

LES CAHIERS DE L'INSTITUT

*Personnel de la direction.
les bienfaits de la
ment les C.C.D. a qui
leurs tarifs pour
requis
sachant que dans
toute entreprise il faut
des salariés rendus au
logue de la C.C.D. a
des et signaler
syndicat ce qui de
de l'organisation
bonne lecture des noms
qui sont ratifiés et
5 1/2 après avoir adopté
Nous sommes réunis à
le dimanche 28 oct. 1914
et Legues et Abamal, sur la
nouvelle locale approuver l'expro
la suppression du travail aux
aires, la semaine anglaise
vie et de 63. pour tous
en ce qui concerne toute
ut analogue à celui de l'état
les camarades de ce réseau.
nouveau contre l'augmentati
cette augmentation etant d*



Le monde cheminot. Photographie extraite du reportage demandé par le CCE de la SNCF © Sebastiao Salgado de l'Agence Magnum - décembre

1984, la fédération propose un « contrat social de développement » pour la nouvelle Sncf page 4



Les retraites, un enjeu salarial page 14



Le Maitron page 18



La rénovation des gares et l'histoire page 21



Presse syndicale page 22



CAHIER N° 70
4^e Trimestre 2019

Édito, Patrick Chamaret

page 3

1984 : La Fédération propose un « contrat social de développement » pour la nouvelle Sncf (Christiane Roulet)

page 4

Les retraites, un enjeu salarial : Rencontre-Débat organisée par l'IHS de la CGT et l'IR de la FSU (Maurice Samson)

page 14

Coup de gueule de Maurice Samson

page 17

« Le Maitron » : Une aventure éditoriale, une ouverture au public. Un article des « Cahiers d'histoire sociale » de l'Ihs de la CGT (Paul Boulland ; Julien Lucchini)

page 18

Rénovation ne peut signifier occultation de l'histoire : l'inauguration de la gare de Rennes (Yannick Tizon, secrétaire général du secteur Bretagne)

page 21

Presse syndicale : plus d'un siècle d'histoire sociale cheminote en ligne (Caroline Chalier)

page 22

Morceaux choisis : Paul Nizan et René Guy Cadou (Madeleine Peytavin ; Christiane Roulet)

page 26

Pour un règlement plus simple de la cotisation

Depuis le 1^{er} janvier 2018, il est désormais possible de régler sa cotisation annuelle à l'IHS cheminots par le prélèvement automatique. Simple et facile, le prélèvement automatique vous permet d'éviter l'oubli ou un courrier de relance pour cotisation non réglée.

Pour le mettre en place, il vous suffit de nous adresser par courrier ou par courriel (cotis-fichier. ihs@cheminotcgt.fr) un relevé IBAN avec vos références bancaires. A réception de ce relevé, nous établissons et vous adressons un mandat de prélèvement (SEPA) qu'il suffit de dater, signer et nous retourner.

Ainsi chaque année suivante, nous prélevons votre cotisation vers le 05 février. Plus de chèque à remplir ou de risque d'oubli.

Pour mettre fin à ce prélèvement, il suffit simplement de nous adresser un courrier.

Christophe Farnault

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 Lalys - CCE/Sncf © Salgado

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

Depuis 2008 et 35 numéros publiés, j'ai le plaisir d'écrire l'éditorial des cahiers trimestriels de l'institut. Avec ce numéro 70, ce sera le dernier comme je l'avais souhaité. Après 11 ans dans cette responsabilité, il m'a semblé nécessaire que soit impulsé un nouvel élan à l'activité de l'institut, en élisant un nouveau président.

Pendant un an, comme il le souhaitait, nous avons avec Thierry Roy co-dirigé l'activité de l'institut, et la prochaine assemblée générale pourra ainsi élire le nouveau président qui en a tout le potentiel pour faire encore avancer et rayonner l'Ihs.

Il n'est pas dans mes propos ici de présenter un bilan personnel même si le président a un rôle prépondérant, mais l'activité de l'institut est avant tout collective, du bureau au conseil d'administration et en finalité à l'assemblée générale, et nous le ferons le jeudi 12 décembre pour le dernier exercice, tout en présentant nos projets à venir.

Il y a bien évidemment encore de nouvelles études, recherches à mener et publications à réaliser tant notre histoire sociale est riche à explorer. Et l'activité syndicale, les luttes présentes des cheminots ont besoin de cette éclairage historique qui aide modestement à comprendre la situation actuelle et ainsi fait bénéficier de l'expérience acquise avec les victoires et les échecs au fil du temps. Vous en trouverez la preuve encore dans ce nouveau numéro des cahiers de notre institut parmi les dossiers qu'il propose à votre lecture et réflexion, notamment :

- Quand en 1984, la fédération propose en perspective un « contrat social de développement ».
- Dans l'actualité, avec des syndicalistes, politologues et historiens échangeant et se rejoignant sur les enjeux de la réforme des retraites.
- En découvrant au travers des dictionnaires du Maitron, l'immense réservoir d'expériences militantes qui permet d'interroger les formes de l'engagement, de l'action syndicale, politique et sociale, depuis le XIX^e siècle.
- En retrouvant en ligne et à votre disposition notre presse syndicale sur plus d'un siècle d'histoire sociale cheminote.

Rendez-vous le 12 décembre, pour ceux d'entre-vous qui participeront à notre assemblée générale.

Merci pour votre confiance renouvelée pendant toutes ces années !

Patrick Chamaret - Président de l'Ihs

1984

LA FÉDÉRATION PROPOSE UN « CONTRAT SOCIAL DE DÉVELOPPEMENT » POUR LA NOUVELLE SNCF

Dans le cahier 68 nous avons porté à votre connaissance de larges extraits de la conférence d'information de Pierre Semard du 31 mai 1939, conférence par laquelle il abordait, pour l'essentiel, les questions de coordination des transports après la « nationalisation » des chemins de fer et la création de la SNCF selon la convention signée le 31 août 1937. Sont développés dans cet exposé les aspects de décentralisation, de modernisation, de déconcentration des pouvoirs vis à vis des régions et de leur redéfinition, de réforme du régime financier, d'arrêt de la concurrence

Le cahier 69, en faisant retour sur nos propositions de 1977 pour une gestion démocratique de la SNCF, a souligné ce que devaient être selon la Fédération Cgt des cheminots les principes d'une telle gestion ; à savoir l'autonomie de gestion, la participation du personnel, le contrôle de l'État. Quarante ans après la convention de 1937 qui allait arriver à son échéance en 1981, le document se voulait une contribution au débat avec les cheminots, les usagers, les autres organisations syndicales, les partis politiques qui avaient signé un programme commun de gouvernement. Il énumérait les propositions de réformes à mettre en œuvre concernant le Conseil d'Administration (composition, rôle et pouvoirs), les Comités mixtes, la gestion des activités sociales et la structuration des rapports entre les organisations syndicales et la Direction de l'entreprise.

Dans ce cahier n°70, nous poursuivons cette introspection dans les principaux textes élaborés par notre organisation avec le « Contrat social de développement » rédigé en 1984 qui s'articulait autour de deux objectifs interdépendants : le développement des activités de la SNCF et la nécessité de promouvoir de nouvelles avancées sociales dans l'entreprise, le tout à la lumière des suites de 1981

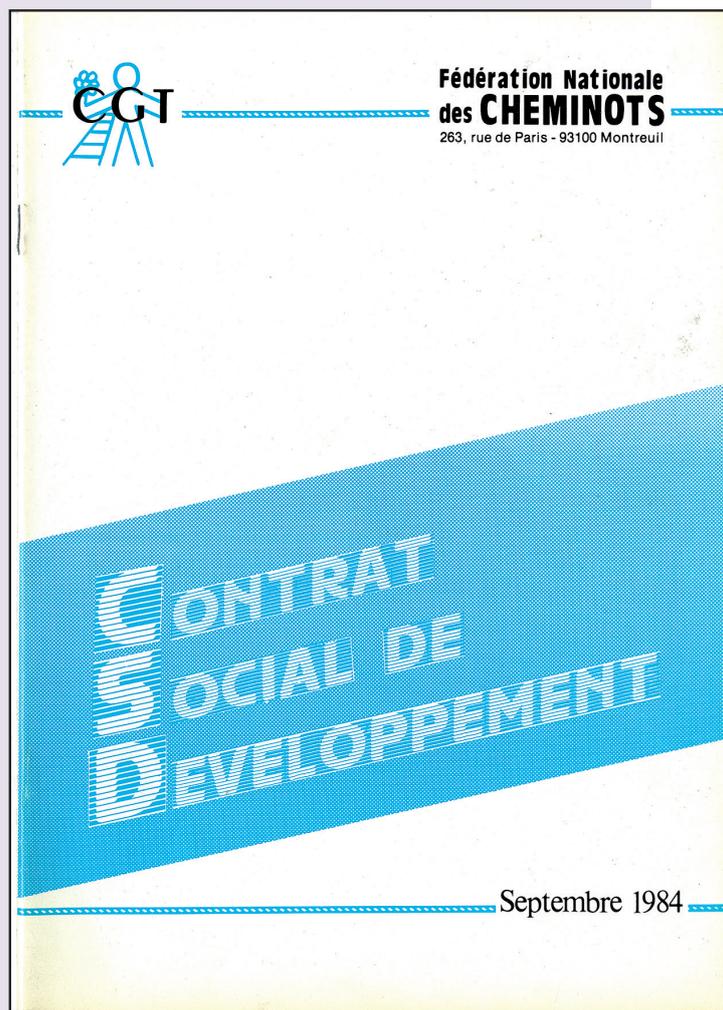
Plus globale, livrant au débat d'alors des données économiques, sociales et sociétales très fouillées et des statistiques détaillées, l'intérêt de ce dernier texte et des deux précédents est de témoigner de ce que la Fédération Cgt s'est toujours comportée en force de propositions prenant en compte l'évolution des besoins et des technologies tout comme les revendications et les aspirations des cheminot.e.s.

Cet ensemble de propositions ainsi rappelées ou dévoilées à celles et ceux qui ne les connaissaient pas témoigne aussi de la constante implication de la Fédération Cgt des cheminots qui poursuit inlassablement sa défense des cheminots, leurs emplois, leurs métiers, le service public, une politique des

transports conforme à ce qu'en attendent les usagers et la population, respectueuse de l'environnement et de qualité. Toutes les récentes communications, argumentaires, contributions, toutes les actions développées ces derniers mois face à la réforme ferroviaire attestent encore de la continuité de cet engagement.

Comme pour les dossiers précédent, vous trouverez dans les lignes qui suivent de **larges extraits** du contrat social de développement édité en 1984 et disponible pour une lecture complète sur demande à l'Ihs.

Christiane Roulet



le Contrat social de développement - 1984 Coll. IHS-CGT cheminots

« EXTRAITS ...

PRÉAMBULE

En avançant, voilà un an de cela, la proposition d'un contrat social de développement, la Fédération CGT des Cheminots inscrivait résolument son action syndicale dans deux objectifs interdépendants selon elle :

- le développement des activités de la SNCF,
- la nécessité de promouvoir de nouvelles avancées sociales dans l'entreprise.

Analyse globale et réponse cohérente de la CGT, à la lumière de la situation créée depuis 1981, pour concrétiser, avec l'intervention des cheminots, un véritable renouveau de la SNCF.

(...) Nous voulons démontrer qu'il existe d'autres pistes que les voies traditionnelles de gestion capitaliste et qu'un bon contrat social de développement ne peut s'apprécier sur la base du seul critère coût.

S'agissant de la SNCF, en tant que Fédération CGT des Cheminots et nous appuyant sur l'analyse que nous faisons dans un premier chapitre de la situation passée, nous avons tenté de définir des propositions qui peuvent contribuer selon nous au renouveau de l'entreprise. Nous avons tenu compte pour ce faire des éléments en notre possession sur les be-

soins à satisfaire, les mutations en cours, les innovations dans les domaines économique et structurel aussi bien que social. (...) En postulant que le progrès social devienne le principal moteur du développement économique, nous avons conscience des difficultés de la tâche à entreprendre.

Une telle démarche suppose:

- que les objectifs économiques et sociaux soient clairement fixés,
- que le gouvernement et la direction de l'entreprise, pour la part qui leur revient respectivement, s'engagent sur ces objectifs et se donnent les moyens de les réaliser.

Dès lors, les cheminots trouveront suffisamment de motivations pour remplir le contrat qui leur est proposé et notre fédération assumera toutes ses responsabilités pour aider cette prise de conscience et pour favoriser leur intervention déterminante dans la définition des objectifs comme dans la mise en œuvre des moyens.

Dans un tel schéma, l'importance du volet social sera décisive et la question de la revalorisation du métier de cheminot, la véritable clé de la réussite.

HIER ET AUJOURD'HUI

(Le document retrace brièvement l'histoire du chemin de fer et de la SNCF que les lecteurs de nos cahiers connaissent bien) sur lequel nous ne revenons pas. Il poursuit :

En 1979 : le plan Guillaumat inspire le contrat d'entreprise. Le mécanisme du contrat d'entreprise devait ainsi aboutir à un double résultat :

- Jeter les bases dans les faits d'une fragmentation de l'exploitation, jalonnée par de nombreux abandons,
- Faire le constat le 31 décembre 1982 (fin de la convention de 1937) d'une carence de la gestion SNCF, l'équilibre n'étant pas atteint et la situation financière désastreuse.

Les cheminots ont lutté contre ces mauvais coups. A quelques mois de l'échéance du 31.12.82 ils ressentaient les plus grandes inquiétudes sur l'avenir de la SNCF. Avec justes raisons : le but essentiel des modernisations était moins l'amélioration et l'extension des prestations que la réduction des effectifs.

