la République appelle le radical-socialiste Camille Chautemps, ancien ministre d'État dans le gouvernement précédent, mais également ancien président du Conseil — de manière éphémère du 21 février 1930 au 25 février 1930, puis du 26 novembre 1933 au 30 janvier 1934 —, pour former la nouvelle équipe gouvernementale. Homme de consensus, issu du sérail radical, mais aussi de la Franc-maçonnerie, ancien maire de Tours (1919-1925), ancien député d'Indre-et-Loire (1919-1928) puis du Loir-et-Cher (1929-1934) et sénateur du Loir-et-Cher (depuis 1934), il s'emploie alors à gérer et accentuer la « pause ».

Camille Chautemps déclare, dès le 22 juin 1937, constituer un « gouvernement de rassemblement républicain ». Certes, il s'agit de défendre la République contre les dangers factieux, mais ce glissement sémantique, éclipsant de fait le rassemblement populaire, ne doit pas occulter que la coalition parlementaire est toujours réelle. Toutefois, il donne à voir la vision modérée et la ligne plus recentrée que proposent les radicaux.

La composition de ce deuxième gouvernement du Front populaire répond toujours à un subtil dosage entre les forces politiques et les partis, même si les radicaux-socialistes reprennent le dessus sur la SFIO. Léon Blum est tout de même Vice-président du Conseil. Toutefois, il n'y a plus de femmes dans la

5. Christophe Prochasson, « Du mariage et sa première réception », *Recherche socialiste* n°10 mars, 2000, p. 11-25.

6. Christine Bard, « Les premières femmes au Gouvernement (France, 1936-1981) », *Histoire@Politique*, n°1, mai-juin 2007.

7. Sian Reynolds, « Trois dames au Gouvernement (1936) », dans Christine Bard (dir.), *Un siècle d'antiféminisme*, Paris, Fayard, 1999, p. 202.

8. Abbé Desgranges, *Journal d'un prêtre député 1936-1940*, Paris-Genève, La Palatine, 1960, p. 193.

nouvelle équipe : « le départ des premières secrétaires d'État passe inaperçu », selon la belle formule de Christine Bard.⁶ Cette expérience « des femmes ministres n'a rien eu d'inquiétant : des femmes sélectionnées pour leur loyauté, leur discrétion, ont, dans les limites de leur rôle, rempli leur tâche avec compétence, sans scandale, et en coopérant avec leurs ministres. Les nommer une deuxième fois n'aurait pas menacé la République. Mais précisément parce que l'expérience n'a pas échoué, si elle avait continué, la présence des femmes serait devenue permanente et le droit de vote et d'éligibilité aurait été encore plus difficile à refuser aux femmes ».⁷

Camille Chautemps reconduit à peu près les mêmes ministres et sous-secrétaires d'État, avec un tiers de nouveaux. Des piliers du radicalisme reviennent aux commandes, comme Albert Sarraut (qui avait déclaré quelques années plus tôt, lors d'une période sectaire du PCF, « le communisme, voilà l'ennemi ») et Georges Bonnet, adversaire du Front populaire.

L'ambiguïté de ce gouvernement est perçue par la presse de l'époque ; *L'Écho de Paris*, du 25 juin, titre « de quoi s'agit-il pour M. Chautemps ? Sous le contrôle du Front populaire, de liquider «l'expérience Blum»... ce ne sera pas commode... », alors que *L'Humanité* écrit le même jour : « «Troisième ministère Chautemps » ? Oui, sans doute. Mais avant tout : second ministère du Front populaire ! ».

Camille Chautemps et les radicaux doivent composer avec leur droite et leur gauche, renouant alors avec leur rôle pivot au sein du régime. L'éclipse de 1936 avec la victoire de la SFIO qui avait changé les rapports de force au sein des gauches est vite oubliée ; les radicaux retrouvent leur place, grâce entre autres à leur rôle au sein du Sénat.

La SFIO accepte de participer à ce gouvernement par 3 972 voix contre 1 369 (vote de son comité national) à condition de respecter le programme du Front populaire. Une telle condition présage des difficultés à venir. Le ressort de l'unité de 1935-1936 n'est plus là ; l'euphorie et l'embellie de 1936 semblent loin. Les communistes de leur côté votent l'investiture, mais mobilisent au même moment, en organisant une grande manifestation place de la Nation à Paris « pour l'exécution du programme commun ». Il s'agit de rappeler sans cesse à Camille Chautemps les engagements pris devant les électeurs : « (...) à

la Chambre, la majorité du Front populaire — 393 contre 142 — accorde la confiance au gouvernement Chautemps » (*L'Humanité*, 30 juin 1937), tout en dénonçant le lendemain les « manœuvres des puissances d'argent ».

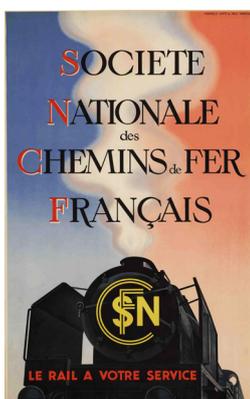
Un député du Morbihan, l'abbé Jean-Marie Desgranges, qui n'accepte pas ce poids des partis, regrettant l'autorité de l'État, écrit à propos du soutien des organisations politiques à ce nouveau gouvernement Chautemps : « Pourquoi n'en ferions-nous pas autant ? Pourquoi ne pourrais-je pas convoquer les chanoines de Vannes avant de donner mon agrément à un ministère ? C'est la domination des Congrès, des clubs, de la CGT, de la rue, de Staline, de l'ambassade d'Angleterre, des grands trusts financiers ».⁸

Gouvernement radical à participation socialiste, il s'emploie surtout à rétablir les finances du pays. Le ministre des Finances, Georges Bonnet, procède dès juillet à une nouvelle dévaluation du franc, mais qui n'arrive pas à combler le retard pris face aux monnaies anglaise et américaine. Pour mener à bien sa politique, le gouvernement augmente les impôts, les tarifs des transports publics, accentuant le mécontentement des communistes et des socialistes. « Homme de souplesse et de conciliation » selon les mots de Serge Berstein, Camille Chautemps dirige un gouvernement qui doit composer avec l'héritage du gouvernement Léon Blum, la majorité parlementaire du Front populaire et l'orthodoxie économique du nouveau ministre de l'Économie, Georges Bonnet. Ces contradictions contribuent alors à changer le caractère volontariste du pouvoir qui dorénavant prend son temps et semble suspendu au bon vouloir des radicaux.

La création de la SNCF

La seule grande réalisation, qui continue l'esprit des réformes entreprises l'année précédente, est la création de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), sous forme d'une société anonyme d'économie mixte, dont 51 % du capital est détenu par l'État (49% des actions restent détenues par les anciennes compagnies). En fait, l'État compensait depuis fort longtemps les pertes financières des compagnies privées... En contrepartie, les salariés obtiennent plusieurs avantages. Ils entrent au Conseil d'administration ; la société procède à l'embauche de 80 000 cheminots et surtout les grévistes de 1920 — le martyrologe de l'identité chemi-

Première affiche de la toute nouvelle SNCF créée par Marcelle Hirtz et Paul Martial en 1938, SARDO - Centre National des Archives Historiques (CNAH) du Groupe SNCF, VDR2129.



note, selon les mots de l'historien Christian Chevandier — sont réintégrés (25% des révoqués et 2% des licenciés). Imposée aux « seigneurs du rail », selon la terminologie de la puissante fédération CGT des cheminots, dirigée par Pierre Semard, la SNCF, née de la loi d'août 1937, est la plus vaste société d'économie mixte mise en place. Elle compte plus de 500 000 salariés devenant la première entreprise du pays. Le statut de la SNCF est négocié entre le gouvernement et les grandes compagnies au cours du mois d'août 1937 pour être appliqué au 1^{er} janvier 1938. Auparavant, il y avait six compagnies, fondées au milieu du XIX^e siècle, afin d'exploiter les lignes qui leur avaient été concédées pour 99 ans. La convention de 1937 anticipe en quelque sorte d'une vingtaine d'années la reprise des réseaux par l'État. Cette convention de 1937 et ses décrets d'application « n'étaient que l'une des pièces maîtresses d'un programme de rénovation des transports terrestres, dont le but essentiel était la suppression à terme du déficit du service public ferroviaire. Il présentait quatre volets : la définition des relations financières entre l'État et la SNCF, la définition de nouveaux modes de gestion interne, le renforcement des contrôles, une définition nouvelle de la coordination ».⁹ Cette convention est complétée par le décret-loi du 31 août 1937 qui réforme les décrets de coordination des transports de 1934 : il s'agit alors de décharger le chemin de fer d'une bonne partie de ses trafics déficitaires. La SNCF réalise un projet de rationalisation du système grâce à l'unification du réseau.

Épilogue

Malgré cette initiative pionnière et innovante, le gouvernement Chautemps reste prudent et timide. Serge Berstein évoque à juste titre l'immobilisme de cette période : « immobilisme, parce que toute mesure trop hardie, dans un sens ou dans l'autre, ferait perdre au gouvernement l'un ou l'autre de ces appuis ». En fait, ce gouvernement applique la « pause ». Cependant, le glissement à droite des radicaux conduit à une critique de plus en plus forte des forces politiques de gauche et du mouvement ouvrier, car le gouvernement revient sur les 40 heures : un arrêté du 29 juillet 1937 autorise des journées de travail supplémentaires dans les mines de fer ; puis, le 21 décembre 1937, un second arrêté permet la prolongation de la durée du travail dans les mines de charbon.

Cette ambiance tendue, voire intenable au sein de la coalition de Front populaire, se lit aussi en province. De nombreux exemples tirés des archives préfectorales ou de la presse locale soulignent l'atmosphère de délitement. Ainsi, *La Dépêche de Brest*, en date du 5 septembre 1937¹⁰, soutient sans faille le gouvernement Chautemps : « Lorsque le cabinet Blum a dû quitter le pouvoir nous étions sous la menace du gouvernement des masses ; [...] M. Chautemps a écarté cette menace ; [...] il a créé une nouvelle atmosphère et [...] aujourd'hui beaucoup de travailleurs [...] commencent à résister aux agitateurs [...]. Il faut lutter contre les colonisateurs communistes ». On assiste à un réveil des grèves, avec un mouvement important au sein de services publics qui témoigne de cette tension ravivée par les décrets aménageant la semaine de 40 heures (21 décembre 1937).

L'histoire des luttes sociales et politiques n'est pas finie, l'heure est aussi à la revanche des patrons... Claude-Joseph Gignoux, nouveau dirigeant de la Confédération générale du patronat français, publie en mai 1937 un petit ouvrage chez Flammarion qui est diffusé largement dans tout le pays, au titre programmatique : « Patrons, soyez des patrons ! ». La sortie de cet ouvrage, qui correspond au moment où doivent être renégociées les conventions collectives signées en 1936, permet d'affirmer sa conception de la revanche. Il s'agit d'être une force unie pour combattre la CGT en vue des renégociations prévues par la loi et rappeler ce qu'est un patron, son rôle : « l'organisateur de la production, qui court des risques et qui doit, pour cela, exercer une autorité effective » et d'ajouter comme interpellation, rappelant aussi des mots d'ordre des ligues, « Vous êtes des chefs, c'est-à-dire que vous avez la charge non seulement des hommes, mais aussi des âmes ».¹¹

L'antagonisme est de rigueur et pour les patrons, il faut veiller que veuille éviter un nouveau juin 1936. Le choc est tel qu'il a pour effet induit un retour à l'autorité, à l'ordre et surtout, les contours du patronat sont redéfinis : « ceux-ci, pour la plupart, n'ont pas grand-chose de commun avec les 200 familles, ne sont pas en mesure d'honorer les accords Matignon conclus par quelques-uns des plus grands d'entre eux sans consultation de la base ».¹²



Extrait de la Une du *Populaire*, 1^{er} septembre 1937. Coll. Gallica / Bnf.

9. François Caron, « La politique ferroviaire de l'État français au XX^e siècle », *RHA*, Vol. 5, n°5, 2007, p. 47.

10. Jean-Christophe Fichou, « Le Front populaire et les conservateurs de sardines de Bretagne », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n°111-1, 2004, p. 121.

11. Claude-Joseph Gignoux, *Patrons, soyez des patrons !*, Paris, Flammarion, 1937, p. 46.

12. Ingo Kolboom, *La revanche des patrons. Le patronat français face au Front populaire*, Paris, Flammarion, 1986.



19^e Congrès de l'Union
des syndicats du Réseau
midi, 22-24 mai 1936.
DR | Coll. IHS-CGT
cheminots, album 76.

Le syndicalisme cheminot pendant le Front populaire et son rapport à l'Etat-Patron dans le cadre de la SNCF (1934-1938)

Par Morgan Poggioli

Ingénieur d'études à l'Université de Bourgogne
Chercheur associé au Centre Georges Chevrier
(UMR-CNRS 7366)

Notre article se propose de faire un tour d'horizon et un état des lieux du syndicalisme cheminot confédéré, des origines du Front populaire jusqu'à son délitement à la fin de l'année 1938. Des débuts difficiles de l'unité syndicale à la victoire politique du mois de mai 1936, des grèves en passant par la création de la SNCF, c'est à travers le prisme particulier des travailleurs du rail que nous invitons le lecteur à revisiter la période du Front populaire et à (re)découvrir les bouleversements opérés durant ces quatre années, autant en termes d'organisation que de pratiques syndicales en milieu cheminot.

Le syndicalisme cheminot et l'unité syndicale

Aux lendemains de la grève unitaire et antifasciste du 12 février 1934, alors que la CGT se refuse à discuter d'unité d'action avec la CGTU et ne propose que le retour des éléments Unitaires dans la « vieille maison », la CGTU combine quant à elle deux approches : elle tente de renouer le dialogue au sommet avec la CGT et défend, à la base, la constitution de syndicats uniques. La constitution des syndicats uniques revêt les formes les plus diverses et la direction confédérale Unitaire ne met aucune entrave à l'adoption par les ouvriers de ces diffé-

rentes structures. Leur composition est ainsi diverse : Unitaires, confédérés, autonomes et travailleurs inorganisés.

Le premier de ces syndicats est constitué chez les cheminots d'Agen en avril 1934. Leur progression suit un rythme relativement élevé puisqu'on en compte huit au mois de mai, trente-et-un en juin et soixante-huit fin juillet¹. D'abord initiée chez les cheminots, l'expérience se développe dans les autres corporations. En août, il y a trente-quatre syndicats uniques constitués dans les Tabacs, sept aux PTT, quatre dans l'Enseignement et quelques unités dans les Transports de la région parisienne, le Bâtiment et la Métallurgie². Au 1^{er} janvier 1935, on compte plus de cinq cents syndicats uniques dont quatre cent deux chez les cheminots³. Le premier constat que nous sommes amenés à faire ici, réside dans la disproportion qui existe entre le nombre de syndicats uniques dans les chemins de fer et ceux de toutes les autres corporations confondues. Ils composent à eux seuls quatre-vingts pour cent de ces organisations hybrides.

Comment expliquer une telle réussite chez les cheminots ? D'abord, l'idée du syndicat unique est à mettre à l'initiative de la Fédération Unitaire des cheminots, elle travaille donc activement à sa réalisation. Ensuite

1. Paprik@2F, 534/3/926 : Rapport de Mauvais devant le Bureau exécutif de l'Internationale Syndicale Rouge, 5 août 1934.

2. *La Vie Ouvrière*, 10 août 1934 : « L'unité syndicale ».

3. *La Vie Ouvrière*, 4 février 1935 : « Au 1^{er} janvier 1935, 532 syndicats et sections syndicales uniques ».

nous devons rappeler que depuis la scission de 1921, la corporation est plus favorable aux thèses Unitaires que confédérées. En 1927, on compte 46 842 cheminots à la CGT contre 114 145 à la CGTU, et si l'écart tend à se réduire durant les années trente, l'influence syndicalisme Unitaire reste très prégnante dans les chemins de fer. Enfin, un dernier facteur d'ordre politique doit être pris en considération, celui des cellules communistes qui soutiennent le mouvement. Or, en 1934 le PCF compte quatre cent cinquante cellules d'entreprises, à l'échelle nationale, dont quatre-vingt-quatorze chez les cheminots⁴ (soit près de 25% dans cette seule corporation). On assiste donc à une concentration et une synergie militante en milieu cheminot qui favorise la réalisation de ces syndicats uniques.

4. PROST A., *La C.G.T. à l'époque du Front Populaire : 1934-1939 : essai de description numérique*, Paris, A. Colin, 1964, p.131.

5. Centre des Archives Contemporaines, 19940500/198 : *L'unité syndicale est réalisée sur le réseau Midi*, compte-rendu sténographié du congrès du 21 octobre 1934.

6. *La Révolution Proletarienne*, n°189, 25 décembre 1934 : « La renaissance du syndicalisme ».



Le cheminot unifié du midi, n°1, novembre 1934. Coll. IHS-CGT cheminot.

Le Bureau réunifié de l'Union du PLM : photographie parue dans *Regards*, n°50, 27 décembre 1934, p.4. Coll. Gallica / Bnf.

Tandis que la CGT condamne ces structures hybrides et ne conçoit pas l'unité en dehors de ses statuts, l'union confédérée du PLM propose en septembre 1934, face à la pression de sa base, la fusion des différents syndicats. Cette démarche est rapidement reprise par les autres Unions ferroviaires. Les réseaux confédérés et Unitaires du Midi tiennent ainsi leur congrès de réunification le 21 octobre 1934 à Toulouse. Ne comptant que quinze mille agents, le plus petit réseau de France est le premier à fusionner et appelle à constituer une CGT unique et une Fédération unique des cheminots⁵. Les quatre-vingt-neuf syndicats du réseau Paris-Orléans donnent à leur tour leur adhésion au projet d'unité et se réunissent le 9 décembre à Tours. Le congrès de fusion du PLM se tient quant à lui le 16 décembre à Lyon. À la fin de l'année 1934, les trois quarts de la France ferroviaire est ainsi dotée de syndicats unifiés, sans compter que ceux du réseau Est opèrent leur fusion le 13 janvier 1935 à Nancy⁶. Incontestablement on peut parler d'une avant-garde cheminote dans la voie de l'unité syndicale.

Ce succès fédéral ne doit pas masquer pour autant l'échec de cette stratégie au niveau national. Exceptés chez les cheminots, les Unitaires et communistes sont trop faiblement organisés pour entraîner définitivement la CGT dans la voie de l'unité organique. Malgré un succès limité, la constitution de ces syndicats uniques participe néanmoins à la poussée unitaire générale qui, associé au contexte politique, aboutira à la réunification de 1936 et à la rée syndicale consécutive aux mouve-



ments de grèves de mai-juin. Les cheminots tripleront ainsi leur nombre de syndiqués passant de 107 200 membres en 1936 à 359 323 en 1938. Cette progression importante est pourtant bien moindre que celles d'autres fédérations à l'instar de la Chimie (x 60), des Métaux (x 20) ou du Bâtiment (x 10) ; phénomène qui s'explique précisément par l'épisode gréviste du printemps 1936 d'où les cheminots seront absents.

