

LES CAHIERS DE L'INSTITUT



Manifestation pour le retrait du Plan Juppé - Coll. IHS Cheminots

Le statut des cheminots :
Une longue histoire
page 4



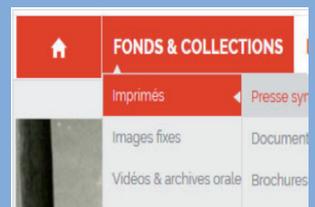
Gare de Paris-Austerlitz
page 13



Mai-juin 1968 SNCF Bordeaux
page 16



La bibliothèque numérique
page 18



Initiatives pour reparler cinéma
page 20



CAHIER N° 67
4^e Trimestre 2018

SOMMAIRE

Édito, Patrick Chamaret	page 3
Le statut des cheminots : Une longue histoire. Claude Marache	page 4
La gare de Paris-Austerlitz : Un combat de 30 ans. Dominique Launay	page 13
Quand les cheminots évoquent Mai-juin 68 : Sur la région de Bordeaux. Christian Laur	page 16
Notre bibliothèque numérique : Mode d'emploi. Isabelle Lassignardie	page 18
Des initiatives pour reparler cinéma et « Bataille du Rail ». Madeleine Peytavin	page 20
A Marseille : Le livre Mémorial. Marcel Almero et Pierre Ciantar	page 26
Morceaux choisis	page 29
Livres disponibles à l'IHS	page 31

Rédaction : Ihs Cgt Cheminots - Coordination Christiane Roulet
Conception : PAO Cgt fédération des cheminots
Impression : Rivet
Photos couverture et pages intérieures : Sources photos de ce cahier : IHS Cgt des cheminots - Pascale Lallys
263, rue de Paris - case 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tél. 01 55 82 84 40 - Fax 01 48 57 10 36 - Ihs@cheminotCgt.fr - www. Ihs.cheminotCgt.fr
Les cahiers de l'Institut - ISSN : 2101-3721



© Pascale Laly

S'il est toujours difficile de déterminer les événements importants qui ont marqué une année, on peut toutefois s'y risquer pour 2018, de différentes sortes et de toutes les couleurs : du rouge des torches des cheminots en lutte pour le service public, au jaune des gilets qui crient une bien légitime colère en cette fin d'année contre la vie chère et les taxes fiscales, et au noir des casseurs et profanateurs de l'arc de triomphe où ces mêmes cheminots se rassemblent chaque 10 août pour commémorer leur grève insurrectionnelle de 1944. On en oublierait presque l'arc en ciel des

champions du monde de football qui, souvenons-nous, n'a pas même insufflé l'état de grâce attendu !

La réforme ferroviaire libérale avec l'ouverture en grand des portes à la concurrence, qui a valu la formidable action des cheminots du premier semestre ne répond pas et ne répondra pas aux principes fondamentaux du service public que sont l'égalité d'accès et de traitement, la continuité et l'adaptabilité aux besoins des usagers. Elle y répondra encore moins en cassant le lien social qui relie les cheminots à ces principes. Car le « Statut du personnel » est un ensemble de garanties essentielles communes aux cheminots. Facteur d'unité et de cohésion, il concourt à l'efficacité économique et sociale de la SNCF. Il est loin du triptyque caricatural emploi à vie, retraite et facilités « généreuses » de circulation qui passe sous silence l'équilibre droits, devoirs et niveau de service public offert aux usagers dont c'est la finalité. Service public et statut du personnel sont étroitement dépendants et la mise en œuvre de la réforme restera un terrain d'affrontement social tant les conséquences sont considérables.

Les effets d'ailleurs ne se font pas attendre sur le plan des services offerts avec une dégradation sensible, des abandons, fermetures, sous-traitances et suppressions d'emplois.

Le pare-feu du statut qui serait garanti pour les actuels cheminots est déjà touché, et pas par hasard pour la représentation du personnel et donc le droit syndical, menacé sur l'aspect rémunérations, paiement des qualifications et déroulement de carrière ainsi que les autres éléments.

Autant de raisons pour notre institut, bien ancré sur son rôle d'étude, de recherche, d'analyse et d'éclairage de vous présenter dans ce cahier entre autres articles, cette longue histoire du statut qui s'étale sur plus d'un siècle et qui touche aux relations entre les anciennes Compagnies, l'État, puis ensuite la direction de l'entreprise publique et les cheminots. Et pour nous, bien évidemment, l'histoire n'est pas finie. Mais ce sont les cheminots qui en écriront la suite avec la Cgt sûrement, dans leur unité nécessaire et dans la démocratie syndicale et ouvrière tout autant indispensable.

Nous avons ouvert nos pages aux récits d'initiatives qui se sont déroulées en relais des nôtres. Elles furent nombreuses et c'est plutôt de bon augure en cette fin d'année.

Patrick Chamaret - Président de l' Ihs

*Tous nos vœux
de bonheur, de santé
et de solidarité pour 2019*

LE STATUT DES CHEMINOTS : UNE LONGUE HISTOIRE



La « Réforme du système ferroviaire » a livré en pâture de l'opinion publique le « Statut » des cheminots, peint pour la circonstance aux couleurs de l'archaïsme et de l'injustice vis-à-vis des autres salariés. Pour y voir plus clair, il nous a semblé utile de nous replonger dans l'histoire de sa longue élaboration et de ses soubresauts.

Ce que l'on appelle communément le Statut des cheminots rencontre plusieurs dispositions qui ne sont pas toutes répertoriées dans le document officiel qui a trait au « Statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel ». A titre d'information, ce Statut comprend aujourd'hui 13 chapitres.

Chapitre I : Droit syndical, représentativité
 Chapitre II : Rémunération, indemnités, allocations, facilités de circulation, grille de salaires
 Chapitre III : Délégués de commission
 Chapitre IV : Représentation du Personnel
 Chapitre V : Recrutement, admission au Cadre Permanent, élèves, apprentis, détachés, agents en service libre, attachés, auxiliaires, personnel contractuel, caisse de retraite
 Chapitre VI : Déroulement de carrière, avancement en grade, tableau des filières, dictionnaire des emplois
 Chapitre VII : Cessation de fonctions
 Chapitre VIII : Changement de résidence
 Chapitre IX : Mesures disciplinaires / garanties et sanctions
 Chapitre X : Congés
 Chapitre XI : Réservé

Chapitre XII : Régimes particuliers – sécurité sociale : caisse de prévoyance

Chapitre XIII : Dispositions diverses découlant de discussions ayant eu lieu dans d'autres structures mais qui doivent trouver un prolongement en CMS. A titre d'exemple, cela concernait :

- La réglementation du travail (personnels roulants et sédentaires)
- Conditions de travail
- Temps de travail – repos
- Les modalités d'application relevant de décisions ministérielles
- Examen de résultats techniques, bilan social
- Contrat de plan
- Réforme de structure
- Activités sociales
- Accord cadre
- Modernisation productivité
- Formation

Chacun de ces chapitres est le fruit d'une longue histoire qui s'étale sur plus d'un siècle et qui touche aux relations entre les anciennes compagnies, l'Etat, la direction de l'entreprise publique et les cheminots.

Seuls deux chapitres échappent formellement au Statut et ne relèvent pas directement des discussions au sein de la « Commission du Statut » (organisme tripartite composé de représentants de l'Etat, de la direction de l'entreprise et des organisations syndicales). Ce sont les salaires et l'application du Code du Travail.

Les salaires sont discutés lors de « Tables Rondes » entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales.

Le Code du Travail ne s'applique pas automatiquement à la SNCF mais fait l'objet d'un arrêté ministériel qui en définit

les règles d'application par l'intermédiaire d'une Commission Nationale Mixte créée à cet effet.

Toutefois, les dispositions diverses de ces discussions sont reprises en Commission du Statut (voir chapitres II et XIII).

Les principaux dossiers qui sont traités dans le cadre de ce dossier touchent à ce qui forme l'ossature du Statut, à savoir les retraites, la Caisse de Prévoyance, les activités sociales, les droits syndicaux, la garantie de l'emploi, les conditions de travail.

Ils sont tous examinés à la lumière des grandes luttes qui ont marqué sensiblement leur évolution (1910, 1920, 1953, 1968, 1995), mais aussi à partir des événements politiques majeurs qui ont débouché sur des conquêtes sociales importantes, accompagnées d'évolutions politiques et économiques notoires, notamment dans les services publics. À savoir l'avènement du Front Populaire en 1936, l'application du programme du CNR à la sortie de la guerre 39/45 et l'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981.

ÉVOLUTION DU RÉGIME DE RETRAITE DES CHEMINOTS

Les origines du régime des cheminots

Les cheminots figurent parmi les premières professions du secteur privé à bénéficier de régimes de retraite créés progressivement par les Compagnies de chemin de fer à partir de 1850, non par philanthropie patronale, mais tout simplement pour répondre aux besoins croissants de transport de l'industrie. Ces régimes avaient pour finalité de fixer à l'entreprise la main d'œuvre qualifiée indispensable pour la croissance de la productivité, d'assurer la sécurité des circulations en imposant une discipline quasi-militaire, mais aussi pour obtenir la paix sociale.

Ces régimes fonctionnaient alors par capitalisation individuelle avec cotisations ouvrières et patronales versées aux caisses de protection sociale, gérées par le patronat.

Cependant, il existait autant de régimes que de Compagnies de chemin de fer.

Après plusieurs dizaines d'années de projets, rejetés le plus souvent par le Sénat, l'unification du régime des cheminots, mais pas des caisses, est acquise par la loi du 21 juillet 1909, malgré l'opposition des Compagnies. S'il a été mis en place à compter de janvier 1911, d'où son appellation de « régime de 1911 », il faut attendre la loi du 28 décembre 1911 pour obtenir son application rétroactive. Son financement est assuré par une cotisation de 20 % (15 % part patronale, 5 % part ouvrière).

En 1911, on comptait 288 600 cotisants pour 92 500 pensionnés.

Les prestations servies par le régime sont les suivantes :

Taux de pension égal à 1/50ème du traitement moyen des 6 années les plus productives par année d'affiliation.

Âge de la retraite à 50 ans pour les mécaniciens chauffeurs, à 55 ans pour les services actifs, à 60 ans pour les administratifs.

Evolution du régime

De 1926 à 1929, des améliorations successives sont adoptées sous la pression des cheminots et de l'État :

- Calcul des pensions sur les 3 meilleures années
- Prise en compte de la PFA (prime de fin d'année)

- Création d'un minimum de pension
- Allocation pour charge de famille aux retraités
- Majoration par enfant
- Validation du service militaire
- Retraite à 55 ans pour les administratifs

Le statut des retraités est ainsi homologué à partir de 1929. Le coût de ces mesures, ajouté aux mauvais placements réalisés par les dirigeants des Compagnies, à l'inflation, amène à un important déséquilibre financier et à la quasi-faillite du système !

Pour soulager les Compagnies, le gouvernement prend en charge les 15 % de cotisations patronales par le biais d'une dotation spécifique.

C'est au travers du décret-loi du 19 août 1934 qu'il fait passer le régime de retraite des cheminots de la capitalisation collective à la répartition.

De la nationalisation des chemins de fer à nos jours

31 août 1937, création de la SNCF. Son article 29 prévoit que la société prendra possession de l'ensemble des avoirs des caisses à la date du 1er janvier 1938 et en assurera la pérennité en inscrivant à ses dépenses d'exploitation les sommes nécessaires à son équilibre. Un comité de gérance est créé avec présence des organisations syndicales.

La nouvelle caisse prend en charge 403 736 cotisants et 242 765 retraités, dont 84 324 réversions.

En 1945, la Sécurité Sociale, prévue dans le cadre de l'application du programme du CNR, est créée, mais le régime spécial des cheminots est maintenu par l'article 61 du décret d'application du 08 juin 1946.

De 1948 à 1950, de nombreuses mesures en faveur des retraités sont décidées, parmi lesquelles figure le mécanisme de péréquation automatique des pensions avec leur calcul sur les six derniers mois de salaire.

La péréquation consiste à indexer la pension liquidée sur l'évolution du salaire comptant pour la retraite d'un agent en activité de même situation administrative (position hiérarchique, ancienneté et grade identiques).

Dès le début des années 50 apparaît un déséquilibre financier structurel.

Plusieurs raisons à cela :

Après la deuxième guerre mondiale, la reconstruction des installations ferroviaires a engendré d'importants besoins en main d'œuvre. Le nombre de cheminots actifs affiliés au régime spécial atteint 440 750 agents en 1949. Mais comme la montée en charge des régimes se poursuit, le nombre de retraités atteint 330 405, dont 115 903 réversions. S'en suit mécaniquement une détérioration du rapport démographique. S'y ajoute le coût des mesures prises en faveur des retraités, et donc un accroissement de la dotation patronale, qui atteint l'équivalent du taux de cotisation de 43 % contre 10,7 % en 1934.

Cette situation sert de prétexte à une remise en cause du régime de retraite des cheminots, avec recul de l'âge de la retraite. La mobilisation des cheminots empêche non seulement toute remise en cause du régime spécial, et notamment sa fermeture aux nouveaux embauchés, mais elle contraint l'Etat-patron à assumer ses responsabilités financières consécutives à la baisse des effectifs. L'avenant du 10 juillet 1952 à la convention du 31 août 1937 stipule que les charges afférentes aux agents mis à la retraite depuis le 1er janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif sont prises en charge par l'Etat à partir du 1er janvier 1952.

Un an après, par un décret en date du 9 août 1953, le gouvernement Laniel décide de reculer l'âge de la retraite dans les

régimes spéciaux, dont celui des cheminots. La grève d'août 1953 le contraint au recul.

Il est à noter que malgré cette situation conflictuelle permanente, au gré des rapports de force créés par les luttes, de nouvelles améliorations ont été apportées au régime spécial. En 1964, ce sont les bonifications pour campagne de guerre ; Des mesures de revalorisation du minimum de pension ; Suite au conflit de 1968 :

Création des bonifications Traction

Amélioration du rapport salaire / retraite par intégration d'éléments non liquidables.

En 1995, nouvelle attaque du pouvoir. Le plan Juppé remet en cause le régime spécial des retraites et la caisse de prévoyance. Trois semaines de grève massive l'obligent à reculer sur toute la ligne.

En 2001, avec la gauche au pouvoir, c'est la création d'un minimum vieillesse à la SNCF à 55 ans.

Depuis, évidemment, les attaques ont repris et l'ère Sarkozy s'est soldée, malgré la riposte, par la mise en place d'une mécanique portant à 40 ans la durée de cotisation et le recul, de fait, du départ en retraite auxquels est venu s'ajouter la fin de la péréquation acquise en 1949. Les retraites sont désormais indexées, en principe, sur l'évolution des prix.



Manifestation pour le retrait du Plan Juppé - Coll. IHS Cheminots

LA CAISSE DE PRÉVOYANCE

A la fin du XIX^e siècle, il existait autant de Caisses de Prévoyance que de Compagnies. En 1848, la Compagnie du Nord crée un service médical à l'embauche.