Les évolutions techniques et technologiques réalisées, les gains de productivité qui en ont découlé n'ont pas été accompagnés du progrès social nécessaire dans l'entreprise. Ce qui

réduisait ainsi ses possibilités d'adaptation et sa capacité à répondre aux évolutions prévisibles du marché des transports. C'est dans ce contexte que se situe le 10 mai 1981, avec la victoire de la gauche aux élections présidentielles et législatives et la formation d'un gouvernement d'union de la gauche. La politique des transports élaborée par le ministre des transports Charles Fiterman est mise en place progressivement, elle change fondamentalement avec les orientations des rapports Nora, Guillaumat et du contrat d'entreprise 79-82. Cette politique définie dans la LOTI : (Loi d'orientation des Transports Intérieurs) crée les conditions favorables pour le renouveau des transports ferroviaires.

La LOTI comporte 4 notions essentielles :

- Efficacité économique et sociale
- Juste rémunération des transporteurs
- Concours financiers de l'État au développement de la Snf en raison de la contribution essentielle du transport ferroviaire à la vie économique et sociale de la Nation,
- Le droit au transport et les conditions d'exercice de ce droit.

CROISSANCE, ÉVOLUTION DU POTENTIEL TRANSPORTABLE

(Le document de la fédération livre à cet endroit une série de tableaux, graphiques et exemples statistiques sur les évolutions du potentiel transportable et des besoins de transports aussi bien dans le domaine des marchandises que celui des voyageurs). Avant de poursuivre :

Les inégalités sociales devant l'accès au transport ne peuvent être un argument pour masquer les incohérences qui se

posent. Des pas importants ont été accomplis dans le sens de la diversification des services offerts par le train.

Il faut faire plus pour répondre aux évolutions constatées. Privilégier les seuls services de massification, notamment avec le TGV par exemple, ne répondrait pas à la diversité de la demande que peuvent offrir les prestations telles que le train+vélo, le train+hôtel. Là encore, la présence commer-

ciale au plus près de la clientèle, l'amélioration des prestations annexes (bagages, restauration, couchettes ...) l'humanisation des transports et des lieux d'accueil y compris en banlieue, sont autant de nécessités pour valoriser l'accès au train.

(...) Il faut abandonner une politique de créneaux étroitement déterminée par le profit immédiat et aller vers une politique de filières incluant de manière cohérente tous les stades de la production jusqu'à la distribution des produits

finis (exemple la filière bois qui va de l'exploitation forestière à la fabrication de meubles en passant par le sciage).

(...) Cette politique doit s'appuyer sur un développement des industries au niveau régional, avec la plus large coopération entre secteurs d'activité. Ce qui implique parallèlement la réalisation de telles coopérations au niveau syndical.

(...) L'enjeu est, à travers toutes ces mutations, de consolider et de développer l'appareil productif national, à tous les niveaux et à partir de ces politiques de filière.

ÉVOLUTIONS DU MONDE DES TRANSPORTS



© Pascale Lalys

Quelle démarche cohérente pour la Sncf et son Groupe ?

(...) L'organisation de la circulation de la marchandise avec la rationalisation de l'ensemble des opérations de transport, stockage, manutention, entraîne au niveau des entreprises des gains de productivité et devient un facteur de compétitivité des produits.

Les services logistiques se sont donc imposés dans la définition des stratégies industrielles : la reconnaissance du fait logistique par les entreprises entraîne des modifications de structures importantes.

(...) La demande de transport cesse ainsi d'être un simple besoin de traction d'un point à un autre, au profit de prestations multiples et complexes, incluant en plus de l'emballage, de la manutention et du transport, les opérations de stockage, la gestion des stocks, la prise en compte de procédures administratives et financières.

(...) L'intégration des différents modes de transport dans la chaîne logistique se réalise à des degrés divers selon les spécificités de chaque mode : les transporteurs routiers ont été les premiers à s'insérer dans cette chaîne. Grâce à leur souplesse, le problème de rupture de charge ne se pose pas. Ils s'appuient de plus en plus fréquemment sur un système de plateformes, leur conférant une certaine autonomie vis à vis des chargeurs.

A La Sncf :

Un plan de rénovation de l'offre ferroviaire est en cours. Ce plan s'appuie sur un réseau de 500 à 600 gares multifonctions (GMF) dont certaines sont dotées de moyens importants pour l'organisation de la rupture de charge, livraison

terminale par camionnage, remorque porte-wagons, etc. la manutention, voire le stockage. Ces nouvelles orientations présentent des points positifs mais aussi des insuffisances.

(...) Nous pensons qu'il est urgent de s'inscrire davantage dans une démarche cohérente prenant en compte l'ensemble des besoins logistiques des entreprises. Ce qui suppose : que l'on ne se limite pas à la seule aide technique permettant de résoudre des problèmes ponctuels posés à nos clients, que les implantations de GMF ne soient pas choisies sur la base des seuls critères liés à l'exploitation ferroviaire, mais que soient pris en compte le potentiel commercial, la répartition des pôles de production au niveau régional avec leurs mutations, que la Sncf s'associe davantage à la mise en place de plateformes de type distribution, stockage, multimodal, etc., qu'elle se dote rapidement d'un outil informatique et de communication lui permettant d'assurer les tâches d'organisation (aide à la décision) et de gestion informatisée liées au suivi (gestion) et au guidage (exploitation) des marchandises. La conception technique de cette informatique devant permettre de « rentrer en phase » avec la logistique des chargeurs, mais aussi de développer l'infrastructure commerciale. A cet égard, le niveau de décentralisation atteint aura d'importantes répercussions.

(...) S'agissant des actions à engager en direction des PME-PMI, la Sncf devrait développer une fonction de conseil en logistique auprès de ces entreprises.

Une politique de Groupe :

Le groupe Sncf a vraiment vocation à devenir un prestataire complet

La Sncf possède de nombreux atouts à travers notamment la mise sur pied d'une véritable politique du groupe Sncf.

(...) Au niveau des actions à engager dans l'immédiat, et même s'il ne s'agit dans certains cas que d'expériences limitées, le groupe ne part pas de rien. Il serait à cet égard intéressant de prendre en compte ce qui se fait dans certains services tels le Sernam ou certaines sociétés comme Calberson.

C'est aussi pour l'amélioration du commerce extérieur, la relance de la proposition Cgt au 9^e Plan, de créer un grand transitaire national où la SNCF serait partie prenante avec son groupe (Calberson International)

Une telle rénovation de l'offre en matière de marchandises avec ce que cela suppose de mutations dans l'organisation de l'entreprise, et de modernisations embrassant les technologies nouvelles implique une réflexion approfondie sur l'évolution des métiers dans l'entreprise et sur la quantité et la qualité des cheminots nécessaires à son efficacité.

SERVICE PUBLIC ET DYNAMISME COMMERCIAL

Comment les développer ? Prestations, productivité : Quels critères ?

(...) L'obligation ou la mission de service public a été présentée par la Direction de la Sncf comme l'obstacle principal à la transformation de l'entreprise en une « véritable » entreprise commerciale.

(...) Service public et entreprise commerciale ont donc été présentés par la Direction et par une grande partie du personnel (notamment commercial) comme deux notions antinomiques. Dans le domaine des marchandises la notion de service public s'est quasiment dissoute en droit et en fait : la déperéquatation géographique, la contractualisation, l'avenant de 1971 à la convention de 1937, les deux contrats d'entreprise ont vidé le contenu traditionnel du service public tel qu'il avait été conçu à l'époque de la création de la Sncf et qu'il s'était concrétisé dans le cadre de la reconstruction du pays après la libération.

Une notion à revoir

La notion de service public ne peut plus avoir le même contenu qu'il y a 45 ans : c'est la raison pour laquelle son dépérissement a pu apparaître comme un phénomène « naturel » et justifié, ses défenseurs considérés comme des gens dépassés et même nuisibles. Pour autant, la libération progressive et quasi totale (hormis quelques vestiges inoffensifs) des obligations de service public en marchandises n'a en rien conjuré la tendance à la baisse de notre part de marché, ni eu d'influence notable sur le dynamisme commercial.

C'est seulement sur la base de la définition renouvelée et élargie de la mission de service public de la Sncf en matière de marchandises et de voyageurs que pourra se déployer une stratégie de développement.

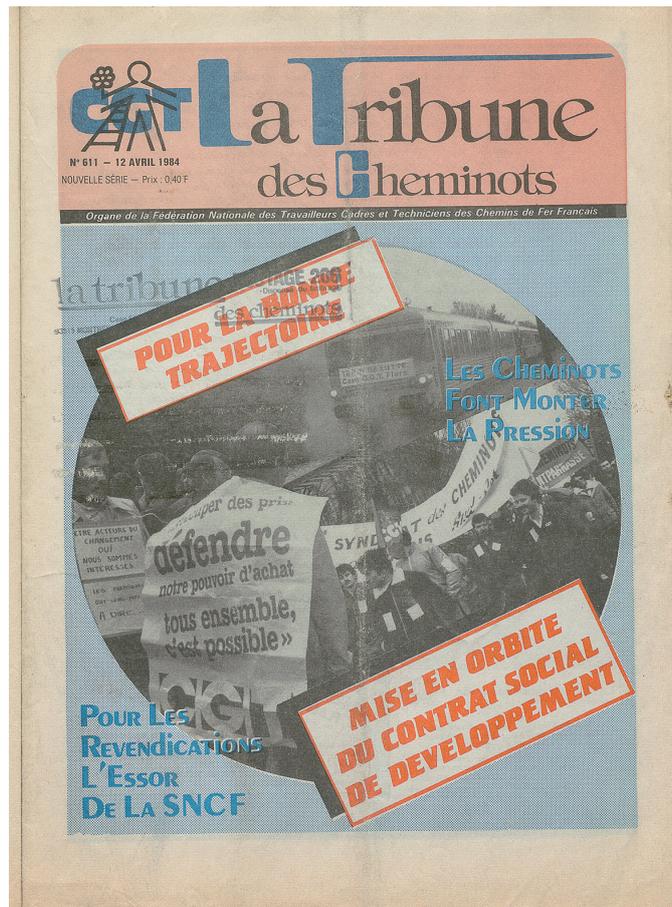
Le dynamisme commercial dans cette affaire ne sera pas le prix à payer pour compenser les « méfaits du service public » mais la condition nécessaire pour que la Sncf fasse la preuve sur le terrain de sa capacité à remplir sa mission d'intérêt national dans le cadre d'une contractualisation de ses rapports avec les pouvoirs publics à tous les niveaux

Améliorer la qualité de nos prestations

La rénovation de notre offre nécessite un effort coordonné de toutes les forces vives de l'entreprise, que ce soit en marchandises ou voyageurs. Le domaine du lotissement notamment en est un exemple.

Doivent y être associés tous les cheminots, toutes les fonctions dans le cadre d'une fusion réelle de la réflexion T, CM, CV s'appuyant sur :

- les capacités d'innovation technique de l'équipement (modernisation des infrastructures, des moyens de fonctionnement des triages, et des installations terminales)
- l'accroissement du débit et de la fluidité des circulations du matériel (conception de l'adaptation ou de la création de matériels nouveaux répondant aux exigences évolutives du marché, des bassins d'emplois, de bévolution des loisirs à la formation de techniques nouvelles de transports combinés)
- l'informatique (banques de données, réseau télématique, programmes d'aide à la décision)



La Tribune des cheminots - Avril 1984 Coll. IHS-CGT cheminots

- la redéfinition des moyens et des objectifs du groupe Sncf (logistique industrielle, prestations complètes, gestion dynamique du domaine).

Rendre compatibles productivité et développement

Nous réaffirmons la nécessité de définir une stratégie de développement, permettant à la Sncf de devenir un prestataire complet pour gagner du trafic et effectuer d'autres activités, lui donnant une marge de manœuvre plus grande dans l'élaboration de ses tarifs.

La reconnaissance par l'État de notre mission de service public, dès lors qu'elle s'accompagne d'une offre de qualité, doit permettre de revendiquer un juste paiement de nos prestations.

Mission de service public et dynamisme commercial doivent donc être au centre des engagements contractuels qui lieront les différentes instances des pouvoirs publics, la Sncf et une grande partie de sa clientèle, notamment celle appartenant au secteur public.

Ces deux notions renvoient à la mise au clair pour chacun des protagonistes des « droits et des devoirs » qu'il s'agit d'établir juridiquement dans leur contenu général et de faire vivre dans la réalité par un certain nombre de pratiques concrètes :

- pour les pouvoirs publics à tous les niveaux la reconnaissance de la mission de service public de la Sncf et de son groupe doit impliquer une attitude conséquente en matière d'apurement de la situation financière de la Sncf et en matière de financement à venir de ses investissements,

- pour les entreprises nationales la mise au point de critères de gestion doit favoriser une répartition équitable des gains de productivité réalisés au niveau des processus de production pris dans leur globalité.

Pour la SnCF il s'agit :

- De rompre délibérément et de façon significative avec la politique précédente.
- De rechercher systématiquement l'élévation de la qualité du service et de la productivité de l'ensemble du capital de l'entreprise en faisant faire un bond en avant important à la qualification de toutes les catégories de cheminots. Il apparaît comme essentiel que l'entreprise a besoin de compétences, de personnels connaissant les produits, les techniques, les clients et leurs demandes. La formation, la qualification en même temps que la modernisation pour transporter plus et mieux est donc un atout de la plus haute importance dans lequel la Direction SnCF doit investir.
- De s'inscrire de façon offensive dans la politique de régionalisation.
- De définir et impulser rapidement une véritable stratégie de groupe SnCF.