Les cheminots et les grèves de 1936

Au moment de l'explosion sociale du printemps 1936, la CGT tente de maintenir la discipline et n'ignore pas que le soutien de l'opinion publique est pour partie indispensable à la réussite du mouvement. C'est donc une préoccupation essentielle de la CGT : éviter que les Français n'aient trop à souffrir des effets de ces grèves. À ce titre, les menaces qui pèsent sur le ravitaillement, les services publics, les transports ou l'alimentation sont particulièrement suivies par la CGT. Cette inquiétude est partagée par le gouvernement et c'est pourquoi, le 4 juin, le Bureau confédéral décide, dans la précipitation, d'une consigne générale : pas de grèves dans les services publics. René Belin, secrétaire adjoint de la CGT, est chargé d'expliquer cette position aux délégués des Transports en Commun de la Région Parisienne (TCRP), réunis à la Bourse du Travail de Paris :



12^e congrès des syndicats unitaires du midi, (Toulouse), 22 juin 1934. Au premier rang tout à droite, assis par terre, Marcel Bergé. Au 2^e rang en partant de la gauche, 5^e personne, Pierre Semard, assis. © Albinet, Coll. IHS-CGT cheminot, 1 Fi 17.

« Le bureau de la CGT déconseille, pour le moment toute grève des services publics. C'est affaire de tactique. Une grève des services publics, c'est une grève contre le gouvernement. Nous n'avons rien à reprocher au gouvernement qui est en place depuis quelques jours à peine, qui est en liaison permanente avec la CGT, qui étudie avec elle les lois sociales nouvelles [...] La CGT doit demeurer maîtresse du mouvement. Vous êtes libres de décréter la grève et de la faire. Vous êtes libres d'augmenter les difficultés de vos camarades de la métallurgie, du bâtiment [...] Vous êtes libres d'infliger à la population une grève qui sera tout de suite impopulaire et retournera l'opinion contre vous, contre la CGT, contre le gouvernement »⁷.

À l'inverse de certaines industries où le taux de syndicalisation est très faible, l'assise syndicale dans les services publics, les postes ou les chemins de fers est plus importante (entre 25 et 35%). C'est donc dans les secteurs professionnels où la CGT est la mieux implantée qu'un calme (relatif) règnera. La CGT parvient à faire respecter son mot d'ordre à des troupes pourtant galvanisées par les succès rencontrés dans le secteur privé. Au CCN du 16 juin 1936, Jouhaux expliquera qu'en accord avec le Gouvernement, une procédure de réquisition avait même été envisagée dans certaines branches (dont les chemins de fer) si l'appel confédéral

ne fut pas suivi d'effet. Le Gouvernement n'aura pas à l'utiliser. La CGT peut donc déclarer, d'un côté, que « l'intransigeance patronale sera vaincue ! »⁸ et de l'autre que « les agents des services publics ne se laisseront pas gagner par la contagion, ils seront du côté du gouvernement, en accord avec la CGT »⁹.

C'est ainsi que l'application des accords Matignon dans les chemins de fer (et la réintégration des révoqués de 1920) sera discutée entre le Gouvernement, les Compagnies encore privées et les représentants syndicaux, sans passer par la case paralysie des trains. C'est en juin 1936, à l'initiative de Blum qui invite le Bureau fédéral pour consultation, que cette solution est adoptée : pas de grèves ni d'occupation des gares - par soutien au gouvernement - contre la garantie de bénéficier des augmentations de salaires et des conventions collectives¹⁰. Après discussions, la semaine de 40 heures s'appliquera ainsi, dans la future SNCF, à partir du 25 janvier 1937¹¹ et les cheminots obtiendront vingt et un jours de congés. Quant à la convention c'est après deux années de négociation qu'elle s'appliquera en 1938¹². Ces modalités inaugurent par là même une nouvelle conception, plus apaisée, des rapports sociaux qui doit beaucoup à la confiance établie entre Léon Blum et les responsables de la CGT¹³.

7. BELIN R., *Du secrétariat de la CGT au gouvernement de Vichy*, Paris, Albatros, 1978, p. 93.

8. *Le Peuple*, 4 juin 1936 : « La vague gréviste prend une nouvelle ampleur ».

9. *La Tribune des fonctionnaires*, 6 juin 1936.

10. BONNET J.-P., « Le dirigeant syndical au temps du Front populaire », in, WOLIKOW S. (dir.), *Pierre Semard. Engagements, discipline et fidélité*, Paris, Le Cherche Midi, 2007, p. 123-137.

11. *L'Écho de Paris*, 13 mai 1937.

12. Nous renvoyons à la contribution de Julie Maurice « Genèse et histoire du statut des cheminots ».

13. DELMAS A., *À gauche de la barricade, chronique syndicale de l'avant-guerre*, Paris, Éditions de l'Hexagone, 1950, p.100. La venue de Salengro, chargé par Blum de se rendre au siège de la CGT pour proposer une rencontre avec les représentants patronaux, fit forte impression auprès des militants réunis en CA : « Ils y virent la confirmation que les temps étaient changés et que la classe ouvrière serait désormais traitée avec plus d'égards que précédemment. Aussi ce fut presque sans débat que fut acceptée par la Commission Administrative la proposition qu'était venue apporter Salengro ».

Les relations entre la CGT, la SNCF et l'État

La nationalisation des industries de guerre, votée en août 1936, constitue l'unique mesure de restructuration économique contenue dans le programme de Front Populaire alors que le Plan de la CGT réunié de mars 1936 préconisait également celles des matières premières, du crédit et des industries des transports¹⁴.

Pourtant après « la pause » et la chute de Blum, le cabinet Chautemps reprend l'initiative et nationalise par décret, le 31 août 1937, les grands réseaux de chemins de fer comme le demandait la CGT. C'est la création de la Société Nationale des Chemins de Fer. Cette nouvelle société fédère les différentes compagnies préexistantes en un réseau unique, où l'État est majoritaire tant aux assemblées générales qu'aux conseils d'administration et comité de direction. Les organisations syndicales sont également représentées au conseil d'administration. S'attachant à la « *sauvegarde des intérêts de la collectivité et du Trésor* », la création de la SNCF marque une première étape dans la volonté gouvernementale d'envisager les transports dans leur ensemble et dans laquelle s'insère la fraction chemins de fer, qui est la plus importante mais non l'unique. C'est d'ailleurs pourquoi la Direction des Chemins de fer est transformée en Conseil Supérieur des Transports¹⁵.

Ces nationalisations, insuffisantes aux yeux de la CGT, s'accompagnent cependant d'un renforcement du poids des représentants syndicaux. Ces derniers, promus administrateurs d'entreprises nationalisées, deviennent des gestionnaires. Jouhaux fait son entrée au Conseil de la Banque de France réformée tandis que Semard, Jarrigion, Liaud et Jacquet représentent la CGT au conseil d'administration de la jeune SNCF. C'est pour eux la possibilité de participer aux choix de gestion de l'entreprise et de faire entendre la voix des salariés. Que ce soit sur le budget, la politique tarifaire, les salaires, les stratégies de développement, la délégation syndicale, Semard en tête, défendra lors des débats des positions favorables aux intérêts des collectivités, des usagers, des cheminots et de l'entreprise elle-même, en opposition régulière avec les administrateurs représentant des ex-compagnies bien plus qu'avec ceux de l'État¹⁶. C'est ainsi que Semard proposera par exemple, sans succès, la création de dix régions économiques décentralisées contre les six existantes, reprenant les anciennes structures privées¹⁷.

De même au nouveau Conseil National Économique, réformé en 1936, les militants cégétistes renforcent leur présence avec pour la quinzième section des transports : Jarrigion secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France ; Jaccoud secrétaire général de la Fédération nationale des moyens de transports, Louis président du syndicat général de la batellerie, Ferri-Pisani de la Fédération nationale des syndicats maritimes¹⁸.

Les militants cégétistes deviennent des experts, des négociateurs, des gestionnaires où la conciliation tend à l'emporter sur l'affrontement, ce qui n'exclut pas les divergences et les frictions. À la SNCF mais bien au-delà, y compris dans le secteur privé avec la loi sur la conciliation et l'arbitrage des conflits adoptée en décembre 1936, les années 1937-1938 peuvent être assimilées à une période d'apprentissage du dialogue social, de relative pacification des rapports sociaux durant laquelle la CGT et l'État expérimentent une collaboration et un partage des responsabilités, non sans difficultés ni opposition et avec des résultats nuancés. Mais avec la fin du Front populaire, la remise en cause des acquis de 1936 et la rupture de la confiance établie, les anciennes pratiques patronales comme syndicales vont ressurgir et refaire place à la confrontation. La revanche patronale est en marche.

La grève du 30 novembre 1938

Présentée comme un échec pour la CGT, la grève du 30 novembre n'en est pas pour autant un fiasco. Elle se caractérise surtout par l'inégalité des situations suivant les secteurs d'activité et les régions. Dans le secteur public et nationalisé, l'échec est patent. Les transports fonctionnent normalement dans la plupart des grandes villes à l'exception de Marseille, Nîmes, Lorient, Maubeuge, Clermont, La Rochelle, Valenciennes et Limoges où les tramways et les bus sont paralysés malgré les ordres de réquisition. À l'inverse, Paris ne compte que 238 grévistes aux TRCP et 33 au Métro dont les stations sont, il faut le souligner, occupées militairement. À l'échelle nationale, la SNCF n'enregistre que de rares défections (3 500 grévistes sur 500 000 agents selon la SNCF soit 0,7%¹⁹), fruits du décret de réquisition du 25 novembre, des pressions administratives²⁰ et militaires²¹. De manière générale, on peut affirmer que la grève est un échec chez les fonctionnaires, les admi-

14. Sans plus de précision toutefois, le texte stipulant : « Il reste à préciser le détail de ce qui est immédiatement nécessaire et immédiatement possible ».

15. IHS CGT, CFD 97/5 : Note de la Fédération des travaux publics sur la nouvelle SNCF, 8 août 1937.

16. LECANU L., « Pierre Semard et le syndicalisme de proposition, d'action et d'intervention dans la gestion », in WOLIKOW S. (dir.), *Pierre Semard. Engagements, discipline et fidélité*, op. cit., p. 139-155.

17. IHS CGT Cheminots : Rapport sténographié de l'émission « La voix de la CGT » sur la TSF, par Semard, 1937.

18. IHS CGT, CFD 97/8 : Liste des membres confédérés du Conseil National Économique pour 1937.

19. SARDO.SNCF : Lettre de la SNCF au ministre Monzie des Travaux publics, 10 décembre 1938.

20. SARDO.SNCF : Lettres du Président du conseil d'administration de la SNCF aux cheminots, 28 et 30 novembre 1938 ; Appels du Directeur général de la SNCF aux cheminots des 25, 27 et 30 novembre 1938.

21. IHS CGT, CFD 97/25 : Rapport de l'UD des Pyrénées-orientales, 2 décembre 1938. « *Les cheminots quant à eux, ont travaillé sous la garde des Sénégalais, baïonnette au canon* ».

nistrations, les chemins de fer et les travailleurs du service public. Seuls les ouvriers des industries nationalisées d'armement, particulièrement l'aviation, participent activement au mouvement, avec des taux de grévistes de plus de 50%²². Le lendemain de la grève, le Bureau confédéral admet implicitement sa défaite mais s'inquiète surtout de l'ampleur de la répression qui s'annonce²³. Les sanctions ne se font effectivement pas attendre et vont s'abattre sur le mouvement ouvrier. Moins brutale que la répression patronale, la répression gouvernementale n'en est pas moins toute aussi systématique et revêt plusieurs formes.

Sur le plan judiciaire d'abord, 1 731 procédures judiciaires sont engagées pour « *entrave à la liberté du travail* » et 806 peines de prison ferme requises dont une centaine à plus de deux mois²⁴. Limitée à 2000 poursuites, la répression judiciaire demeure immédiate et sévère. La sanction pénale, qui revêt un caractère infamant, gêne l'ouvrier condamné dans sa vie quotidienne et dans la recherche d'un emploi. De plus, la dimension judiciaire revêt une valeur symbolique qui donne à l'opinion publique un message clair : l'appareil d'État est de nouveau dirigé contre le mouvement ouvrier, ce qui rompt avec l'attitude adoptée depuis mai 1936 où le Gouvernement avait refusé d'envoyer les

forces de l'ordre pour déloger les grévistes dans les usines occupées. Dans les PTT, 3 455 sanctions sont prononcées dont 2 743 exclusions temporaires. À la SNCF, on procède à quatre révocations, soixante-dix déplacements et 4150 peines secondaires (blâme, avertissement, suppression ou réduction de gratification, rétrogradation)²⁵. La répression reste donc mesurée mais le gouvernement procède à l'exclusion, dont la portée est encore une fois symbolique, des représentants CGT du conseil d'administration de la SNCF et entame des poursuites à leur encontre.

Alors que le 12 février 1934 avait marqué l'origine du Rassemblement Populaire et donné à la CGT une place prédominante dans la vie politique et sociale française, la grève du 30 novembre 1938 marque définitivement la fin du Front Populaire et sonne le glas du pouvoir syndical. Ni la grâce amnistiante du 7 février 1939, ressentie comme une humiliation par la CGT, ni la véritable amnistie du 11 juillet 1939 ne suffiront à redresser le mouvement syndical avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.

22. CAC, 19940500/152 : Tableau statistique du Ministère de l'Intérieur, département par département, du taux de grévistes dans les différents secteurs de l'activité économique, 1^{er} décembre 1938.

23. IHS CGT, CFD 97/25 : Rapport du Bureau confédéral sur la grève du 30 novembre 1938, 1^{er} décembre 1938.

24. PROST A., « Le climat social », in *Edouard Daladier, chef de gouvernement*, Paris, PFNSP, 1977, p.108. La peine la plus lourde est prononcée à l'encontre du responsable syndical de Michelin à Clermont-Ferrand : 18 mois de prison et 5 ans d'interdiction de séjour.

25. SARDO.SNCF : Lettre de la SNCF au ministre Monzie des Travaux publics, 10 décembre 1938 et Mesures de bienveillance à l'égard des agents punis, 26 septembre 1939.



Place de la Bastille, le 14 juillet 1936. À l'arrière-plan, la gare de la Bastille alors exploitée par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est. DR I Coll. IHS-CGT cheminots.

Archives de la Fédération
CGT des cheminots

1019/11

LE RELÈVEMENT DES TARIFS DES CHEMINS DE FER

Contre les
Compagnies



POUR LA NATION

PAR

Marcel BIDÉGARAY

Mécanicien aux Chemins de Fer de l'État
Secrétaire général de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer

AVEC PRÉFACES DE :

Marcel CACHIN,

Député de la Seine

Léon JOUHAUX,

Secrétaire de la Confédération Générale du Travail

Prix : 30 centimes

LA COOTYPOGRAPHIE

Société Ouvrière d'Imprimerie, 11, Rue de Metz, à Courbevoie (Seine)

1917

Couverture d'une brochure
de Marcel Bidegaray, 1917.
Coll. IHS-CGT cheminots,
1 D 19/1.

Débats au sein des CGT, puis de la CGT sur la nationalisation

Intervention de Patrick Chamaret

Président IHS cheminot

L'idée de nationalisation du chemin de fer est bien antérieure à la période qui nous intéresse aujourd'hui. Dès 1848, elle fut posée par les parlementaires, puis en 1889 au congrès des ouvriers socialistes puis en 1893 lors du congrès de la chambre syndicale des travailleurs des chemins de fer qui deviendra Syndicat national en 1895 et co-fondateur de la confédération générale du travail (CGT) et de la Fédération des travailleurs des chemins de fer en 1917. La nationalisation des chemins de fer a été une question qui a mobilisé la Fédération CGT de 1918 à 1920, puis un point de divergence entre les Fédérations de cheminots CGT et CGTU de 1921 à 1935 la convergence est établie progressivement entre les composantes confédérée et unitaire de la Fédération unifiée de 1935 à 1938.

Première séquence : la nationalisation préoccupation majeure de la Fédération CGT de 1918 à 1920

Dès le 1^{er} Congrès national ordinaire de la Fédération (juin 1918), le secrétaire général Bidegaray présente un rapport assez précis qu'il développe ensuite dans une brochure éditée en 1919. Puis en mai 1919, au 2^e Congrès national, est présenté un projet de nationalisation dit technique et détaillé

pouvant servir de base dans un dialogue avec le Gouvernement.

Deux aspects y sont développés : le premier précise, au-delà du principe du retour à la Nation des richesses exploitées par le capitalisme, les objectifs concrets du changement de statut : la rénovation des réseaux ; la standardisation du matériel, des règlements et des tarifs ; l'unification du régime des personnels. Le second aspect concernant les structures rejette totalement l'étatisme en proposant une autonomie administrative et financière du réseau unifié ainsi qu'une participation à la gestion des représentants du personnel et des usagers. C'est la naissance du thème de la gestion tripartite qui traversera tout le 20^e siècle syndical.

En dépit de sa nouveauté, le projet est contesté par la minorité révolutionnaire de la Fédération qui considère qu'en l'absence de processus révolutionnaire, la nationalisation ne peut être qu'une réforme illusoire destinée à « replâtrer le capitalisme ». Certains admettent cependant que le nouveau statut apporterait des avantages techniques et permettrait aux cheminots d'être mieux traités.

C'est en 1920, année de déchirure au sein du mouvement ouvrier français au plan syndical et au plan politique, que la question de la nationalisation apparaîtra au plan reven-

dicatif. La Confédération CGT inaugure, le 8 janvier 1920, son Conseil économique du travail. Cette instance doit avoir un rôle non seulement de critique mais encore et surtout de propositions constructives qui soient en rapport avec les aspirations légitimes des masses, avec les besoins de la collectivité, avec le progrès humain et non pas seulement avec le progrès économique national. Ce conseil proposera comme première étude un projet de nationalisation industrialisée, appliquée aux Chemins de fer (qui sera présenté le 15 décembre 1920). Mais l'actualité sociale pour les cheminots, ce sont les revendications du quotidien : les salaires et le pouvoir d'achat, la durée du travail et les conditions de travail ainsi que les sanctions et révocations prises lors des conflits antérieurs. La question de la nationalisation n'est pas au centre de leurs préoccupations.



Les cheminots grévistes à Villeneuve-Saint-Georges, mai 1920. DR, Coll. IHS-CGT cheminots.

Les militants révolutionnaires deviennent majoritaires lors du Congrès de la Fédération des Cheminots en avril 1920. La nouvelle direction est mandatée pour lancer dans les plus brefs délais, une action de grève générale le 1^{er} mai 1920, point fort à partir duquel s'organisera le mouvement. La confédération décide de soutenir le mouvement prenant acte de la décision des cheminots et considérant que, parmi les mots d'ordre, la défense des droits syndicaux et la lutte en faveur de la nationalisation concernent l'ensemble de la classe ouvrière. Elle décide de soutenir le mouvement et établit un plan dit «des vagues d'assaut» consistant à lancer dans la lutte, en appui aux cheminots et successivement, les mineurs, les inscrits maritimes et les dockers puis les Métaux, le Bâtiment, les moyens de transport et enfin

les postiers et le Métro. Le gouvernement et les Compagnies ripostent par une répression violente. Ni la mobilisation des cheminots, ni l'engagement dans le mouvement de la CGT ne sont à un niveau suffisant pour faire front. Les tentatives de négociation sont vaines et des poursuites sont engagées contre la CGT « aux fins de dissolution » pour non-respect de la loi de 1884 qui limite l'activité syndicale à la défense des intérêts économiques des membres des syndicats ». Les cheminots restent seuls dans un conflit qui va s'éparpiller et sont sanctionnés par de nouvelles et nombreuses révocations. L'échec de la grève a entraîné une chute brutale des effectifs (plus de 50%). Au 15^e Congrès confédéral de la CGT de septembre 1920, à Orléans, les débats portent essentiellement sur la grève et les responsabilités de l'échec, sur l'opportunité du mot d'ordre de nationalisation, sur la politique de présence et sur l'indépendance syndicale.