Face aux nécessités de la gestion du personnel, les Compagnies mettent en place progressivement (en 1853 pour l'Est, en 1856 pour le Midi, en 1865 pour le Paris-Orléans) des « caisses de prévoyance » et constituent un système de santé.

Sous la pression des cheminots et de l'État, les prestations s'élargissent : visites, consultations, soins et médicaments gratuits, prise en charge des frais d'hospitalisation, vaccinations, indemnités maladie, indemnités décès, création de sanatoriums... Mais elles ne sont attribuées qu'aux agents commissionnés, à l'exception toutefois des Réseaux Midi, Ouest et PO où elles sont élargies aux familles. Et si leur financement est en principe à la charge des Compagnies, sur l'Est et le Midi, une cotisation est prélevée sur les salaires. Parfois, un comité de gérance est mis en place avec présence des représentants du personnel, mais son pouvoir est très limité.

Cette situation très inégalitaire perdurera jusqu'à **la loi du 30 avril 1930** qui crée les assurances sociales pour les salariés du commerce et des industries et autour des régimes spéciaux pour les fonctionnaires, les mineurs, les cheminots. Il est fait obligation aux Compagnies de couvrir leurs salariés contre l'ensemble des risques prévus par la loi sans que les prestations de même nature déjà accordées aux dits salariés puissent être réduites ou supprimées.

Après la nationalisation, c'est le décret du 6 avril 1938 qui crée « la caisse de prévoyance SNCF ». Ses ressources sont les cotisations ouvrières et patronales à parts égales (0,7% du salaire). Elle fonctionne indépendamment de la SNCF. Elle est administrée par un conseil paritaire de 20 membres : la moitié élue par l'ensemble du personnel, l'autre désignée par la direction de la SNCF. La caisse de prévoyance doit couvrir tous les risques encourus par l'agent. Femme et enfant(s) de ce dernier bénéficient de la prise en charge des risques maladie et blessure dans les mêmes conditions que celles accordées par la loi des assurances sociales. Par contre, les retraités et les veuves de cheminots ne sont affiliés à la CP qu'à partir du 1er avril 1944 suite au décret du 15 novembre 1943.

Lors de la création de la Sécurité Sociale adoptée par la loi du 31 août 1945, son décret d'application du 04 octobre 1945 stipule que le régime spécial SNCF est provisoirement maintenu. Cette organisation leur assure, pour l'ensemble des prestations de chaque risque, des prestations équivalentes au régime général sans que les avantages de même nature déjà accordés puissent être réduits ou supprimés.

En 1970, en raison de la démographie spécifique au régime SNCF qui compromet son existence, un accord bilatéral entre la CP SNCF et la CNAMTS a été signé... il crée une compensation démographique maladie visant à adosser la CP au régime général maladie des salariés. Appelée péréquation nationale, elle est validée juridiquement par la loi de finances du 21/12/1970.

En 2001, suite à la modification des normes comptables européennes, le décret du 7 mai modifie le statut juridique des caisses (CP + CR). Est alors mise en place une caisse de sécurité sociale indépendante (CPRP SNCF) qui bénéficie d'une autonomie juridique et financière. Ce changement n'entraîne pas de modification dans les prestations. Par contre, par un arrêté du Conseil d'État en date du 28 octobre 2008, le droit de fixer les prestations maladie par le CA de la caisse de prévoyance est supprimé !

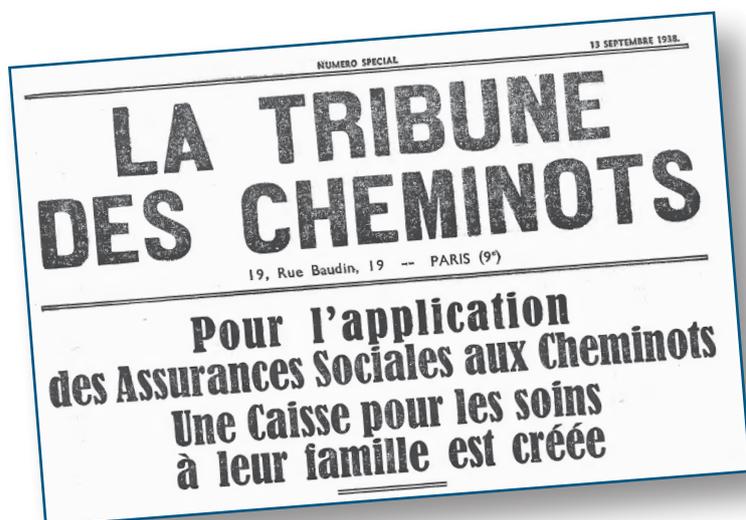
Le régime spécial de prévoyance SNCF s'appuie à la fois sur :

- Le service médical qui est de plus en plus réduit ;
- La caisse de prévoyance du personnel de la SNCF.

En 2010, la Cour des Comptes met en cause la compensation bilatérale. Sa recommandation est suivie d'effet puisqu'en 2011, l'article 3 de la Loi de Financement de la Sécurité Sociale (LFSS) plafonne le transfert de la compensation bilatérale : **ce sont des centaines de millions qui sont pris dans les caisses de la CP.**

Enfin, la LFSS 2016 engage une réforme structurelle de la protection sociale maladie en préparant la **fiscalisation totale de son financement**, ce qui remettra en cause un grand nombre de prestations orientées délibérément vers l'assurancielle et qui tourne radicalement le dos au concept de solidarité mis en œuvre à la Libération en application du programme du CNR.

Les dernières mesures prises par Macron concrétisent cette orientation.



ŒUVRES SOCIALES – ACTIVITES SOCIALES

A côté des caisses de retraite et des caisses de prévoyance, les anciennes Compagnies vont développer ce qu'elles appelaient « les œuvres sociales ». Il ne faut pas oublier que pour des raisons techniques, certains établissements (dépôts, triages...) étaient implantés très loin de toute agglomération importante et que les cheminots travaillaient en horaires décalés et devaient assurer la maintenance 24h/24. Les Compagnies ont donc construit à côté des lieux de travail des cités logement pourvues d'installations indispensables à la vie collective : des écoles, des terrains de sport, des salles des fêtes et même des églises. Sont venus s'y ajouter patronages, économats, cantines, colonies de vacances, dispensaires, ateliers d'apprentis.

Tout était conçu pour que le cheminot reste enfermé dans un environnement qui le rende entièrement dépendant de l'entreprise.

Mais en même temps se constituait autour de ces différentes activités un environnement socio-culturel qui devient indispensable à la vie des cheminots et de leurs familles. Petit à petit, le caractère paternaliste de ces œuvres sociales se transforme en champ revendicatif pour les cheminots et leurs organisations syndicales.

La nationalisation ne changera pratiquement rien dans ce domaine. La nouvelle direction opposera un refus catégorique à toutes les demandes de contrôle ou de participation à la gestion faites par les OS. Il fallut attendre la Libération et la mise en place des Comités Mixtes pour que leur soient associés trois niveaux d'institutions dites de gestion des « Activités Sociales », à savoir :

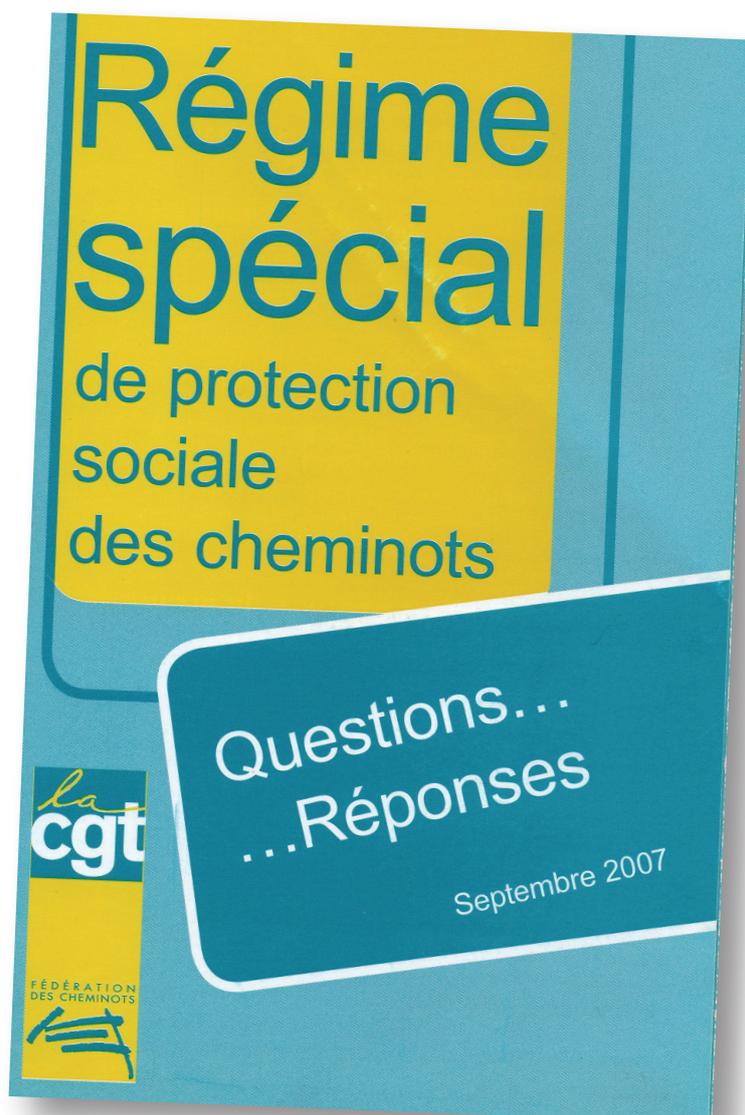
- Un comité central des œuvres sociales auquel s'ajoutaient 7 commissions spécialisées (logement, hygiène et sécurité, ravitaillement, assistance sociale, éducation, jeunesse) ;
- Des comités régionaux des activités sociales (CRAS) ;
- Des comités locaux des activités sociales (CLAS).

Naturellement, des représentants du personnel siégeaient bien aux côtés de la direction dans ces différents comités, mais force est de reconnaître que leur rôle se limite à l'information, un peu au contrôle, mais en aucun cas ils ne furent associés à la gestion.

Il fallut attendre l'arrivée de la gauche au pouvoir pour que la situation évolue radicalement.

Le 30 décembre 1982 est promulguée la LOTI, qui transforme la SNCF en EPIC, ce qui entraîne la mise en place d'instances revendicatives conformes au droit commun et, par conséquent, la création de comités d'entreprise avec leur corollaire, la gestion des activités sociales par les élus du personnel.

Mais pour la direction, il s'agissait toujours d'un domaine réservé. Elle ne souhaitait pas que les élus du personnel puissent assurer une gestion directe. Elle aurait aimé que se perpétue quelque chose se rapprochant de ce qui existait auparavant, avec une perte de contrôle des élus, la direction conservant la haute main sur la gestion des activités sociales. Aussi, les manœuvres ne manquèrent pas et les négociations âpres. Il fallut en effet trois ans de 1982 à 1985 pour qu'enfin, le 1^{er} janvier 1986, soient créées toutes les structures nécessaires à la gestion des activités sociales à savoir : 1 CCE, 25 CER et 8 dans les Services Centraux, 1 pour le Sernam et 1 pour l'Armement Naval.



DROITS SYNDICAUX – REPRÉSENTATION DU PERSONNEL



Dès l'origine des chemins de fer, les personnels, toutes origines confondues, ont été soumis à un régime quasi-militaire de la part des Compagnies privées, ce qui a sans doute retardé l'organisation et l'expression collectives des revendications de cette corporation, alors naissante.

Un premier véritable organisme de représentation du personnel fut créé sur le réseau « État » le 13 février 1901 sous forme de comité

du travail dans chaque arrondissement des trois services où siègeraient des agents et ouvriers élus avec des fonctionnaires. Le 27 mars 1907, la loi étendait aux travailleurs des chemins de fer la compétence des conseils de prud'hommes.

Mais l'importance particulière de cette année 1907 vient de ce qu'elle a apporté pour la première fois sur un réseau (le réseau État), une organisation générale de la représentation du personnel :

- Les agents éliront des représentants dans les commissions régionales et les commissions de classement ;
- Un conseil d'enquête donnerait son avis sur les mesures disciplinaires ;
- Une délégation du personnel est instituée auprès de la direction.

En 1909 ; le système des comités du travail était institué dans tous les réseaux.

La grève de 1910, malgré son échec et ses milliers de révo-cations, marque en fait le passage d'une gestion autoritaire avec la prise en compte d'une certaine reconnaissance des représentants du personnel et des syndicats. C'est le point de départ d'un long processus qui ne sera jamais achevé...

Un premier statut est élaboré en 1912 concernant le réseau « État » qui incluait les agents de l'ex-réseau de l'Ouest racheté par l'État en 1908. Il distingue 3 catégories de cheminots (commissionnés, non commissionnés, services discontinus). Il définit les règles d'avancement et les délégations aux différents niveaux.

Un premier statut unique applicable à toutes les Compagnies est élaboré en avril 1920. Il fut un des premiers contrats collectifs avec celui des mineurs admis par le patronat français. Il reprend en compte le contenu du statut de 1912 auquel viennent s'ajouter les conditions de recrutement, les congés, la représentation du personnel, la maladie, les mesures disciplinaires, les mutations, les cessations de fonctions, les gratifications. Ce statut peut être considéré comme le résultat des luttes ardentes de la période, et notamment de la grève de 1920 (15 000 révoqués).

En 1931, un décret gouvernemental du 18 mai institue sur les grands réseaux des « délégués » à la sécurité élus par les délégués titulaires et suppléants des circonscriptions régionales.

Par le décret du 31 août 1937, la SNCF se substitue aux anciennes Compagnies et la CGT, organisation la plus représentative, obtient les 4 sièges de représentants au Conseil d'Administration.

C'est ensuite dans l'élan du Front Populaire que la SNCF doit transformer le statut de 1920 en une **convention collective négociée** qui fut signée le 30.08.1938.

Son contenu est une version étoffée du statut de 1920 notamment en matière de droits syndicaux ; elle reconnaissait l'activité syndicale et en facilitait son action :

Des délégations de la CGT étaient accréditées auprès du directeur général et des directions régionales ;

Les congés, déjà accordés pour l'accomplissement des fonctions syndicales dans le statut de 1920, bénéficièrent d'un régime plus favorable ;

Les permanents mis en disponibilité, à raison d'un agent pour 1 000 adhérents se voient maintenus leurs droits à avancement et la retraite, ainsi que des facilités de congés-jours lors de réunions ;

L'affichage syndical est autorisé par le biais d'un agent désigné et sur des emplacements prévus et autorisés ;

La convention collective transforme la représentation du personnel en 4 degrés correspondant aux structures de l'entreprise.