LA RÉGION UN ATOUT MAJEUR

Pour quels objectifs ? Dans quelles structures ? Avec quels moyens ?

Le changement de majorité en mai 1981 et les modifications en matière de politique des transports, ont fait se multiplier les rapports, études, missions, groupes de travail sur l'avenir de la SnCF.

Au travers des documents élaborés, une constante apparaît nettement, la nécessité de décentraliser la SnCF, l'obligation de réussir la régionalisation, en partant de l'idée centrale que nous partageons pleinement : il faut ouvrir la SnCF à l'extérieur. Et pour cela, la région peut être le lieu privilégié du dialogue avec les décideurs politiques régionaux, départementaux et locaux; la région est le lieu de rencontre, sur le terrain, avec les forces vives, économiques, sociales, administratives.

Pour sa part, la Fédération Cgt des Cheminots considère depuis longtemps (cf. Pierre Semard 1937) que la région constitue pour la SnCF un atout majeur qu'il importe de valoriser. Elle est donc décidée, comme elle l'a fait en de multiples occasions, à peser de tout son poids de force syndicale de proposition et d'action, pour faire avancer ce dossier décisif.

La LOTI et la loi de décentralisation institutionnalisent à la fois :

- Une décentralisation des pouvoirs au profit des collectivités territoriales, accompagnée de transfert de ressources,
- Une politique régionale des transports, tant au point de vue technique que financier ;
- Un type nouveau de concertation.

« Pour améliorer de façon conséquente le réseau ferré régional et amener un mieux dans l'activité nationale, nous ne pouvons pas tourner le dos ni à la régionalisation, ni au conventionnement. Il faudrait alors intervenir auprès des élus (dans le sens des intérêts de la population, des localités), de la S.N.C.F. (pour qu'elle soit offensive sur la notion de service public).

Et en même temps obtenir des assurances précises (services ferroviaires assurés en totalité par du personnel S.N.C.F. au statut, entretien du matériel par nos ateliers notamment) »¹

(...) Mettre en œuvre cette politique ambitieuse doit s'appuyer sur deux choses: démocratisation et décentralisation par la régionalisation ; un véritable engagement des cheminots.

¹ Le document insère des contributions du conseil national qui en a débattu. C'est le cas ici.



La Tribune des cheminots - Septembre 1983 Coll. IHS-CGT cheminots

Il s'agit donc pour les organisations fédérées et confédérées de la CGT de s'inscrire résolument dans ce cadre nouveau et de prendre toute leur place dans la mise en œuvre et le fonctionnement des nouvelles institutions, des nouvelles relations :

- planification régionale contractuelle,
- comités régionaux et départementaux des transports,
- commissions paritaires,
- commissions consultatives,
- conventionnement des services voyageurs.

(...) La mise en place de structures nouvelles issues de l'application de la LOTI représente une avancée. À partir de ce cadre nouveau, la Cgt quant à elle, dans le respect de sa vocation, de ses prérogatives et de son indépendance apportera sa contribution dans l'objectif de solutions efficaces socialement et économiquement

(...) Les objectifs : le droit au transport pour tous, sont affirmés dans l'article 1^{er} de la LOTI : **« le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers, dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens »**

Cela signifie pour nous, une Sncf en prise directe sur la vie économique et sociale de la région, des départements, des localités.

Cela signifie une Sncf attentive aux grands et petits courants d'échanges, tant marchandises que voyageurs, intra régionaux, interrégionaux, internationaux.

Cela signifie une Sncf capable d'offrir les meilleures prestations au meilleur coût pour l'utilisateur et la collectivité, dans le cadre d'une complémentarité intelligente des différents modes de transports.

Cela signifie une Sncf décentralisée, régionalisée tant au plan des structures fonctionnelles et hiérarchiques que dans les outils commerciaux, économiques et de gestion.

Cela signifie enfin une Sncf apte à motiver son personnel, et à répondre au formidable appel à la formation et à l'innovation.

Les structures

Prendre en compte véritablement la dimension régionale nécessite :

1. La remise en cause des structures actuelles
 - favoriser le déclouisonnement entre fonctions, entre établissements,
 - clarifier et délimiter les domaines respectifs des régions, des réseaux, des directions techniques et alléger le poids de ces dernières.
2. Mettre en place des structures plus horizontales
 - rapprocher la décision des besoins et des actions à engager,
 - doter chaque échelon d'un pouvoir de décision adapté,
 - revaloriser le rôle des chefs d'établissements et notamment des chefs de gare
 - enrichir le rôle et les attributions de l'état-major régional interfonctionnel favorisant leur capacité de négociations avec les collectivités territoriales, locales, régionales.



La Tribune des cheminots - Juillet 1983 Coll. IHS-CGT cheminots

Les moyens

Donner à la Sncf les moyens de s'intégrer pleinement à la vie économique et sociale de la région doit permettre d'inciter celle-ci à participer au développement et à l'amélioration du chemin de fer. Tout cela implique :

1. Des outils économiques et commerciaux
 - service d'analyse économique régional,
 - service d'études régional et de planification,
 - participation élargie de la région Sncf au service marketing,
 - action commerciale régionale et particulièrement une force de vente unifiée.
2. Des outils techniques et financiers
 - développement de l'informatique régionale,
 - régionalisation de la politique de groupe (y compris Sernam),
 - régionalisation des moyens financiers (budgets, comptabilités, etc.),
 - élaboration d'un véritable plan régional.
3. Une politique d'emploi et de formation du personnel prévisionnelle décentralisée au niveau régional, insérée dans la politique d'ensemble

En ce sens il y a lieu d'engager une réflexion sur l'échelon le mieux adapté pour la gestion du personnel.

4. Une information interne et externe à la hauteur des enjeux
 - faire valoir les prestations, les coûts, le rôle et la dimension de l'entreprise régionale Sncf
 - se faire mieux connaître et apprécier des partenaires politiques, économiques, sociaux.

5. Définir des critères pour une nouvelle gestion de l'entreprise. L'évolution de la situation économique et industrielle durant ces derniers mois, les répercussions sur la situation de la Sncf, amènent la réflexion que le risque est grand de voir la direction de l'entreprise retomber dans les ornières du passé avec les conséquences que nous connaissons.

Il faut faire du neuf, notamment pour ce qui concerne la définition de nouveaux critères permettant de mieux saisir l'efficacité et la rentabilité sociales et économiques.

Définir des instruments de mesures permettant d'intégrer l'apport des opérations de transport par fer aux utilisateurs. L'échelon régional (il faut entendre ici la région administrative) apparaît comme un lieu de cohérence politique, économique, sociale et culturelle où les questions de coordination, complémentarité, d'aménagement du territoire, de développement urbain et industriel, de sécurité, d'énergie, de cadre de vie, peuvent trouver leur expression dans des indicatifs pour une nouvelle gestion.

(...) Il y a lieu de développer des initiatives de recherche avec tous les partenaires intéressés (élus, syndicalistes, universitaires, scientifiques, chercheurs, etc.).

Une gestion nouvelle passe obligatoirement par une démocratisation à tous les niveaux facilitant l'intervention directe des principaux acteurs :

- le personnel pour favoriser leur participation aux choix et aux orientations portant notamment sur l'organisation du travail, la modernisation et pour faciliter leur contribution à la vie locale et régionale
- les organisations syndicales et leurs élus en améliorant sensiblement le rôle et le fonctionnement des institutions existantes (CE, DP, CHSCT) et par la mise en place de structures complémentaires en liaison avec la spécificité de l'entreprise, en particulier au niveau de la région SNCF
- les usagers : la satisfaction des besoins des usagers suppose en conséquence de faire de ceux-ci les acteurs du changement qu'ils souhaitent dans le domaine des transports voyageurs et marchandises en mesurant bien que les salariés sont largement majoritaires parmi eux, soit en tant qu'usagers directs, soit en tant que salariés d'entreprises dont l'efficacité est liée à une bonne organisation des transports.

« Pour évaluer le poids de notre entreprise dans l'économie régionale, il nous faut répondre à une série de questions :

- Combien de PME, PMI sur la région ?
- Combien sont démarchées ?
- Combien de démarcheurs ?
- Quelle formation ont-ils reçus ?
- Quelle fidélisation avons-nous de notre clientèle ?
- Quelle amélioration de notre offre en matière de desserte ?
- Quelle utilisation du service régional d'étude conseil ?
- Quelle politique de groupe à l'échelon de la région S.N.C.F. ?
- Les possibilités offertes par la S.N.C.F sont-elles connues des CE, hôtels, associations, agences de voyages, chambres de commerce et d'industrie etc.
- Quelle utilisation des G.M.F. ? etc.

Le transport n'est pas l'affaire de spécialistes. Nos Comités d'Entreprise ont leur rôle à jouer. »²

² Contribution du Conseil national (voir plus haut)

LE PROGRÈS SOCIAL



Le monde cheminot. Photographie extraite du reportage demandé par le CCE de la SNCF © Sebastiao Salgado de l'Agence Magnum - décembre 1988

La revalorisation du métier de cheminot comme clé de la réussite

(Elle) est à comprendre au sens large du terme
Sont donc à prendre en compte, ensemble et complémentai-
rement :

- un meilleur paiement de la qualification et des responsabilités,
- la mise en place d'une politique d'emploi et de formation adaptée à la nouvelle Sncf,
- l'amélioration des conditions de travail,
- le renforcement et le développement de la démocratie dans l'entreprise.

(...) (Prendre en compte les revendications des cheminots)
en retenant l'idée de procéder en deux temps:

- Un premier temps qui serait consacré à l'assainissement de la situation présente avec notamment, l'objectif de réduire les inégalités les plus criantes pour les cheminots actifs et retraités,
- Un deuxième temps pour le moyen et long terme, dont la préparation devrait commencer dès maintenant, afin de mener à bien un certain nombre de réflexions sur l'avenir du métier, sur les évolutions nécessaires en matière de structures, de gestion, de formation.

Maintenir le pouvoir d'achat à tous les cheminots du statut et aux personnels auxiliaires et contractuels.

Cet objectif passe par la mise en place d'une véritable échelle mobile des salaires, qui s'appuie sur nos revendications.

Éliminer les bas salaires : Ils contribuent à tirer l'ensemble des rémunérations vers le bas. Ils entravent la bonne marche de l'entreprise en ne suscitant pas de motivations suffisantes chez les cheminots concernés

Mise en place d'une grille unique génératrice d'unité entre les travailleurs qui évite l'individualisation des salaires et fait la clarté sur l'ensemble des rémunérations.

Engager une discussion approfondie sur les primes de travail

Améliorer le déroulement de carrière en menant une double réflexion sur l'avenir des métiers et la gestion des filières:

Ouvrir des négociations sur l'avenir du métier en intégrant :

- les conséquences de la modernisation sur la définition même du métier et sa nécessaire adaptation au développement de l'entreprise,
- la pluridisciplinarité comme alternative à la conception étroite de la polyvalence actuelle,
- la définition des équivalences nécessaires à la pratique des métiers à la Sncf en étroite relation avec l'Éducation Nationale,
- la définition des règles précises permettant de conjuguer harmonieusement la promotion sociale interne et le recours à l'embauche extérieure.

Ouvrir des négociations sur la gestion des carrières et des filières :

- en examinant sans complaisance les freins engendrés par le cloisonnement actuel des filières dans les différentes fonctions.
- par le cloisonnement dans leur mode de gestion entre les établissements, les régions, les réseaux et les directions centrales.
- en définissant de nouvelles règles pour les cadres autorisés, la démographie, la notation et les mutations, la promotion



Le monde cheminot. Photographie extraite du reportage demandé par le CCE de la SNCF
© Sebastião Salgado de l'Agence Magnum - décembre 1988

sociale.

Se préparer aux évolutions qui seront nécessaires

L'évolution prévisible du métier de cheminot, ou plutôt des métiers de cheminots, ferait l'objet d'une réflexion importante de telle sorte que dès maintenant, nous nous préparions avant d'y être contraints, aux changements qui seront nécessaires.

L'accroissement considérable de la technicité dans tous les domaines, cumulé avec la nécessité de développer une nouvelle politique dans l'entreprise devrait permettre de créer de nouveaux emplois en qualité, en quantité.

Parallèlement, il n'est pas douteux que la simplification, voire la suppression de certaines tâches rendues inévitables par la modernisation, peuvent conduire rapidement à une inadéquation entre les besoins nouveaux de l'entreprise et ses possibilités. Ceci sans parler de toutes les conséquences sociales qui en découleront.

Pour prendre un exemple, nous ne devrions plus avoir besoin dans l'avenir, d'un accord cadre destiné à limiter les effets négatifs de la modernisation.

Le moindre des paradoxes n'est-il pas justement d'avoir à se défendre contre la modernisation, alors que celle-ci devrait être conçue en intégrant constamment la préoccupation sociale comme un élément dynamique de son propre développement.

Si l'on pose le problème sous cet angle, on peut effectivement constater que nous sommes mal préparés pour l'avenir. On a spécialisé à outrance les agents, dans le but étroit d'économiser leur formation et mieux contrôler leur tâche pour s'étonner ensuite qu'ils prenaient moins de responsabilités... comme s'il n'existait pas un lien de cause à effet entre les deux attitudes.

Résultat: alors que nous aurons certainement besoin d'une certaine pluridisciplinarité à l'intérieur des grands métiers de cheminots, pluridisciplinarité qu'on ne saurait confondre avec la polyvalence actuelle qui privilégie l'augmentation de la charge de travail au détriment de l'amélioration de la qualification, nous nous retrouvons aujourd'hui avec un très lourd handicap à surmonter et une formation à repenser complètement. Finalement, les filières traduisent très concrètement les choix qui ont été faits. Il existe

- 23 filières,
- plus de 140 spécialités ou spécialisations (...)