Sur le mot d'ordre de nationalisation, la confédération défend l'apport du Conseil économique du Travail sur la nationalisation des Chemins de fer : « Nous apportons, en face d'autres projets, notre projet à nous, le projet de la classe ouvrière », que les deux tendances « par la voix de Sirolle, par la voix de Bidegaray » ont examiné et accepté. Elle reconnaît que « la CGT n'a pu s'assurer d'une préparation suffisante de l'esprit des travailleurs et de l'opinion publique à l'égard de la revendication sociale qui est, pour la première fois en France, l'enjeu d'une formidable action engagée par la classe ouvrière ».

Pierre Monatte rétorque : « Les syndicalistes révolutionnaires (...) paient aujourd'hui pour un mouvement qu'ils n'ont pas dirigé (...), qu'ils n'ont même pas contrôlé (arrestation des dirigeants dès le 3^{ème} jour de la grève), et dont l'objectif n'était pas le leur mais celui de leurs adversaires réformistes fédéraux et confédéraux : la nationalisation ». L'échec de cette grève mettra en sommeil la revendication de la nationalisation, et surtout elle deviendra un abcès de fixation.

Deuxième séquence De 1921 à 1935, la nationalisation comme point de divergence entre les Fédérations CGT et CGTU

La scission de juin 1921 interrompt le dialogue entre les tendances et contribue à figer les positions. Du côté confédéré (« les réformistes »), la nationalisation ne figure plus dans

les priorités de la Fédération qui se contente de reconduire la même motion de congrès en congrès jusqu'à la fin des années 20.

En juin 1930, le 9^e Congrès fédéral renoue avec le sujet par la voix de Bidegaray - toujours membre du bureau fédéral - qui conclut sa longue intervention en demandant au Congrès « de confirmer les précédentes résolutions en faveur de la nationalisation industrialisée des chemins de fer en mandatant la Fédération Confédérée d'en poursuivre la réalisation en accord avec la CGT ». Dans les années suivantes, la question est traitée dans le cadre plus large du « Plan de la CGT » inspiré du mouvement planiste, selon lequel l'intervention de la collectivité peut corriger les dysfonctionnements du capitalisme sans s'attaquer aux fondements du système.

Du côté unitaire (« les révolutionnaires »), l'opposition de principe à la nationalisation demeure. Un article de la « Tribune » unitaire (*Tribune* du 15 avril 1928) intitulé « nationalisation, un point d'histoire » réitère « le rejet d'une réforme qui perpétuera les principes du capitalisme : logique du profit, exploitation des travailleurs. L'État ajoutera simplement à son rôle traditionnel d'État-gendarme celui d'État-patron ». Fidèle à sa stratégie qui privilégie la lutte pour les revendications concrètes et immédiates des cheminots, la Fédération unitaire préfère mener le combat contre la nationalisation qui met en cause le niveau des salaires et les conditions de travail plutôt qu'en faveur d'illusoire réformes de structures.

Par ailleurs, les projets de nationalisation et de coordination des transports déposés au Parlement en 1931 par Jules Moch, député et expert de la SFIO, sont violemment dénoncés notamment par Pierre Semard comme un moyen « d'aider la bourgeoisie à surmonter la crise en lui fournissant les meilleurs moyens de rationalisation des chemins de fer et autres transports ».

Troisième séquence

De 1935 à 1938, la nationalisation est un point de convergence progressive entre les composantes confédérée et unitaire de la Fédération unifiée.

Durant le processus de réunification, la question de la nationalisation apparaît peu, sinon au niveau confédéral dans le cadre de la discussion sur le plan de la CGT. Le thème

apparaît politiquement marginal puisque le programme du Rassemblement Populaire de janvier 1936 n'envisage la nationalisation que pour les industries de guerre. Il faut attendre le 31 décembre 1936 pour que la nationalisation redevienne d'actualité avec l'annonce gouvernementale « d'une réforme complète du régime actuel des chemins de fer » qui apparaît dans l'article 26 de la loi de finances pour 1937.

Dès le lendemain de la réunification, les syndicalistes ex-unitaires assouplissent leur précédente rigueur doctrinale en matière de nationalisation puisque le Conseil Fédéral de mars 1936 déclare avec leur accord que la réorganisation des transports « doit comporter la déchéance des grands capitalistes du rail appartenant à ces 200 familles qui dépouillent le pays et elle doit se réaliser par la nationalisation des industries-clés, ainsi que le propose notre CGT dans son plan et sa résolution du Congrès de Toulouse ». Ils semblent cependant être en retrait sur le sujet pendant plusieurs mois.

C'est en effet Jarrigion, co-secrétaire général et ex-confédéré, qui publie dans la « Tribune des cheminots » de février à avril 1937 les articles et éditoriaux qui réaffirment les positions de la CGT en matière de nationalisation.

« La nationalisation des Chemins de fer et des transports publics s'impose. Ainsi seulement, on fera disparaître la politique du profit personnel et des dividendes qui s'oppose fatalement aux intérêts du public et de la collectivité (...) Nous maintenons ce point de vue en rappelant que « nationalisation » et « étatisation » sont choses différentes ». Il précise : « C'est la nationalisation industrielle et non l'étatisation qui a notre faveur ».

En février, la Fédération, reçue par le président de la Commission des Transports de la Chambre des Députés, fait valoir ses vues. La convergence entre les deux composantes de la Fédération apparaît le 20 juillet 1937 dans le rapport présenté en commun à la commission Exécutive fédérale par Semard et Jarrigion sur le projet de décret gouvernemental. Cette même commission exécutive fédérale dans une adresse aux cheminots exprime : « son désir de voir procéder à une profonde transformation du régime actuel des réseaux lequel, basé sur la Convention de 1921 et antérieures, a conduit à un déficit qui atteindra 35 milliards, fin 1937.



Caricature de Michel Bidegaray signée G. de Champs, parue dans *La Tribune des cheminots [unitaires]*, n°294, janvier 1930. Coll. IHS-CGT cheminots, 4 C.

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

- précise que cette réorganisation manquerait d'efficacité si elle n'était accompagnée d'une coordination effective de tous les moyens de transport qui doit être réalisée dans l'intérêt même des usagers et de la collectivité tout entière.

- demande que la réorganisation n'apporte aucun préjudice aux intérêts des travailleurs des transports.

- se déclare en plein accord avec la Confédération, la Commission exécutive fédérale s'affirme plus que jamais pour la nationalisation industrialisée des Chemins de fer qui, seule, en permettra l'exploitation rationnelle et économique.

- Elle demande au gouvernement de ne pas s'en tenir à des demi-mesures, telles que la création d'une société mixte maintenant la structure actuelle des réseaux et leur Conseil d'administration, mesures qui perpétueraient la mauvaise gestion des réseaux.

- dans l'hypothèse où la nationalisation industrialisée des Chemins de fer serait considérée comme impossible dans la période actuelle, la Commission exécutive se prononce pour la dénonciation définitive de la Convention de 1921 et pour la création d'une Société nationale des Chemins de fer unifiant complètement les divers réseaux, supprimant leurs Conseils d'administration et assurant dans le Conseil de la nouvelle société une large majorité aux représentants de l'Etat, des usagers de petite condition et du Personnel. »

D'aterrmoisement en aterrmoisement, notamment sur la question de l'indemnisation des actionnaires, Léon Blum avait démissionné avant que le projet de refonte du régime des Chemins de fer soit déposé. C'est donc avec le gouvernement Chautemps que les Compagnies négocient le nouveau régime qui aboutit à la création de la SNCF par décret pris le 31 août 1937. Chautemps a par ailleurs accepté dès juillet, contre son avis, une augmentation des tarifs demandée par les Compagnies alors que l'engagement avait été pris « que leur réajustement s'effectuerait en même temps que la réorganisation générale ».

La Fédération des Cheminots tenue à l'écart des négociations procède à une analyse critique du décret. Dans *La Tribune des Cheminots* du 13 septembre 1937, la Fédération constate « La fin du règne absolu des administrateurs des Compagnies ex-concessionnaires mais que, néanmoins,

les magnats du rail ne perdent rien financièrement parlant, que leur domaine privé reste préservé alors que la représentation du personnel est « notoirement insuffisante ».

Le Conseil fédéral des 27 et 28 septembre dénonce « d'importantes lacunes et imperfections » dans les textes : « Cette convention laisse en effet, notamment aux administrateurs des réseaux, dont elle consolide les intérêts, une place trop prépondérante dans les organismes de gestion et de direction de la Société nationale, alors qu'elle donne une représentation faible et incomplète au personnel » : 4 délégués sur 33 au Conseil d'administration de la SNCF ; 5 sur 31 au Conseil supérieur des Transports ; pas de représentant au Comité de direction.

Le Conseil fédéral estime cependant que la réorganisation effectuée est un progrès qui peut ouvrir la voie à la nationalisation industrialisée. Il désigne ses représentants au Conseil d'Administration et au Conseil Supérieur des Transports - tout en constatant que les propositions des dirigeants ne témoignent pas d'une réelle volonté de changement concernant les structures et qu'il s'agit plutôt d'une réorganisation de sommet qui renforce l'autorité centrale. Il fait des propositions constructives précises en matière d'organisation et de politique de la SNCF ;

Concernant la représentation ouvrière au sein du CA de la SNCF : La Fédération nationale des Cheminots, organisation syndicale la plus représentative, obtient le monopole des 4 sièges des représentants du personnel au Conseil d'Administration de la SNCF.

Le Bureau fédéral désigne Jean Jarrigion, Pierre Semard, Roger Liaud et Albert Jacquet (Fédération des cadres) qui participeront à tous les débats concernant les Chemins de fer : la réorganisation, le problème de l'électrification, les statuts et les cahiers des charges de la SNCF, les projets de budget, la coordination rail/route.

Le Conseil fédéral précise 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 ».

Le Conseil fédéral des 27 et 28 septembre adopte un rapport de Semard précisant les moyens de « notre défense du Rail » :



Portraits des quatre administrateurs CGT représentants du personnel parus dans *La Tribune des cheminots*, n°14, février 1938. Coll. IHS-CGT cheminots, 4C.

l'argument de rigidité des 40 heures est dénoncé et l'état insatisfaisant du matériel et de l'outillage mis en cause ; il faut non seulement moderniser l'exploitation ferroviaire (Semard propose de se conformer au modèle américain : équipes multiples et locomotives simples et robustes, plutôt que «machines records») mais aussi établir une tarification unique, répartir judicieusement les trafics (la route servant de rabattement au rail) et instaurer l'égalité des charges et obligations, notamment par l'application commune des lois sociales... ».

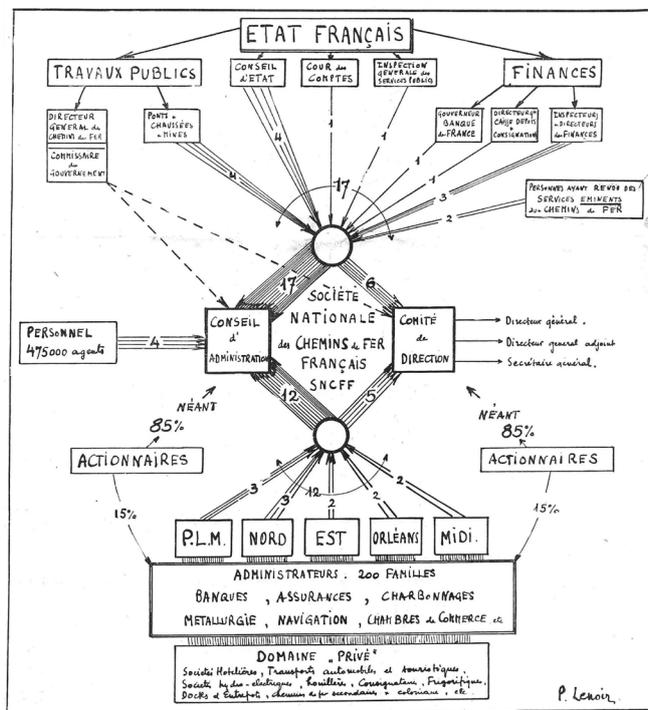
Le décret du 31 août va donc conduire à la création d'une SNCF bien éloignée des positions défendues depuis 1918 par les syndicalistes. Ex-Confédérés et ex-Unitaires s'accordent alors pour considérer que la réorganisation de 1937 ne répond pas à leurs objectifs, mais qu'elle peut constituer une étape qui permette d'ouvrir la voie à une véritable nationalisation.

Ce cheminement par étapes appartient depuis toujours à la culture confédérée mais elle est plus nouvelle chez les Unitaires qui abandonnent le point de vue purement doctrinal pour une approche qui parie sur la dynamique sociale. Pierre Semard déclare au Congrès Fédéral de juin 1938 « que 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 ».

Ce seront les combats que la Fédération mènera et mène encore aujourd'hui, car la question est toujours d'actualité, en contestant et combattant la loi du 4 août 2014 et ses dispositions.

Remerciements à Pierre Vincent, Roger Oustry pour leurs travaux scientifiques sur cette question qui m'ont facilité la tâche, ainsi que Jean-Pierre Bonnet pour ses conseils

Organigramme de la société nationale des chemins de fer français publié dans La Tribune des cheminots, n°542, du 13 septembre 1937. Coll. IHS-CGT cheminots, 4 C.



Quand la semaine de 40 heures sera une réalité pour les Cheminots



Comment il faudra utiliser ses loisirs

Dessin de Flo paru dans La Tribune des cheminots, n°512, 1er juillet 1936. Coll. IHS-CGT cheminots, 4C.



Intervention de Pierre Semard au congrès de l'Union des syndicats du réseau du PLM, 1935. DR | Coll. IHS-CGT cheminots, 11 Fi 4.

Pierre Semard et la création de la SnCF

Serge Wolikow

Professeur émérite à l'université de Bourgogne
Franche-Comté, Fondation Gabriel Péri

Pour comprendre le rôle et la place que Pierre Semard a tenu dans la création de la SNCF il faut indiquer brièvement son parcours antérieur de dirigeant du mouvement ouvrier, son expérience à la fois syndicale et politique. Il convient également d'envisager ce qu'est le mouvement syndical cheminot au temps du front populaire. Il faut ensuite évoquer son implication méconnue dans la création et l'installation de la SNCF, d'un point de vue général mais aussi sur le terrain.

Rappelons brièvement le parcours politique et syndical de Pierre Semard commencé bien avant le Front populaire. Né en 1897, Pierre Semard a une double expérience, souvent imbriquée, comme militant mais aussi dirigeant syndical et politique. Avant d'arriver à la direction du syndicat CGTU des chemins de fer, il a été un des leaders de la grande grève menée en 1920 par les cheminots victimes ensuite d'une répression massive et systématique. Un des fondateurs de la CGTU, après la scission syndicale en 1921, il y défend l'idée de la conjonction des forces syndicales et politiques révolutionnaires, donc du lien organique avec le jeune parti communiste. De même il plaide avec succès pour l'adhésion de la CGTU à l'internationale syndicale rouge. Bientôt, il est amené à prendre des res-

ponsabilités politiques de premier plan en particulier comme secrétaire général du PCF jusqu'en 1929. Il participe aux débats et aux activités de l'Internationale communiste. À diverses reprises, dans l'exercice de ses responsabilités il défend une conception élargie et ouverte de l'action aussi bien syndicale que politique. À ce titre il se trouve en butte aux courants les plus sectaires, dans l'Internationale comme dans le PCF qui mettent en avant les désaccords dans l'organisation pour justifier l'épuration des cadres. Il préconise une conception de l'action syndicale associant la lutte pour les revendications mais aussi la mise en place d'activités au service des adhérents. Objet de vindictes venues de la droite et du patronat mais aussi de certains rangs du mouvement ouvrier, il s'interroge au début des années trente sur sa possibilité de continuer son action militante. En retrouvant des responsabilités syndicales au sein du monde cheminot il va s'y employer pleinement en s'efforçant de tenir la ligne d'un syndicalisme de rassemblement mais aussi capable de se poser en protagoniste de l'action économique et sociale que le Front populaire va mettre à l'ordre du jour pour le mouvement ouvrier.

À l'automne 1933 Semard renoue ainsi avec le syndicalisme. Malgré quelques ré-

ticences devant celui qui apparaissait surtout comme un dirigeant politique, Semard, fort de son expérience et de sa connaissance du monde cheminot établit rapidement son autorité. Lors du XI^e congrès de la Fédération CGTU des cheminots, le 26 juin 1934, il est élu secrétaire général. Il perçoit très tôt les possibilités nouvelles qu'offre, au mouvement syndical, l'unité d'action communiste-socialiste. Il favorise ainsi le mouvement de fusion entre syndicats locaux CGTU et CGT puis l'union des premiers syndicats de réseaux à la fin de 1934. Lors du congrès de fusion des deux fédérations, le 24 novembre 1935, il est élu au secrétariat de la fédération réunifiée comme secrétaire général aux côtés de Jarrigion qui représente les ex-confédérés.

En juin 1936, alors que les cheminots ne sont pas entrés dans la grève, une délégation syndicale, à la tête de laquelle il se trouve, se rend au domicile de Léon Blum par qui il est reçu entouré d'Auriol, Spinasse et Moch, les ministres concernés, des finances, de l'économie et des transports. Le gouvernement promet d'intervenir auprès des compagnies pour l'octroi de 21 jours de congé, les 40 heures, les conventions collectives et la réintégration des révoqués de 1920. En contrepartie, la direction fédérale s'engage à éviter une occupation des chemins de fer et une généralisation de la grève.

L'orientation syndicale défendue par Semard les mois suivants revêt une double dimension qui prolonge cette démarche. Il intervient régulièrement pour que les Compagnies privées de Chemin de fer appliquent des mesures économiques et sociales obtenues en juin 1936 d'autant qu'elles ne cessent alors de retarder leur mise en œuvre tout en réclamant une augmentation massive des tarifs pour les usagers. Il intervient, au nom de la CGT, dans les débats suscités par la réorganisation des transports. Il se prononce ainsi en faveur d'une coordination des moyens de transports et indique que la Fédération CGT est prête à soutenir le gouvernement dans ce domaine.