Sous le régime de Vichy, les confédérations CGT et CFTC sont dissoutes et **la charte du travail supprima les libertés syndicales**, fractionna les syndicats en petites organisations professionnelles. Les bureaux syndicaux furent désignés par voie d'autorité et soumis au contrôle des comités sociaux nationaux.

A la Libération, les droits syndicaux et les représentations du personnel sont reconduits et sensiblement améliorés avec notamment la création des comités d'entreprise par la loi du 16 mai 1946 qui se traduit à la SNCF par la mise en place des comités mixtes le 18 juin 1946 et à propos desquels il était indiqué qu'ils étaient chargés « de faire participer le personnel à l'établissement des projets et programmes et d'améliorer le rendement des services et les conditions d'exploitation des chemins de fer. »

Il existait donc 4 types de Comités Mixtes :

- Les comités d'établissement au-delà de 150 agents ;
- Des comités collectifs représentant les établissements de moins de 150 agents ;
- Des comités de sections de la Voie ;
- Des comités régionaux et centraux auprès de chaque chef de service.

Dans le même temps se discutait l'élaboration d'une nouvelle convention collective. La discussion en différents protocoles permettant de les signer séparément sans attendre la rédaction finale de la convention.

C'est ainsi que le protocole signé le 03 juin 1948 fut celui du droit syndical qui élargissait celui de la convention de 1938. Les 5 autres protocoles furent élaborés au cours de l'année 1948. Ils concernaient : la commission de réforme, le conseil

de discipline, la représentation du personnel, l'économat, les congés.

Le chantier de la nouvelle convention n'était pas encore achevé qu'une nouvelle loi du 11 février 1950 mettait un terme à son élaboration. Cette loi rendit aux entreprises privées l'entière liberté de discuter avec leurs salariés des conditions de travail et des salaires mais elle excluait de son champ d'application les entreprises à statut telles que la SNCF et la RATP.

Un décret de loi du 1^{er} juin 1950 stipulait que les salariés des chemins de fer seraient désormais régis par un statut des relations collectives dans le cadre d'une commission mixte. Cette commission composée de représentants de l'État, de la direction et des syndicats doit s'efforcer d'aboutir à un texte approuvé par tous, mais en cas de désaccord, le ministre peut prendre l'ultime décision. Le fonctionnement de cette commission fut plus ou moins chaotique entre les années 1950 et 1968 où l'autoritarisme supplantait la négociation. Les leçons de mai 1968 débouchèrent sur un fonctionnement plus conforme à l'esprit de négociation dans les années 1970 à 1983. Les réunions étaient quasi hebdomadaires. Depuis 1983, la concertation et l'amélioration du statut ne font plus partie des objectifs de la direction et des gouvernements. D'ailleurs, elle ne se réunit qu'une ou deux fois par an et souvent c'est pour détériorer le contenu du statut.

En 1948, la CGT était évincée du Conseil d'Administration de la SNCF pour avoir été solidaire de la grève des mineurs.

En Novembre 1950, la direction prenant prétexte du contenu de la distribution d'un tract aux usagers les informant du danger pour la sécurité des voyageurs à la suite de la suppression de l'aide conducteur en cabine :

- Cesse toute relation avec les représentants de la Fédération à tous les échelons ;
- Les représentants de la CGT à titre consultatif ne sont plus admis dans les comités mixtes et sociaux ;
- A partir du 23 novembre, aucun agent appartenant à la CGT n'est maintenu en service libre, mesure qui a pour résultat le non-paiement des salaires des permanents syndicaux.

Il fallut attendre mai 1968 pour que de nouveaux accords interviennent. C'est donc un des principaux engagements du procès-verbal du 4 janvier 1968 qui permet de conclure un accord sur le droit syndical.

Il intervient en juin 1969 et s'opère par le biais de la commission du statut.

Les principaux points :

- La situation des agents en service libre est normalisée ;
 - Les 14 articles du chapitre I sur le droit syndical traitent entre autres :
 - De la reconnaissance du droit syndical à la SNCF ;
 - Des relations entre la SNCF et les OS les plus représentatives ;
- De l'exercice des fonctions syndicales dans les organisations syndicales uniquement composées de travailleurs des chemins de fer ;
- De l'exercice du droit syndical dans les organismes partiellement composés de travailleurs des chemins de fer ;
- Sont arrêtées des dispositions diverses ayant trait aux locaux, à la mise à disposition des délégués syndicaux, aux réunions d'information, à l'affichage des convocations et réunions syndicales et à la distribution des journaux syndicaux ;

Enfin, il convient d'ajouter que c'est à la faveur des engagements pris en 1968 que les représentants de la CGT retrouvent leur place au Conseil d'Administration.

C'est ensuite à l'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981 et la création de l'EPIC que de nouvelles dispositions sont prises en matière de droits syndicaux et de représentation du personnel.

Elles sont de plusieurs natures :

- 1- Celles qui découlent de l'application du droit commun ;
- 2 - Celles qui sont justifiées par une adaptation de la représentation du personnel liée à la spécificité de l'entreprise.

1 - Celles qui découlent du droit commun et des lois Auroux et qui sont reprises dans la réglementation des personnels à savoir :

- La création des Comités d'entreprise ;
- La mise en place des DP
- La création des CHSCT
- La création des conseils d'ateliers ;
- La création de l'heure d'information syndicale ;
- L'élection directe des membres du Conseil d'Administration.

2 - Celles qui sont liées à la particularité de l'entreprise et qui figurent au statut :

Toutes les dispositions générales de l'accord de 1969 sont reprises et améliorées notamment au niveau du temps accordé aux organisations syndicales et leurs représentants.

- Des congés de fonctionnement sont accordés aux agents pour participer aux réunions syndicales sur la base de 1,8 heures par suffrage exprimé lors des élections ;
 - Les délégués syndicaux obtiennent 53h par mois au niveau des régions et des directions centrales et 9h15 par mois au niveau des établissements.
 - Le nombre des agents mis à disposition des organisations syndicales est déterminé à partir d'une base commune à toutes les organisations syndicales auquel s'ajoute un nombre variable prenant en compte une certaine proportionnelle sur les résultats obtenus aux élections par chaque organisation ;
 - Des locaux sont mis à la disposition des sections syndicales ;
 - Chaque OS dispose d'une heure tous les deux mois sur le temps de service dans chaque établissement ou partie d'établissement pour informer les salariés.
 - Les délégués du personnel participent aux commissions de notation et à la surveillance des notations et disposent de facilités en temps prévues à l'article 3 du chapitre III du statut ;
 - Il est constitué des commissions professionnelles centrales, des commissions locales, des commissions spécialisées Réseau. Leurs situations sont variables en fonction de la commission. Les commissions locales ont été créées pour pallier l'implantation régionale des CE très éloignés des établissements. Elles reçoivent des informations sur les évolutions de l'activité économique et commerciale, sur les programmes d'investissement etc. pour les établissements concernés par le périmètre de la commission.
- Les représentants sont désignés par chaque OS en fonction du nombre de voix obtenues aux élections CE dans les établissements concernés un crédit bimensuel de 28 heures est accordé pour chaque siège obtenu.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL



Les cheminots des ateliers d'Hellemmes manifestent pour la semaine des 40h en 5 jours, samedi 1^{er} juillet 1961.
© Institut d'histoire sociale CGT cheminots

Quelques repères sur le fond et la forme à propos de la construction de la réglementation du travail chez les cheminots.

Lorsque dans les années 1830 se créent les premières lignes de chemin de fer il n'existe aucune réglementation dans ce domaine pour l'ensemble du monde du travail. Une organisation se mettra progressivement en place mais elle sera différente entre les Compagnies.

Le travail dans les chemins de fer est donc d'une grande diversité et comporte différents métiers dont les uns sont identiques à ceux de l'industrie mais aussi de nouveaux métiers liés à la spécificité de l'entreprise et qui touchent à la circulation des trains, à leur conduite ou à leur accompagnement. Ceci étant, comment s'est concrétisée l'évolution des conditions de travail dans les chemins de fer ?

- En 1851, la durée annuelle du travail des cheminots est estimée à 4 300 heures. La notion de durée hebdomadaire n'existe pas (mais 4 300 heures nous approchons les 12 heures de moyenne sur 365 jours) ;
- En 1864, la durée est ramenée à 4200 heures ;
- En 1894, elle est de 4 100 heures ;
- Rien ne changera jusqu'à la fin du siècle ;
- En novembre 1901, trois arrêtés ministériels sont publiés et constituant un premier embryon de réglementation du travail. Il concerne les mécaniciens, les agents de trains, les agents des gares, les agents de la voie et tous les cheminots

dont le travail est lié à la sécurité ont leur durée de travail codifiée (12h maximum avec un repos journalier). Le texte définit aussi les périodes de références pour apprécier les moyennes ;

- Au mois de juillet 1906 ; la loi sur le repos hebdomadaire est votée, les cheminots en sont exclus, et ils le sont toujours. C'est donc dans le système qui leur est propre que la réponse doit être trouvée.
- En 1908, le principe de 52 repos sera généralisé dans la réglementation spécifique des cheminots ;
- La durée annuelle du travail continue d'évoluer : en 1899 : 3 700 h ; en 1901 : 3 600 h ; en 1907 : 3 250 h ;
- En 1919 : la loi sur les 8H est enfin votée le 23 avril, les cheminots seront soumis à cette loi par décrets d'application spécifiques à chaque fonction (roulant, sédentaire, atelier). Les modalités seront nombreuses pour une durée annuelle de 2 584 h, cette durée restera d'ailleurs en l'état jusqu'en 1936.

En effet, par la loi du 12 juin 1936, le gouvernement du Front Populaire a baissé la durée du travail à **40h par semaine**. C'est un décret d'application qui en fixera les règles pour les cheminots le 18 janvier 1937. La durée annuelle du travail passe à 1946 h.

Pour la première fois, les services sédentaires pourront effectuer leur travail sur 5 journées avec chômage du samedi ou du lundi. Pour les autres qui doivent réaliser 40 h en moyenne. On notera quelques mesures pour assurer un cer-

tain nombre de repos périodiques et une meilleure répartition des périodes de nuit.

A noter que les comités du travail sont généralisés.

Mais ces mesures seront de courtes durées... par la loi du 30 octobre 1940 Pétain retire les cheminots du droit commun : la durée du travail est fixée à 2 408 h par arrêté du 16 juin 1941.

1945 : c'est le retour des 40 heures qui en font 48 ! Le nouveau texte précise que la durée du travail des agents de la SNCF reste fixée à 40 H par semaine. « **Toutefois eu égard au rôle essentiel des chemins de fer dans l'économie, la durée moyenne du travail reste fixée à 48h00** ».

Il faudra attendre 1962 pour que la lutte des cheminots ramène la durée à 46 h.

La grève de 1968 obligea le Patronat et le gouvernement à accepter le passage à 44h30 le 22 juillet avec l'engagement de revenir aux 40 heures.

En 1970, c'est le passage aux 43 heures avec 82 repos en année pleine pour les « postés » et les « roulants ».

En 1971, le régime des 42h est appliqué le 26 août.

En 1974, c'est le retour au 40h avec 98 repos.

En 1975, la bataille pour les 104 repos est relancée et débouche sur 100 repos.

En 1981 arrivée de la gauche au pouvoir. L'accord entérine le passage au 39h à compter du 01 janvier 1982. Pour les « postés » et les « roulants » le nombre de repos passe à 110. L'ordonnance de janvier 1982 portait également l'engagement d'aller aux 35 h et dans un premier temps de les réaliser pour les « postés » et les « roulants » au plus tard le 31 décembre 1983.

En 1984 les 35h sont effectivement appliquées au 3 juin. Seuls les « postés » en 3 X 8 ou en 2 X 8 avec période de nuit et les roulants en bénéficient.

Sous le gouvernement de la gauche plurielle, **les 35h sont acquises par la loi du 13 juin 1998**, pour l'ensemble des salariés du pays. La déclinaison à la SNCF est reprise par le biais d'un accord national dont le préambule est intéressant à regarder aujourd'hui !

Préambule de l'accord 35h

La mise en œuvre des 35 heures donne à l'entreprise la possibilité de contribuer à la démarche nationale de lutte contre le chômage, l'exclusion et la précarité, en modifiant de façon significative les tendances d'évolution de ses effectifs.

Elle permet également, par l'aménagement du temps de travail qu'elle appelle, de moderniser le fonctionnement de l'entreprise pour mieux servir ses clients et de permettre son développement.

Elle doit conduire à une amélioration du temps libre des personnels et à l'établissement de meilleurs équilibres entre leur vie professionnelle et leur vie personnelle.

Enfin, en rendant nécessaire une approche négociée visant à concilier les besoins des clients et de la collectivité, les attentes du personnel et les impératifs de gestion de l'entreprise, elle donne à tous l'occasion d'un progrès important dans le domaine du dialogue social.

Aussi, bien que la loi du 13 juin 1998 ne soit pas applicable à la SNCF, les pouvoirs publics, la direction de l'entreprise et les organisations syndicales ont estimé que des négociations sur les 35 heures devaient y être conduites, par analogie avec les dispositions de la loi.

Les parties signataires affirment leur volonté commune de créer et pérenniser des emplois par la mise en œuvre des dispositions du présent Accord national. L'entreprise se fixe pour objectif 25 000 recrutements au Statut qui concernent l'ensemble de ses secteurs d'activité sur les trois années 1999, 2000, 2001.

Pour la première fois de leur histoire, la SNCF et ses personnels conviennent de mesures garantissant, sur une période pluriannuelle, un accroissement significatif des effectifs au Statut.

Les parties signataires affirment également leur volonté commune de mettre à profit les dispositions du présent Accord national pour conduire les évolutions de l'organisation et du fonctionnement de l'entreprise nécessaires à de meilleurs services aux clients et à la collectivité, ainsi qu'à l'amélioration de l'efficacité de l'entreprise, afin de conforter le service public.

Enfin, les parties signataires affirment leur volonté, par des dispositions du présent Accord national, d'améliorer le temps libre du personnel ainsi que ses conditions de travail.

Par l'équilibre qu'il établit entre les attentes des clients et de la collectivité et les attentes du personnel, cet Accord national s'inscrit dans une dynamique de progrès de la SNCF, à une période où s'exprime une demande nouvelle de transport ferroviaire et où les pouvoirs publics manifestent leur soutien au développement du chemin de fer et du service public dont la SNCF a la responsabilité.

Les 35 h à la SNCF se traduisent de la manière suivante :

- La durée annuelle du travail est fixée à 1582h et 122 repos pour le personnel du siège et le personnel sédentaire des établissements ;

- Elle est fixée à 1561 avec 132 repos pour les personnels roulants et les personnels sédentaires soumis à des contraintes particulières.

Telles sont les principales évolutions qui sont intervenues sur ce que l'on appelle le statut des cheminots pris au sens large du terme.