Aller vers une pluridisciplinarité

Si nous sommes pour la régionalisation, et par voie de conséquence pour la décentralisation des pouvoirs et des responsabilités, nous ne pensons pas que la gestion des carrières des agents à l'établissement et à la région soit la panacée pour réussir ce changement.

Nous ne le pensons pas parce que précisément, on oublie une fois encore la dimension sociale. Nous sommes en effet très attachés à l'égalité des chances et des possibilités offertes aux agents.

(...) On peut réfléchir sur une définition des grands métiers de cheminots à l'intérieur desquels, dans le cadre d'une gestion globale on pourrait exercer plusieurs disciplines relatives à ce métier au cours d'une carrière. Naturellement il conviendrait dans cette hypothèse d'adapter la formation en conséquence (...) de définir des règles générales qui s'appliqueraient à toutes les filières.

(Suivent 10 propositions de règles à définir en corrélation avec le contexte professionnel et éducatif d'alors mais qui peuvent paraître fastidieuses à appréhender 30 ans après pour le lecteur d'aujourd'hui)

Améliorer les conditions de travail

Réduire le temps de travail en fixant l'objectif des 35 h pour tous en 1985 ; aménager le temps de travail, plus largement il faudra réfléchir à la notion du temps libre.

Avoir une politique prévisionnelle d'évolution des effectifs et une formation adaptée à l'évolution des métiers.

Avoir une réflexion approfondie sur le développement maîtrisé des techniques pour définir les règles qui permettent à la modernisation de devenir synonyme de progrès, à la fois pour l'entreprise et pour les travailleurs.

(...) Il convient d'être offensifs et d'aller au-devant des mutations.

Cela suppose dès maintenant de lancer en liaison avec les organisations syndicales et en facilitant l'intervention directe des cheminots les recherches et études, corrélativement aux objectifs fixés par l'entreprise sur l'évolution des métiers qu'ils sous-entendent les transformations sociales que cela implique pour le personnel, la définition à chaque étape de la formation nécessaire à la réalisation de ces objectifs.

L'entreprise moderne et dynamique pour laquelle nous luttons a besoin de compétences. Le service public et une nouvelle productivité s'en trouveraient améliorées.

Le service public ; les gains de productivité.

Le rôle particulier de l'entreprise dans sa mission de service public pour satisfaire le droit au transport nécessite que soient mis en avant et développés:

- les avantages économiques liés aux dépenses d'énergie, aux gains de temps, aux conditions de sécurité et de confort.
- les atouts incitateurs à l'accroissement de l'activité économique et régionale

(...) Les seuls critères d'accroissement de la productivité retenus consistent à diminuer l'intervention humaine(...) D'autres critères sont à retenir :

Une autre organisation du travail, une amélioration qualitative de son contenu, une élévation de la qualification du personnel pour une utilisation optimale des ressources de nos services, de nos installations des techniques et technologies Nous avançons la nécessité d'une formation permanente favorisant l'initiative et l'intervention sur le contenu du travail et permettant d'appréhender l'ensemble du processus (...)
(*Suivent une série de propositions de réorganisation de la formation*)

Le développement de la démocratie dans l'entreprise

Des pas importants ont été faits vers plus de démocratie dans l'entreprise... Il faut faire en sorte que ces droits permettent l'expression des besoins, des aspirations, des revendications des cheminots.

La direction a «subi» toutes ces nouvelles structures. Elle n'a cessé de limiter au minimum ces avancées, en y mettant des entraves pour leur fonctionnement.

Nous sommes présentement dans la phase de mise en œuvre des droits nouveaux dans l'entreprise. Bien évidemment, celle-ci donne lieu à une bataille farouche avec la direction. Dans la pratique, elle fait tout pour retarder, freiner, diminuer soit la mise en place, soit le fonctionnement des groupes d'expression, des CE, des DP, des CHSCT. Elle reste figée sur les modalités d'application de l'heure d'information syndicale, du droit d'expression, du droit syndical.

(...) Nous répétons aux cheminots qu'ils ont des droits pour eux, des moyens concrets pour s'exprimer directement, pour être mieux protégés, mieux défendus, individuellement et collectivement pour être plus informés sur l'entreprise, pour intervenir sur leur travail.



Le monde cheminot. Photographie extraite du reportage demandé par le CCE de la SNCF © Sebastiao Salgado de l'Agence Magnum - décembre 1988

(...) L'action et l'intervention des cheminots, prenant appui sur les droits nouveaux, sont vitales et déterminantes

Le document développe une série de propositions sur la mise en place de structures de concertation au niveau régional, sur les droits d'expression, conseils d'ateliers, de bureaux, de gares. Tout en notant :

Actuellement, 120 000 cheminots ont le droit de s'exprimer sur le contenu et l'organisation de leur travail, ainsi que sur la mise en œuvre d'actions destinées à améliorer les conditions de travail, l'application des programmes d'activité et d'investissement pour l'atelier, le bureau etc. (...) Il convient selon nous de fortifier ces droits en les élargissant à tous les cheminots dans le cadre des discussions de la « loi de démocratisation du secteur public » à la SnCF.

Rappelant la déclaration de M. Gattaz au nom du CNPF :

« La participation des travailleurs à la vie de l'entreprise...d'accord : aux tourneurs de tourner, aux patrons de gérer. »

La Fédération conclue :

Nous sommes dans l'obligation de mener ensemble le combat revendicatif et la bataille de la gestion en utilisant et en conquérant ces droits par l'intervention des cheminots et de leur organisation syndicale Cgt.



LES RETRAITES,

UN ENJEU SALARIAL



© Pascale Lalys

Tel était le thème de la rencontre-débat organisée par l'IHS CGT et l'IR FSU le 3 octobre 2019 au siège du SNUIPP-FSU à Paris. Maurice Samson qui y assistait nous en fait ici le compte-rendu.

Lors de cette rencontre-débat, présidée par **Paul Devin** de l'IR FSU et **Maryse Dumas** de l'IHS CGT, sont intervenus **René Mouriaux** (politologue), **Michel Pigenet** (historien), **Daniel Rallet** (IR FSU), **Catherine Perret** (CGT) et **Benoît Teste** (FSU)

Cette initiative a rassemblé une soixantaine de personnes

René Mouriaux a abordé les questions de sémantique et le sens des mots chargés d'histoire tels que bureau, révolution, chômage et surtout retraite. Ce dernier vient du latin *traeré* qui signifie tirer et devient *retraeré* au XIII^e siècle pour signifier en arrière. Aujourd'hui le mot retraite a une polysémie de 3 champs : au sens militaire il signifie une armée qui se retire ; au sens religieux il signifie se consacrer à une vie de méditation, et au sens socio-économique il signifie quitter la vie active.

Michel Pigenet a abordé la question des retraites et du pactole que cela représente, un pactole de 325 Md € (selon J-P Delevoye) qui suscite les convoitises des financiers. Il a

rappelé l'histoire des retraites avec une prise en charge des personnes âgées, d'abord par les familles, puis les ordres religieux et leurs associations caritatives. Lors de la Révolution de 1789, l'assistance a remplacé la charité.

Si les premières retraites sont apparues chez les militaires en 1673 (marine royale), c'est lors de la Révolution qu'a été créé le premier régime des fonctionnaires de l'État, mais l'absence de moyens financiers n'a pas permis sa concrétisation. Au début du XIX^e siècle des régimes ont vu le jour dans des entreprises de l'État (Banque de France, Imprimerie nationale...). C'est une loi de 1853 qui créera le premier régime des fonctionnaires de l'État sur la base du "salaire continué". L'idée de création de régimes de retraite qui a longtemps suscité des méfiances parmi les travailleurs dans une société à dominante rurale favorisant la mixité des statuts, s'est surtout diffusée au XIX^e siècle à partir de la création de régimes pionniers (baptisés improprement par la suite : régimes spéciaux) dans le secteur privé des mines (1813 – 1894) et des chemins de fer (1845 – 1909). La création de ces quelques régimes résultait d'initiatives étatiques visant le plus souvent à devancer les revendications salariales.

La III^e République a privilégié l'épargne et l'assistance, se méfiant des systèmes collectifs... C'est seulement en 1910, soit près de 25 ans après les lois sociales de Bismarck en Allemagne, et après de longs et laborieux débats parlementaires, qu'a été votée la loi sur les « retraites ouvrières et

paysannes » (ROP). Cette loi a généralisé un droit à retraite pour les travailleurs ayant un salaire sous plafond, fonctionnant par capitalisation de cotisations partagées par moitié employeur – salarié, et attribuant une rente à 65 ans et après 30 années de versements. L'espérance de vie des ouvriers à cette époque étant de 48,5 ans, la CGT a qualifié ce régime de "retraite pour les morts". En 1912, la Cour de cassation a mis fin à l'obligation entraînant ainsi une vague de désaffiliations qui condamnait le régime. Avant la Première guerre mondiale seulement 4 % des salariés étaient concernés par un régime de retraite.

Après la Première guerre mondiale, le retour de l'Alsace-Lorraine à la France posa problème car les salariés de ces 3 départements bénéficiaient des lois sociales de Bismarck, alors que très peu des autres Français disposaient d'une couverture sociale. D'où l'objectif gouvernemental de créer un grand régime de protection sociale. Une loi de 1924 modifie le régime des fonctionnaires et surtout met en œuvre un mécanisme d'indexation des pensions sur les salaires. Il a fallu de longues discussions parlementaires pour aboutir à 2 lois (1928 et 1930) instituant le système des Assurances sociales. Le régime de retraite, calqué sur celui de 1910, comportait un plafond d'affiliation excluant les cadres, il fonctionnait par capitalisation à partir de caisses multiples, et servait une rente à 60 ans, basée sur 40 % du salaire moyen de la carrière pour 30 années de cotisations. En 1939, il y avait 12 millions d'assurés... mais la guerre et le fascisme ont engendré un effondrement du système. A tel point que pour faire face à l'extrême pauvreté des personnes âgées, le gouvernement de Vichy créa l'Allocation aux vieux travailleurs salariés (AVTS).

Pendant la guerre, le Conseil National de la Résistance (CNR), adopta un programme de gouvernement comportant l'instauration d'un plan complet de sécurité sociale dès la libération du pays. C'est ainsi qu'en octobre 1945, deux ordonnances lancèrent la création de la Sécurité sociale. Ce régime s'appuierait sur un réseau de caisses primaires qui se substitueraient aux caisses multiples des Assurances sociales. Le régime de retraite fonctionnerait en répartition et ouvrirait droit à une retraite à partir de 60 ans, mais une liquidation à 65 ans permettait d'obtenir une retraite égale à 40 % du salaire moyen des 10 dernières années. La retraite était indexée sur les salaires des actifs. Un plafond de salaire remplaçait le plafond d'affiliation, ce qui amena la création du régime complémentaire des cadres (AGIRC). Le régime de Sécurité sociale avait comme objectif une couverture de l'ensemble de la population... mais la forte opposition des non-salariés à leur affiliation à la Sécurité sociale leur permit d'obtenir, en 1948 et 1952, la création de régimes distincts. Les régimes pionniers (spéciaux) furent "temporairement maintenus" en raison de leurs prestations supérieures à celles pouvant être servies par le régime général à sa création.

Non seulement le régime général n'a pas connu d'amélioration substantielle avant le début des années 1970, mais en plein baby-boom, les gouvernements n'ont pas hésité, et de manière récurrente, à mettre en avant l'évolution démographique pour justifier cet immobilisme et l'argumentaire comptable (augmentation de la part des retraites dans le PIB)

pour s'en prendre, comme en 1953, aux régimes de la Fonction publique et aux régimes spéciaux ! Malgré l'échec de 1953, une intense campagne idéologique sur les privilèges s'est développée pour justifier les réformes qui vont suivre...

Daniel Rallet (IR FSU) a abordé la période de régression qui a fait suite à la publication, en 1990, du Livre blanc sur les retraites demandé par Michel Rocard. Son contenu a servi à l'adoption, au cours de l'été 1993, de la réforme Balladur qui concernait les régimes du privé (allongement progressif de la durée de cotisation de 37,5 ans à 40 ans et de la période servant au calcul du salaire moyen annuel de 10 à 25 années, indexation des salaires portés au compte et des retraites sur les prix et non plus sur les salaires, création du FSV financé par la CSG).

En 2003, c'est la loi Fillon qui applique aux régimes de fonctionnaires des mesures prises en 1993 par Balladur (mais maintien du calcul de la retraite sur les 6 derniers mois). En outre cette réforme instaure un système de décote et crée le « régime additionnel de la fonction publique » (RAFP) pour prendre en compte une partie des primes. Cette loi met en place un système d'allongement de la durée de cotisation en fonction de l'évolution de l'espérance de vie.

En 2007-2008, Sarkozy et Fillon engagent la réforme des régimes spéciaux pour les aligner sur les mesures prises en 2003 contre les régimes de la FP.

En 2010, la loi Woerth impose un recul de 2 ans de l'âge de départ pour l'ensemble des régimes.

En 2014, la loi Touraine engage un nouvel allongement de la durée d'assurance qui atteindra 43 ans pour la génération 1973. Beaucoup de ces mesures régressives ont pris appui sur les rapports du Conseil d'orientation des retraites (COR) fondés sur une logique de rationalité financière alors que, de par son histoire, la retraite est avant tout une construction sociale.