Élu, depuis mai 1935 à Drancy, comme conseiller général de la Seine, il est membre de la commission des transports. C'est à ce titre qu'il présente, en novembre 1936, un projet d'office public modifiant la gestion et coordonnant les différents modes de transports en région

parisienne. Lorsque la SNCF est créée par décret le 31 août 1937, il devient un des quatre administrateurs issus de la représentation syndicale à siéger dans le conseil d'administration de la société nationale. Jusqu'à l'automne 1938, il participe activement aux travaux du conseil d'administration. Se considérant comme le mandataire des syndiqués, il y intervient toujours de manière précise et documentée dans le but d'y présenter des propositions allant dans le sens de la modernisation et de la démocratisation de la nouvelle entreprise. Il préconise ainsi que la SNCF rompe avec les anciens réseaux et adopte une organisation en grandes régions. Entrant dans le détail des projets de budgets il propose une réforme globale des tarifs et des dépenses d'investissement.

Malgré ses multiples responsabilités il se rendit souvent à la frontière espagnole pour s'occuper de l'acheminement de l'aide matérielle à la République espagnole.

Lors du congrès fédéral qui se tint du 27 au 30 juin 1938, Semard se félicite du renforcement de la fédération dont les effectifs ont quadruplé, passant de 120 000 à 400 000 membres. Il y voit la justification de la politique du syndicat qui a refusé, en 1936, l'action directe : « *Nous avons employé notre force syndicale, parce que nous avons estimé que l'action directe n'était pas nécessaire.* » En somme, il fait l'éloge des pourparlers avec le patronat et des négociations avec les pouvoirs publics. Il souhaite explicitement que la force syndicale puisse éviter d'en venir à la grève générale des chemins de fer dont il rappelle les risques qu'elle comporte. À ceux qui critiquent, dans le syndicat, la participation des secrétaires fédéraux aux instances de la SNCF, Semard oppose la nécessité d'une représentation du personnel agissant sur mandat de l'organisation syndicale.

Revenant sur la création de la SNCF il rappelle les réformes et le projet défendu par la Fédération des travailleurs des chemins de fer. Après plusieurs réunions des instances dirigeantes du syndicat sa Commission Exécutive, le 20 juillet 1937, adopte une résolution qui résume à la fois les attentes du syndicat et ses revendications. Semard les rappelle en citant des extraits devant le congrès pour faire taire les critiques venues de la tendance « Syndi-



Carte syndicale CGT d'Ange Georget, syndicat des cheminots de Paris-État Rive droite, 1938. Coll. IHS-CGT cheminots, carton 742.

cat » qui laissait entendre que la CGT avait été trop complaisante. Ce que conteste Pierre Semard en revenant à la résolution.

« La C.E. exprime son ardent désir de voir procéder très rapidement à une profonde transformation du régime actuel des réseaux, lequel, basé sur les conventions de 1921 et antérieures, a conduit à un déficit qui atteindra 35 milliards fin 1937... » Pierre Semard précise qu'il a, avec la direction de la Fédération, appelé le gouvernement à réaliser une véritable nationalisation. « En plein accord avec la CGT, la C.E. s'affirme plus que jamais pour la nationalisation industrialisée des chemins de fer qui, seule, en permettra l'exploitation rationnelle et économique. Elle demande au Gouvernement de ne pas s'en tenir à des demi-mesures telles que la création d'une Société mixte maintenant la structure actuelle des réseaux et leurs Conseils d'administration, mesure qui permettrait de perpétuer la mauvaise gestion des réseaux. » Mais aussitôt il précise que les démarches entreprises auprès des pouvoirs publics ont été sans résultat et que le gouvernement a ignoré le syndicat dans les négociations engagées avec les compagnies. « Nous avons saisi le Gouvernement des propositions de notre C.E. Nous nous sommes trouvés en face d'un Ministre des Travaux Publics qui s'appelait Queuille, qui a engagé les tractations au nom du Gouvernement, avec les représentants des réseaux. Les suggestions que nous avons faites n'ont été que très faiblement retenues par le Gouvernement d'alors. »

Lorsque le décret gouvernemental est publié le 31 juillet 1937, les craintes exprimées par Pierre Semard sont confirmées puisque la nouvelle société des chemins de Fer refusant toute expropriation, maintient les anciennes compagnies comme actionnaires à 49%. Le Peuple du 1er septembre 1937, organe officiel de la CGT, titre « La société nationale des chemins de fer a été créée hier matin par le Conseil des ministres ». Dans un encadré l'accent est mis sur les aspects positifs. « Cette société, à forme d'économie mixte, associe l'État et les Compagnies à l'exploitation des chemins de fer. L'État possède la majorité dans le capital et le Conseil d'administration est composé en majorité de représentants de l'intérêt général. » Pour autant la déception est forte dans les rangs syndicaux. Semard

convoque les instances du syndicat. À tous ceux qui critiquent l'attitude de la Fédération en l'accusant d'avoir accepté la décision gouvernementale, il répond. « Je ne pense pas que les camarades nous auraient proposé, à la promulgation du décret du 31 août 1937, de faire la grève contre ledit décret. » Il précise avoir réuni le conseil fédéral qui a pointé les insuffisances du décret et mis en garde le gouvernement contre une trop grande proximité à l'égard des anciennes compagnies, toujours présentes dans la nouvelle société.

Il défend avec vigueur la participation des représentants du syndicat au conseil d'administration, en dépit des désaccords de fond à l'égard des orientations de la nouvelle société. « Auriez-vous voulu, chers camarades, que ce soient des organisations fantômes qui soient représentées à la SNCF et que l'organisation la plus représentative n'y soit pas ? » Évoquant



son action au sein du CA il explicite ce qu'a été son rôle, puisqu'il était un des quatre représentants de la fédération. « On nous a demandé ce que nous faisons à la Société nationale. Nous faisons ce que la Direction Fédérale nous dit de faire. Chaque fois qu'un problème se pose, il est discuté dans notre Bureau Fédéral et nous exécutons, au Conseil d'Administration, les décisions de notre Bureau Fédéral. »

Comité confédéral national, 1936. Au premier plan, de gauche à droite, Julien Racamond, Pierre Semard et Ambroise Croizat. Archives familiales Semard.

Il évoque longuement les combats menés par les représentants de la Fédération, en particulier lui-même, contre l'augmentation des tarifs, les réticences de la SNCF à mettre en œuvre les 40h, etc...

Fallait-il participer à la gestion de la société nationale et d'une certaine façon reconnaître son existence ? Sur ce point la position de Semard est claire et sans ambiguïté. Il évoque le combat en faveur de la transformation de la SNCF et non pas sa destruction à laquelle certains dirigeants des anciennes compagnies n'ont pas renoncé. « *Nous n'avons pas eu, dit Semard, d'illusions à la constitution de la SNCF. Nous avons été obligés de les combattre chez certains camarades. Ce n'est pas nous qui avons parlé de la nationalisation quand on a créé la Société Nationale. La nationalisation reste à réaliser. Nous n'avons pas été aussi étroits dans nos perspectives. Nous avons dit que la SNCF pouvait être une étape dans la voie de la nationalisation mais que sa faillite serait un recul certain.* »

Il réfute la politique du pire : « *qui peut souhaiter la faillite des chemins de fer ? La faillite des chemins de fer ce serait la faillite de la SNCF, la faillite que certains recherchent dans son propre sein. Il est, dans son sein, des dirigeants qui travaillent pour torpiller la SNCF...* » Et Semard d'ajouter les raisons de son action pour une véritable nationalisation : « *ce serait une faute, explique-t-il, de*

laisser liquider la Société Nationale au profit d'une société fermière quelconque, comme notre Conseil national des 27 et 28 septembre l'a dit dans sa résolution sur cette question de la défense du chemin de fer dans toutes les conditions. Il faut continuer à agir pour obtenir une réorganisation plus profonde, pour réaliser une véritable nationalisation des chemins de fer ».

Ainsi dans des conditions difficiles, Semard, à la tête de la fédération CGT des chemins de fer, s'efforce de continuer à référer l'activité du syndicat au Front populaire, en réitérant que les cheminots doivent défendre les acquis sociaux. « *Notre peuple doit rester fidèle au programme du front populaire, l'améliorer et le compléter si nécessaire. Notre peuple et les cheminots veulent que leur pain soit assuré, que le programme sur lequel ils se sont affirmés soit respecté et appliqué* ».

1/2 Les conditions de la coordination rail-route
 Les premiers dispositifs furent pris au début
 de 1934,
 les réalisations ne seraient réellement avoir leur
 premier effet, qu'après le décret du 31 août 1937.
 Nous avons déjà indiqué jusqu'à la coordination,
 a priori !
 - Trop d'intérêt ^{déjà} en cause;
 - Problèmes difficiles d'entente entre transporteurs dans
 les conditions de la libre création des services
 de la libre concurrence
 - Les roulers ne s'entendaient pas entre eux
 et ne concurrençaient
 tout en concurrençant le rail.
 - Les premiers décrets ne pouvaient permettre
 de surmonter ces difficultés.
 Le décret-loi du 14 avril 1938 se proposait
 de réaliser la coordination "par le libre jeu des
 ententes entre transporteurs sur le plan régional
 ou national".
 Ce "libre jeu" ne joua que dans très peu de cas.

2/ - Par la suite, plusieurs règlements et décrets
 intervinrent, en 1935 - 1936 puis 1937.
 C'est le 31 août que fut pris le décret qui
 viserait en la matière.
 Nous l'avons étudié en son temps et
 souligné ses conséquences, nous y reviendrons.
 - Le décret fut à son tour motivé profondément
 par celui du 12 novembre 1938, puis par le décret dit
 de coordination du 12 janvier 1939.
 Ces deux décrets, auxquels nous nous référons
 dans cet exposé, abrogeant presque complètement
 ceux antérieurs, et forment le Statut de la Coordination.
 - La première observation à faire, c'est que la
 coordination aurait dû commencer par le trafic
 marchandises.
 - La deuxième observation, c'est que ^{l'organisation et la}
 du trafic entre le rail et la route, il fallait tenir
 compte du coût au fer et de toutes les possibilités
 d'aménagement et de motorisation.

3/ - L'objectif à atteindre, en tenant compte
 de ces observations, devait être :
 - une judicieuse répartition du trafic entre
 les divers modes de transport, de manière à
 satisfaire rapidement et le plus économiquement
 possible les populations.
 - l'établissement d'un régime tarifaire réalisant
 la parité, ou des conditions équivalentes, entre
 le rail et la route.
 - c'est là où on en est arrivé après plus de
 5 années de tâtonnement,
 mais par des mesures qui impliquent les
 plus lourds sacrifices au rail.
 - Qui tenus du décret du 31 août 1937, qui
 créaient la SNCF et devaient à nouvelles
 mesures de coordination,
 la reorganisation, tel ch. de fer, devait marcher
 de pair avec la coordination des transports.

4/ - En réalité il n'en a pas été ainsi,
 la reorganisation entreprise a été timide,
inefficace, et les résultats médiocres, comme
 nous le verrons.
 2/ - La coordination a démarré, mais on a été
 trafic voyageurs, et c'est le rail qui en a fait
 les principaux frais.
 On a voulu faire vite, rattraper le temps perdu,
 On a fait mal !
 - Les dirigeants de l'Etat ont été dominés, subjugués
 par l'idée de réaliser l'équilibre financier du
ch. de fer le plus rapidement possible;
 d'où les dispositions introduites dans la
 convention du 31 août 37 et en particulier celles
 de son article 18, qui fixe les dispositions
 à observer pour réaliser l'équilibre.
 - La situation du ch. de fer ne peut cependant
 pas être détachée, isolée, de la situation
 générale de l'économie du pays.

Cause de la crise du rail
 5/ - Les causes de la crise ^{que connaît le} rail sont :
 1/ la crise économique générale qui sévit depuis 1930
 2/ le développement rapide de la concurrence routière
 3/ dans cette situation, les méthodes conservées et
 en retard sur le progrès, de ses dirigeants désemparés.
 - Les dirigeants de l'Etat qui ont dirigé, et
 donné leur appui à la Convention du 31 août
 1937, auraient dû davantage tenir compte
 de cette situation générale et de leur héritage
 que la SNCF allait faire,
 et ne pas la jeter sur le départ, par des dispositions
 financières, que des esprits avisés auraient
 été pratiquement irréalisables.
 - Je veux donner quelques indications sur
 la requête financière, qui n'est pas sans
 de nos cadres et a plus forte raison des cheminsots.

Notes manuscrites de Pierre Semard relatives à la préparation de son rapport au Conseil fédéral du 22 avril 1939 sur la coordination des transports. Archives de la Fédération CGT des cheminots, carton 5021.

Paul Castel

Caroline Chaliel



Seconde table ronde

animée par Caroline Chalièr

Julie Maurice



Cécile Hochard

Cette deuxième table ronde s'est intéressée aux conditions professionnelles et sociales de la corporation cheminote au temps du Front populaire, période qui voit le passage des cinq Compagnies ferroviaires privées à une Société nationale des chemins de fer. En 1938, à la création de la SNCF, les cheminots sont un peu plus de 500 000. Parmi eux, il existe une grande variété de métiers. À cette époque, 80% sont syndiqués et les trois quart d'entre eux le sont à la CGT.

Julie Maurice, diplômée du master technologies numériques appliquées à l'histoire – spécialité archives de l'École nationale des Chartes. Dans ce cadre, elle a effectué deux stages au sein du service Archives-Documentation (SARDO) de la SNCF. Elle prépare actuellement une thèse d'histoire sous la forme d'une convention CIFRE¹ co-encadrée par l'École nationale des Chartes, l'Université Paris-Sorbonne-Paris 4 et la SNCF. Ses recherches portent sur la genèse et l'histoire du statut cheminot de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle à 1939. Dans le cadre de la convention CIFRE, elle est également archiviste à la SNCF.

1. Convention industrielle de formation par la recherche

Paul Castel, fils de cheminot. À 16 ans, le 1^{er} octobre 1936, il entre à l'École d'apprentissage des Ateliers du Matériel de la Compagnie des chemins de fer de l'Est à Noisy-le-Sec. Il en sort mineur monteur électricien de la SNCF région Est, trois ans plus tard, en octobre 1939. Ses engagements éclairent son parcours : il adhère aux Jeunesses communistes dès 1935 puis au Parti communiste en 1938. Fin 1942, en refusant le travail en Allemagne au titre de « relève » des prisonniers de guerre, il passe dans la clandestinité et devient responsable du Comité populaire des ateliers de Noisy-le-Sec. En 1944, il devient professeur de l'enseignement technique et sera Secrétaire général de la FEN-CGT de 1961 à 1979. Il nous livre ici son témoignage sur sa période d'apprentissage et au-delà.

Cécile Hochard, docteure en histoire contemporaine. Elle a été chargée de mission pour la réalisation de l'exposition « Les cheminots dans la Résistance » présentée au musée Jean Moulin en 2004 qui a donné lieu à la parution d'un ouvrage en 2011. Elle effectue plusieurs collectes d'archives orales pour Rails & histoire, dont la dernière a été à l'origine de l'exposition sonore « Voix cheminotes, une histoire orale des années 1930 à 1950 », présentée aux Archives nationales en 2015 et dont Cécile Hochard était la commissaire. « Voix cheminotes » a été le fruit d'un appel à témoignages lancé par la SNCF fin 2011 auprès des cheminots et de leurs familles qui ont travaillé pendant la Seconde Guerre mondiale : 210 témoignages et 400 heures d'entretiens ont ainsi été recueillis et ont servi de matériau à ce qui fut la première exposition sonore aux Archives nationales.



— Deux ronds?... C'est pas une raison parce que la compagnie nous donne que quinze sous par jour pour nous traiter comme des mendiants...

L'Assiette au beurre, n°486,
23 juillet 1910, p.279.
Fonds cheminot CCGPF.

De la toute-puissance des compagnies à la convention collective de 1938 : retour sur l'histoire du statut des cheminots

Julie Maurice

École nationale des chartes,
Université Paris-Sorbonne, SNCF

Durant toute leur existence, les grandes compagnies de chemins de fer se caractérisent par leur diversité et leurs particularismes, manifestes au point de vue administratif, juridique ou encore technique. Toutefois, l'évolution des conditions d'emploi, de travail et de retraite – c'est-à-dire du statut des agents – conduit à une uniformisation de celui-ci, qui précède la création de la SNCF. Cette histoire du statut met en scène trois acteurs principaux : les réseaux, les syndicats et l'État.

Des compagnies maîtresses de la gestion de leur personnel (2nde moitié du XIX^e s.-années 1900)

La liberté des compagnies vis-à-vis de leurs agents

Les premiers temps de l'histoire du statut des cheminots sont marqués par la toute-puissance des compagnies dans la gestion de leur personnel.

En effet, les cahiers des charges rédigés à l'occasion de la concession ne contiennent quasiment aucune clause en matière de gestion du personnel¹. Les réseaux demeurent libres en ce domaine². Le personnel recruté est lié vis-à-vis d'eux par un contrat de louage de services à durée indéterminée. Les agents de chemins de

fer relèvent dès lors du droit commun. Mais s'ils sont engagés dans une relation bilatérale contractuelle, les compagnies et leurs agents ne se retrouvent pas pour autant dans une position d'égal à égal.

Par ailleurs, l'immixtion de l'État dans la gestion de leurs agents doit être la plus limitée possible. En théorie, le ministre des Travaux publics jouit d'un droit de coercition en matière de police, de sûreté, d'usage et de conservation des chemins de fer et de leur dépendance, pour tout ce qui touche aux exploitations technique et commerciale et aux conditions de travail du personnel³. Un décret-loi de 1852⁴ l'autorise à demander la révocation d'un agent. Mais seuls trois recours à cette disposition ont eu lieu. Les prérogatives de l'État sont donc très limitées.

Stabiliser et s'attacher la main-d'œuvre qualifiée

Les grandes compagnies rencontrent rapidement des difficultés partagées pour recruter et s'attacher leur personnel. En effet, l'emploi aux chemins de fer est caractérisé par la dangerosité et la pénibilité d'un travail exigeant. Le respect des horaires et de nombreux règlements, une rigueur et une discipline quasi-militaires sont indispensables pour assurer la sécurité des transports et la régularité

1. Hormis l'art. 65 du cahier des charges des compagnies qui prévoit des emplois réservés pour les anciens militaires.

2. René Thévenez *et alii*, *Législation des chemins de fer*. Tome 2, Paris : Rousseau et C^o, 1930, p. 629-632.

3. D'après la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer et celle du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

4. Art. 1^{er} du décret-loi du 27 mars 1852.

5. *Les Serfs de la voie ferrée* est le nom d'un périodique édité par Eugène Delattre et Alfred de Janzé en 1882-1883. Il devient ensuite *La Voie ferrée*.

6. Raoul de L'Angle-Beaumanoir, *La Traite des blancs au XIX^e siècle. Situation des employés de chemins de fer en 1883*, Paris, 1883.

7. La première date de 1850 est instituée à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

8. Qui divergent d'une compagnie à l'autre. Les réseaux bénéficient en sus d'un contingent d'agents non-commissionnés, pour pouvoir adapter le nombre d'agents aux besoins fluctuants du service.

9. François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome I, 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, p. 643.

10. Proposition de loi de Cazot et *alli* tendant à régler certains rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs mécaniciens et chauffeurs (1874), etc.

11. Seul le texte de loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et sur les rapports des agents de chemins de fer avec les compagnies entraîne la modification de l'art. 1780 du Code civil, qui est complété. Mais cette mesure n'est pas propre à la corporation cheminote.