Elles sont le fruit de réelles avancées parfois de reculs sensibles mais un fil rouge les lie toutes entre elles : ce sont les luttes des cheminots qui ont constamment fortifié ce statut au fil des ans. Aujourd'hui, c'est précisément tout ce dispositif que Macron, son gouvernement et la direction de l'entreprise s'acharnent à remettre en cause et ce sera comme toujours les luttes des cheminots qui recèlent les moyens pour s'y opposer.

Claude Marache

GARE DE PARIS-AUSTERLITZ

Un combat de plus de trente ans, pour son maintien, sa modernisation et son développement afin de permettre de répondre aux besoins et enjeux de transports et d'environnement de ce 21^e siècle.

Tout a commencé dans les années 80 avec un projet de disparition de la gare d'Austerlitz, une gare desservant, à cette époque, tout le grand sud-ouest et le centre de la France, avec des liaisons internationales vers l'Espagne et le Portugal. Un ensemble de relations qui en faisaient une des principales gares de France en termes de trafics.

Les mobilisations multiples impulsées par le syndicat CGT des cheminots de Paris Austerlitz avec ceux de Paris Masséna, Ivry/Seine et Tolbiac, le secteur fédéral des cheminots de Paris Sud-Ouest, l'Union Locale des syndicats CGT du 13^{ème} arrondissement, la Fédération et les élus communistes auront permis l'abandon de ce projet destructeur.

« Austerlitz vivra », tel était le titre d'un « 4 pages » spécial de la Tribune des cheminots en 1989.

La mobilisation contre la liquidation totale du site ferroviaire qui menaçait 3110 emplois permit des avancées non négligeables telles le maintien d'une activité voyageurs importante en gare d'Austerlitz et la reconnaissance de 2 emplacements marchandises dans la capitale, ainsi que des perspectives pour l'activité des trains auto-couchettes (voir la TdC 668 de septembre 1989).

Cette victoire était le commencement d'une lutte acharnée pendant des décennies, car les spéculateurs de tous poils n'ont pas digéré leur défaite, avec la volonté de vider la gare de son contenu et, toujours, l'objectif de s'approprier ces dizaines d'hectares des bords de seine tant convoités.

Aussi, le syndicat des cheminots de Paris Austerlitz allait organiser des « assises du rail » en octobre 1991 au « Théâtre Valhubert » dans la gare d'Austerlitz.

Regardons combien le combat et le contenu des propositions résonnent avec l'actualité d'aujourd'hui.

Dans l'introduction de l'initiative à ces assises, il était écrit : « Pourquoi ces assises ? Les transports sont, dans la vie économique et sociale d'un pays, un enjeu que ce soit en marchandises ou en voyageurs. Gouvernement, direction SNCF et d'autres encore privilégient le tout à la route au

mépris des populations, de la sécurité, de l'environnement. La CGT pense que les transports doivent être complémentaires : rail, route, naval, air. Le rail doit permettre la rapidité, la sécurité et de pérenniser l'environnement ! »

En cette fin d'année 2018, où la transition écologique est au cœur des débats et des mobilisations, ces propos démontrent comment la CGT était avant-gardiste, lucide sur les enjeux d'avenir en matière de service public des transports, d'aménagement du territoire et d'environnement, dans une période où le tout à la route prédominait, y compris en zone urbaine.

La démarche CGT qui a prévalu à l'époque et qui prévaut encore aujourd'hui a été de mener le combat avec l'ensemble du site Austerlitz – Tolbiac – Masséna représentant plus de 150 hectares, considérant qu'une gare tête de ligne avait besoin, pour fonctionner correctement, d'un atelier du Matériel, d'un chantier de formation, d'un dépôt etc.

Ces assises du rail de 1991 se situaient aussi dans une période où s'engageait la préparation du lancement du TGV Atlantique, prétexte aussi à anéantir la gare d'Austerlitz en le faisant partir depuis Paris Montparnasse.

Cette décennie allait être marquée par des luttes permanentes, appuyées par de multiples manifestations, rassemblements, grèves, dans une démarche volontairement interprofessionnelle.

Des luttes construites sur des propositions concrètes comme pour le Fret, avec la proposition d'une plateforme multimodale sur Tolbiac (ancien triage en sortie de la gare d'Austerlitz) afin de permettre l'entrée des marchandises par le rail dans Paris intramuros et diminuer ainsi l'engorgement routier que connaissaient Paris et l'Ile-de-France.

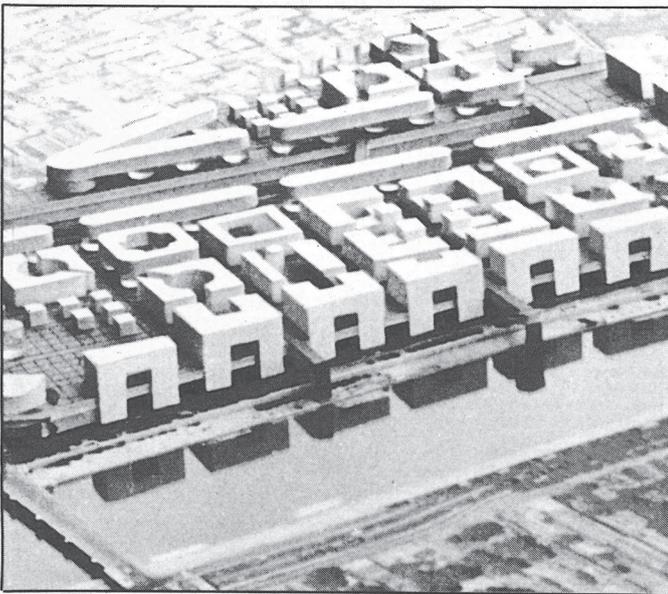
Un projet travaillé avec un architecte et qui intégrait aussi la modernisation de la gare d'Austerlitz. Ce projet n'aboutira pas, le président de la République de l'époque, François Mitterrand préférant y construire la « Grande Bibliothèque ».

Pour autant, toutes ces luttes permettront de garder 21 voies dans la gare d'Austerlitz et la création de voies sous la bibliothèque (entre la gare d'Austerlitz et la nouvelle gare Transilien « BFM ») pouvant permettre aussi l'accueil de TGV doubles, mais aujourd'hui inutilisées.

Notre combat s'inscrivait déjà dans une perspective de développement du service public ferroviaire, afin d'irriguer tous les territoires en conservant et en modernisant le maillage de l'hexagone en voies ferrées ; sachant aussi que la gare de Paris Montparnasse serait vite saturée et conduirait à limiter l'offre ferroviaire en supprimant des dessertes par des trains « classiques », ce qui se produit malheureusement !

DÉRÉGLÉMENTER, ACCENTUER LA GESTION FINANCIÈRE

AUSTERLITZ - TOLBIAC



IL Y A MIEUX A FAIRE PAR LA LUTTE !

De graves menaces pèsent pour l'ensemble des emplois dans Paris avec le bradage des infrastructures parisiennes, la disparition des gares marchandes. Austerlitz et Tolbiac étant les premières touchées. Les opérations programmées conduisent à la disparition de milliers d'emplois parisiens.

QU'EST-CE TOLBIAC ?

1) Géographiquement

Au cœur du dispositif Est parisien de Chirac, c'est, dans le 13^e, l'équivalent des terrains Citroën.

2) Économiquement

C'est, sur 800 m de façade, la réunion du rail, du Port de Paris et d'accès diversifiés aux grands axes routiers (autoroutes A4, A6, périphérique).

C'est le site privilégié pour organiser une desserte industrielle au cœur de Paris, réunissant la complémentarité des modes de transports et diminuant les nuisances parce que sites propres pour deux d'entre eux : le rail, la Seine.

C'est le service public SNCF, son groupe industriel et financier qui peut et doit répondre aux besoins de Paris pour ses transports industriels.

Pour la capitale, c'est uniquement des terrains que Chirac doit livrer à la spéculation immobilière.

C'est une question de choix car, pour les parisiens, sans transport marchandises structurée, existe-t-il un avenir industriel sûr pour la capitale ? Que deviendrait l'ensemble des activités de production dans Paris et l'ensemble des emplois qu'elles génèrent ?

Nous faisons d'autres choix : nous luttons pour les faire aboutir. La nature de nos propositions est résumée dans une expo avec maquette qui circule dans les chantiers (photo de couverture de la Tribune).

Sur les terrains de Tolbiac

1) Organisation des dessertes et expédition pour les entreprises parisiennes d'où maintien et développement de l'emploi cheminots et de l'emploi dans Paris.

2) En plus de 2.000 places de parking, nous créons 7 ha d'activités industrielles pour répondre aux demandes d'entreprises. Il y a encore création d'emplois.

3) Nous proposons d'utiliser le sur-sol pour une opération de logements sociaux et d'équipements pour les travailleurs. Ces propositions heurtent de plein fouet les choix du capital et de ceux qui les mettent en œuvre.

— au nom de l'Europe 1992, plus d'avenir pour les transports marchandises dans Paris, la SNCF applique le rapport Guichard.

C'est le premier aspect du contrat signé entre la SNCF et la tripléte Bérégovoy-Auroux-Quilès en 85, c'est l'équilibre financier par la casse de l'emploi et la vente du patrimoine.

Lorsque nous disons Tolbiac, première étape du démantèlement, nous en avons eu vite confirmation. Nous avons en main un projet de dépeçage de la gare d'Austerlitz

- un viaduc routier la transperce de part en part ;
- raccourcissement des voies et diminution de leur nombre ;

CE QU'EN DISENT LES SYNDICATS CE QUE FONT LES CHEMINOTS

- un bulding à la place des bagages ;
- un bâtiment administratif à la place du buffet ;
- le centre médical et la cantine (refaits à neuf) démantelés ;
- Valhubert vendu pour faire une opération immobilière ;
- la cour des arrivées transformée en zone à béton ;
- la grande verrière devient un centre commercial.

Le tout financé par la SNCF.

Ce charcutage se fait au nom de l'alibi TGV-A et du recentrage sur Paris-Montparnasse des activités de Paris SO. Avec la fédération nous y sommes évidemment opposés.

Ces restructurations appelées pudiquement fusion des régions sont en fait la casse organisée de milliers d'emplois de cheminots dans Paris, pénalisant ainsi tous les usagers et, plus particulièrement ceux du centre de la France. L'opération vise bien plus loin que la seule région parisienne.

Là non plus nous ne sommes pas à court de propositions pour la satisfaction des usagers du service public.

Nous refusons leurs choix qui se sont concrétisés dans un superbe consensus ; les élus au niveau national comme au niveau parisien, à l'exception des élus communistes, ont bradé le service public et organisé son dépeçage.

Nous n'acceptons pas et nous luttons. En 83 déjà, nous nous sommes opposés à l'utilisation du site pour les J.O. de 1992.

Depuis, les luttes se sont développées ; c'est au fur et à mesure de ces luttes que nous avons avancé nos propositions de modernisations et de développement.

Rien que pour la dernière période, en plus des actions fédérales et confédérales, nous avons réussi, en plein été, le 22 juillet, une manif d'Austerlitz à Tolbiac. Le 23 septembre, sur tout le site, nous avons organisé un vote sur les propositions de la CGT :

- 3.300 votants tous collèges confondus
- 3.250 approuvent nos propositions
- La direction de l'entreprise contrainte par le rapport de forces, de participer au vote.
- Le 25 janvier, 250 manifestants contre la venue de Chirac pour inaugurer un hôtel économique.
- Action avec 300 manifestants le 15 mars à l'occasion du C.E.... et ce n'est pas fini.

Ces luttes ne se cantonnent pas à la seule lutte des cheminots.

Avec nos propositions sérieuses et constructives, nous avons là une possibilité de rassembler très largement les usagers et, en premier lieu, les travailleurs de Paris, à travers les organisations interprofessionnelles de la CGT, afin de développer l'action pour constituer un front de refus du dépeçage de la SNCF et de son déclin et un point d'appui considérable pour la contre-offensive nécessaire.

Notre lutte se situe pleinement dans l'action la plus large qui se développe contre la grande vague spéculatrice qui déferle sur la capitale et pour la défense de l'emploi.

EN CONCLUSION PROVISOIRE

Quelques premières réponses à partir de l'analyse que nous faisons et des actions que nous développons :

Des opérations réversibles c'est un leurre.

Dans la forme structurée, c'est à la fois la poursuite des regroupements par fonction et dans d'autres zones interfonctions, mais les gâchis humains (suppression d'effectifs, banalisation et précarisation des emplois, réductions des points de vente, fréquence de desserte, etc...) seraient inéluctables et participeraient à l'affaiblissement du rôle économique et social de notre entreprise publique dans le secteur des transports et dans l'économie.

On désaisait les cheminots de leur vécu, leur connaissance d'entreprise par les maîtres d'audit qui n'écoutent que ce qu'ils veulent entendre et qu'on leur demande d'écouter. Audit avant/audit après. Le syndicat CGT est le meilleur auditeur de la connaissance chemi-

note, nous ne céderons pas à la facilité d'un modernisme qui veut redorer le blason du capitalisme.

Il y a des contradictions à faire éclater, lutter contre tous les mauvais coups qui sont la réalité, faire avancer nos propres revendications, dire avec les cheminots où nous pensons que se situe notre intérêt. A partir des revendications sociales, montrer que des issues sont possibles au plan local, régional, national, ne rien laisser passer.

Cette fausse décentralisation est très dangereuse et correspond bien à un élément central dans le dispositif très cohérent qu'elle met en place afin que notre entreprise joue un rôle actif comme support à la crise. Les objectifs, les orientations, la politique de l'entreprise reposent toujours sur un nombre réduit de décideurs mieux armés et plus efficaces qui tournent le dos à la vocation originelle d'établissement public, industriel et commercial s'appuyant sur la notion de service public, base de notre cohérence.

Les atouts de la gare d'Austerlitz et de ses emprises ferroviaires sont multiples, cette gare étant **la seule sur Paris à avoir les capacités d'accueillir un accroissement de trafics et des dessertes nouvelles.**

Trente ans plus tard, on mesure combien nous avons eu raison de mener cette bataille acharnée.

BFM : Bibliothèque François Mitterrand.

Les dysfonctionnements de la gare de Paris Montparnasse ces dernières années et notamment à deux reprises en 2018, paralysant tous les trafics au départ et à l'arrivée de cette gare ont conduit à reporter les trafics sur la gare de Paris Austerlitz démontrant ainsi le potentiel et les capacités de cette gare.

Mais aujourd'hui, **l'avenir de la gare d'Austerlitz est toujours incertain.** Alors qu'étaient annoncés depuis le début des années 1990 des départs de TGV à partir de cette gare, la réalisation des travaux indispensables a toujours été repoussée, comme sur la grande verrière de cette gare par exemple alors que les éléments en tombent.