Toutes ces attaques trouvent leur origine dans un rapport de la Banque mondiale de 1970 qui prône l'instauration d'un système à 3 étages avec un 2ème étage par capitalisation obligatoire et un 3ème étage facultatif fondé sur l'épargne individuelle. Ce système a été repris quelques années après par l'OCDE, puis par l'Union européenne en 1990. Après la crise financière de 2008, en s'appuyant sur la dette publique, il s'agit de mettre en cause le niveau des retraites publiques dans le PIB. La médiatisation d'une vision catastrophique s'appuie sur l'idée que comme on vit plus longtemps, il faut donc travailler plus longtemps ; elle permet de justifier des réformes portant sur le recul de l'âge légal ou de l'âge réel de départ par allongement de la durée de cotisation. Les régimes spéciaux sont mis en cause au nom de l'équité et de la justice de façon à opposer salariés du privé et du public. Dans le même temps, l'idée que l'État ne cède plus malgré les fortes oppositions que rencontrent ces réformes, permet de décourager une partie non négligeable des opposants.

Pour autant, le système de retraite existant engendre certaines inégalités, notamment entre hommes et femmes (les femmes ont, en moyenne, une retraite de droit direct inférieure de 42 % à celle des hommes) et sert encore bon nombre de "petites retraites" : les minima sont rattrapés par le minimum vieillesse (aide sociale).

Les débats qui ont suivi ces interventions ont porté sur :

- L'universalité qui existe déjà même s'il n'y a pas d'unicité,
- L'harmonisation et la préservation des acquis,
- Les cadres : pour éviter le régime complémentaire il aurait été nécessaire d'avoir un déplafonnement lors de la création de la Sécu, mais les rapports de forces ne l'ont pas permis et il a fallu trouver un compromis,
- Le patronat qui à l'origine s'appuyait sur les systèmes de protection sociale pour conserver son personnel, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui où c'est le capitalisme financier qui dirige
- La 1^{re} grande réforme engendrant une baisse des pensions, ne date pas de 1993 (Balladur), mais de 1987 (Chirac) après que, en 1986, le Conseil d'Etat ait mis en cause l'indexation des pensions sur les salaires moyen par tête,
- Sur le financement de la prochaine réforme des retraites qui pèse lourdement sur les retraités actuels : 1 % de moins sur la revalorisation des retraites, ça représente une économie annuelle de 3,15 Md € ! C'est pour être à l'équilibre fin 2024 que Macron a supprimé l'indexation sur les prix et imposé un quasi blocage des pensions,
- On nous dit que 1 € de cotisation donnera les mêmes droits, mais c'est ignorer les différences d'espérance de vie entre catégories et donc de durée de retraite, c'est ignorer que certaines catégories vont conserver leurs droits, et que les indépendants vont cotiser moins que les salariés. En fait l'équité ne serait que théorique, et sert de slogan pour justifier la suppression des régimes spéciaux,
- La réforme du ferroviaire de 2018 amène la fermeture du régime des cheminots au 1er janvier 2020 (plus d'embauche au statut),
- Dans la gouvernance, quelle place pour les salariés ?
- Quel financement pour les droits face à la croissance du nombre de retraités ?
- La retraite peut être un élément fédérateur car elle concerne tout le monde...

Catherine Perret (CGT) considère que le projet de réforme brouille les repères sur le partage entre temps de travail et temps de retraite, notamment avec le cumul emploi-retraite facilité et développé par la réouverture des droits.

Elle considère que la première réforme régressive des retraites ne date pas de 1987, mais des ordonnances Jeanneney de 1967.

Sur le financement, les gouvernements veulent faire baisser la dépense, ce qu'accélérerait le projet Delevoye avec l'évolution de la valeur de service du point prenant en compte la

situation économique (compétitivité des entreprises) et l'espérance de vie grâce à un âge pivot ou une durée de cotisation, ce qui revient au même. Mais pour Macron, la question est : qu'est-ce qui passe le mieux dans l'opinion publique ? Il faut savoir que 93 % des retraités bénéficient d'éléments de solidarité et qu'un système redistributif comporte plus d'éléments de solidarité qu'un système contributif.

Benoît Teste (FSU), souligne que le discours sur l'équité de Macron et Delevoye à partir de "1 € donne les mêmes droits" laisse penser que chacun va finalement retrouver à la retraite ce qu'il a cotisé... Or, le projet ne comporte aucun objectif de taux de remplacement. La prise en compte des primes introduit une individualisation et une mise en cause de la grille salariale.

La retraite publique ne constituerait qu'un socle minimum qui pourrait être élargi par les systèmes par capitalisation. La réforme va s'appuyer sur une loi-cadre et discussions par profession. Le financement reste la question centrale.

Il est nécessaire de mobiliser sur les questions générales sans pour autant oublier les droits existants.

En réponse aux questions de la salle, Catherine Perret indique qu'une plateforme unitaire est en cours de réalisation, et que la réforme projetée attaque tout le monde, ce qui est finalement un atout.

Les jeunes sont condamnés à la précarité (attaque sur le CDI) ce qui pose la question des liens entre les revendications sur l'emploi, les salaires et les retraites, et plus largement sur le droit à la protection sociale.

Pour la CGT, la réforme AGIRC-ARRCO vise à baisser les pensions, à ouvrir la voie aux dispositifs d'épargne retraite et à un 3^{ème} étage de retraite privée.

Elle rappelle que la "maison commune" avancée par la CGT vise à organiser la solidarité entre les régimes et à une harmonisation par le haut, sans remise en cause du système contrairement au projet de réforme structurelle Macron-Delevoye.

Suzanne Ragoni (FSU) et **Maryse Dumas** (CGT) ont remercié les intervenants et les participants pour la richesse des interventions et des débats. Elles leur ont donné rendez-vous pour le **prochain débat sur le thème "le salariat à statut et la question de l'égalité"** qui aura lieu **le jeudi 30 janvier 2020 de 14h à 17h au siège de la CGT à Montreuil.**

Maurice Samson

COUP DE GUEULE



« RAS LE BOL D'ENTENDRE CLAIRONNER QUE LES RETRAITÉS NE SONT PAS CONCERNÉS PAR LA RÉFORME MACRON-DELEVOYE ! »

Ras le bol d'entendre les politiques, les médias et leurs pseudos experts claironner quasi quotidiennement que les retraités (actuels) ne sont pas concernés par le projet de réforme de Macron-Delevoye. Et pourtant rien n'est plus FAUX !

Non seulement **les retraités actuels seront concernés dès 2025...** si le nouveau système est mis en œuvre (ce qui n'est pas gagné comme en témoigne la fébrilité du pouvoir sur la question !), mais *ils sont déjà concernés depuis le début du quinquennat de Macron.*

Les retraités sont déjà concernés puisque'ils paient l'équilibre du système !

Delevoye est très clair dans son rapport : le système actuel doit être à l'équilibre financier au 1^{er} janvier 2025 lors de la mise en place du système universel. Or, sous l'effet des exonérations patronales qui ont bondi depuis quelques années, le système de retraite est en déficit malgré les réformes réalisées. Ce déficit a été de 1,1 Md € en 2017 et de 1,6 Md € en 2018. Il devrait être de 4,4 Md € en 2019 et atteindre 4,1 Md € en 2020...

Or, pour rentrer dans les clous en 2025, Macron a trouvé la solution : après une campagne bien orchestrée sur "le niveau de vie des retraités supérieur à celui de l'ensemble des français", il ne restait qu'à ponctionner les retraités, les réticents étant évidemment qualifiés d'égoïstes ! Le moyen ? Désindexer totalement les pensions et ne décider que de faibles augmentations très inférieures à la hausse des prix ! C'est ce qu'il a fait depuis 2017, avec une hausse moyenne des pensions de 0,2 % en 2017 pour une hausse moyenne des prix de 1 %, de 0,6 % en 2018 (effet report) contre 1,6 % pour les prix, de 0,3 % en 2019 contre une hausse prévue de 1,3 %. Et cela va continuer en 2020 avec 0,3 % pour une partie des retraités qui perçoivent une retraite supérieure à 2 000 € bruts.

Il faut savoir que 1 % de moins sur le taux de revalorisation, c'est 3,15 Md € d'économies pour le système de retraite. Cela va donc très vite... et la perte perdurera ad vitam ! **Ainsi, Macron et son gouvernement ont volé aux retraités près de 17 Md € en 3 ans auxquels il faut ajouter 7,5 Md € pour 2018 et 2019 suite à l'augmentation de la CSG, ce qui donne un racket gouvernemental sur les retraités de plus de 24 Md € !** Voilà comment Macron pense at-

teindre ses objectifs d'équilibre en 2025 ! Jamais aucun gouvernement n'avait osé spolier de telle sorte les retraités : c'est purement scandaleux !

Les retraités seront concernés en 2025 par le taux de revalorisation des pensions !

Leurs pensions ne seront pas recalculées à partir du nouveau système, mais elles seront indexées sur la "valeur de service" du point retraite du nouveau régime, dont l'évolution prendra en compte non seulement celle des prix, mais aussi celle de la situation économique du pays et celle de l'espérance de vie.

Les économistes sérieux (mais si ! il y en a, sauf qu'ils s'expriment très rarement dans le 13 h ou le 20 h de TF1, France 2 etc. !), et même le Conseil d'orientation des retraites (COR), soulignent la baisse considérable du taux de remplacement dans les années à venir et l'appauvrissement continu des retraités au fur et à mesure de l'avancée en âge ! Et avec le nouveau système cela ne devrait pas s'améliorer.

Chacun comprendra qu'une telle déclaration ne résulte pas d'une simple erreur d'analyse, mais plutôt d'une volonté de brouiller les pistes et de peser sur les retraités pour qu'ils soient bien sages et vaquent à leurs occupations hors des luttes qui sont et vont être menées contre ce projet, **le plus régressif que nous ayons connu depuis la fin de la Seconde guerre mondiale.**

C'est la même démarche qui conduit ces mêmes manipulateurs à présenter avec une certaine délectation, la création du régime universel comme la disparition, au nom de l'équité bien sûr, des seuls régimes spéciaux, faisant enfin rentrer dans le rang ces "privilégiés" de cheminots ! Cette stigmatisation éhontée vise à opposer salariés du privé et salariés du public, en vue de masquer aux premiers que les régressions du projet de réforme les concernent eux aussi.

Alors, les faussaires, les manipulateurs ça suffit ! Arrêtez de nous prendre pour des imbéciles, nous en avons ras le bol de vos mensonges.

Maurice Samson

« LE MAITRON » :

UNE AVENTURE ÉDITORIALE, UNE OUVERTURE AU PUBLIC

La fédération CGT des cheminots et son institut d'histoire sociale ont engagé le travail pour aboutir à une nouvelle étape du dictionnaire Maitron des cheminots.

Pour rappel en 1999 une convention a été signée entre le CCE et l'équipe du Maitron afin de rédiger un volume consacré aux militants cheminots des origines à 1982.

Ce livre sorti en 2003 a permis de regrouper un certain nombre de militants déjà présents dans les volumes parus, d'ouvrir vers des plus contemporains et de mieux refléter le militantisme au plus près du terrain. Il a été complété par un CD rom paru en 2007 et au total ce sont 9500 biographies de militants du syndicalisme ferroviaire qui sont parues.

Nous proposons de poursuivre ce travail dans les conditions technologiques d'aujourd'hui sur support numérique consultable en ligne et d'investir la période complémentaire jusqu'en 1995 qui est une date marquante de l'histoire sociale cheminote. L'IHS sollicitera prochainement les structures syndicales pour la mise en œuvre de cette nouvelle phase

Pour rappel de ce que représente l'œuvre globale initiée par Jean Maitron et pour en mesurer tout l'intérêt, nous reproduisons l'article paru dans les cahiers de L'IHS Confédéral numéro 150 de Juin 2019

Thierry Roy

Le 5 décembre 2018, à la Bourse du travail de Paris, la traditionnelle « journée Maitron » réunissait auteurs, lecteurs, amis et artisans du Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier et du mouvement social pour acter l'ouverture au public de la quasi-totalité des 190 000 notices biographiques sur le nouveau site Maitron-en-ligne. Comme l'annonçait alors la page d'accueil, il est donc désormais possible de « jouir sans entrave... du Maitron ! ». Retour sur une aventure éditoriale sans pareil !

Ce moment marque un aboutissement majeur dans le projet initié il y a plus d'un demi-siècle et qui a vu le Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier, mouvement social s'imposer comme une œuvre incontournable auprès des chercheurs, des enseignants et bien au-delà. Surtout, cette étape ouvre vers de nouveaux horizons scientifiques, de nouvelles formes éditoriales et de nouveaux usages. Pour les équipes du Maitron et des Éditions de l'Atelier, le défi est donc d'importance et il implique désormais d'aller à la (re) conquête de l'ensemble des publics qui peuvent s'emparer des richesses du dictionnaire, en particulier parmi les militants eux-mêmes.

Aux origines du dictionnaire, le projet scientifique de Jean Maitron

Parler du dictionnaire, c'est d'abord parler de Jean Maitron (1910-1987), qui lui a donné son nom. Il serait inapproprié d'évoquer son œuvre, par essence collective, comme on se prosternerait devant la « statue du commandeur ». Il reste

que, de son propre aveu, « le Dictionnaire, c'est une vie, c'est ma vie ». Ancien instituteur originaire de la Nièvre, militant communiste des années 1930 jusqu'au drame politique et personnel que constitua pour lui le Pacte germano-soviétique, Jean Maitron entreprit à la Libération une thèse d'État sur l'histoire du mouvement anarchiste, pour « comprendre un mouvement qu' [il avait] critiqué sans le connaître ». Outre sa thèse, maintes fois rééditée depuis les années 1950, ses recherches contribuèrent à introduire l'histoire ouvrière à l'Université. Un engagement scientifique qui fut reconnu par son détachement au CNRS puis par la fondation en Sorbonne du Centre d'histoire du syndicalisme – aujourd'hui Centre d'histoire sociale des mondes contemporains.