12. Loi du 21 juillet 1909 relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général (*J.O. Lois et décrets*, 23 juillet 1909, p. 7926-7927).

13. Proposition de loi Berteaux-Jaurès-Rabier relative à la situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains (*J.O. Débats parlementaires. Chambre des députés*, 1^{er} décembre 1897, p. 2669).

du service. Certains n'hésitent pas à surnommer les cheminots les « serfs de la voie ferrée »⁵ ou à parler à leur propos de « traite des blancs »⁶. Cela explique les difficultés pour les réseaux à trouver et conserver un personnel qualifié. Ils décident de créer un certain nombre d'institutions à destination des agents, qui, si elles ne sont pas identiques d'une compagnie à l'autre, présentent un certain nombre de traits communs. Parmi elles, les caisses de retraites bénéficient d'un pouvoir particulièrement attractif⁷.

Après avoir rempli des critères physiques, moraux et techniques⁸, l'agent qui vient d'obtenir son commissionnement voit assurées une relative stabilité dans son emploi et la perspective d'un avancement. Pour François Caron, ces garanties constituent un « pré-statut »⁹ qui, s'il n'a pas encore cours en droit, existe de fait. Mais ces libéralités accordées par les compagnies sont jugées intéressées et leur fonctionnement présente des limites. Par exemple, de nombreux agents sont congédiés peu avant la liquidation de leur pension de retraite et perdent dès lors tous droits, malgré les retenues opérées.

Revendications et combats pour limiter l'arbitraire et le favoritisme (années 1890-1911)

On voit parallèlement éclore dès les années 1860 des sociétés de secours mutuel, qui s'organisent autour d'une ville ou d'une catégorie professionnelle. Elles se constituent afin de lutter contre l'arbitraire.

Avec la loi de 1884, les premiers groupements représentant l'ensemble des agents de chemins de fer se forment. C'est le cas par exemple de la Chambre syndicale des employés de chemins de fer, créée en 1891, qui devient 4 ans plus tard le Syndicat national. Ces structures formulent des revendications diverses, ayant trait aux droits syndical et de grève, à la durée du travail, à la création d'une chambre spéciale aux prud'hommes ou encore aux retraites.

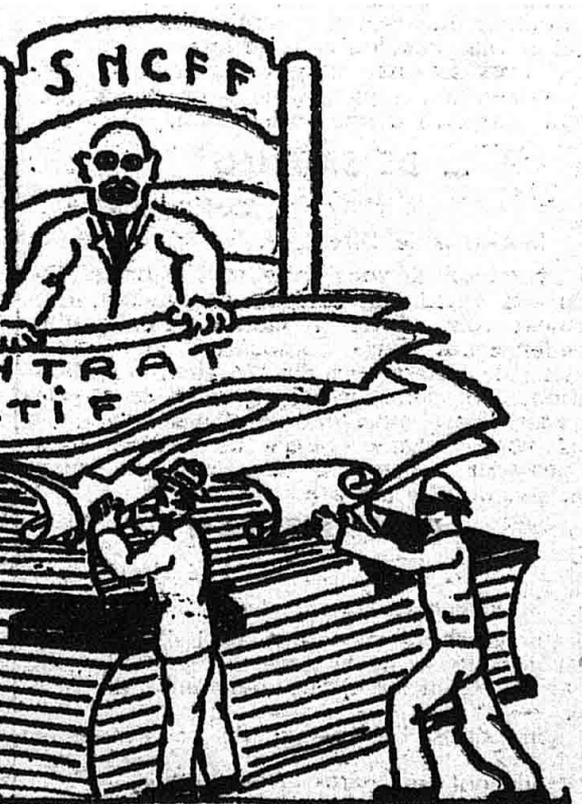
L'ancienneté et le mérite interviennent dans la progression du cheminot. Mais l'avis du chef de service est également sollicité et la presse corporative dénonce régulièrement le favoritisme qui règne alors. Par ailleurs, l'astreinte à l'obéissance et à une discipline rigoureuse s'accompagne



d'un système gradué de sanctions disciplinaires, parfois difficiles à supporter.

Les syndicats développent des stratégies variables, plus ou moins couronnées de succès. Ils bénéficient à partir des années 1890 de relais parlementaires importants. Des groupes parlementaires constitués comme des groupes de pression, s'intéressent à la défense des intérêts des cheminots. Ils facilitent les interventions au Parlement, par le dépôt d'interpellations, d'adresses et de propositions de loi, dont certaines sont entièrement consacrées à la réglementation des relations entre les agents et les réseaux¹⁰. Ces derniers vivent chaque texte comme une intrusion. Toutefois, aucune de ces initiatives n'aboutit¹¹ et celles-ci sont parfois taxées de démagogie et d'électoratisme.

Les cheminots ont toutefois d'autres moyens d'action, plus directs, pour faire entendre leur voix : la pétition, l'affichage ou encore la grève, qui n'atteignent toutefois pas les résultats escomptés jusqu'au début du XX^e siècle. Le vote de la loi Berteaux¹² douze ans après son dépôt¹³ est le fruit de cette stratégie. Il marque une étape décisive avec la première unification dans la législation sociale des cheminots : celle de la retraite.



Vers l'uniformisation : le statut commun des cheminots (1910-1920)

Le réseau de l'État, un « laboratoire social »

L'administration des chemins de fer de l'État, formée en 1878, est voulue par l'État comme un laboratoire où sont expérimentées des mesures sociales à destination de son personnel. Elles ont vocation, en cas de succès, à être étendues aux autres réseaux.

C'est ainsi qu'y est instituée une représentation du travail et introduit pour la première fois un véritable dialogue social, dans le cadre des comités de travail¹⁴ créés en 1901. La mesure est appliquée aux compagnies en 1909¹⁵.

C'est également à destination du personnel de l'administration des chemins de fer de l'État qu'est élaboré un premier statut du personnel, en mai 1910¹⁶. Il régit le recrutement, le commissionnement et l'avancement du personnel ouvrier des ateliers et dépôts. Mais il présente une portée limitée, en tant qu'il ne concerne qu'une seule catégorie particulière du personnel sur un réseau précis et ne régit pas certains aspects des conditions d'emploi et de travail des cheminots, tels que les congés.

Le statut des agents du réseau de l'État (1912)

Une première initiative gouvernementale se solde par un échec en 1910¹⁷. Ensuite, le vote de la loi de finances du 13 juillet 1911 réglant la nouvelle organisation financière du réseau de l'État prévoit l'octroi d'un statut du personnel¹⁸. Son élaboration est le fruit de la collaboration entre les ministres des Travaux publics et des Finances successifs, le directeur de l'administration des chemins de fer de l'État Albert Claveille, le conseil de réseau et les représentants des agents.

Le statut des agents des chemins de fer de l'État de 1912¹⁹ régit, selon la catégorie à laquelle l'agent appartient, son recrutement, le sort du cheminot en cas de blessure ou de maladie, ses congés, son avancement, sa discipline, la représentation du personnel ou encore sa cessation de fonctions. Le cheminot de l'État obtient particulièrement quinze jours de congés avec solde, le versement de la solde entière pendant soixante jours en cas de blessure ou maladie, la suppression de l'ancienneté en matière d'avancement au profit du mérite et de l'aptitude et une représentation du personnel établie. Il s'agit principalement d'une œuvre codificatrice, donc peu novatrice au regard des règles qui encadrent déjà la vie professionnelle des cheminots de ce réseau.

Vers un statut commun du personnel (1920)

Rapidement après sa publication, les cheminots réclament son extension au personnel des compagnies. Mais la survenue de la Première Guerre mondiale marque un temps d'arrêt. La réquisition ôte aux compagnies toute prérogative en matière de gestion de leur personnel, le temps de la mobilisation.

L'effort de guerre fourni par les cheminots est important, la corporation voit ses conditions de travail et sociales très dégradées au sortir du conflit. Pour certains ministres et parlementaires, l'octroi d'un statut serait une récompense à la hauteur du mérite des cheminots. Quand la guerre s'achève, la revendication des cheminots s'affine en faveur d'une version amendée du statut du personnel de l'État, dont on aurait capitalisé l'expérience puisque celui-ci mécontente sur certains points les agents de ce réseau²⁰.

« Pour le contrat collectif, cheminots, plus que jamais unissez vos efforts, groupez-vous ! », dessin paru dans *La Tribune des cheminots*, 10 mars 1938, coll. IHS-CGT Cheminots.

14. Trois comités sont instaurés dans chaque arrondissement d'exploitation du réseau. Se réunissant tous les semestres, ils examinent les améliorations à apporter aux règlements du travail existants et préviennent les conflits.

15. Les résultats de cette expérimentation se révèlent toutefois mitigés.

16. Archives Nationales (A.N.), F¹⁴ 12481, Ordre général n°529 sur le recrutement, le commissionnement et l'avancement du personnel ouvrier, 12 mai 1910.

17. À la suite de la grève d'octobre 1910, le ministre des Travaux publics Alexandre Millerand élabore un projet de statut du personnel des chemins de fer, déposé le 22 décembre. Il souhaite accorder des garanties aux agents contre la suppression de leur droit de grève et instituer des dispositions de prévention et d'arbitrage des conflits sociaux.

18. *J.O. Lois et décrets*, 14 juillet 1911, p. 5690.

19. Ils sont portés à la connaissance du personnel par l'Ordre Général n°556 du 4 septembre 1912 (A.N., 19800434/24).

20. Ils lui reprochent principalement de ne pas respecter leurs droits précédemment acquis, notamment en matière de congé maladie (la solde entière était auparavant versée pendant 4 mois) et d'avancement (la suppression de l'ancienneté favoriserait le favoritisme et l'arbitraire).

21. Archives nationales du monde du travail (A.N.M.T.), 48 AQ 3387, arrêté ministériel du 7 août 1918 instituant un Comité d'études des questions intéressant les agents de Chemins de fer.

22. La Fédération des travailleurs des chemins de fer avait pris l'initiative de rédiger un premier texte, paru dans l'édition de *La Tribune des cheminots* du 15 octobre 1918. Les compagnies élaborent une première version en février 1919, puis un contre-projet arrêté en décembre.

23. A.N.M.T., 48 AQ 3387, note sur l'historique du statut, 11 décembre 1919.

24. François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*. Tome 2. 1883-1937, Paris : Fayard, 2005, p. 672.

25. Pour le service actif. Les services centraux, régionaux, grands ateliers et assimilés obtiennent 18 jours de congés payés ouvrables.

26. Voir *infra*.

27. Loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de 40 heures (J.O. Lois et décrets, 26 juin 1936, page 6699).

28. A.N., 19800434/20, note adressée au ministre des Travaux publics sur l'élaboration d'une convention collective de travail pour les agents des grands réseaux, s.d.

Par ailleurs, le conflit a amené une prise de conscience au niveau politique de la nécessité d'uniformiser et unifier davantage le fonctionnement des réseaux. Le ministre Albert Claveille est le promoteur d'une telle politique dans le domaine social. Il met sur pied dès août 1918 un comité d'études des questions intéressant les agents, pour que celles-ci soient examinées conjointement²¹.

Les compagnies sont d'abord réticentes, jugeant les mesures sociales en place suffisantes. Elles finissent toutefois par se rendre à l'évidence que cette uniformisation est inévitable, notamment parce que les cheminots profitent d'une disposition accordée sur un réseau pour réclamer une mesure équivalente sur ceux qui n'en bénéficient pas encore.

Les réseaux et les syndicats s'attellent à l'élaboration de projets de statut²², discutés au sein de commissions mixtes paritaires. L'une d'elles, présidée par Théodore Tissier, est créée le 4 mars 1919. Les premières discussions durent d'août à octobre 1919, mais les divergences demeurent. Le ministre fait examiner les questions pendantes par une sous-commission paritaire, au sein de laquelle les représentants des réseaux et du personnel collaborent directement²³. Mais le dialogue est tendu et vain. La commission arbitrale ministérielle tranche le différend. La commission Tissier rend des sentences arbitrales de janvier à juin 1920. Le statut commun du personnel est porté à la connaissance des cheminots entre avril et juin²⁴. Il accorde des garanties, principalement en matière de reconnaissance du droit syndical (congés pour accomplissement des fonctions syndicales), congés (15 jours de congés ouvrables payés), de maladie, d'avancement et de représentation du personnel (à 3 degrés).

Ce statut octroyé en 1920 réalise dans le domaine des conditions d'emploi et de travail une première unification, bien avant celle des réseaux. Les cheminots sont extraits du droit commun et deviennent une corporation à statut.

Les décennies 1920-1930 : la marche vers la convention collective

Un statut du personnel insatisfaisant
Mais ce statut du personnel ne satisfait pas les agents pour plusieurs motifs relatifs à :

- son élaboration. La frange minoritaire « révolutionnaire » de la Fédération des cheminots critique la collaboration menée par la tendance majoritaire « réformiste ». Les sentences arbitrales ne sont pas reconnues puisqu'à la suite des conflits sociaux de 1920, le ministre des Travaux publics a coupé les ponts avec la Fédération. Elle ne prend donc pas part à la fin de la discussion du statut ;

- son contenu. Les agents du réseau de l'État sont perdants en ce qui concerne la maladie et la blessure (introduction de quatre jours de carence) ;

- sa mise en œuvre. Les instructions nécessaires à son application dévoient les garanties statutaires. Des travers demeurent ;

- son impact. Des réclamations ont lieu suite au travail de réfection des carrières nécessaire après l'application de nouvelles échelles de traitement.

Le renouveau social du Front populaire

Quand le Front populaire remporte les élections législatives en mai 1936, de nouvelles perspectives s'offrent aux cheminots. Nous renvoyons au texte de Morgan Poggioli, qui rappelle le cheminement qui a conduit à l'octroi de 21 jours de congés payés²⁵, d'une convention collective²⁶ et des 40 heures²⁷ pour les cheminots.

La difficile gestation de la convention collective

La promulgation de la loi du 24 juin 1936 sur les conventions collectives fait écho à l'insatisfaction des agents : ils souhaitent s'extraire de leur régime dérogatoire pour s'inscrire dans celui du droit commun. En juin 1936, le comité de direction des grands réseaux accepte de discuter les revendications au sein de commissions, dont l'une étudie les modifications à apporter au statut pour le transformer en contrat collectif.

Le 23 juillet, la Fédération demande officiellement au ministre d'appliquer la loi du 24 juin 1936 aux cheminots²⁸. La discussion de la convention collective, à laquelle seule la Fédération CGT participe, s'engage. De juin 1936 à août 1938, deux ans de négociation et l'arbitrage du ministre sont nécessaires pour faire aboutir les pourparlers.

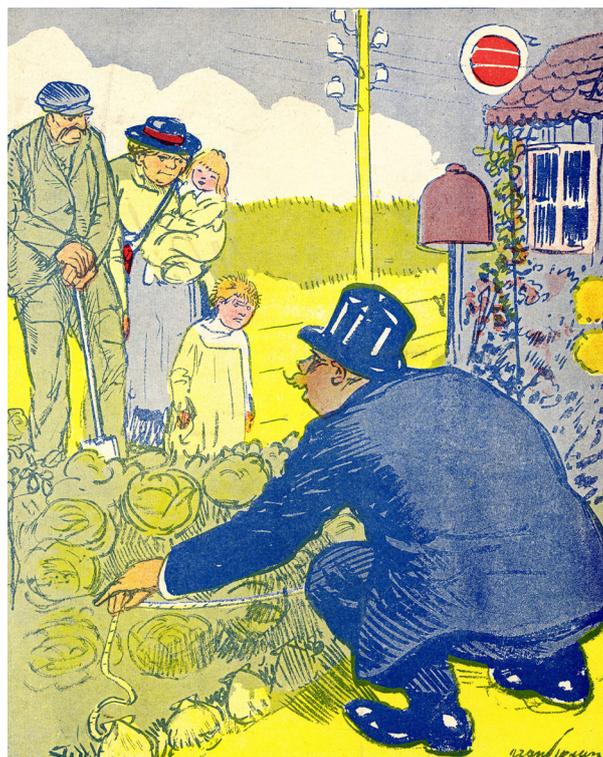
La convention collective accorde un large champ de garanties. Elle reconnaît les délégations syndicales et facilite l'exercice

du droit syndical. Elle introduit le paritarisme au sein du conseil de discipline. Toute influence du mérite disparaît au profit de la seule aptitude dans l'avancement en grade des agents. La convention collective n'est toutefois pas entièrement achevée : le chapitre V relatif aux blessures, aux maladies et à la maternité a été mis en réserve, dans l'attente de la parution du décret relatif au régime de coordination des assurances sociales²⁹, et les annexes³⁰ restent à discuter. Une commission est spécialement réunie en vue de leur élaboration³¹ ; mais l'achèvement complet n'est pas réalisé quand débute la Seconde Guerre mondiale en septembre 1939.

À travers cette histoire du statut des cheminots, se dessine une évolution du rapport de forces qui mêle les différentes parties.

Si les compagnies ont longtemps protégé le pré-carré de la gestion de leur personnel de toute intervention étatique, l'émergence de revendications cheminotes portées par des organisations syndicales structurées et l'expérience de la Première Guerre mondiale mettent à mal leur toute-puissance, d'autant que leur déficit croissant depuis 1930 dans un contexte de crise économique renforce leur position de faiblesse. Les compagnies font malgré tout preuve d'un certain pragmatisme, n'hésitant pas à participer à la discussion des nouvelles mesures sociales quand elles se rendent compte que celles-ci sont inévitables. L'État s'impose quant à lui progressivement comme un interlocuteur incontournable du dialogue social.

Les cheminots n'hésitent pas à solliciter leurs réseaux pour voir aboutir leurs réclamations, souvent après une lutte de longue haleine qui a nécessité la mise en œuvre de divers moyens d'action. Ils ont toutefois su s'extirper de leur régime dérogatoire pour saisir tout ce que le droit commun pouvait leur offrir et améliorer leurs conditions d'emploi et de travail.

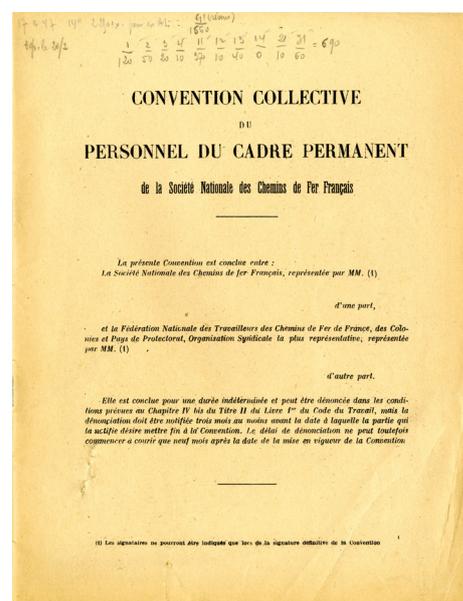


« Voyons, garde-barrière, vous vous êtes offert le luxe d'un jardin potager, il est bien juste que la Compagnie vous fasse payer la location de son terrain ? », L'Assiette au beurre, n°486, 23 juillet 1910, p.276. Fonds cheminots CCGPF.