Pourtant, il y en eut des contrats, protocoles, avenants signés. Avec des intervenants multiples : Ville de Paris, SEMAPA², APHP, RATP, RFF jusqu'à ALTAREA, KAUFMAN & BROAD, INDIGO, etc... Faisant dire à la direction SNCF lors d'un Conseil d'Administration « SNCF Mobilités » le 25 octobre 2018 – dont un moment était consacré à la gare d'Austerlitz – qu'il « ne fallait plus engager de projet avec autant de partenaires et parties prenantes. De fait, il n'est plus sain de fusionner un projet de pôle d'échanges avec un projet de ZAC. Les objectifs et modes de financements ne sont pas les mêmes ».

C'est ce que dit la CGT depuis des années !

Le problème c'est qu'aujourd'hui la direction SNCF fait le constat – et c'est le résultat de ses choix politiques désastreux – que cette gare est **peu utilisée et de fait peu entretenue**, entraînant une grande vétusté et des risques sur la sécurité.

La direction va même jusqu'à reconnaître que des surcoûts *« auraient pu être évités par des études plus approfondies au moment du projet en 2011/2012 ».*

C'est d'ailleurs pour cela que la CGT et ses syndicats sur le site sont toujours mobilisés afin que les travaux de modernisation de la gare ne prennent pas à nouveau du retard, car démonstration est faite que le projet et les contrats signés depuis l'origine de ce dernier sont mauvais !

Aujourd'hui, la gare d'Austerlitz et le site Austerlitz – Tolbiac – Masséna, sont les seuls dans Paris à permettre d'absorber un accroissement des trafics voyageurs, les autres gares étant à saturation.

Dans une période où l'on parle beaucoup de transition énergétique et écologique, de réchauffement climatique dû à l'augmentation des gaz à effet de serre dont l'accroissement de la circulation routière est le 1er responsable, il y a nécessité, si nous voulons répondre à ces grands enjeux de société qui passent aussi par une diminution de la consommation d'énergie, de s'engager dans un report de masse de la route vers le rail. Et le site d'Austerlitz – Tolbiac – Masséna a tous les atouts pour y contribuer à condition que l'on stoppe tous les projets immobiliers et spéculatifs sur ces emprises ferroviaires.

Un renouveau des trafics au départ de la gare d'Austerlitz est du reste nécessaire pour stopper la désertification et désenclaver les territoires du centre de la France, du Sud Auvergne et d'une partie du Sud-Ouest.

L'axe historique Paris – Limoges – Toulouse doit rapidement être modernisé, avec tout le maillage des lignes qui y sont ramifiées. Cette bataille se mène avec des associations, des élus, et les syndicats.

A la fin des années 90, dirigeants politiques et direction SNCF envisageaient 50 millions de voyageurs pour la gare d'Austerlitz à l'horizon 2020/2030.

Nous approchons de l'échéance et nous sommes bien loin du compte, mais démonstration est faite du potentiel de cette gare.

En ce début du 21^e siècle, les défis qui nous étaient posés il y a plus de 30 ans sont toujours d'actualité et l'histoire nous démontre combien nous avons raison et avons toujours raison dans ce combat, face aux enjeux sociaux et climatiques qui nous sont posés aujourd'hui et que la réforme de la SNCF, imposée par l'Etat avec le soutien des dirigeants de la SNCF va complètement à l'encontre de ces enjeux de société et de la réponse aux besoins.

Démonstration est encore faite de l'antagonisme qu'il y a entre les intérêts du capital et les enjeux climatiques et sociaux.

Forte de ces expériences, de ces luttes et avançant ses propositions, la CGT avec ses syndicats cheminots du site ATM³ et l'implication des structures interprofessionnelles poursuit ses initiatives pour **redonner toute sa dimension et son rôle au service public ferroviaire sur l'ensemble du site.**

Dominique Launay

² SEMAPA : Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Paris.

³ ATM : Austerlitz – Tolbiac – Masséna.

MAI-JUIN 1968 ÉVOQUÉ PAR LES CHEMINOTS SUR LA RÉGION SNCF DE BORDEAUX

A l'initiative du Secteur Fédéral de la Région de Bordeaux et de son groupe de travail ihs, s'est tenu le 25 septembre au centre aéré du Dorat une demi-journée de réflexions et de débats autour du mouvement social de mai 68 chez les cheminots de la région. Jean Lavie président de l'ihS Aquitaine et de l'ihS 33 fut l'animateur de cette riche journée.

Introduction

Devant environ 45 participants David Villegas, le secrétaire de secteur, a ouvert les débats en rappelant que « Lors de notre dernière Conférence de Secteur, dans le contexte particulier de lutte actuelle, nous avons mesuré la nécessité d'avoir une réflexion indispensable sur l'histoire passée, présente et à venir de l'action de la C.G.T. Cet apport de la connaissance de l'histoire sociale est un levier pour l'activité syndicale et revendicative d'aujourd'hui et de demain... Ainsi nous avons recréé un collectif régional dont Christian Laur a bien voulu participer à poser les premières pierres, accompagné des camarades Eric Ramond, Thierry Gleyroux et Bernard Eclancher ».

Après avoir rappelé le contexte actuel de luttes des cheminots il appelait « à ne pas hésiter à venir renforcer le collectif régional de l'ihS. Il n'y a pas de grandes ou petites contributions, il y a un collectif qui a permis entr'autres cette initiative, dont je remercie les camarades ».

Le débat

Jean Dartigues ancien secrétaire de l'UD 33 et du Comité Régional CGT Aquitaine devait décrire le cadre général de ce grand mouvement social dans un exposé très complet en développant trois phases :

le contexte pré-68 étudiants et salariés en évoquant les années 66 et 67 très riches en mouvements revendicatifs

mai 68 : Révolte ? Révolution ? La convergence des luttes en précisant notamment « ce que j'entends aujourd'hui de la convergence des luttes ne concerne pas 68. Il n'y eut aucune



Source : gallica.bnf.fr

construction volontariste de la part de la CGT, si c'est ce que l'on veut dire, mais la coordination de tout ce qui existait avant et qui finit par se coaguler et exploser ».

Le constat (et non accord) de Grenelle ? Ses avancées et l'après Grenelle. Puis il tirait quelques réflexions conclusives : « que reste-t-il de 68? »

Le film

Marcel Trillat jeune journaliste CGT, participant à cette période à la célèbre émission télévisée « cinq colonnes à la une » est venu présenter un film qu'il avait réalisé en 1967.

« 1er mai à St Nazaire : » retrace au travers de la manif du 1er mai 67 une longue grève de plus de 2 mois aux chantiers de l'atlantique, s'achevant victorieusement au moment de son reportage. Ce film magnifique montre bien que 68 n'est pas « tombé du ciel »... comme le démontre également la lutte de plus de 3 mois à l'automne qui a suivi, des Dassault de Bordeaux sur la même revendication pour l'alignement des salaires sur la région parisienne, qu'ils ont également gagné. Ce film de Marcel Trillat, interdit par le pouvoir gaulliste malgré le soutien des patrons de l'émission (Dumayer, Lazareff) a failli ne jamais voir le jour. En effet, Marcel apprenant que les films interdits sont détruits a dû le subtiliser et le cacher afin qu'il survive. Il en parle avec beaucoup d'émotion, s'interrompant même à plusieurs occasions pour retenir ses larmes. Car cela se sent il aime ces métallos de St Nazaire !

Suites du débat

De premiers intervenants acteurs de 68 ont ensuite pris la parole. Christian Laur a lu un interview de Yves Fillol alors secrétaire du syndicat de Bordeaux, publié dans un « Aperçu » de l'Ihs A paru en 98, traitant de 68. Il y ajoutait quelques propos personnels, notamment la « prise du dépôt » de Bordeaux par les grévistes complétée dans le débat par François Bidou. Claude Livertout, alors tout jeune secrétaire du syndicat d'Angoulême a décrit le mai 68 chez les cheminots mais aussi dans l'interprofessionnel sur l'agglomération d'Angoulême et les départements des Charentes.

Lucien Chapoul de Périgueux qui s'est syndiqué durant le mouvement, a raconté le mai 68 chez les cheminots de Périgueux et le département de la Dordogne.

Christian Fauveau de Pau, mais en poste à Paris-Austerlitz en 68, a fait de même pour le syndicat éponyme.

Enfin un riche débat dans la salle avec des témoignages, des compléments, des questionnements.

Dans ce débat Gilbert Garel, Président de l'Institut d'Histoire Confédérale a replacé 1968 dans son contexte politique, montrant les divisions de la gauche (rassemblement de Charley) et démontrant que le pouvoir n'était pas « à ramasser » : De Gaulle à Baden-Baden pour rencontrer le Général Massu ! Enfin le renforcement de la droite aux élections législatives qui ont suivi en juin.

Thierry Roy pour l'institut national des cheminots a beaucoup insisté sur la nécessaire vie de nos instituts, tant des cheminots qu'interprofessionnels, et à leur besoin de renforcement par l'adhésion et la participation aux recherches et travaux.

Conclusion

Il revient à Christian Laur de conclure cette riche journée en traçant des perspectives pour le collectif Ihs du secteur, entre autre un travail sur le mouvement social de 1995.

Christian Laur



Défilé de la CGT le 28 mai 1968 Cours Pasteur Bordeaux

LA BIBLIOTHEQUE NUMERIQUE DE L'IHS

La bibliothèque numérique de l'IHS CGT Cheminots est accessible en ligne depuis notre site internet : www.ihs.cheminotcgt.fr. Rendez-vous à la rubrique bibliothèque numérique



Notre **bibliothèque numérique** représente une quinzaine de titres de la presse cheminote et syndicale de 1892 à 2004. Vous y trouverez également des photographies, des reproductions d'objets comme des badges ou des drapeaux, tout un ensemble de documents produits par la Fédération CGT des cheminots et par ses militants.

Ce projet est l'aboutissement d'un long processus engagé dès 2002, lorsque l'IHS-CGT cheminots a fait numériser une partie des collections de presse. L'IHS mettait alors à disposition de ses adhérents et des structures syndicales, les journaux numérisés sur un jeu d'une dizaine de DVD. Seule une consultation page à page sans moteur de recherche était possible. En 2017, un partenariat a été conclu avec la Bibliothèque nationale de France (BnF) et a permis de constituer cette bibliothèque numérique qui rend possible une recherche à l'intérieur des documents, et ce, depuis n'importe quel ordinateur connecté à Internet !

Pour découvrir nos collections : les collections numérisées sont présentées par type de document. En cliquant sur l'intitulé d'une rubrique, on obtient la liste des documents de cette rubrique.



Pour faire une recherche : la recherche est immédiatement accessible en haut de toutes les pages : Il suffit de taper les premières lettres d'un mot, le moteur de recherche complète et propose les termes.

Pour lancer la recherche, appuyer sur la touche «Entrée» de votre clavier ou cliquez sur la loupe  sur l'écran



Astuce : pour chercher une expression exacte, mettez-la entre guillemets !

Pour consulter un document : une fois obtenue une liste de résultats, il suffit de cliquer sur la vignette de l'image pour accéder à la notice détaillée du document.



[Grévistes du syndicat des cheminots de la Compagnie Paris-Orléans, 1920]

Auteur	[Non identifié]
Date du document	1920
Type de document	Image fixe
	Photographie
Catégorie	Photographies
Sujet	Grève de 1920
Format	Tirage noir et blanc ; Dimensions : 13 (H) x 18 (L) cm
Description	Panneau "Syndicat des cheminots de Paris PO". Etendard "Fédération nationale des chemins de fer. Syndicat de Paris PO"
Droits	Droits réservés
Source	Institut d'histoire sociale CGT cheminots
Cote	Fi 000 030/047
Date de mise en ligne	Mai 2018
Date de numérisation	Juin 2014
Provenance	Institut d'histoire sociale CGT cheminots
Permalien	http://www.archives.cheminotcgt.fr/idurl/1/5809



A partir de la notice, vous pouvez accéder au document en cliquant sur l'image. Le document s'ouvre dans une visionneuse permettant de consulter et de feuilleter l'objet numérisé dans son intégralité.

Si vous voulez imprimer ou télécharger le document, cliquer sur



Pour connaître toutes les fonctionnalités de cette bibliothèque, rendez-vous sur l'onglet **BESOIN D'AIDE ?**

Avec cette bibliothèque numérique il devient désormais possible depuis n'importe quel appareil connecté à internet de plonger dans l'histoire syndicale cheminote et de retrouver facilement quelle était la position défendue par la Fédération sur un thème particulier à une période donnée notamment à travers les articles de la Tribune du cheminot. Que ce soit pour les militants ou pour les chercheurs extérieurs, le site www.ihs.cheminotcgt.fr ou <http://www.archives.cheminotcgt.fr> sont des portes d'entrée à une grande partie du riche patrimoine syndical de la fédération.

Isabelle Lassignardie, archiviste/documentaliste

DES INITIATIVES POUR REPARLER CINÉMA ET « BATAILLE(S) DU RAIL »

Dans notre numéro 57 des cahiers de l'institut consacré au cinéma, nous avons promis à nos lecteurs « une suite à venir » à partir d'une collecte de témoignages réalisée autour de projections du film de René Clément. Plus largement, nous vous relatons dans les pages qui suivent plusieurs initiatives auxquelles l'Ihs a participé

Une projection de « la Bataille du rail » à Guipry-Messac

Exposition Estivale

UN TRAIN D'AVANCE

Du 19 juin au 17 septembre

Syndicat d'Initiative de Guipry-Messac

+ Expositions de trains miniatures
Maison du port - Galerie Cosmos
Du 30 juin au 8 juillet

Projection "La bataille du rail"
Cinéma Alliance - Tarif unique 5 €
Mercredi 27 Juin à 20h15

Cette initiative est due aux cheminots qui composent le conseil municipal. Le passé ferroviaire est encore très présent à la gare de Messac avec le souvenir des luttes menées dans les années 1970 pour maintenir son activité. Il y a aussi la halle en bois, la dernière du genre sur la ligne Rennes-Redon et le viaduc de Corbinières, avec ses arches construites en oblique pour suivre la Vilaine, dont la construction s'achève en 1861.

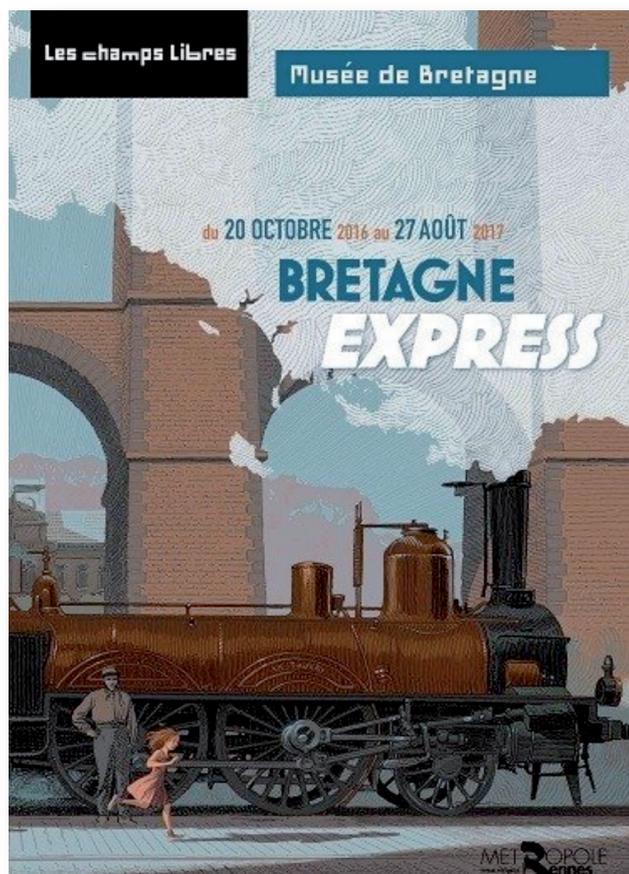
Fin juin 2018, il fait très chaud à Guipry-Messac (deux communes regroupées en Ile et Vilaine) : La fanfare « Moderato » des cheminots rennais est venue agrémenter le vernissage de l'exposition « Un train d'avance », une exposition ferroviaire alimentée par le collectionneur ferroviaire normand Fabrice Huet.