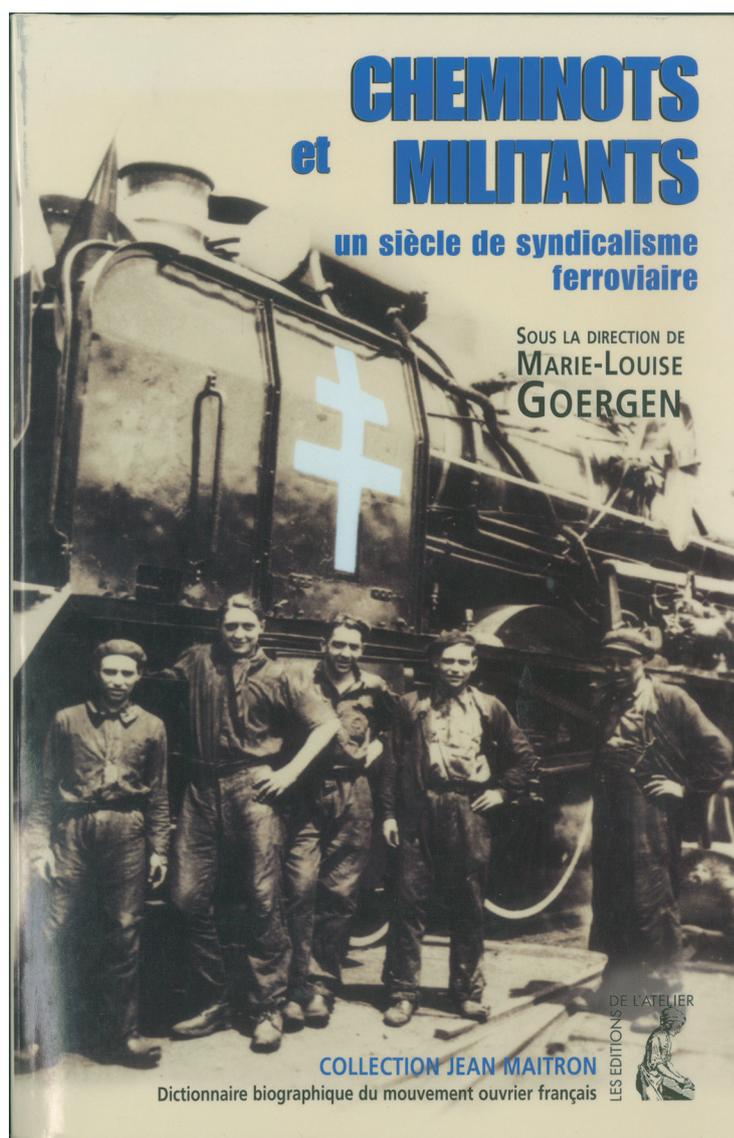
Dès les années 1950, Jean Maitron œuvre à la récolte de nombreux fonds d'archives : mémoires et correspondances de militants, archives d'organisations ou de syndicats, collections de revues et journaux, etc. Ce travail au long cours fait affluer les demandes de chercheurs en quête d'informations ou de pistes de recherches sur tel militant, tel mouvement, ou groupe. Maitron conçoit ainsi le projet d'un outil de référence collectant les informations disponibles sur les militants connus ou inconnus. L'idée et la démarche détonent dans les années 1950, quand nombre d'historiens se contentent encore d'un récit centré sur les « grands hommes » et les facteurs idéologiques. Le mouvement ouvrier d'alors n'échappe pas à ce travers, puisque le contexte est encore largement marqué par le « culte de la personnalité ». À contre-courant, Jean Maitron oppose la « passion historique de découvrir les militants plus que le mouvement » et estime que « l'homme, le militant est ce qui est primordial dans la société ». Cet attachement à la biographie est tout autant en décalage avec les historiens regroupés par exemple autour de la revue des Annales, qui valorisent les « structures économiques et sociales », mais essentiellement à travers des données quantitatives désincarnées.

Pour concrétiser son projet, Jean Maitron lance un premier appel à contributions en 1955, aussitôt suivi de la réunion constitutive d'un groupe de travail composé de chercheurs, d'enseignants et de correspondants locaux pour l'ensemble du territoire métropolitain. D'emblée, l'historien se tourne également vers les acteurs du mouvement ouvrier, vers les organisations syndicales et politiques, nouant des collaborations multiples, qui se perpétuent jusqu'à aujourd'hui, entre autres avec le réseau des IHS-CGT. Dans sa pratique même et dans son élaboration quotidienne, le dictionnaire est en effet une pratique par essence collective, fondée sur un réseau de contributeurs et d'auteurs qui ne se restreint pas aux universitaires, mais inclut enseignants, étudiants et militants d'horizons divers. Plus d'un millier d'auteurs sont ainsi impliqués à divers degrés dans le dictionnaire, ce qui couvre bien entendu plusieurs générations, y compris au sein de la direction de l'œuvre. Impliqué dans les recherches pour le dictionnaire dès la fin des années 1970, Claude Penner fut ainsi associé à la direction du dictionnaire par Jean Maitron, avant de poursuivre l'œuvre après le décès de son fondateur.

Une longue histoire éditoriale

Le projet scientifique du dictionnaire dut ensuite s'associer à un éditeur prêt à porter cette œuvre. Par l'intermédiaire de l'historien Édouard Dolléans, Jean Maitron se rendit, « sur la pointe des pieds », aux bureaux des Éditions Ouvrières. En effet, l'association n'allait pas de soi puisque les Éditions Ouvrières, ancienne Librairie de la Jeunesse ouvrière chrétienne (JOC) apparaissaient alors comme une structure essentiellement chrétienne. Réputation largement surfaite mais qui rebutait l'historien, farouchement athée. Pour lever ces hésitations, le directeur des éditions, André Villette, dut lui donner « l'assurance écrite que la maison n'avait aucune attache confessionnelle, politique ou financière ». Le premier tome du dictionnaire, portant sur la période 1789-1864, parut en 1964. Par-delà les changements de direction ou les aléas de la vie d'une maison d'édition indépendante, devenue Éditions de l'Atelier, cette collaboration ne s'est jamais démentie, jusqu'à la parution en 2016 du dernier volume consacré aux militants de la période 1940-1968. Une continuité éditoriale rare qui assura sans doute à l'œuvre sa pérennité.

Les vies éditoriales et scientifiques du Maitron ont été nombreuses, et en dresser l'inventaire à la Prévert n'aurait qu'un intérêt relatif. Reconnu « grand œuvre » par le Centre national du livre, le dictionnaire compte 79 volumes ou productions, parmi lesquels des dictionnaires thématiques consacrés à des univers professionnels (gaziers-électriciens, cheminots), à des courants (coopérateurs, anarchistes) ou à des corpus particuliers (fusillés de la Seconde Guerre mondiale). S'ajoute un dictionnaire international comportant plusieurs volumes (Algérie, Allemagne, Autriche, Chine, Grande-Bretagne, Maroc, Japon). Les archives de Jean Maitron, conservées au CHS, soulignent en effet que très tôt, un premier projet, élaboré avec l'historien Georges Haupt, ambitionnait l'édition d'un dictionnaire mondial du mouvement ouvrier incluant l'Afrique, l'Asie et l'Amérique latine ; corpus qui, faute de moyens, ne purent voir le jour à l'époque. Enfin, dès 1997, avec la sortie du CD-Rom qui reprenait l'ensemble des



Cheminots et militants - Le Maitron. Coll. IHS-CGT cheminots

biographies alors parues, le Maitron a su prendre très tôt le virage de la révolution numérique. Un tournant qu'est venu amplifier, dix ans plus tard, la création du site Maitron-en-ligne, sans cesse enrichi depuis et qui est donc désormais accessible à toutes et tous.

Une œuvre aux contours multiples

79 volumes et productions publiés, plus 190 000 notices biographiques en ligne font du Maitron le plus grand dictionnaire biographique en langue française. Les chiffres sont certes impressionnants mais l'essentiel n'est pas dans ce bilan comptable. Le cœur du dictionnaire réside dans sa démarche même à travers la récolte des vies militantes et la manière dont elles résonnent les unes par rapport aux autres, qui invite à faire resurgir la façon dont ces itinéraires s'entremêlent pour tisser le mouvement social, dans toute son ampleur et dans toute sa complexité. La raison d'être du dictionnaire est de restituer ces parcours et de nous dire toute la part que ces femmes et des hommes ont pris dans l'histoire, dans leur propre histoire et dans l'émancipation collective.

Les observateurs comme les contributeurs du dictionnaire ont souvent souligné les différentes natures du Maitron. Michelle Perrot écrivait ainsi : « Le Dictionnaire n'est pas seulement un produit scientifique. Il correspond à une vision du monde. » Et d'ajouter, non sans lyrisme : « Panthéon, mausolée, arc triomphal, le Dictionnaire est, de tous les lieux de la mémoire ouvrière, le plus achevé, le plus ambitieux et, peut-être, l'ultime. » On objectera toutefois à raison qu'il n'est pas question d'en faire un mausolée qui symboliserait voire soulignerait la mort du mouvement ouvrier lui-même. Au contraire, tant que des hommes et des femmes œuvreront dans le sens de l'émancipation, le Maitron aura pour vocation d'en rendre compte. Dans une perspective différente, Bernard Pudal évoque pour sa part la « double nature : scientifique et "militante" » du Maitron. Sans cette seconde dimension, sans le public militant explicitement intégré au projet de Maitron et à ses finalités, cette entreprise éditoriale « aurait été vouée à la faillite financière ». Œuvre de « dignification des élites obscures », le dictionnaire, ajoute-t-il, « offre donc une description délibérément impressionniste et floue ». Non pas qu'il cultive l'ambiguïté, mais le périmètre du Maitron n'a jamais été restreint à une définition étroite du « mouvement ouvrier », qu'elle fût politique ou sociologique. Par-delà les courants attendus (syndicalistes révolutionnaires ou réformistes, socialistes ou communistes, etc.), s'y invitent aussi les républicains sociaux du XIX^e siècle comme les mouvements chrétiens, les influences intellectuelles ou les mouvements culturels et les artistes qui ont revendiqué la référence à la mobilisation collective des dominés.

Et maintenant ?

Œuvre par essence inachevée et en perpétuel devenir, le Maitron continue de collecter les biographies de militantes et de militants. Le site recueille quotidiennement de multiples ajouts, compléments, corrections, etc. Les recherches en cours sur les années 1968 à 1981 ouvrent de plus un nouveau chantier pour les années à venir. S'il est difficile pour l'heure d'imaginer la publication d'une nouvelle grande série de dictionnaires en plusieurs tomes, il n'est pas question pour autant d'abandonner l'édition d'ouvrages papier et certains projets sont déjà en cours d'élaboration, avec les dictionnaires consacrés aux ouvriers du livre sous la direction de Marie-Cécile Bouju, au mouvement ouvrier en Belgique (Renée Dresse, Jean Puissant) ou encore aux militants de la cause immigrée (Abdellali Hajjat, Samir Hadj Belgacem, Vincent Gay). S'y ajoute un monumental dictionnaire biographique et thématique de la Commune de Paris de 1871, dirigé par Michel Cordillot, qui verra le jour dès septembre 2020.

Dans le même temps, le site Maitron-en-ligne devient en lui-même un outil de diffusion et de valorisation à part

entière. Depuis décembre 2018, sa nouvelle version rencontre de fait une audience plus large, puisque le passage au libre accès a multiplié par trois le nombre quotidien de visiteurs. Toutefois, si cette évolution est évidemment une excellente nouvelle, « l'ouverture » n'aurait pas grand sens si elle ne s'accompagnait pas de véritables réflexions sur les potentialités de l'outil numérique, en premier lieu comme moyen de s'adresser à un public nouveau et aux plus jeunes générations. Par son ampleur, le Maitron constitue une forêt immense et touffue qui a toutes les raisons de décourager les novices. En filant la métaphore forestière, il convient de tracer des sentiers et de baliser des chemins pour les visiteurs, de leur donner les moyens de comprendre les paysages qu'ils vont traverser. Pour y parvenir, les outils sont nombreux et certains sont déjà à l'œuvre sous la forme d'articles thématiques, de cartes, de contenus audiovisuels, etc.

La raison d'être du dictionnaire n'est pas simplement d'enregistrer la contribution des militants passés, sa vocation n'est pas étroitement mémorielle. Il souhaite aussi être un instrument à la disposition des acteurs au présent. Aussi les enseignants s'emparent-ils déjà de l'outil et de ses contenus dans cette perspective, avec à la clé des travaux tout à fait stimulants, aussi bien pour les élèves qui se forment à la recherche, que pour le dictionnaire lui-même qui peut bénéficier des compléments fournis par ces chercheurs en herbe. Plus largement, le pari est que chacun pourra trouver dans le Maitron matière à satisfaire sa curiosité, à nourrir son travail ou sa réflexion, en se découvrant un-e aïeul-e militant-e, en se replongeant dans l'histoire de sa région, de sa corporation, de son organisation. Dans le domaine de la formation syndicale par exemple, l'outil du Maitron pourrait être le support d'échanges entre militants, notamment entre militants de différentes générations. Le Maitron constitue un immense réservoir d'expériences militantes qui permet d'interroger les formes de l'engagement, de l'action syndicale, politique et sociale, depuis le XIX^e, de restituer la variété des formes d'action et des courants, non seulement parmi les tendances majoritaires, mais aussi parmi les courants les plus marginaux. La volonté de s'adresser au plus large public, d'attirer la curiosité du plus grand nombre vers l'histoire des combats pour l'émancipation, débouchera également sur une nouvelle collection d'ouvrages, publiés par les Éditions de l'Atelier à partir du printemps 2020, qui proposeront de naviguer à la découverte de multiples aspects de l'histoire sociale, à travers des récits de vie et d'actions militantes qui font écho au Maitron. On le voit, les possibilités sont immenses et le Maitron n'a donc pas fini de se réinventer. Le mouvement ouvrier mérite bien cela.