29. SNCF, C.N.A.H., 797 LM 19, note sur la convention collective, soumise lors de la séance du CA de la SNCF du 3 août, 2 août 1938.

30. Relatives aux congés, aux maladies, aux blessures ainsi qu'à la maternité, au fonctionnement des délégations du personnel, aux facilités de circulation, à l'organisation de l'apprentissage et aux conditions de rémunération.

31. I.H.S.-C.G.T. des cheminots, 2 F 480, liste des désaccords constatés au cours des 7 premières réunions de la commission chargée d'élaborer les annexes à la convention collective, 3 juillet 1939.



Convention collective du cadre permanent de la SNCF. Archives de la Fédération CGT des cheminots, carton 5021.



Paul Castel, détail
d'une photographie,
1939, collection privé.

Témoignage

Paul Castel

Ancien apprenti et responsable
du Comité populaire des ateliers
de Noisy-le-Sec (1936-1939)

Le 1^{er} octobre 1936, à Noisy le Sec (localité où je suis né et ai vécu pendant plus de 50 ans) j'entrais à l'École d'Apprentissage des Grands Ateliers du Matériel roulant de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est. Cette compagnie était alors une entreprise privée. La SNCF, avec la nationalisation des Compagnies ferroviaires n'était pas alors effectivement créée par le gouvernement du Front Populaire.

Au début de 1937, au sein de ces grands ateliers, fut instauré l'atelier d'entretien et de réparation des autorails (véhicules de transport de voyageurs mis en service depuis peu). En octobre 39, à ma sortie d'apprentissage, je serai affecté à cet atelier. Ces grands ateliers assuraient l'entretien et la réparation des véhicules ferroviaires de transport de voyageurs et ceux de transport de marchandises (et bestiaux). Les premiers dénommés « voitures » les seconds « wagons ». Un bon millier de cheminotes et de cheminots travaillaient dans ces grands ateliers. Les cheminotes surtout employées à la sellerie, à la buanderie et dans les emplois administratifs.

Ce 1^{er} octobre 36, j'appartenais donc à une promotion d'apprentis qu'on peut appeler « la promotion du Front Populaire » ! Mon propos aujourd'hui ? Tenter de montrer comment les jeunes de cette promotion consi-

déraient la victoire des luttes du Front Populaire aux récentes élections législatives. Victoire qui avait permis la mise en place du Gouvernement du Front Populaire, présidé par Léon Blum, le leader socialiste. Comment aussi ils appréciaient les avancées sociales découlant des grandes grèves de mai, préludes aux accords de Grenelle et aux décisions gouvernementales.

Je crois pouvoir dire, qu'en ce mois d'octobre 36 la grande majorité de la quinzaine d'apprentis de cette promotion « Front Populaire » n'avait pas des idées très claires sur ces questions. Cela peut s'expliquer étant donné leur âge. Qui étaient ces apprentis ? Des fils de travailleurs du secteur privé mais aussi des fils de cheminot.e.s : environ 1/3 de l'effectif. Ils avaient été admis lors d'un concours d'entrée à l'École d'Apprentissage (qui avait eu lieu au début du printemps). Les principales conditions pour participer à ce concours ? Avoir obtenu le certificat d'études primaires à l'issue de la scolarité obligatoire ; être âgé d'au moins 14 ans lors de l'entrée à l'École d'Apprentissage. Aussi, concernant cette promotion d'apprentis, 14 ans était l'âge de la grande majorité. Quelques-uns avaient 15 ans, et nous étions deux âgés de 16 ans (depuis peu) et titulaires du Brevet Élémentaire... ce qui était paraît-il une « première » à cette École d'Apprentissage : Camille Marchal.



des recommandations du Ministre des Sports du gouvernement du Front Populaire Léo Lagrange. L'Éducation physique fut pratiquée une demi-heure chaque matin par l'ensemble des apprentis de la promotion sur un terrain situé à l'entrée des ateliers. Le terrain sera aménagé en aire simplifiée sports avec la contribution manuelle des apprentis (ainsi mon carnet apprentissage précise : « travail au terrain de sport du 14 au 31 mai 1938 : 38 heures 30). Le moniteur d'éducation physique ? Un cheminot retraité qui avait été avant la guerre 14-18 champion de France de boxe française. L'Éducation nautique ? Le vendredi en milieu d'après-midi les apprentis de trois promotions quittaient l'école. Accompagnés de moniteurs et de deux ouvriers des ateliers (considérés sans doute comme experts natation) nous nous rendions par le train à la gare de Pantin d'où nous gagnions la piscine située à proximité. Cette fréquentation de la piscine contribuera, sans nul doute, à vaincre les réticences subsistant chez certains apprentis concernant le Front Populaire.

Moins de deux ans plus tard, le 1^{er} octobre 38, nous commençons notre troisième année d'apprentissage. Et sur mon carnet d'apprentissage, s'il subsiste la demi-heure journalière d'éducation physique, il n'y est plus question d'éducation nautique ! Je suis certain que nombre d'apprentis ne manqueront pas de faire un lien entre cette suppression et ce que les gouvernements, ayant succédé à celui du Front Populaire, déployaient une politique de plus en plus contraire à la politique sociale et progressiste déployée depuis juin 36 .

Que devinrent ces apprentis de la promotion Front Populaire ?

Le 1^{er} octobre 1939, considérés comme « mineurs ouvriers », ils furent affectés dans les différents ateliers (ils deviendront « ouvriers confirmés » le jour de leurs 21 ans). Mais dans des conditions particulières ! La France était en guerre... Des dispositions avaient donc été prises par le gouvernement et la SNCF concernant les cheminots. Ainsi notre horaire hebdomadaire de travail fut fixé à 60 heures !... sans augmentation de salaire : Cela devait, paraît-il, permettre d'assurer le paiement des salaires aux cheminots mobilisés. Ce fut une véritable escroquerie dont tireront profit la SNCF et le gouvernement. La SNCF ? Car le nombre de cheminots mobilisés fût faible. Le gouvernement ? Il n'eut pas à verser à leurs familles les indemnités attribuées aux autres mobilisés... puisqu'ils percevaient leur salaire. Et il en était fini des 40 heures... jusqu'à la fin de la guerre en 45.

Que devinrent ces apprentis de la promotion Front Populaire affectés - comme mineurs/ouvriers - dans les différents ateliers à dater du 1^{er} octobre 39 ? À la fin des années 40, plus de la moitié d'entre eux n'appartenaient plus à la SNCF. Les premiers départs eurent lieu durant l'occupation. En octobre 1942, les personnels des ateliers furent informés que certains d'entre eux devraient aller travailler en Allemagne, en principe dans les installations de la Reichsbahn. Et cela au titre de « la Relève des Prisonniers de Guerre », qui résultait d'un accord conclu entre le gouvernement de Pétain et celui de l'Allemagne nazie.

École des apprentis de Tours, atelier des machines-outils, *Apprenti PO*, novembre 1921. Fonds cheminot CCGPF.

Club sportif des cheminots de Paris-État à la piscine de la Jonquièrre, Paris 17^e, 23 octobre 1935. DR | Fonds Jean Bossard, IHS-CGT cheminot.

« La relève » ? Une sinistre farce car le nombre de prisonniers de guerre libérés fut de loin inférieur à celui des travailleurs expédiés de force en Allemagne. Début novembre 42, dans chaque atelier, fut affichée la liste des cheminots devant aller travailler en Allemagne. Liste établie selon les besoins des occupants. Elle comportait les noms des célibataires en premier, les plus jeunes... aussi ceux de la promotion Front Populaire furent particulièrement un grand nombre des désignés de la première liste. Ils furent contraints de partir Outre-Rhin. C'est qu'en cette fin 42, se soustraire aux obligations de « la relève » était chose compliquée... et susceptible de sanctions disciplinaires et pécuniaires. Il fallait s'engager dans une certaine clandestinité : quitter son travail, sa famille, son domicile... et pouvoir continuer à vivre.

Quant aux organisations de résistance, bien peu étaient alors capables d'accueillir des clandestins... et de leur donner les moyens de vivre. Quelques mois plus tard, il en fut différemment. Ainsi il y eut les maquis qui accueillirent de toute la France occupée des milliers de réfractaires qui, nombreux combattent dans les FFI.

Aux ateliers de Noisy, certains des premiers désignés trouvèrent des expédients pour éviter le départ vers le Reich.

Ainsi Camille Marchal contractera un engagement dans la gendarmerie nationale. Il sera affecté dans une gendarmerie de Vendée ou des Deux-Sèvres. À la fin des années 50, un camarade de Lagny-sur-Marne m'indiquera qu'il était devenu officier de gendarmerie.

Deux anciens apprentis ajusteurs Becker et Erhard qui habitaient Paris s'engagèrent dans le corps des gardiens de la paix de Paris. À la fin de l'hiver 43/44, dans la cour du Havre à la Gare Saint-Lazare, j'aperçus Becker s'entretenant avec un de ses collègues. Clandestin, j'ai jugé sage de ne pas aller saluer ce flic.

Raymond Loreau, lui, m'informa qu'il passait dans le brouillard au sein du PCF. Début juillet 44 j'appris incidemment qu'il avait été arrêté et fusillé. Le 23 novembre 1991 ma femme et moi avons participé à une cérémonie au cimetière parisien d'Ivry. Vous comprendrez mon émotion quand, au carré des fusillés, je me suis trouvé devant la tombe de Raymond. Ainsi j'appris qu'il avait été fusillé le 20 mai 44 comme interné résistant.

La dernière semaine de novembre 42, fut affichée une nouvelle liste de cheminots désignés pour l'Allemagne. Des célibataires et des mariés sans enfant. J'étais l'un de ces derniers. Il était prévu que le 4 décembre, après le dîner, je devais en Gare de l'Est, monter dans un train en direction de Reich. Plus précisément pour Ludenburg, ville située au Nord de l'Allemagne. Mais pour moi, la question était déjà réglée. J'étais alors depuis juillet 41 le responsable des Comités Populaires (clandestins) constitués dans les Ateliers. Comités Populaires avec leur GSD (Groupes de Sabotage et de Destruction). Mon responsable au niveau de ces Comités Populaires était un certain « Maréchal », un homme probablement de l'âge de mon père. J'apprendrai plus tard qui s'agissait de Raymond Barbet. Il avait été ajusteur au dépôt des locomotives à vapeur des Batignolles jusqu'à son élection, en 1935, comme Maire de Nanterre et Conseiller Général de la Seine. (il sera élu député après la guerre) « Maréchal », avait été catégorique avec moi : « si tu es désigné pour l'Allemagne, tu pars dans le brouillard... On a de quoi t'occuper dans les Comités Populaires ».

Aussi le 30 novembre 1942, en fin de journée, après mon travail, après avoir perçu ma paye de novembre, j'abandonnai les ateliers de Noisy... sans savoir que c'était un départ définitif. Je quittai mon domicile et gagnai « ma planque » rue Villiers de L'Isle-Adam dans le 20^e : un petit appartement que des amis nous sous-louaient.

Deux jours plus tard, lors d'un rendez-vous à Bécon-les-Bruyères que m'avait fixé le « Maréchal », celui-ci m'apprit que je devenais le responsable des Comités Populaires existants dans les installations SNCF des lignes « banlieue » et « grandes banlieues » des gares Montparnasse et Saint-Lazare, et délégué Invalides-Versailles. Et ce Barbet /Maréchal sera en fait un de mes principaux responsables jusqu'au 31 mai 44, date à partir de laquelle me sera confié un commandement régional des francs-tireurs et partisans Français.

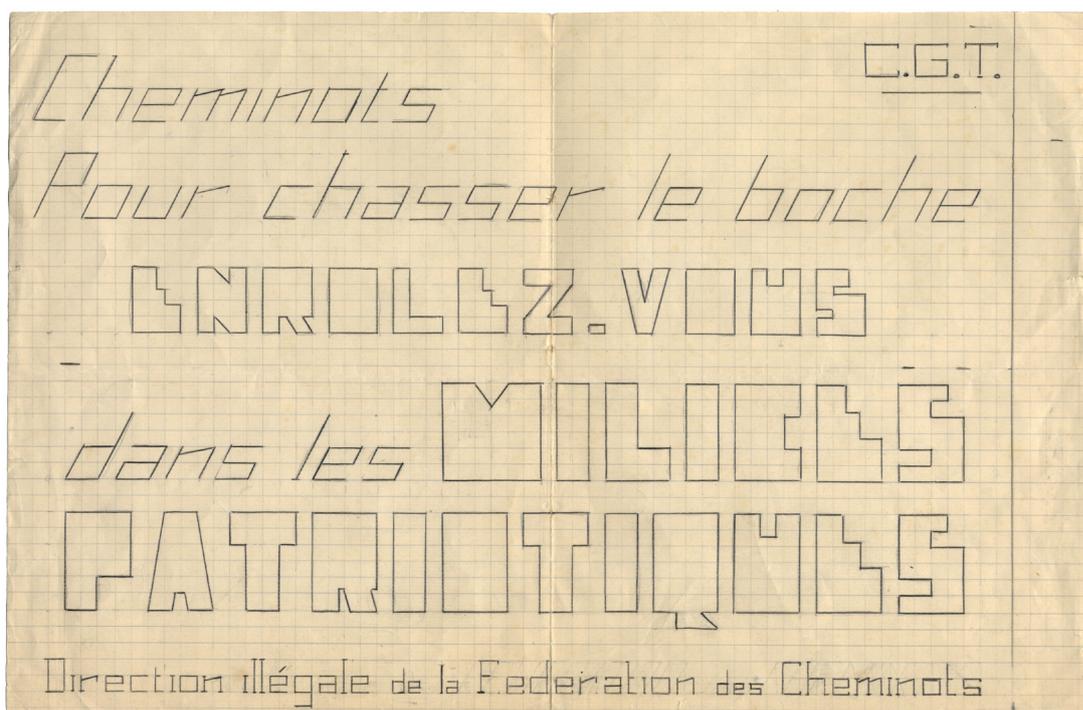
Pour conclure, un dernier mot sur cette promotion Front Populaire d'apprentis noiséens. Je crois pouvoir affirmer que tous, jusqu'à mon départ des Ateliers, eurent une attitude digne. Aucun ne s'engagea dans la collaboration à ma connaissance.

Qu'en fut-il ensuite ?

De ceux restés aux ateliers : les camarades des Comités Populaires ou du Parti Communiste interrogés par moi dans les mois suivant la libération, m'affirmèrent que leur comportement avait été correct. Quant aux autres j'ignore ce qu'ils sont devenus... À l'exception d'un nommé Schir dont j'ai appris, au début des années 60, qu'il était devenu Professeur Technique au Lycée Technique du boulevard Raspail à Paris. Schir était le fils d'un ajusteur des Ateliers que j'avais connu avant-guerre : militant du syndicat CGT, il avait en 35/36 contribué à la création du Club Sportif des Cheminots Noiséens. Affilié à la Fédération Sportive et Gymnique du Travail, il en fut un des dirigeants et membre de l'équipe de basket, j'avais pu apprécier l'homme et le dirigeant sportif. En particulier lors d'un match disputé à Romilly contre l'équipe des Ateliers de cette ville... et au printemps 39, au cours d'une fête à l'orphelinat CGT des cheminots à Aavernes, village du Vexin. Après la guerre, Conseiller municipal de Noisy-le-Sec, et un temps un des dirigeants de la section du Parti Communiste Français, j'ai eu l'occasion de rencontrer certains cheminots, anciens de la promotion Front Populaire. Ils ignoraient ce qu'il était advenu de ceux de la promotion qui avaient quitté la SNCF.



Paul Castel, 2015, DR.



Tract clandestin /
affichette, 1944,
coll. MRN Cham-
pigny-sur-Mame.
Fonds Paul
Castel



Équipe de cantonniers
travaillant à l'entretien
des voies, [1936-1937].
DR I Coll. IHS-CGT
cheminots, album 76.

Être cheminot au temps du Front populaire

Cécile HOCHARD

CNRS

En 2012 et 2013, Rails et histoire a réalisé une campagne de recueil d'archives orales auprès de cheminots et cheminettes ayant vécu et travaillé pendant la Deuxième Guerre mondiale. Ce sont au total 210 personnes qui ont été interrogées et 400 heures d'enregistrement recueillies. Une partie de ces témoignages peut être écoutée sur le site www.memoire-orale.org, les autres sont disponibles, sur demande, dans les locaux de Rails et histoire. Le résultat de cet appel à témoignages a fait l'objet d'une exposition sonore « Voix cheminettes. Une histoire orale des années 1930 à 1950 », présentée aux Archives nationales (site de Pierrefitte-sur-Seine) en 2015, dont le Pôle images a ensuite réalisé une visite virtuelle. Si le propos des témoins était centré sur la période 1939-1945, un certain nombre d'entre eux ont évoqué les années antérieures, années de formation ou d'activité professionnelle déjà entamée pour certains, ont également proposé un récit du quotidien vécu par des membres de leur famille appartenant au monde du chemin de fer. Quels types de renseignements peut-on obtenir grâce aux archives orales et, en l'occurrence, grâce à des témoignages recueillis soixante-dix ou quatre-vingts ans après les faits ? Quelles articulations entre la mémoire et l'histoire, entre la mémoire individuelle et la mémoire collective permettent-ils de mettre à jour ?

Ce sont quelques extraits de paroles de cheminots qui sont ici proposés, qu'elles soient relatives au métier proprement dit ou à la vie familiale, sans oublier les réactions face au Front populaire ou la naissance de la SNCF et les modifications qu'elle a pu provoquer tant dans la pratique du métier que dans la vie quotidienne.

On le sait, au cours des mois de mai-juin 1936, les cheminots n'ont pas participé aux mouvements de grève qui se multiplient dans le pays après la nomination de Léon Blum au poste de président du Conseil. Ils n'en obtiendront pas moins, comme l'ensemble des salariés, la semaine des 40 heures et voient les quinze jours de congés annuels dont ils disposaient déjà passer à vingt-et-un jours. Par ailleurs, les facilités de circulation sont étendues à l'ensemble des réseaux. La création de la SNCF, le 1^{er} janvier 1938, s'accompagne de la mise en place d'une convention collective, le 30 juillet 1938, qui remplace le statut de 1920. Enfin un décret du 24 août 1938 institue une « Caisse de prévoyance » dont les ressources proviennent des cotisations ouvrières et patronales, à parts égales. Elle est administrée par un Conseil paritaire de vingt membres dont la moitié est élue par le personnel, l'autre désignée par la direction de la SNCF ; la Caisse couvre tous les risques encourus par l'agent. La femme et les enfants bénéficient de la prise en charge



Extrait du témoignage de Louis Bleuzet, recueilli par Rails et histoire le 1^{er} octobre 2012.

pour les risques « maladies et blessures » dans les mêmes conditions que celles accordées par la loi des Assurances sociales. L'une des conséquences de l'instauration de la semaine des 40 heures, début 1937, est l'accroissement sensible du nombre des cheminots qui passe de 430 000 à 512 000. Les chemins de fer et la SNCF permettent à de nombreux ouvriers et jeunes travailleurs, touchés par les effets de la crise économique, de trouver un emploi et bien souvent la carte syndicale est proposée au moment de l'embauche. La Fédération des cheminots voit ainsi, dans le même temps, ses effectifs s'accroître de manière importante, pour atteindre plus de 360 000 adhérents en 1938. C'est ce dont parle Louis Bleuzet, né le 10 avril 1912, entré à la Compagnie des chemins de fer du Nord le 1^{er} octobre 1936 à l'âge de 24 ans, à l'atelier de chaudronnerie du dépôt de Lens. Il était auparavant menuisier dans une petite entreprise dont il avait été licencié. Il est ensuite devenu chauffeur de route, puis mécanicien en 1943. Louis Bleuzet est décédé le 1^{er} septembre 2015.