Puis, quelques jours plus tard, la population est invitée à prendre le frais, en soirée, au cinéma Alliance le mercredi 27 juin 2018 pour voir ou revoir le film « La Bataille du rail ». Malheureusement la salle n'est pas climatisée !

Une cinquantaine de vaillants spectateurs avec quelques collégiens et lycéens veulent quand même voir le film. Les questions qui reviennent souvent : ces scènes de déraillements ont-elles vraiment eu lieu ? Y a-t-il eu des fusillades d'otages sur les lieux mêmes du tournage ? Il y a aussi des spectateurs très férus sur l'histoire de la Deuxième guerre mondiale et sur le film de Clément pour enrichir le débat.

L'Institut, avec Robert Sanquer et Madeleine Peytavin a répondu présent à cette initiative.

Des cheminots et des batailles du rail aux Champs libres de Rennes



Le 2 juillet 2018, le TGV doit parcourir Paris-Rennes en 1h25. Une grande animation intitulée « LGV1H25 » a accompagné l'arrivée du TGV à partir du printemps dans les locaux des « Champs libres », musée dirigé par Céline Chenas. Le titre de l'exposition se voulait évocateur : « Il était une fois dans l'Ouest L'arrivée du chemin de fer ». Si cette exposition a reflété la fascination de la vapeur « alors qu'à l'époque, les cheminots travaillaient dans un environnement très bruyant et salissant »¹, l'exposition relate aussi que le chemin de fer remodèle sérieusement le paysage : beaucoup de viaducs sont nécessaires et les lignes n'ont pu être réalisées sans un travail « de forçat ».

L'exposition évoque également les luttes des cheminots pour défendre le chemin de fer et ses hommes. C'est ainsi que des luttes historiques (1944, 1953) occupent des panneaux tandis que le film « La Bataille du rail » s'est imposé pour assurer l'une des soirées de cette longue animation. Comme on le sait, la fin du film a été tournée dans le Trégor et notre institut, par l'intermédiaire de son représentant local Robert Sanquer, a été invité. Madeleine Peytavin a témoigné de ses souvenirs du tournage dans le Trégor.

Outre cette soirée, cette exposition présente aussi des témoignages de cheminots et leurs métiers d'aujourd'hui. Ce beau travail est dû à Jérôme Cucarull, historien, qui travaille aussi pour le comité d'entreprise Bretagne sur les métiers entre 2015-2020.

1 - Présentation de l'exposition par l'office de tourisme

Dans le Trégor : La marque du film « La Bataille du rail ». De l'histoire d'un tournage à la leçon d'histoire

Nous l'avons déjà écrit : le film « La Bataille du rail », tourné partiellement dans le Trégor, au lendemain de la Libération, a marqué profondément la population trégoroise et continue à la marquer. Lancée en 2015, autour de la gare de Plouaret (Plouaret-Trégor aujourd'hui), avec le concours des sections de retraités Cgt de Lannion et de Plouaret, la collecte de témoignages arrive à son terme.

Il ne s'agit pas ici de reconstituer l'histoire de la résistance dans le Trégor mais de restituer le sentiment d'une population marquée profondément par le film « La Bataille du rail ». Certaines familles de témoins n'ont pas répondu à notre appel par excès de modestie, néanmoins les témoignages sur le film et sur la résistance locale sont nombreux et souvent enchevêtrés. Nous avons voulu comprendre pourquoi? Nous vous proposons de classer les témoignages en trois séries :

Les figurants

Des centaines d'hommes, de femmes, d'enfants jouent des rôles divers: soldats allemands, maquisards, cheminots de différents grades, voyageurs en gare St-Brieuc (Chalon dans le film) ou Lannion. Le tournage de la séquence du train qui déraile est exécuté sur le même tronçon de voie que celui que les résistants ont saboté à de multiples reprises pendant la guerre.

Les regardeurs

L'équipe de cinéma a fait attention à ne pas faire de publicité autour du tournage du train qui déraile dans la vallée du Léguer car elle est soumise à des questions de sécurité extrême et cette séquence ne peut être tournée qu'une fois ! Une quinzaine de caméras étaient placées tout autour du point de déraillement à des distances bien calculées pour que les cameramen et leur matériel soient réellement à l'abri des imprévus du déraillement. Il faut aussi éviter toute visite intempestive des curieux. Il faut éviter tout déplacement humain imprévu autour de la zone du déraillement. La SNCF a bloqué la circulation ferroviaire et a limité le temps du tournage à deux heures. La population est dense dans les landes autour de la rivière mais elle se montre disciplinée. Le secret est difficile à garder puisqu'il faut par ailleurs recruter plusieurs dizaines de figurants (surtout des femmes et des enfants) pour la scène du train libéré finale du film : le train libéré, décoré, rend hommage à la résistance populaire. Il est rempli d'une foule en liesse qui repasse sur les lieux du déraillement.

Les premiers dérailleurs

Fin 1942, autour de Louis Pichouron, s'organisent les premiers éléments d'un groupe natifs de Plouaret et Trégor



Spectateurs au tournage du film *La Bataille du rail* à Trégrom (Trégor) - Au centre, vers la gauche, Pauline devant son petit garçon Gilbert, est garde-barrières auxiliaire. A gauche, des paysans devisent avec des cheminots de la voie. Ces derniers attendent la fin du tournage pour rétablir les rails. Parmi eux, Ernest Le Guen, époux de la garde-barrières. Ce couple est syndiqué à la CGT. A la libération Pauline est déléguée CGT. Ils sont membres du parti communiste.
© coll. Madeleine Peytavin

avec le Jeune Yves Trédan qui devient vite le chef de la compagnie « La Marseillaise ». La première mission de cette résistance est de saboter les voies de communication (électricité et chemins de fer). En mars 1943, la mise en place du STO (Service du Travail Obligatoire) provoque la colère des jeunes ; la grande majorité d'entre eux sont des ouvriers agricoles qui forment dès le début le gros des troupes FTP (Francs-Tireurs-Partisans). Un groupe de jeunes ouvriers agricoles, presque tous issus de fermes proches de la gare de Plouaret, s'en prend à la ligne Paris-Brest une nuit de neige, près, trop près d'un tunnel ferroviaire au lieu-dit Guerbasquiou.

Sur dénonciation sans doute, nos jeunes résistants peu expérimentés, sont presque tous rattrapés par les Allemands. Après un faux procès qui s'est tenu à Belle-île en Terre, ils sont torturés puis fusillés à Ploufragan, ville cheminote, près de St-Brieuc en 1943. Certains échappent aux nazis: Yves Trédan, les frères Ernest et Prosper Laurent ? Albert Jacob (dit l'autruche) mais le réseau est démantibulé.

Juin 1943 : intensifier la bataille des voies de communications

Le commandant FTP Louis Pichouron (cité dans son livre « Mémoires d'un partisan breton FTP, commandant Alain ; page 160) rappelle les ordres de la Résistance : « Les FTP et les cheminots des Côtes du Nord doivent tout mettre en œuvre pour arriver à interdire progressivement l'usage de la ligne Paris-Brest tout en évitant les trains voyageurs ».

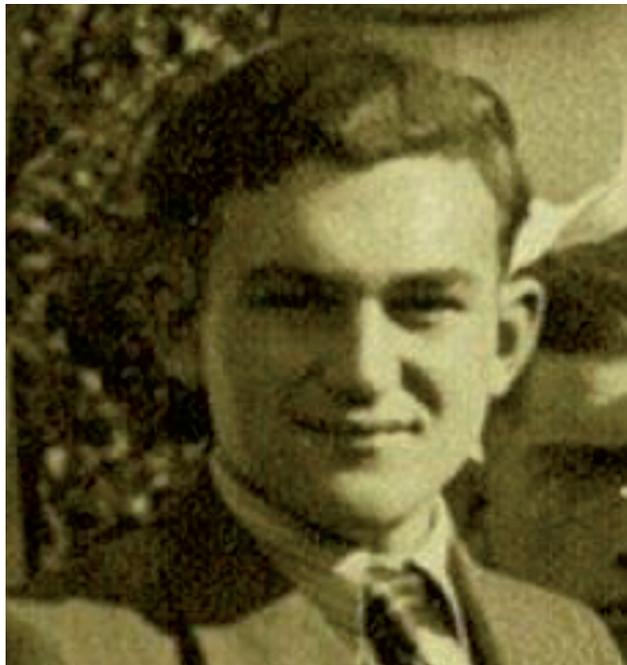
Le maquis de Kerqueffiu

La voie du chemin de fer traverse souvent des tunnels à ciel ouvert entre Guingamp et Plounérin-Morlaix. A partir de cette directive, le tronçon de voie destiné aux sabotages ou déraillements est défini : il suit la ligne entre Belle-Île, Bégard et Plouaret. C'est à Trégrom, essentiellement, de part et d'autres de l'ouvrage d'art qui enjambe la rivière le Léguer. Les FTP sont les auteurs de 12 déraillements, 6 ponts détruits, 5 locos et 50 wagons endommagés. Peu d'Allemands sont tués car leurs convois sont ajoutés aux trains voyageurs. Yves Trédan dispose, dès fin 1943, d'une trentaine d'hommes installés dans le bois de Kergueffiu, pas très loin de la rivière. Le bois est en pente, d'accès difficile et pas entretenu. Des jeunes, issus de Plouaret ou Trégrom constituent la deuxième « brigade de dérailleurs ».



Roger Roche, après le départ des Allemands, part avec d'autres maquisards, défendre la poche de Lorient

Certains d'entre eux doivent parcourir 15 à 20 km à pied, les nuits de sabotage. Le paysan Jules Blanchard est renseigné par un maquisard de Louargat qui lui, reçoit les renseignements sur les trains allemands par un cheminot de la gare de Plouaret, Roger Queffeuou². Ce jeune homme habite chez ses parents, au bourg de Trégrom.



Roger Queffeuou, le cheminot qui renseignait la résistance sur les convois allemands. Ici il assiste en 1947 au mariage de deux de ses camarades du maquis : Yves Le Goaët et Alexis Cotel qui sont devenus cheminots de la voie entre temps. Coll. Madeleine Peytavin

Pour en finir aujourd'hui

Beaucoup de noms, d'actions restent encore dans l'ombre mais nous pensons en savoir assez pour pouvoir démêler un peu de l'écheveau résistance/film. A chaque témoignage, à chaque document exhumé, nous avons dû nous arrêter pour voir quelle place il prenait dans ce puzzle. Le travail entrepris a reçu sa première récompense : les spectateurs étaient plus de deux cents à la projection du film à l'automne 2016. Il faut ajouter des bancs, des chaises, on reste debout. Que venaient-ils voir ? Le film ? Une séquence de la résistance dont l'un des membres de leur famille avait été acteurs ou actrices ? Les deux sans doute



Après la séance et en attendant le débat, les cheminots de Morlaix et Lannion se regroupent. On reconnaît aussi Pascal Blivet, très occupé, secrétaire général du secteur fédéral CGT des cheminots de Bretagne.

La ferme de Kervedan

Cette ferme jouxte le bois de Kergueffiou. La ferme est exploitée par une jeune veuve (son mari est mort en 1939 sur le Front). Lucie Roche est secondée par son frère Roger. Elle laisse l'un de ses champs, fait de roches et de genêts, situé à l'orée du bois, pour l'entraînement des maquisards. Aujourd'hui ce champ continue à s'appeler « le champ du maquis ». D'autres jeunes viennent à ce maquis pour échapper au STO : elles s'appellent Anna, Lucie, Renée, Yvonne ; ils s'appellent Adrien, Alexis, Emile, Ernest, Fernand, François, Jean, Jules, Marcel, Roger, Yves, etc. Et quand cessent les déraillements, ces jeunes harcèlent l'ennemi sur l'axe routier Paris-Brest pour l'empêcher de rejoindre la Normandie.



© coll. Aimé Le Coz

Nantes et son université permanente : au programme, la Bataille du rail

Cette université possède un cycle annuel consacré au cinéma animé par Louis-Jean Ropars, enseignant le cinéma à l'université de Nantes :

Chaque séance, programmée en soirée, est précédée d'un cours durant lequel le film est analysé du point de vue technique : cela s'appelle « l'analyse filmique ».

Après ce cours, les étudiants sont conviés à se rendre dans le cinéma de Rezé, dans la banlieue de Nantes pour visionner le film et débattre avec un intervenant qui pourra aborder le contexte historique, politique du film. Carlos Fernandez, correspondant de notre institut pour la région Pays de Loire et Madeleine Peytavin, membre du bureau de l'IHS ont assuré la deuxième partie de cette leçon de cinéma.

Beaucoup de retraités dans la cinquantaine de spectateurs mais des spectateurs très intéressés, très passionnés qui voyaient, parfois pour la première fois, le film.

Beaucoup de questions aussi : de l'histoire vraie ou romancée de la résistance, des questions sur la réalisation du film, le rôle des cheminots dans la résistance. Des questions aussi sur les initiateurs du film, c'est-à-dire, sur les gens du syndicat ayant appartenu à la Résistance. Des questions aussi sur le côté double du film qui lui donne un côté bancal : le film commence un documentaire (court métrage) consacré à la résistance des cheminots des dépôts, des ateliers, des gares, des trains pour s'achever dans un récit romancé (long métrage) où toute la SNCF aurait résisté. Cela a demandé des explications détaillées sur les financeurs du film.

Une fille de cheminot de Niort a émis un doute sur l'aspect consensuel de la résistance aux chemins de fer, de l'homme d'équipe au cadre, provoquant un long débat.