Paul Boulland et Julien Lucchini

LA RÉNOVATION DES GARES NE PEUT ÊTRE PRÉTEXTE À CACHER L'HISTOIRE !



Hall de la gare de Rennes © DR

Le 3 juillet dernier, dix années après le lancement des études, l'inauguration de la gare de Rennes a fait grand bruit dans le Landerneau. Installée dans le hall du pôle d'échange multimodal, la cérémonie s'est déroulée en présence d'un casting quasi identique que celui réuni dans cette même gare pour l'inauguration de la ligne à grande vitesse deux ans plus tôt. Le vice-président du Conseil Général de Bretagne en charge des Transports, Gérard Lahellec et le Président de la République en moins.

Depuis 2017, ce hall n'est plus exactement le même. Certes, quelques détails plus ou moins importants ont été cachés pour l'occasion afin de donner l'impression d'une œuvre aboutie mais à gauche de la tribune des officiels, devant la régie de sonorisation, une plaque bien ancrée et visible a fait son apparition dans la gare depuis quelques semaines. Cette plaque en vue de tous les usagers de ce passage central du PEM a déjà une histoire.

Pour le passant, elle fait maintenant partie intégrante du paysage. Elle est là ! Quoi de plus normal dans une gare d'avoir dans ses entrailles une trace de l'histoire de la liberté pour conserver la paix à jamais ?

Pas si simple, pour un syndiqué à la CGT et singulièrement un cheminot. Oui, elle n'est pas là par hasard, aujourd'hui. Savoir qu'elle aurait pu être moins visible, cachée derrière des piliers de cette nouvelle structure et coincée entre un « photo maton » et un « pickup station la poste » selon les volontés des architectes de la nouvelle SNCF de « Gares et Connexions » démontre qu'il n'y a pas de petit combat pour notre organisation.

C'est à force de conviction, d'arguments, de recherche et un travail collectif pour rendre honneur à tous celles et ceux qui ont combattu l'occupant en 14-18 et 39-45 que cette plaque est dans la lumière du voyageur.

Travaux d'archives avec « le réseau IHS » du Secteur, recherche de bibliothécaire et notamment dans le livre mémo-



La plaque de Rennes © DR

rial « Cheminots victimes de la répression 1939/1945, la liste de l'ancienne plaque a été corrigée et allongée, des noms réorthographiés.

Il fallut aussi être pédagogue envers une association invitée par la Direction dans ce projet de nouvelle plaque pour réaffirmer que cette plaque commémore la défense de notre pays et non les victimes d'un combat colonial.

C'est aussi en défenseur des cérémonies officielles du souvenir, que nous avons fait comprendre qu'une remise de gerbes et la présence d'officiels nécessitent un espace sans obstacle pour accueillir tout autant une foule d'invités et de participants.

La Direction qui au gré du temps a compris notre démarche, nous a associés à la conception technique pour définir le choix des matériaux de ce mémorial et a pris en compte nos exigences pour sa gravure.

Si, en la matière, parler de victoire pourrait paraître déplacé, le secteur est convaincu que notre action en a le sens. La plaque est comme on la voulait, là où on l'a décidé !

C'est pourquoi, Il est important de remercier toutes celles et ceux qui ont œuvré pour le devoir de mémoire et notamment Robert Sanquer, Guy Henriot, l'IHS Fédéral Cheminot et Madame Briséis de Chambrun de Gares et Connexions Rennes.

La plaque de Rennes, une bataille gagnée pour maintenir le souvenir et atteindre l'espoir !

Yannick Tizon
Secrétaire Général Secteur Fédéral
des Cheminots de Bretagne

Presse syndicale :

plus d'un siècle d'histoire sociale cheminote en ligne

De l'importance de la presse syndicale cheminote

La presse est le premier vecteur de diffusion des idées syndicales. Qu'ils soient édités en direction des syndiqués ou des militants, les journaux sont le reflet des activités de la Fédération et de ses structures (Unions de réseaux – unions géographiques-, secteurs, syndicats). Ils se font l'écho des revendications de la corporation cheminote, de ses conditions de travail et de leur évolution mais aussi des débats qui ont traversé la Fédération et plus largement la CGT. La situation internationale, les questions sociales et politiques sont également très présentes.

La presse tient une place importante dans le dispositif de communication, c'est une des armes du combat syndical. Son rôle est à la fois de former et d'informer les militants. Soumises aux aléas de la vie militante, les sources du mouvement ouvrier sont fragiles et éclatées. La presse permet

parfois de pallier ce manque et peut permettre d'entamer une recherche.

C'est aussi une source de première importance très utile pour reconstituer la vie des syndicats ou établir des itinéraires militants.

Les colonnes de ces périodiques se font aussi l'écho d'informations plus locales sur les conflits, les réunions, activités ou positionnement des syndicats et militants. Elles donnent des informations sur les mandats occupés, permettent de retrouver des articles écrits par celui ou celle dont on cherche à faire la biographie, ses interventions... Les nécrologies sont également riches d'information.

Les recherches effectuées dans le cadre du dictionnaire biographique du Maitron s'appuient notamment sur ce riche matériau que représente ces publications syndicales.

Un partenariat avec la BnF au service de l'histoire de la Fédération

Conscient de cette richesse incontournable pour la recherche sur le syndicalisme cheminot, l'institut s'est lancé dès 2002 dans la numérisation de titres de presse. L'IHS met alors à disposition de ses adhérents et des structures syndicales, les journaux et publications numérisés sur un jeu d'une dizaine

de DVD. Le partenariat conclu en 2017 avec la Bibliothèque nationale de France (BnF) grâce au soutien de la Fédération a permis de poursuivre et de prolonger ce travail en mettant en ligne ces collections sur notre propre bibliothèque numérique.



Archives CGT cheminots

Des sources pour l'histoire sociale



Celle-ci offre un accès libre et gratuit à un ensemble de documents produits par la Fédération CGT des cheminots et par ses militants. Dans le cadre de la coopération numérique avec la BnF, les documents sont également accessibles depuis Gallica, pour une diffusion beaucoup plus large de ce patrimoine syndical et ferroviaire.

A terme, l'objectif de notre bibliothèque numérique est de mettre à votre disposition, outre la presse, des photos, affiches, objets, brochures (...) qui viendront l'enrichir au fur et à mesure.

La presse consultable sur la bibliothèque numérique

Seize titres de portée nationale ou régionale allant de 1892 à 2004, soit plus 3 700 numéros sont en ligne.

On distingue 4 grandes catégories :

- **Les titres antérieurs à la naissance de la Fédération, en 1917**, ceux de la chambre syndicale puis du syndicat national que sont *Le Réveil des travailleurs de la voie ferrée* (1892-1898) avant même la création de la CGT en 1895, *La Tribune de la Voie ferrée* (1898-1914) et *le Bulletin mensuel* (1914-1917) ;
- **La presse fédérale** soit *La Tribune des cheminots* (1917-2004) *La Tribune des cheminots [confédérés]* et *La Tribune des cheminots [unitaires]* (1921-1935), *La Tribune des cheminots retraités* (1951-1961) ou *Le Courrier du cheminot* (1966-1986) ;
- **La presse régionale**, d'Unions de syndicats, sections ou de syndicats, notamment *Le Cheminot de l'Est* ou *Le Cheminot syndicaliste* éditée par l'Union des syndicats du réseau PLM qui devient l'Union de la région Sud-Est en 1938.
- **Les titres d'autres organisations CGT** comme le Bulletin de l'Union interfédérale des transports, pour la période 1994-2004.

Lancée en juin 2018, la bibliothèque numérique de l'Institut gagne encore à être connue notamment parmi les militants cheminots. Facile d'accès, grâce une interface proposant une navigation simple et intuitive, elle s'adresse aussi bien aux militants qu'au grand public ou à un public scientifique. Chaque internaute peut ainsi librement accéder à divers moyens de navigation : recherche en plein texte dans la presse (le moteur de recherche examine tous les mots à l'intérieur d'un document), utilisation des filtres (par période, date, titre, auteur, type de document, sujet...), création d'un espace personnel permettant de retrouver et d'organiser ses documents favoris... Chaque document peut être téléchargé ou imprimé. Le site permet également le partage sur les réseaux sociaux.



Focus sur 20 ans de Courrier du Cheminot en ligne (1966-1986)

Besoin de retrouver des traces écrites des positions fédérales défendues en 1968, en 1981 ou 1986 ? Besoin de trouver le texte d'un accord collectif, une mesure relative à la réglementation du travail, un compte-rendu de congrès ou encore des résultats aux élections professionnelles ? Besoin d'étayer un argumentaire avec des données chiffrées sur les salaires et pensions, l'évolution des effectifs ? Pour cela vous pouvez désormais plonger dans les 20 premières années du *Courrier du Cheminot*, de 1966 à 1986, qui ont été mises en ligne cet été.

Bulletin d'information exclusivement destiné aux militants ainsi qu'aux structures syndicales, dès sa création, il est conçu pour être un véritable outil au service du travail syndical. Comme *La Tribune des militants*, supplément à la *Tribune des cheminots* qui paraît dès janvier 1962, *Le Courrier du cheminot* traite des « questions d'organisation, de propagande [et] de documentation ».

Le Courrier du Cheminot (1966-2014) : carte d'identité

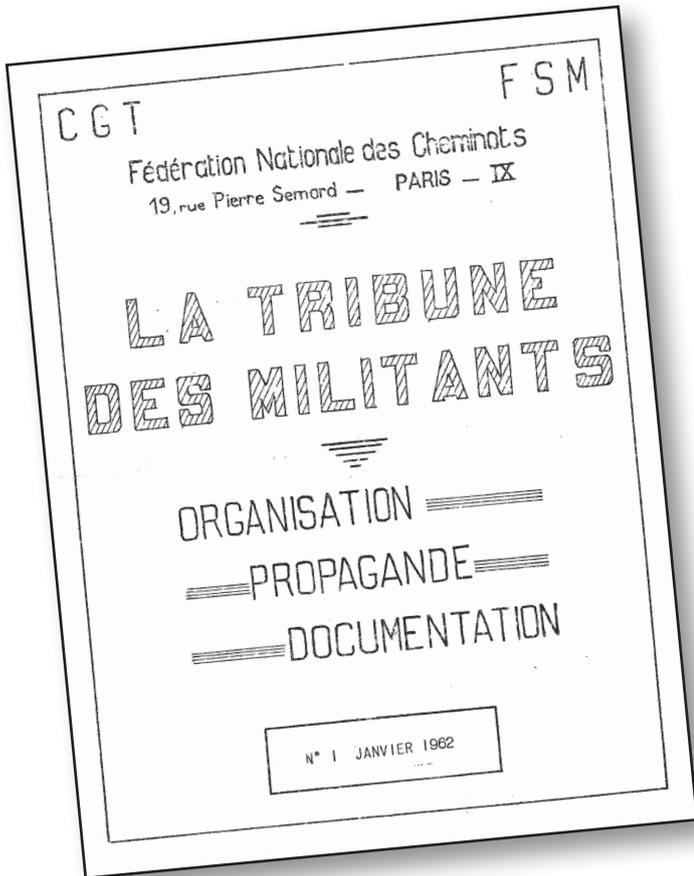
Bulletin d'informations sociales et d'éducation syndicale, puis bulletin d'informations syndicales et d'éducation syndicale 2005 à 2007 (n°987-1060), puis bulletin d'informations syndicales et de formation syndicale à partir de 2007 (n°1061).

Numérotation : n°1-1413, février 1966-24-28 février 2014.

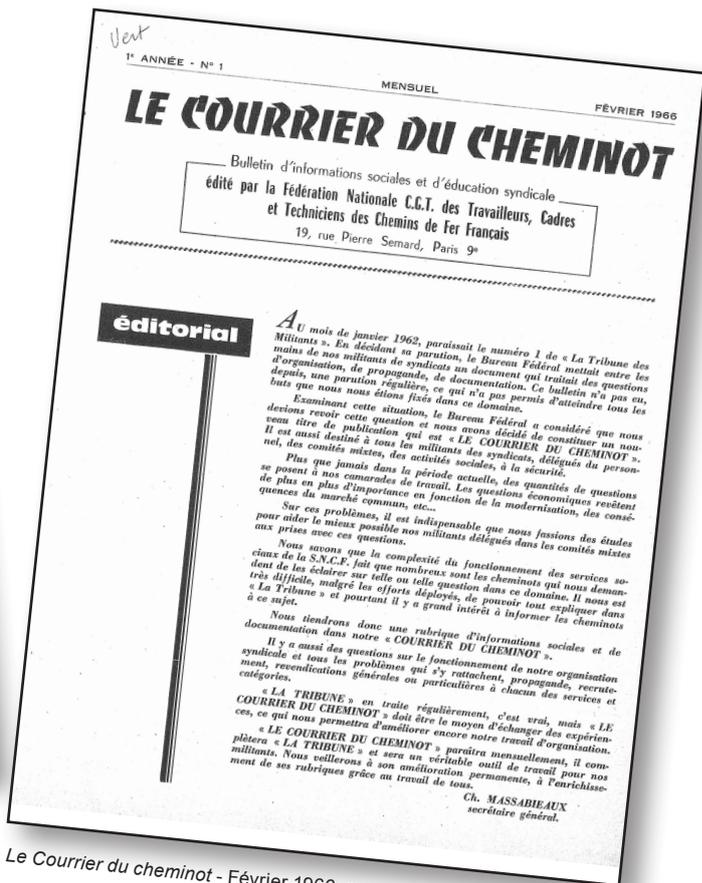
Périodicité : Parution mensuelle, puis irrégulière entre 1969 et 1984 (entre 2 et 10 numéros par an), hebdomadaire de 1986 à 2014.