Après être entré aux chemins de fer, automatiquement on nous a contacté.

Dès votre entrée aux chemins de fer en 1936 ?

Tout de suite, ils sont venus nous contacter.

Et c'était quel syndicat ? Il n'y avait que deux syndicats : la CGT puis la CFTC.

Et vous, vous êtes allé où ? À la CGT, c'est là qu'ils étaient les plus nombreux.

Et quels souvenirs vous avez du Front Populaire ?

Du Front populaire ? Ah, ah, oui là c'était vraiment merveilleux, parce qu'on a eu beaucoup, beaucoup, beaucoup d'avantages qu'on n'avait pas avant. Le Front populaire nous a donné d'abord les 48 heures, qui n'existaient pas. Après on a eu les allocations familiales, l'assurance sociale ; tout ça, ça été créé avec 36.



Extrait du témoignage de Georges Brunel, recueilli par Rails et histoire le 3 avril 2012.

Les meetings, les manifestations qui se déroulent au cours du Front populaire sont également suivis, plus ou moins attentivement, par les enfants des cheminots, comme l'évoque Georges Brunel dans son témoignage. Georges Brunel, né le 24 septembre 1926 à Nîmes, a été lui-même cheminot, en commençant sa carrière à la SNCF en 1946. Son père Louis, né le 11 septembre 1903 à Collias, était entré au PLM en 1925, il fut chauffeur de route, puis mécanicien, attaché au dépôt de Nîmes.

Je me souviens des trucs du Front populaire. Alors pourquoi ? Parce que en face du dépôt, si vous y allez à Nîmes, il y a le bar des Mécaniciens – je ne sais pas s'il y existe toujours – et il y a un carrefour où le long de la voie, il y a des espaces libres. Le long du viaduc de Nîmes, tous les gens jouaient aux boules. Nous, on allait jouer là aussi. Et quand il y avait des manifs, je me rappelle, je vous dis ça, c'est vieux, je devais avoir, je ne sais pas moi, 11 ans à l'époque, il y avait un tréteau et nous, on allait jouer sous le tréteau. On ne s'occupait pas des discours, hein.

Et ils faisaient les discours sur le tréteau

Ils faisaient les discours, il y avait du monde autour. Et je me rappelle même avoir vu arriver ou les gendarmes ou les militaires pour les faire courir, parce qu'à la fin du Front populaire, ça c'était gâté.

Et votre père, est-ce qu'il assistait à ces discours ?

Oui, oui, il assistait. Au début, il était syndiqué, c'était la CGT, il n'y avait que ça.



Extrait du témoignage de
Maxime Ledru, recueilli par Rails
et histoire le 14 mars 2013

Les témoignages que nous avons recueillis fournissent également des indications sur la vie quotidienne dans la deuxième moitié des années 1930, en particulier sur la vie dans les cités. Maxime Ledru, né le 25 février 1926 à Margny-lès-Compiègne, a passé toute son enfance dans la cité cheminote de la ville. Il est entré à la SNCF comme auxiliaire ouvrier ajusteur le 28 mars 1943. Son père, né le 25 février 1886, était surveillant de dépôt. Il décrit ici quelques aspects de la cité cheminote de Margny.

Il y avait un mélange entre tous les services, c'est-à-dire qu'il y avait Traction, il y avait Exploitation, il y avait Bâtiments, c'était le VB à l'époque. La vie, c'était une vie tout à fait particulière dans le sens qu'il n'y avait pas de commerçants. Il fallait aller à l'économat.

Qui était dans la cité ?

Non. L'économat c'était un wagon, parce que le dépôt de Compiègne n'était pas important vis-à-vis de Creil ou de Tergnier, c'était un petit dépôt, et c'était un wagon équipé qui venait et qui servait d'économat. Alors il faisait la tournée des gares, il était garé en gare de Compiègne, on savait la tournée quand il venait et on allait faire des courses. À l'époque, on prenait la voiture, c'est-à-dire une brouette, ben oui, papa il prenait la brouette et il allait faire des courses pour le mois. Et alors à l'économat il avait un livret, c'était déjà un petit peu un paiement différé comme les cartes maintenant. C'était retiré du salaire le mois d'après. Donc il avait un livret, il achetait toutes ses courses. Après on remontait. Le restant, après, il y avait un laitier qui pas-

sait, un boulanger, c'était tout. On ne mangeait pas de la viande tous les jours à l'époque. À la cité, il n'y avait que les cheminots.

Et il y avait combien de maisons dans cette cité ?

Une trentaine peut-être. À Compiègne vraiment, c'était presque familial. Il y avait des fêtes organisées par le chemin de fer, parce qu'à l'époque c'était encore le Chemin de fer du Nord. Et les maisons étaient entretenues par le chemin de fer, les extérieurs, toutes les fleurs qu'il y avait, c'était des jardiniers qui venaient. C'était vraiment des pavillons intéressants parce qu'à l'époque on avait l'électricité et il y avait l'eau courante. Bon, pas d'eau chaude, pas de salle de bain mais c'était des maisons où il y avait quatre chambres, des toilettes à l'extérieur mais c'était des toilettes quand même.

Extrait du témoignage de
M. G., recueilli par Rails et
Histoire le 22 juin 2012

Être cheminot au temps du Front populaire c'est bien sûr travailler et avant ça, pour certains, passer par les centres d'apprentissage. C'est le cas de ce témoin, qui a demandé l'anonymat pour l'utilisation et la diffusion de ses propos, qui entame son apprentissage d'ajusteur à l'âge de 14 ans. Il est né le 15 janvier 1924 à Nantes. Apprenti ajusteur, il passe ensuite à la conduite, d'abord comme chauffeur de route, puis mécanicien et enfin conducteur diesel jusqu'à sa retraite en 1974.

Je ne sais pas combien on était à se présenter mais on n'a pas tous été reçus bien sûr, comme dans tout examen.

Et il avait eu lieu où cet examen ?

Il avait lieu à Nantes-Orléans, à la gare.

Et comme matières, qu'est-ce qu'on vous demandait à ce concours ?

Et bien c'était assez simple quand même : français, calcul, mais pas d'un niveau tellement élevé. Moi évidemment, j'étais dans les plus jeunes, j'avais des copains – des bons copains d'ailleurs – il y en avait un qui avait son Brevet, il avait deux ans de plus que moi déjà. On était que deux trois ou quatre sur une douzaine, oui treize, à sortir de l'école primaire. Alors évidemment, on faisait ce qu'on pouvait, les autres nous étaient supérieurs, pas de doute. Mais j'ai été reçu.

Et une fois reçu, comment ça se passait la formation, qu'est-ce qu'on vous apprenait ?

Alors la formation ce n'était pas drôle parce que moi je suis rentré comme ajusteur mais je n'avais jamais tenu

la lime. On était gosse. Mes parents, bien qu'ils n'étaient pas trop aisés, m'avaient proposé de continuer l'école mais j'avais dit : « Non, pas d'études, je voudrais aller travailler ». Alors pour commencer, et bien on apprenait à taper au burin. Alors le petit doigt, ça fait que ça dérapait souvent, il en prenait un coup. À limer alors c'était un V, pour essayer de limer droit. Parce que c'est toujours pareil, quand on apprend à limer ça bagote toujours d'un côté et de l'autre. Il fallait apprendre à limer droit d'abord. Après on s'est amélioré petit à petit et on faisait des pièces. L'apprentissage, aux chemins de fer, c'était vraiment bien. On s'est retrouvé au CAP avec des gens de l'extérieur, on a fait nos essais dans le temps voulu, largement, alors qu'il y en avait qui traînaient, c'était pas ça quoi. Alors sortis de l'apprentissage, ce n'était plus de l'ajustage par contre, c'était la masse, c'était le chalumeau, la grosse cavalerie là. L'apprentissage, je ne regrette pas, on a bien appris à travailler.

Quand vous êtes rentrés dans votre centre d'apprentissage, vous étiez combien par promotion ?
Quatorze je crois. Les instructeurs, c'était des hommes d'un certain âge déjà. On n'avait pas accès au dépôt les deux premières années. La troisième on allait un peu bricoler au dépôt quand même. »



L'apprenti PO-Midi, janvier 1936. Fonds cheminot CCGPF.



Extraits du témoignage de Serge Bedu, recueilli par Rails et Histoire le 28 mai 2013

Photographies ©Rails et histoire

D'autres jeunes gens ne suivent pas la filière de l'apprentissage et exercent, au sein des compagnies, des métiers totalement différents. Serge Bedu, né le 17 mai 1920 à Paris, est ainsi entré à la Compagnie du Nord à la fin de l'année 1936, peu après le décès de son père, comme élève-bureau et il est affecté au service district Bâtiment qui s'occupe de la gérance de la cité du Bourget. Il rejoint ensuite la comptabilité VB Nord.

Alors, quand je suis rentré au chemin de fer en 1936, à l'époque, il y avait aussi du chômage. Il n'y avait pas eu de concours au Nord depuis 1927. Donc il y a eu des examens, des concours d'expéditionnaire. Parce que mon père était décédé en juillet 1936. J'ai travaillé, j'ai passé le premier concours et puis il y a eu peu d'élus, je n'ai pas été reçu. Ensuite il y a eu un concours d'élève-bureau. Je suis donc entré comme élève-bureau en décembre 1936. Et quelques mois après, il y a eu un autre concours d'expéditionnaire. J'ai passé mon concours d'expéditionnaire, j'ai été reçu. J'étais donc mineur expéditionnaire. J'ai débuté en district Bâtiment au Bourget, je ne pense pas que ça existe encore. Le district Bâtiment s'occupait... il y avait une cité très importante au Bourget, il y avait beaucoup de cités sur le Nord. La Compagnie du chemin de fer du Nord dépendait de la famille de Rothschild, avec beaucoup de paternalisme. Il y avait une cité qui faisait plus de 350 logements et pavillons, nous avions une centaine d'appartements également sur la ligne. La cité com-

prenait des installations : piscine, terrain de sports, tennis, dispensaire, une petite classe - parce que c'était à Drancy et que l'école était assez loin - pour le primaire, pour le début de la classe et même une église qui était là. Et il fallait s'occuper de toute la gérance : les attributions de logements, les factures pour l'eau et l'électricité qui étaient fournies par la SNCF, toute la partie administrative. Nous avions des ouvriers de toutes les catégories donc il fallait gérer du point de vue personnel et tout.

Qui s'occupaient de l'entretien de la cité.

De l'entretien de la cité, des bâtiments de la ligne et tout ce qui était de la gérance de la cité, l'entretien. La chance que l'on avait c'est que dans un district Bâtiment il y avait peu de personnel. Les chefs de districts, surtout celui-là, au district du Bourget c'était un district important mais beaucoup de chefs de districts passaient, restaient très peu de temps. Donc, nous étions peu d'agents. On était un ou deux pour s'occuper des commandes avec les entreprises, deux surveillants pour s'occuper

des ouvriers et un agent pour s'occuper de la partie administrative. Et j'ai eu la chance de commencer avec un ancien Ceinturon, peut-être six mois, qui est parti, et un gosse seize ans et demi j'ai eu à gérer, avec des chefs de district qui restaient quelques mois : « ça marche bien, continuez de faire marcher et tenez moi au courant ». C'était formidable. Ce qui m'a permis de voir un travail intéressant comme ça, que je menais comme je voulais et de me mettre au courant de tout. On avait commencé la comptabilité analytique. Moi j'avais à gérer tout : il y avait les feuilles de répartition des ouvriers, il fallait faire des répartitions sur des comptes. Après quand on allait dans un service de direction, les jeunes comme moi qui étions rentrés comme élève-bureau étaient très appréciés parce que justement on touchait à tout. Mais si on faisait sa carrière dans un district, il n'y avait aucun avancement. Vous entriez à l'échelle 5 et vous sortiez à l'échelle 8, quand ça avait bien marché. (...)

L'avantage que l'on a eu, par exemple c'est quand

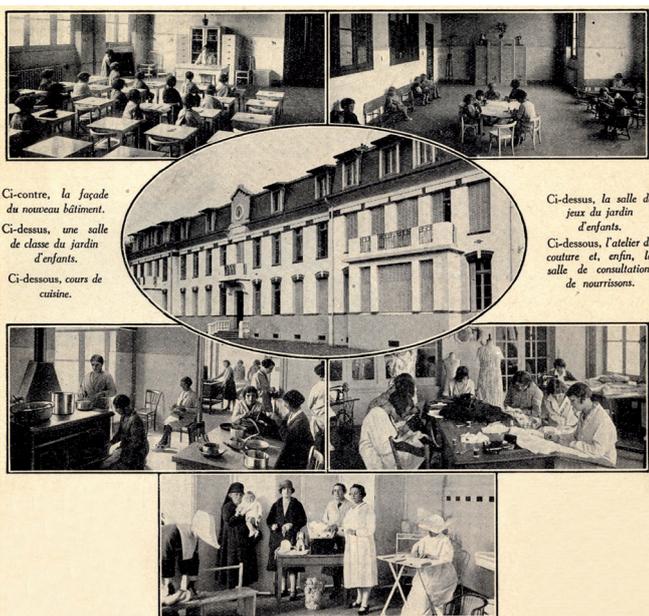
je suis rentré nous avons la carte de circulation sur le Nord et huit permis pour le reste de la France. La SNCF nous a donné la carte sur la totalité. Du temps des Compagnies, on touchait une fois par an, au mois de mai, une prime de gestion sur le chiffre d'affaires, moins importante que la prime de fin d'année mais c'était quand même un complément. Avec la SNCF, c'est tombé.

La création de la SNCF et la disparition des compagnies n'a pas été sans susciter quelques critiques de la part de certains cheminots. Ce témoin, qui a souhaité rester anonyme, est né en 1913 et a commencé sa carrière comme apprenti à la Compagnie de l'Est en 1926. Il est devenu chauffeur en 1938 et mécanicien de route quelques années plus tard.

Extrait du témoignage de M. X., recueilli par Rails et Histoire le 18 décembre 2013

Bon, la SNCF n'était pas branchée, comme la Compagnie de l'Est, sur le chemin de fer. Parce que à la Compagnie de l'Est, où j'ai appris le métier, on avait des gens qui savaient conduire le chemin de fer. Et quand ils ont créé la SNCF, c'est-à-dire qu'ils ont mélangé toutes les Compagnies en une seule, la SNCF, ce ne fut pas un bon résultat. Malheureusement, ils ont fait venir des gens, du PLM, de la Compagnie de l'Est ou des autres Compagnies, qui n'étaient pas habitués dans les Compagnies. Ils étaient mal habitués à la SNCF. On a été mal conduit, on était mal dirigé. C'est une question de mentalité, car ces gens n'avaient pas été formés à la Compagnie de l'Est. Ils avaient été formés au PLM ou aux Chemins de fer de l'État et ils n'avaient pas la conception de ce qu'était la Compagnie de l'Est, ils n'ont pas eu la conception de ce qu'était la SNCF après.

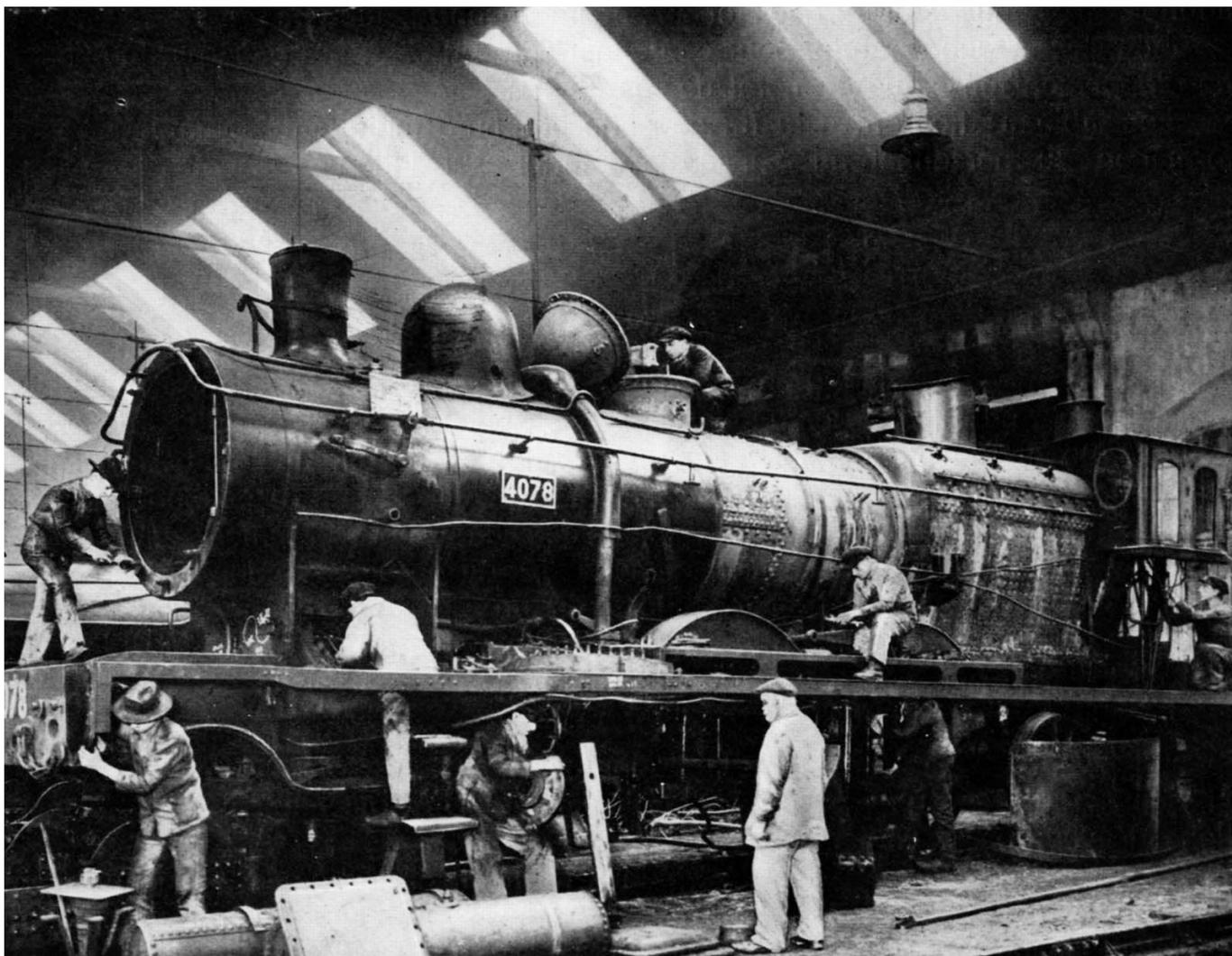
Ces quelques extraits de témoignages recueillis par l'équipe du pôle archives orales de Rails et histoire permettent d'éclairer la thématique et les questions qui réunissaient les différents intervenants, lors de la table ronde du 5 novembre 2016 au musée de l'Histoire vivante, d'un angle différent et le plus souvent complémentaire. Bien sûr, il ne faut cesser de confronter, de recouper les différentes sources. Il ressort notamment que, si les avancées sociales obtenues grâce au gouvernement du Front populaire ont été largement saluées par une immense majorité de cheminots, la naissance de la SNCF n'a pas constitué une rupture majeure dans l'exercice du métier, même s'il a fallu, pour certains, s'adapter à des pratiques professionnelles nouvelles. Le sentiment d'appartenance au Nord ou au PLM, par exemple, va néanmoins perdurer de nombreuses années, au moins jusqu'au sortir de la Deuxième Guerre mondiale.