L'amicale des Amis de Chateaubriant et Voves de Bagneux



L'Amicale de Châteaubriant-Voves-Aincourt de Bagneux après la projection : Au premier rang : Marie-Hélène Amiable, maire de Bagneux (fille et petite-fille de cheminots militants) ; Romain, cheminot de Châtillon ; Sylvie Rogé tient à la main les chèques de solidarité destinés aux cheminots en grève ; Pierre Ouzoulias, conseiller départemental et sénateur des Hauts de-Seine ; Yves Philippe du Comité national de l'amicale - © Mairie de Bagneux

C'est une première, l'amicale des amis de Châteaubriant et Voves de Bagneux, créée depuis 1990 pour « empêcher l'effacement de la mémoire », a décidé d'offrir à ses adhérents une séance de cinéma en ce mois de mai 2018 : la résistance des cheminots est à l'honneur avec le Film « La Bataille du rail » et leur lutte est à l'honneur en ce samedi 26 mai. Il fait très chaud et il manque à cette projection les cheminots de Châtillon occupés à battre le pavé devant le Sénat avec d'autres corporations. Le lien est facile entre la résistance et la lutte d'aujourd'hui et notre institut montre comment la grève insurrectionnelle, déclenchée le 10 août 1944, participe de la libération du joug allemand et de la défense du réseau ferroviaire national de la toute jeune SNCF. Des enseignants sont là et évoquent aussi leurs batailles. Quant à Pierre Ouzoulias, conseiller général des Hauts de Seine et sénateur, il explique son rôle d'élu pour soutenir les cheminots en grève (il revient de la manifestation d'ailleurs).

Au cinéma L'Ecran de St-Denis, le samedi 10 mars 2018 : « la Bataille du rail »

Les Bretons d'Ile de France ont programmé le samedi 10 mars 2018 le film « La Bataille du rail » dans le cadre de leur activité culturelle Cinéma et Bretagne parce qu'une partie du film est tourné dans le Trégor. L'animation est confiée à Tangui Perron, d'origine finistérienne et historien du cinéma tandis que notre institut témoigne de la résistance en Bretagne. Quant à Frédéric Le Merrer, d'origine plouarétaise et responsable de l'UIT (Union interfédérale des transports), il lui revient de faire le lien entre les luttes d'hier et les luttes d'aujourd'hui.

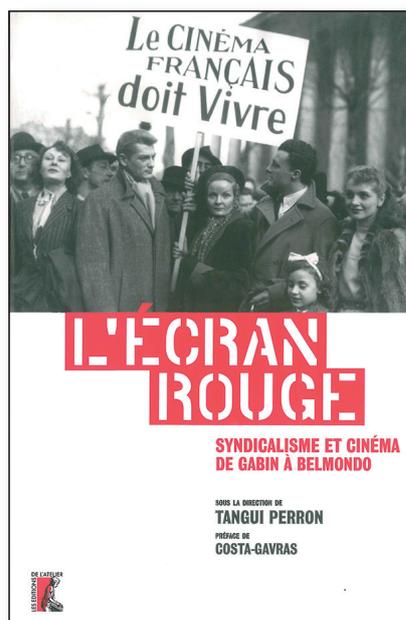
Une cinquantaine de personnes sont présentes et s'intéressent au tournage, à la véracité des faits de résistance. Il y a dans la salle des érudits de la résistance comme de grands connaisseurs du cinéma.

La séance s'est achevée par une dégustation de crêpes, de far, de cidre et de boissons chaudes. Un vrai moment chaleureux. Merci à Gérard Réquigny pour cette belle initiative.

Madeleine Peytavin

L'ÉCRAN ROUGE

Nous avons demandé à Tanguy Perron, historien du cinéma, de nous présenter le livre sur Syndicalisme et Cinéma qu'il vient de coordonner. Nous avons plusieurs raisons pour conseiller la lecture de ce livre : La Fédération a commandé en 1936 un film au jeune réalisateur Boris Peskine. Ce film « Les routes d'acier » sort fin 1938 pour le congrès de la Fédération. Elle soutient et aide concrètement, avec ses syndicats de Paris-Ouest-Rive-Droite et du Havre, le travail de Jean Renoir dans son film « La bête humaine ». Enfin, si la Fédération, à notre connaissance, n'a pas été impliquée concrètement dans ce film, elle a participé, très tôt, à la résistance et c'est elle qui déclenche la grève insurrectionnelle qui débute le 10 août 1944. C'est ainsi que la libération de Paris commence. Et d'ailleurs, sur les lieux de tournage, les cheminots s'y reconnaissent.



Petit retour sur L'Écran rouge, sous forme d'introduction historique

L'expérience du Front populaire pourrait paraître aujourd'hui presque mystérieuse. Pourquoi un événement si bref, qui s'achève dans la division et l'amertume politiques, alors que le contexte international était dramatique, a-t-il laissé, au-delà même des rangs de la gauche, des traces si profondes dans l'imaginaire collectif ? Certains des textes et certaines des images de ce livre y répondent : on y voit les masses heureuses. Le Front populaire n'est pas seulement un temps politique ; il ne se résume pas uniquement non plus à de formidables acquis sociaux (la réduction du temps de travail, le droit aux vacances, les conventions collectives), c'est également un temps d'émancipation sociale et culturelle, un dérèglement de l'ordre établi et un recul du fatalisme. Une promesse. Pour la première fois le peuple eut la possibilité de se voir à l'écran – ces films mettant en leur centre des « pros » étaient fort rare par rapport à la production courante mais la plupart étaient des chefs-d'œuvre. Pour la première fois aussi, les spectatrices et les spectateurs plébiscitèrent un acteur, Jean Gabin, qui incarna avec tant de talent un chômeur, un cheminot ou un métallo, tandis que le mouvement syndical, fort d'un afflux extraordinaire d'adhérents et bénéficiant de si belles collaborations artistiques, était en capacité de produire ses images pour montrer au peuple son histoire – Sur les routes d'acier (1938) en est un bel exemple.

Cette utopie aurait cependant pu se transformer en son contraire, une dystopie. Que l'on songe aux réactions xénophobes et corporatistes qui traversèrent une partie des milieux du cinéma, quelques-mois seulement avant la victoire du Front populaire. Il s'en fallut de peu pour que l'égoïsme et le racisme ne l'emporte sur le partage et la générosité. Alors que le mou-

vement syndical est aujourd'hui trop divisé et trop affaibli - on sous-estime cependant son héritage et sa force réelle - ces rappels historiques peuvent nous reconforter. L'unité, l'inventivité, la créativité permettent encore de faire reculer la précarité et la peur. Ainsi s'entend sans doute le titre de la première partie du livre, « un long Front populaire ».

Ce livre allie la rigueur historique et la tendresse pour les militantes et les militants, célèbres ou injustement oubliés. On pourrait y voir une sorte de polyphonie et comme des chants contre chants. Son sous-titre, de Gabin à Belmondo, pourrait faire croire qu'y est privilégiée une vision masculine de l'histoire. De belles photos nous montrent le contraire : la présence des femmes dans l'industrie du cinéma et leur engagement dans les luttes sont patents. Des approches privilégient la geste prolétarienne dans les milieux du cinéma, d'autres valorisent l'action gouvernementale. Tout converge, néanmoins, vers l'édification d'un système original qui a assuré au cinéma français sa pérennité et son rayonnement. Un autre intérêt de L'Écran rouge est de non seulement nous faire découvrir le temps long de l'histoire, sa complexité, mais ce livre collectif insiste également sur la force de l'événement. Mesure-t-on toujours à sa juste valeur la formidable mobilisation de janvier 1948 pour la défense du cinéma français, mobilisation prolongée par les actions dans les ciné-clubs, les comités de défense du cinéma et auprès des parlementaires ? Durant la même période le mouvement ouvrier contribuait à donner naissance, au forceps, au Festival de Cannes. Ce serait folie que d'oublier tout cela.

Tanguy Perron

A MARSEILLE AUTOUR DU LIVRE MEMORIAL



Coll. privée

Pour que les 103 cheminots qui ont perdu la vie ne soient pas anonymes Pierre Ciantar, notre correspondant ihs sur la Région PACA a bien voulu rendre compte pour nos cahiers de l'initiative organisée sur Marseille le 27 septembre 2018 autour du livre Mémorial et de sa genèse.

Après la publication du livre mémorial « Cheminots victimes de la répression. 1940-1945 », comment partager et faire découvrir son contenu aux cheminots de notre région ? Deux initiatives eurent lieu en début d'année 2018 : une à Miramas avec l'antenne du CE devant 180 personnes (voir Cahier de l'Institut n°64) et une seconde à Arles dans les anciens atelier SNCF avec le syndicat et la section des retraités CGT d'Arles et en partenariat avec le Centre de la Résistance et de la Déportation d'Arles, devant 200 personnes dont des descendants de deux cheminots d'Arles morts durant le conflit. Mais il fallait d'autres initiatives plus orientées vers les cheminots actifs et parmi eux vers les plus jeunes. Notre collectif régional IHS proposa alors d'éditer une brochure reprenant les cheminots de notre région victimes de cette répression et de la distribuer gratuitement à tous les

cheminots. Cette proposition fut acceptée par les élus du CE et par le Secteur fédéral. Par contre, vu l'engagement au plus haut niveau de la direction de l'entreprise sur le travail de mémoire, il nous sembla intéressant de proposer à la direction régionale d'y participer. Le directeur régional accepta d'emblée, même s'il fallut par la suite rediscuter des modalités financières. La décision fut donc prise au mois de mars de réaliser cette brochure qui reprendrait les bibliographies des 102 cheminots de la région. Afin de rester accessible à tous, cet ouvrage se devait de ne pas être trop volumineux et agrémenté de visuels. Robert Mencherini, historien, qui a participé aux recherches et à l'écriture de l'ouvrage national, entreprit de résumer les biographies déjà écrites pour le livre mémorial. Au cours de ce travail, il découvrit dans les archives en ligne de la SNCF un 103^e nom qui fut ajouté. Le choix du titre de l'ouvrage ainsi que de l'illustration de la une de couverture nécessita des mises au point avec la SNCF. Outre les biographies, la brochure comprend quatre éditoriaux : du Secrétaire du CE, du Directeur régional TER, du Collectif IHS et de Thomas Fontaine, Directeur du Musée de la Résistance National, qui dirigea l'ouvrage national. Robert Mencherini présente ensuite les biographies en rappelant le contexte régional et dresse une conclusion qui permet de mesurer l'engagement des cheminots dans ce combat. Quatre pages rappellent l'histoire de la colonne, située au square Narvik, où sont inscrits les noms des cheminots

morts pour la France durant la deuxième Guerre Mondiale, et qui est le monument de Marseille où se déroulent les commémorations cheminotes. Un index reprenant les 103 noms et où est inscrit l'âge, le lieu de travail, les causes de la mort et le lieu du décès conclut l'ouvrage.

Le 27 septembre, jour d'une plénière du Comité d'Etablissement, nous avons organisé une cérémonie hommage regroupant 150 participants : anciens résistants, cheminots actifs et retraités, syndicalistes et élus du personnel, jeunes cheminots déçus par l'entreprise, anciens combattants, cheminots ou non, représentants d'associations mémorielles, représentants et élus politiques. A proximité de la colonne du square Narvik, une exposition fut organisée reprenant les panneaux de l'exposition de 2012 sur les « Cheminots de Provence 1939-1945 » auxquels nous avons ajouté des panneaux sur les cheminots résistants ou morts durant les combats de la libération du pays. Après les prises de paroles du secrétaire adjoint du CE, d'un membre du collectif régional de l'IHS, d'un représentant de la direction régionale SNCF, Robert

Mencherini présenta la brochure en insistant sur le rôle joué par les cheminots durant cette période noire. Ensuite les participants, accompagnés des porte-drapeaux, se rendirent au pied de la colonne et les noms des 103 cheminots furent énoncés par deux jeunes cheminots dont la petite-fille de l'un d'eux. Après le dépôt de gerbe, la Marseillaise retentit reprise par l'assemblée. Chaque participant a reçu une brochure et pour certains, ceux qui eurent la patience d'attendre, dédiée par Robert Mencherini.

Nous souhaitons continuer, en lien avec le CE et aussi avec les IHS des UD CGT, vers les cheminots d'Avignon, Nice, Veynes et Toulon ce travail sur la mémoire qui permet à chaque cheminot, quel que soit son emploi, son grade, sa structure d'attache, pour ne pas dire son entreprise, de prendre conscience que cette histoire commune, rien ni personne ne pourra l'effacer et qu'elle est présente pour demain rassembler encore les cheminots sur la défense de leurs droits et du service public ferroviaire.

Pierre Ciantar

Cheminots de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur		
morts par mesures de répression pendant la Seconde Guerre mondiale		
Cheminots provençaux morts par mesures de répression avant les combats de la Libération (été 1940-août 1944)		
1	En déportation	21
2	Exécutés/fusillés	17
3	Après arrestation sur le territoire du Reich	4
4	Disparus après arrestation	3
5	En prison en France	3
6	Au maquis	2
7	Dans les affrontements armés avec les occupants (hors maquis)	1
	Total	51
Cheminots provençaux morts par mesures de répression pendant la période de Libération (après le 15 août 1944) ¹		
10	En participant aux combats de la Libération	35
11	Pendant les combats de la Libération	12
12	Dans les combats menés par l'armée de Libération	5
	Total	52
	TOTAL GLOBAL	103

Note
1 Les cheminots entrés à Marseille dans la dernière quinzaine d'août 1944 sont répartis dans la première partie et non dans la seconde. Leur mort n'est pas la conséquence directe des combats de la Libération.



Texte de l'Intervention IHS CGT Cheminots Marseille 27 Septembre 2018

« Ils s'appelaient Louis, Emile, Gaston ou Ezio, ... ils sont nés à Marseille, Avignon, Toulon ou Nice, dans les Alpes, Hautes ou Basses, dans notre région ou au-delà, en Corse, en Italie ou en Turquie, ils étaient âgés de 17 à 57 ans. Ils étaient aiguilleurs, cantonniers, manœuvres, apprentis ou chef traction. C'étaient simplement des cheminots ; Ils n'ont pas choisi la mort, mais ils ont décidé de résister, de lutter et c'est pour cela qu'ils ont perdu la vie.

Ces 103 cheminots, dont nombreux sont ceux qui ont été embauchés avant la création de la SNCF, ne voulaient pas de ce monde que leur proposait l'État de Vichy et encore moins le régime nazi. Une nation où les mots « Liberté Egalité et Fraternité » avaient été rayés des frontons des mairies pour être

remplacés par « Travail, Famille, Patrie ». Ils ont résisté, peu nombreux de 1940 à 1942, de multiples façons, en diffusant leurs idées par la presse clandestine et les tracts, en participant à des réseaux d'espionnage, en sabotant leur outil de travail ou en rejoignant les maquis. Ils ont décidé de se battre pour mettre fin à l'occupation, pour pouvoir construire une autre société où les mots Liberté Egalité et Fraternité retrouveraient tout leur sens avec la mise en œuvre du programme élaboré par le Conseil National de la Résistance et baptisé « Les jours Heureux ». Ils savaient que pour éviter le retour de la barbarie, du racisme, du fascisme il fallait construire une société plus juste, plus solidaire, plus fraternelle. Une société où les travailleurs auraient leur place dans la gestion des œuvres sociales mais aussi et surtout dans celles des entreprises, en instaurant

par exemple les Comités d'Entreprise car ils savaient bien qu'en laissant les mains libres au capital, aujourd'hui rebaptisé finance, les mêmes maux produiraient les mêmes effets.