Ci-contre, la façade du nouveau bâtiment.
Ci-dessus, une salle de classe du jardin d'enfants.
Ci-dessous, cours de cuisine.

Ci-dessus, la salle de jeux du jardin d'enfants.
Ci-dessous, l'atelier de couture et, enfin, la salle de consultations de nourrissons.

Exposition coloniale, 1931. Enseignement technique de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, sd : apprentis ajusteurs-monteurs du dépôt d'Orléans. Fonds cheminot CCGPF.



Page de gauche : *Bulletin* du PLM, septembre 1931.
Fonds cheminot CCGPF.



Photogramme extrait de
« Sur les routes d'acier »
(Boris Peskine, 1938),
coll. Ciné-archives. Film
restauré par le CNC.

Les films militants du Front Populaire

Madeleine Peytavin

Membre du bureau de l'IHS ; initiatrice et principale contributrice du cahier n° 57 « spécial cinéma »

Des films rares... à nouveau disponibles

Grâce à un travail de restauration entrepris par Ciné-Archives, à l'occasion des 80 ans du Front populaire, trois grands documentaires peuvent enfin être visionnés. Il s'agit de : « Les Métallos » de Jacques Lemare pour la fédération de la Métallurgie, « Les Bâtisseurs » de Jean Epstein pour celle des travailleurs du Bâtiment et enfin « Sur les routes d'acier » de Boris Peskine pour la fédération des cheminots et sa fédération des cadres. Ces films ne sont pas des œuvres isolées mais ont beaucoup à voir avec le contexte politique et social de la France en 1936.

Histoire très courte de Ciné-liberté

Ciné-Liberté est née en juillet 1936, domiciliée à la « Maison de la culture » inaugurée en mars 1935 et présidée par Louis Aragon. L'objectif de cette maison de la culture est de mener des actions de démocratisation dans toutes les disciplines artistiques dont le cinéma. Le groupe cinéma rassemble de grands noms : Germaine Dulac (critique de cinéma), Jean Renoir et Jean Painlevé (réalisateurs), Gaston Modot (acteur), Léon Moussinac (écrivain, journaliste), Max Douy (décorateur), Jacques Lemare (cadreur et syndicaliste), Marguerite Houllé (monteuse et compagne de Renoir). Mais encore Georges Sadoul, Jacques Becker, Pierre Unik, Luis Buñuel, Henri Cartier-Bresson... Confiée à

Jean Renoir, Ciné-Liberté est une coopérative de l'audiovisuel du Front populaire qui se fixe un programme de réalisations de trois genres de création cinématographique : Les actualités, les films romancés comme « Le temps des cerises », les documentaires comme les trois films commandés par les trois fédérations citées plus haut. Des portraits de militants sont également réalisés. À l'été 1936, Ciné-Liberté compte 12 000 adhérents

Les grèves de 1936

Il existe une grande conscience professionnelle chez les travailleurs du cinéma. Les studios font la loi, les réalisateurs font la leur. De nombreux métiers sont dangereux. Mais chaque fois qu'un film est entrepris, le monde du cinéma veut voir l'œuvre achevée dans les délais. Les grèves de 1936 atteignent aussi les ouvriers et techniciens du cinéma qui exercent leurs métiers dans des studios insalubres ; la journée de travail est sans limite ; les matières utilisées dans les films sont dangereuses et vite inflammables. De zéro technicien syndiqué, surgissent des syndicats qui vont être déterminants pour le jaillissement d'un cinéma militant du Front populaire.

Le cinéma militant du Front populaire :

Des médias, le plus populaire, c'est le cinéma. Quand intellectuels, ouvriers et techniciens du cinéma s'emparent de leur centre d'intérêt commun, cela provoque une profusion



de réalisations peu communes mettant au centre de leur travail, l'homme, sa vie, ses désirs. Dans la fiction, c'est Jean Gabin qui illustre de façon magistrale les aspirations des travailleurs du cinéma mais aussi celles de la population qui se prend à rêver d'un monde meilleur. Parmi les réalisateurs, Jean Renoir tient une place centrale avec « La Marseillaise » (film très soutenu par la Cgt), « La vie est à nous » et « La Bête humaine » avec Gabin (la fédération Cgt des cheminots dans sa Tribune du 19 septembre 1938 désigne ce film comme « notre film fédéral »).

Parmi les animateurs de ce mouvement qu'il convient d'appeler cinéma militant du Front populaire, on trouve le Parti communiste, la Cgt, la Sfio et une multitude d'associations mettant en scène le monde du travail ou la guerre d'Espagne. Dans la catégorie des films documentaires, les trois films des fédérations syndicales font figure d'entreprises originales. Signalons que « La vie est à nous » n'avait pas été projeté en salle depuis 1969 !

De « Sa majesté le rail » à « Sur les routes d'acier »... Gros plan

Tel fut le titre du film annoncé dans la *Tribune des cheminots* du 14 août 1937 qui le décrit comme « une réalisation fédérale – un film sur les chemins de fer et la vie des cheminots (qui) fait connaître la force de notre mouvement, son ampleur, ses aspirations ». Pour des raisons non élucidées et peut-être en lien avec les débats d'alors au sein de l'organisation syndicale à propos de la nationalisation des chemins de fer, ce film n'a plus fait parler de lui dans la *Tribune des cheminots*. Il est même possible qu'il ne soit pas sorti en salle¹. Perdu dans la tourmente de la deuxième guerre mondiale, c'est à la cinémathèque de Toulouse qu'il a été retrouvé sous un faux titre, « Passions », ce qui l'a préservé mais qui a longtemps détourné les recherches, jusqu'en 95. Nous devons cette redécouverte à Claude Thiébault avec le Centre National de la Cinématographie.

1. Amputé de sa séquence syndicale, le film a été distribué dans les circuits Gaumont. Aujourd'hui, il nous revient restauré et complet comme un outil syndical et culturel de plus

Présentation du coffret « la Vie est à nous » par Ciné Archives

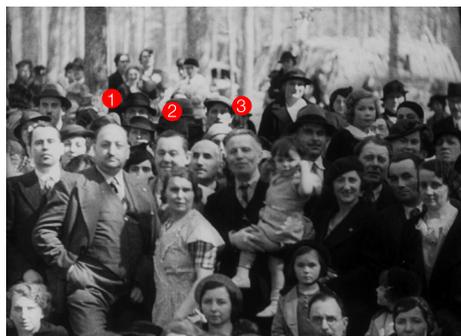


À l'occasion des 80 ans du Front Populaire, Ciné-Archives propose un triple DVD accompagné d'un livre de 104 pages, qui constitue une anthologie du cinéma militant du Front Populaire.

Parmi les films les plus remarquables, citons « La Vie est à nous » (réalisation collective dirigée par Jean Renoir) produit par le PCF pour les législatives de 1936, « Grèves d'occupations » tourné pendant les grèves de mai-juin 1936, « Le Temps des cerises » (réalisé par Jean-Paul

Dreyfus en 1937 à la demande du PCF) évoquant les retraites des vieux travailleurs, les trois documentaires syndicaux réalisés en 1938 (« Les Métallus », « Les Bâisseurs » et « Sur les routes d'acier ») pour la CGT. Mais aussi « Le défilé des 500 000 manifestants du 14 juillet 1935 », moment décisif dans la constitution d'un Front Populaire, ou encore « Breiz Nevez », sur le Front Populaire en Bretagne.

Un livre de 104 pages accompagne le triple DVD. • « 1936 : quand le cinéma



Photogrammes extraits de « sur les routes d'acier » (Boris Peskine, 1938), coll. Ciné-archives. Film restauré par le CNC. À droite, fête organisée par l'Union des syndicats cheminots du réseau de l'État, dans la forêt de Rambouillet. On reconnaît quelques dirigeants de la Fédération CGT des cheminots :
1. Roger Liaud ;
2. Raymond Tourmemaîne ;
3. Pierre Semard.

Le réalisateur Boris Peskine est né à St-Petersbourg en 1911. Il arrive en 1920 en France avec sa famille qui obtient la naturalisation en 1928. Il poursuit des études d'ingénieur à l'École centrale de Paris. Il commence une carrière de réalisateur dans le cinéma : il crée pour la fédération CGT des cheminots « Sur les routes d'acier » en 1938 puis est coréalisateur avec André Malraux du film « Espoir (Sierra de Teruel) ». Résistant, déporté parce que juif, il revient le 30 avril 1945 en France. Il ne reprend pas son activité de cinéma à son retour. Se consacrant à son métier d'ingénieur, il est le concepteur des barrières Vauban (barrières métalliques destinées à contenir les foules). Il est mort dans les années 1970 sans avoir pu voir son film. « Sur les routes d'acier » relate la naissance du chemin de fer, des techniques et garde trace d'une multitude de métiers du rail. Une invitation au voyage permet de découvrir la diversité des régions françaises. Le film ne manque pas de présenter un acquis du Front

populaire : les congés payés. La fédération présente son fonctionnement, son taux de syndicalisation sans oublier ses réalisations sociales comme le chalet des Frasserands (aujourd'hui « chalet Pierre Semard ») et ses trois orphelinats de la région parisienne. Il convient de souligner la magnifique et envoûtante musique de Germaine Tailleferre déjà très connue pour ses musiques de films et son appartenance au « groupe des Six » (Auric, Durey, Honnegger, Milhaud, Poulenc et Tailleferre). Sa musique ici est très scandée, parfois métallique et aussi très drôle. Elle est interprétée par l'ensemble de Maurice Jaubert, ami de Jean Renoir et très proche des réalisateurs des films du Front populaire comme Carné, Clair, Duvivier, Vigo. Les croquis sont ceux d'un dessinateur connu à l'époque, nommé Griffoul.

faisait politique et que la politique faisait cinéma », introduction par Danielle Tartakowsky • « La Vie est à nous : film d'actualité » par Bernard Eisenschitz • « La restauration de La Vie est à nous » par Eric Loné et Patrice Delavie, Direction du Patrimoine cinématographique du CNC • « Ciné-Liberté, une coopérative cinématographique entre engagement et émancipation » par Valérie Vignaux • « Jean-Paul Dreyfus (dit Le Chanois), cinéaste du Front populaire » par Pauline Gallinari • « Les enjeux internationaux du Front populaire » par Serge Wolikow • « Syndicats et caméras, la CGT du Front populaire et ses films » par

Tanguy Perron • Notices descriptives des 16 films • Chronologie / Bibliographie

Ciné-Archives avec le soutien du CNC (Centre national du cinéma et de l'image animée) a reçu pour ce coffret de trois DVD le Prix Curiosité 2017. Ce prix, venant récompenser le travail d'un éditeur sur un film devenu rare, est décerné par le Syndicat Français de la Critique de Cinéma et des films de Télévision.

Tarif commercial : 29 € TTC - Commande à passer à Ciné-archives



Morceaux choisis

Allons au-devant de la vie...

Madeleine Peytavin

Une chanson dans un film russe

En 1931, en plein premier plan quinquennal (1929-1934), Friedrich Ermier¹ et Sergueï Youtkevitch travaillent à la réalisation d'un film qui met en scène des ouvriers de Leningrad qui s'affrontent pour réaliser le plan socialiste. Le film sort sur les écrans en 1932 sous le titre « La Honte » mais il est plus connu sous son second titre « Contre-plan ». La jeunesse y interprète une chanson « Dans le frais matin (Pesnya o Vstrechnom) » écrite par le poète Boris Kornilov (1907-1938) et mise en musique par son ami Dimitri Chostakovitch (1906-1975). Chostakovitch a déjà composé la musique du « Cuirassé Potemkine » en 1925.

La carrière de la chanson

Cette chanson arrive en France en 1935 et est appelée « Allons au-devant de la vie » par Jeanne Perret. Elle est interprétée par la Chorale Populaire de Paris qui vient

d'être créée par Suzanne Cointe (1905-1943) et Peters Rosset. Sous la direction du chef d'orchestre Roger Desormière (1898-

Qu'au cerveau la main obéisse
 Que le labeur s'en accomplisse
 Que sur les rails le convoi glisse
 Que la main soulève la pelle
 Que crépitent les étincelles
 La main contrôle, la main veille
 La main calcule, écrit, construit
 Elle dessine les merveilles
 Que par l'espace elle conduit
 La main fait sonner le marteau
 Dans la gare et dans le chantier
 Au dépôt comme sur la voie
 Dans les wagons ou le bureau
 Les mains des hommes à la fois
 Font le devoir de leur métier
 Et toutes ces mains solidaires
 Les mains rugueuses, les mains fines
 La main qui trace, qui dessine
 La main qui dompte la machine
 Mains de la table ou de l'usine
 Mènent les trains par toute la terre...

Extrait du film « Sur les routes d'acier »

Poème de Jean-Jacques Gault

Au devant de la vie
 Arrangement pour Chœur et Piano
 par FEDOR EVSEVSKY

Paroles françaises de **Pierre MIGENNES** Musique de **D. CHOSTAKOVITCH**

Allegretto Solo Sop. ou Tén.
 3 mf 1 1^{er} COUPLÉ

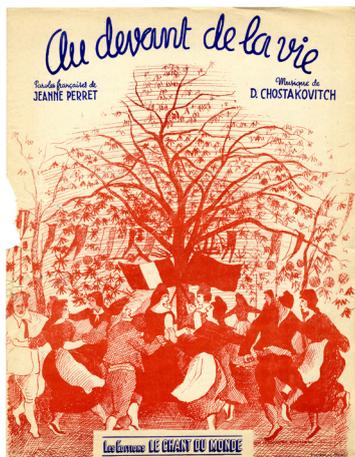
i. Ma blonde, en-tends tu dans la
 vil - le - Sif - fler les fa - briqu's et les trains?
 Al - lons au de - vant de la bi - se Al -
 lons au de - vant du ma - tin De -
 bout, ma blond' chan - tons au vent! De - bout,
 a - mis! Il va vers le so -
 leil le - vant no - tre pa - ys. 2. La
 joie te ré - veil - le, ma blon - de Al - lons, nous u -
 nous sa - lue - rons la bri - ga - de Et nous sou - ri -

2 & 3^e COUPLETS

Copyright MCMXLVI by
 LE CHANT DU MONDE
 Editions Musicales
 32, rue Beaujon, Paris 8^e

C.118chM.
 Made in France

Imprimé en France
 Tous droits réservés
 pour tous pays.



Ci-contre et ci-dessous, partition d'*Au devant de la vie*, ed. Le chant du Monde, sd. Coll. musée de l'Histoire vivante.

1963) et de Suzanne Cointe qui dirige la chorale, la chanson est enregistrée au « Chant du monde » en 1935. Elle rejoint alors le réper-

toire des chansons révolutionnaires qui résonnent dans les rassemblements du Front populaire. « Allons au-devant de la vie » est aussi reprise par des tandems de jeunes gens dans le film « Le Temps des cerises (1937) de Jean-Paul Le Chanois ».

Puis en 1942, Jean Nocher², de son vrai nom Jean Gaston Charon, s'inspire de la chanson « Allons au-devant de la vie » pour créer, depuis sa prison, un chant de résistance dédié à ses camarades de détention du fort Montluc dont voici le refrain : Debout amis, tous en avant /Et tous unis ! /Il va renaître en combattant /Notre pays !

1. Friedrich Emler est aussi le réalisateur de *Le Grand tournant* ou *Le Tournant décisif* qui met en scène la bataille de Stalingrad. Ce film a reçu deux prix au festival de Cannes en 1946.

2. S. Chimello, *La Résistance en chantant 1939-1945*, Editions Autrement, 2004, p. 150.

**Le texte de la chanson
version française**

Ma blonde, entends-tu dans la ville
Siffler les fabriques et les trains ?
Allons au-devant de la vie
Allons au-devant du matin

(Refrain)

Debout ma blonde
Debout amie
Il va vers le soleil levant
Notre pays

2

Et nous saluerons la brigade
Et nous saluerons les amis
Mettons en commun camarades
Nos plans, nos travaux nos soucis

(Refrain)

3

Amie, l'univers nous convie
Nos cœurs sont plus clairs que le jour
Allons au-devant de la vie
Allons au-devant de l'amour

(Refrain)

4

La joie te réveille ma blonde
Allons-nous unir à ce chœur
Marchons vers la gloire et le monde
Marchons au-devant du bonheur

(Refrain)

5

Dans leur triomphante allégresse
Les jeunes s'élancent en chantant
Bientôt une nouvelle jeunesse
Viendra au-devant de nos rangs

Debout ma blonde
Debout amie
Il va vers le soleil levant
Notre pays

SOPRANO

nir à ce chœur — Mar-chons vers la gloire et le
rons aux a - mis — Met - tons, en com - mun, ca - ma -
mon - de, Mar-chons au de - vant du bon - heur!
ra - des. REFRAIN Nos plans, nos tra - veaux, nos sou - cis!
De - bout, ma blond' chan - tons au vent! De - bout,
a - mis! Il va vers le so - leil le -
vant no - tre pa - ys! 3.Et 4.Dans
4^e & 5^e COUPLETS
leur tri - om - phante al - lé - gres - se Les jeu - nes s'é -
mis! l'u - ni - vers nous en - vi - e Nos cœurs sont plus
lanc'nt en chan - tant Bien - tôt un nou - vel - le jeu -
clairs que le jour Al - lons au de - vant de la
nes - se Vien - dra au de - vant de nos rangs De -
vi - e REFRAIN Al - lons au de - vant de l'a - mour.
bout, ma blond' chan - tons au vent! De - bout, a -
mis! Il va vers le so - leil le - vant no -
tre pa - ys! 5.A - pa - ys!

Dépot légal 4^e Trim. 1946
JOLIVET S.mil., Paris C.118cbM.

MARCELLE HIRTZ * PAUL MARTIAL

SOCIETE NATIONALE des CHEMINS de FER FRANÇAIS



LE RAIL A VOTRE SERVICE

Printed in France for and by French National Railways.

Publicité SNCF, 1938, N°1

CREATION DES EDITIONS PAUL-MARTIAL, 5, RUE LAURE SURVILLE - PARIS.

Première affiche de la toute nouvelle SNCF créée par Marcelle Hirtz et Paul Martial en 1938, SARDO - Centre National des Archives Historiques (CNAH) du Groupe SNCF, VDR2129.