Les choix politiques depuis quelques décennies remettent en cause les bases sociales de notre société et on constate parallèlement partout en Europe la montée des nationalismes, du racisme, de l'antisémitisme, du rejet de l'autre. Les errances de l'Aquarius, rejeté de port en port, en est, malheureusement l'illustration parfaite. Est-il nécessaire de rappeler que cette idéologie, 70 ans après, relookée, banalisée, a toujours ses adeptes qui aspirent au pouvoir, siègent dans les parlements européens et nationaux, et même sont au pouvoir dans certains États du centre de l'Europe. Ces évolutions socio-économiques ne sont pas inéluctables, elles ne sont pas contrairement à ce qui est dit dans la plupart des médias un signe de modernité, mais nous renvoient vers un monde où le chacun pour soi devient la règle. Un monde où la charité remplace la solidarité, un monde de compétition plutôt que d'émulation, un monde où l'argent est roi et l'humain oublié. Un philosophe américain, qui a fini sa vie en Europe nous a dit : « Ceux qui ne peuvent se rappeler de leur passé sont appelés à le répéter. »³ Si l'histoire ne se répète jamais à l'identique, les enseignements qu'elle nous donne devraient nous prémunir du retour de ces idéologies pour lesquelles l'ennemi c'est l'autre, le juif, hier comme aujourd'hui, ou encore le migrant, le réfugié.

En janvier 2012 lorsque la SNCF a décidé de lancer le projet d'un livre Mémorial sur les cheminots décédés par mesure de répression pendant la Seconde Guerre mondiale, la CGT au travers de son Institut d'Histoire Sociale a obtenu de faire partie intégrante du comité de pilotage mis en place, aux côtés d'autres associations comme l'Association Nationale des Cheminots Anciens Combattants, Rail et Histoire et le Cercle généalogique des Cheminots. Son apport par sa connaissance du milieu social et par la mise à disposition des archives de la fédération CGT des cheminots ont permis de réaliser un travail qui s'ancre sur la réalité sociale de l'époque. L'implication de nos structures syndicales dans la diffusion de cet ouvrage, ou comme ici aujourd'hui d'un ouvrage dédié aux 103 victimes de notre région, permet de faire connaître à chaque cheminot, quel que soit son métier ou son âge, l'histoire de sa corporation, de son pays, la place qu'y ont pris nos aînés.

Notre collectif régional de l'Institut d'Histoire Sociale se félicite de voir qu'aujourd'hui cette manifestation du souvenir a pu se tenir, et rassembler un nombre important de cheminots actifs et retraités. Je voudrais rappeler que le Livre Mémorial national a déjà été présenté à Miramas, à l'initiative du CE et de notre collectif devant plus de 100 personnes... et à Arles dans les anciens ateliers, grâce au concours du Musée de la Résistance en Ligne, du Centre de la Résistance et de la Déportation d'Arles, et du Syndicat des cheminots d'Arles devant plus de 200 personnes, dont 2 familles de descendants de cheminots.

Nous souhaitons qu'après cette journée nous puissions renouveler ce moment dans les centres ferroviaires de notre région puisque ces 103 cheminots travaillaient aussi bien à Avignon, que Nice, Veynes ou Toulon.

Parmi ces 103 cheminots, le nom de certains d'entre eux ne figurent pas sur cette colonne qui est devenue au fil du temps un lieu de mémoire régional. Le projet d'y adjoindre un mo-

nument complémentaire pour inscrire les 50 noms manquant reste à finaliser, et nous espérons que l'année 2019 permettra d'aboutir à un accord entre toutes les parties intéressées.

Avant de terminer je souhaite remercier la Direction Régionale de la SNCF et plus particulièrement Monsieur Mougenot d'avoir accepté de participer à ce projet, et merci également à Madame Macary et Monsieur Trestard pour leur implication. Je terminerai en remerciant très chaleureusement au nom de l'IHS CGT et de vous tous ici présents, Robert Mencherini, professeur d'université honoraire en histoire contemporaine, président de l'association des Amis du Musée de la Résistance en ligne en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 1940-1945 autrement dit le MUREL, président d'honneur de l'association PROMEMO (Provence-Mémoire-Monde ouvrier), membre du conseil scientifique et du conseil d'administration de la Fondation du camp des Milles, Histoire et Education, membre du conseil scientifique du Mémorial Jean Moulin de Salon et de l'Espace Jean Moulin de Saint-Andiol, et qui malgré ces nombreuses occupations a su dégager du temps pour participer très activement à ces projets, livre mémorial national et livre mémorial régional, mais aussi pour son engagement à nos côtés dans la recherche de la mémoire cheminote. Merci à toi Robert.

Merci à vous tous.

3- George Santayana ; écrivain-philosophe américano-hispanique ; 1863/1952

Le bureau de l'Ihs tient à remercier Marcel Almero et Pierre Ciantar à la suite du courrier ci-après adressé à notre président :

2 octobre 2018

Cher Camarade,

Nous sommes en train de dissoudre une association que nous avons créée « Histoire et Mémoire des Cheminots en PACA » aux ateliers SNCF d'Arles.

Celle-ci ne fonctionnant plus depuis plusieurs années, l'AG a décidé de verser à l'Ihs Cgt une subvention de 600 €. En effet, compte-tenu du travail fait par l'Ihs des cheminots Cgt et en particulier par l'Ihs PACA sur « les années de guerre » avec le travail de mémoire sur :

Les cheminots de Miramas pendant la dernière guerre mondiale le 2 février 2018

Le colloque à Arles avec le centre de la résistance en mars Et le 27 septembre la commémoration autour du livre Mémorial PACA

Nous avons voulu contribuer au travail qui est fait par votre association.

Vous trouverez ci-joint un chèque de 600 €

Très fraternellement.

Marcel Almero
Association « Histoire et Mémoire »
Pierre Ciantar
Ihs PACA

Morceaux choisis

La Déclaration Universelle des Droits de l'Homme à 70 ans

Le 10 décembre 1948, la Charte internationale des droits de l'homme dont fait partie la « Déclaration Universelle des Droits de l'Homme » est votée à Paris par l'assemblée générale des Nations unies à l'unanimité comme l'idéal commun à atteindre par tous les peuples et toutes les nations afin que tous les individus et tous les organes de la société (...) s'efforcent, par l'enseignement et l'éducation de développer le respect de ces droits et libertés (...). Nous n'énumérerons pas ici tous ses articles⁴ et limiterons ce document à quelques-uns auxquels l'actualité fait écho.

Article 1 :

Tous les êtres humains naissent libres et égaux en dignité et en droits. Ils sont doués de raison et de conscience et doivent agir les uns envers les autres dans un esprit de fraternité.

Article 23 :

- 1)- Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat
- 2)- Toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays
- 3)- Toute personne a droit au travail, au libre choix de son travail et à la protection contre le chômage
- 4)- Tous ont droit, sans aucune discrimination, à un salaire égal pour un travail égal.
- 5)- Quiconque travaille a droit à une rémunération équitable et satisfaisante lui assurant, ainsi qu'à sa famille, une existence conforme à la dignité humaine et complétée, s'il y a lieu, par tous autres moyens de protection sociale.
- 6)- Toute personne a le droit de fonder avec d'autres des syndicats et de s'affilier à des syndicats pour la défense de ses intérêts.

Article 25 :

- 1)- Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que les services sociaux nécessaires ; elle a droit à la sécurité en cas de chômage, de maladie, d'invalidité, de veuvage, de vieillesse ou dans les autres cas de perte de ses moyens de subsistance par suite de circonstance par suite de circonstance indépendante de sa volonté
- 2)- La maternité et l'enfance ont droit à une aide et à une assistance spéciales. Tous les enfants, qu'ils soient nés dans le mariage ou hors mariage, jouissent de la même protection sociale

4- Consulter par exemple : www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/DUDH.pdf



Musée de la Résistance nationale, 88 avenue Marx Dormoy
94500 Champigny-sur-Marne

Paris, le 29 novembre 2018

Communiqué du Réseau Musée de la Résistance nationale

Enfin une claire décision de justice .

Le tribunal de Paris a ordonné mardi à neuf opérateurs des télécommunications de bloquer définitivement l'accès à partir du territoire français au site internet "Démocratie participative", ouvertement raciste, antisémite et homophobe, vecteur français de l'idéologie nazie.

Parmi les cibles du site à juste titre interdit, Lucienne Nayet présidente du Musée de la Résistance nationale. Les associations du réseau Musée de la Résistance nationale avaient exigé qu'une telle mesure soit prise et étaient parties prenantes par plaintes et requêtes à l'action des associations de lutte contre le racisme, l'antisémitisme et l'homophobie au côté de la LICRA, SOS Racisme, le MRAP, le Conseil représentatif des institutions juives de France, la Ligue des droits de l'Homme et des personnes directement visées par ce site et ses animateurs.

Orange, SFR, Bouygues Télécom et Free, ainsi que cinq filiales ou sociétés de moindre importance ont 15 jours pour mettre à exécution cette décision demandée par le parquet de Paris à partir des très nombreuses plaintes déposées au travers de tout le pays.

Jusqu'à maintenant, toutes les tentatives de faire fermer ce site animé de l'étranger s'étaient heurtées à une impossibilité d'identifier ses hébergeurs et ses animateurs, alors que le " directeur " de cette publication est référencé par la justice comme blogueur d'extrême droite déjà condamné à de multiples reprises, présumé en exil au Japon, se revendiquant du nationalisme breton.

L'ordonnance du tribunal qui reste à devenir effective démontre que ce combat est possible et peut être gagné par l'action collective des citoyens.

"C'est une très bonne décision. Elle envoie un signal fort sur le fait qu'on ne peut pas avoir pignon sur rue avec un site dédié au racisme et à l'antisémitisme", a déclaré l'avocat de la LICRA.
Cette ordonnance devrait permettre de tarir une des principales sources de haine déversée par un site qui se pensait hors d'atteinte.

Alors qu'ils y étaient opposés, il faut se féliciter de voir imposer aux opérateurs un "filtrage" définitif. Cette décision, qui fera jurisprudence en matière de maîtrise publique du cadre légal, impose des limites à la diffusion qui à partir de cette ordonnance ne dépendent plus du bon vouloir ou non de chacun des opérateurs selon leurs critères aléatoires.

Pour autant, cette victoire ne signifie pas la fin d'un combat qui doit rester permanent tant des propos tenus publiquement dans la période montrent que si la primeur est donc redonnée au droit, toute baisse de vigilance condamne à voir réapparaître la bête immonde.

Claude GASCARD
secrétaire général
du réseau Musée de la Résistance nationale

Jean Claude EMORINE
secrétaire général
des amis du Musée de la Résistance nationale
à Champigny

QUELQUES LIVRES DISPONIBLES À L'IHS

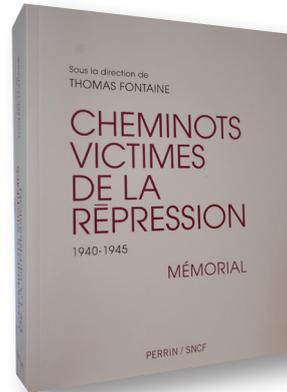
Nous nous proposons de les acquérir à prix d'amis.



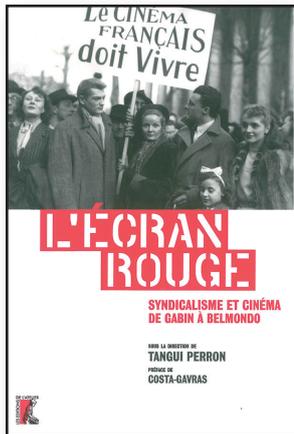
La Troisième guerre mondiale est sociale
Bernard Thibault ; 12 €



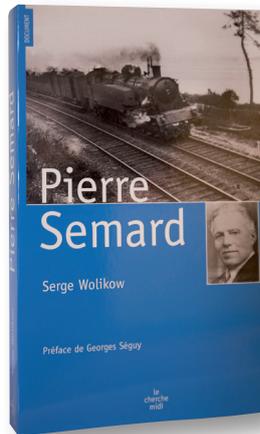
Les Cheminots, on s'en fait toute une histoire.
Nicole Parutto - Tomes 1 et 2 sont toujours servis avec l'adhésion à l'IHS,



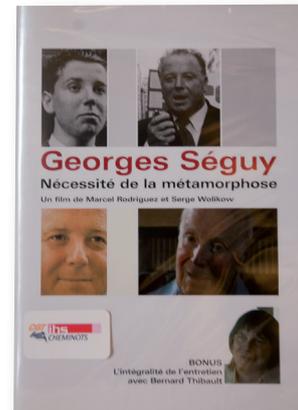
Cheminots victimes de la répression 1940-1945 Mémorial.
Thomas Fontaine ; 15 €



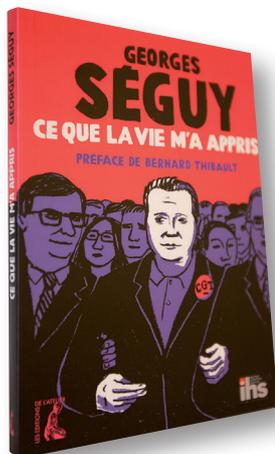
L'Écran rouge
Syndicalisme et cinéma de Gabin à Belmondo sous la direction de Tanguy Perron ; 25 €



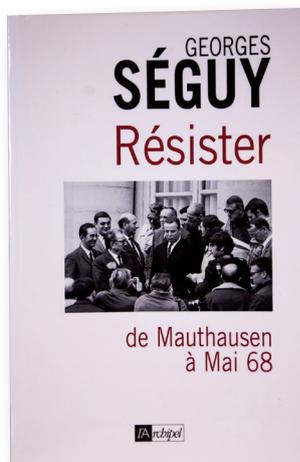
Pierre Semard,
engagements, discipline et fidélité (colloque dirigé par Serge Wolikow) ; 15 €



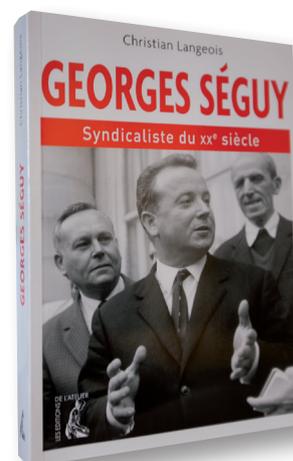
Georges Séguy. Nécessité de la métamorphose Un film de Marcel Rodriguez et Serge Wolikow ; 5 €



Ce que la vie m'a appris
Préface de Bernard Thibault ; 15 €



Résister
De Mauthausen à mai 1968 ; 10 €



Georges Séguy Syndicaliste du XX^e siècle
Christian Langlois ; 10 €