Directeurs de publication :

Jean-Louis David de février 1966 à mai 1983 (n°1-96) ;
 Fernand Barat de juillet 1983 au 11 mai 1987 (n°97-156) ;
 Jean-Paul Lahouse du 18 mai 1987 au 16 août 1993 (n°157-384) ;
 Pierre Delanoue du 23 août 1993 au 2 juin 1997 (n°385-550) ;
 Didier Le Reste du 16 juin 1997 au 9 juillet 2001 (n°551-754) ;
 Sylvain Brière du 16 juillet 2001 au 15 avril 2002 (n°755-794) ;
 Grégory Roux du 22 avril 2002 au 8 août 2011 (n°795-1280) ;
 Thierry Nier du 16 août 2011 au 24 février 2014 (n°1281-1413).



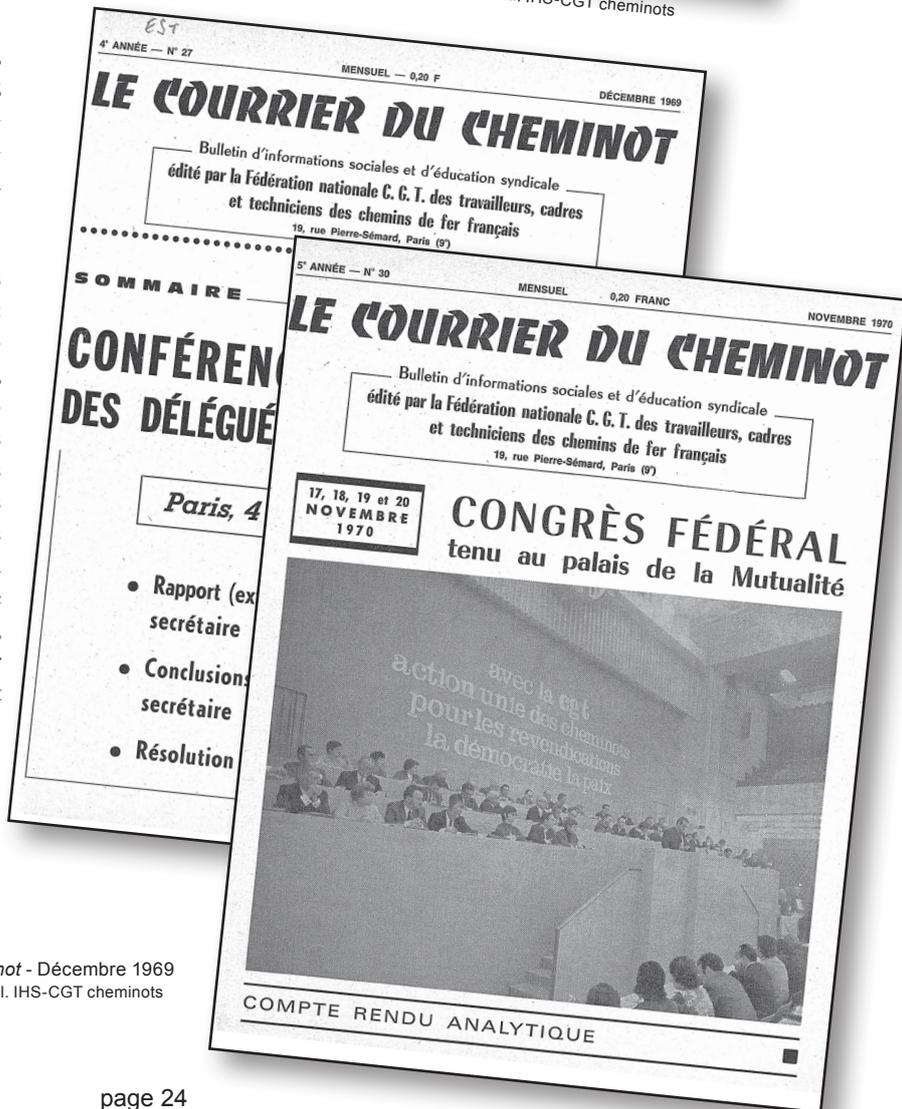
La tribune des militants - Janvier 1962. Coll. IHS-CGT cheminots



Le Courrier du cheminot - Février 1966. Coll. IHS-CGT cheminots

Les tracts, communiqués, déclarations, comptes-rendus, courriers y sont reproduits ; les lettres adressées aux groupes parlementaires, à la direction de la SNCF ou aux ministères peuvent permettre de reconstituer en partie le fil de négociations.

On y trouve aussi la publication des moments forts des différentes instances statutaires : congrès (statuts, document préparatoire, rapport d'activité, compte-rendu, interventions), Conseil national, Commission administrative, Commission exécutive, Conférences de service ensuite dénommées conférences techniques. Les comptes-rendus et différents rapports de congrès ou même documents préparatoires sont souvent publiés dans un numéro spécial du *Courrier du Cheminot* ou de la *Tribune des cheminots*. Entre 1968 et 1986, sept congrès fédéraux se sont tenus. Pour cette période, 20 documents de congrès sont librement accessibles en ligne.



Le Courrier du cheminot - Décembre 1969 et novembre 1970. Coll. IHS-CGT cheminots

A partir de janvier 1985, le titre de la publication demeure inchangé mais désormais les militants le baptisent « Courrier S ». D'où vient cette appellation ? Dans un premier temps, en 1985, paraissent des suppléments numérotés S1, S2... Puis, en 1986, (afin de conserver les tarifs postaux de presse que confère l'obtention d'un numéro de Commission paritaire), le rythme de parution devient hebdomadaire ; le numéro de la semaine est alors reporté sur chaque première page. Au début de chaque numéro, avant le sommaire, figure un index des thématiques associées à une lettre (voir ci-contre) qui couvre l'ensemble du champ des activités fédérales. Le Courrier paraîtra sous cette forme jusqu'en 1990. A partir de 1991, l'index thématique disparaît et la numérotation des semaines demeure jusqu'au dernier numéro, en 2014, mais devient plus discrète au fil du temps, passant du titre au pied de page.

ACTIVITES FEDERALES

- (A) ORGANISATION - POLITIQUE FINANCIERE - PROPAGANDE - VO
- (B) ACTION REVENDICATIVE
- (C) COMMISSION ECONOMIQUE FEDERALE
- (D) COMMISSION SALAIRES
- (E) EMPLOI - CONDITIONS DE TRAVAIL - CHSCT
EVOLUTION DES METIERS
- (F) COMMISSION DU STATUT
- (G) FORMATION PROFESSIONNELLE - TECHNOLOGIES NOUVELLES
- (H) DROITS - LIBERTES - JURIDIQUE
- (I) PAIX - INTERNATIONAL
- (J) INFOS RETRAITES
- (K) TECHNIQUES
- (L) FEMMES - ANTOINETTE
- (M) CENTRE FEDERAL DES JEUNES
- (N) GROUPE - CA - FILIALES - UIT
- (O) DOM - TOM
- (P) FORMATION SYNDICALE
- (Q) SECTEUR CE - SOCIAL
- (R) SECONDAIRES
- (S) I.C.T. - UFCM

Parmi les 181 numéros en ligne, on trouve divers numéros thématiques et parmi eux certains paraissent régulièrement. Ils sont consacrés aux salaires, à la réglementation du travail, aux élections professionnelles, aux activités sociales, à la propagande.

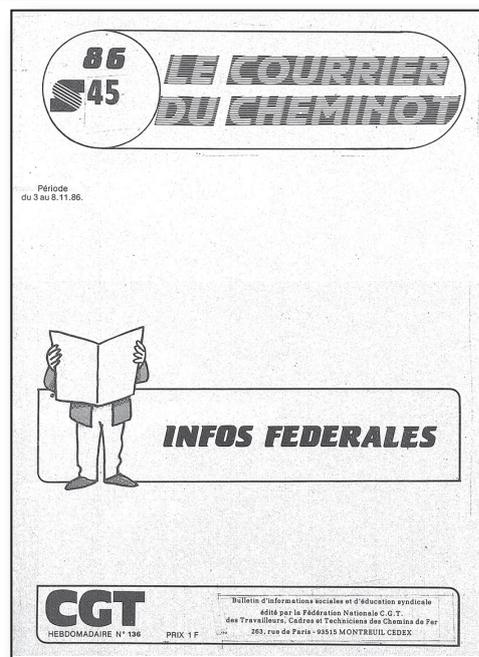
Certains textes adoptés dans les instances de la Confédération ou articles de dirigeants confédéraux y sont également publiés.

Une plongée dans **Le Courrier du Cheminot**, dont nous continuerons à mettre en ligne les numéros progressivement, et plus largement dans la presse en ligne, c'est aussi la possibilité, pour chaque militant, chaque syndiqué, de parfaire sa formation, de s'informer et d'enrichir ses réflexions et ses connaissances à partir des réflexions de ceux qui l'ont précédé. C'est bien là l'un des objectifs de notre institut !

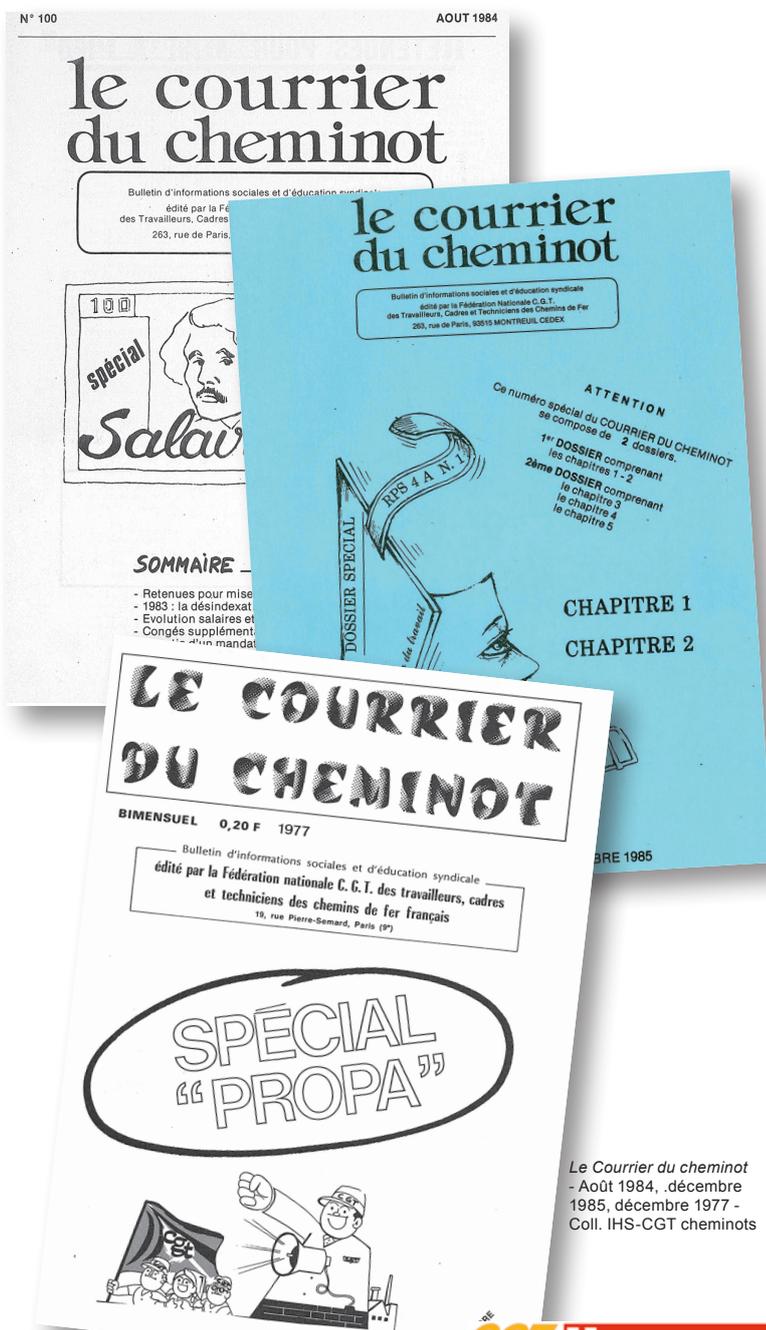
Editorial de Charles de Charles Massabieaux, secrétaire général dans le Courrier du Cheminot :

- n°1, février 1966.
- 28^e Congrès fédéral, 23-26 janvier 1968, Drancy ;
- 29^e Congrès fédéral, 17-20 novembre 1970, Paris ;
- 30^e Congrès fédéral, 13-16 novembre 1973, Paris ;
- 31^e Congrès fédéral, 30 novembre-3 décembre 1976 ;
- 32^e Congrès fédéral, 27-30 novembre 1979, Nanterre ;
- 33^e Congrès fédéral, 19-22 avril 1983, Nanterre ;
- 34^e Congrès fédéral, 24-28 novembre 1986, Marseille.

Caroline Chalier



Le Courrier du cheminot - Novembre 1986. Coll. IHS-CGT cheminots



Le Courrier du cheminot - Août 1984, décembre 1985, décembre 1977 - Coll. IHS-CGT cheminots

Morceaux choisis

Le Cheval de Troie

Paul Nizan

« C'était le temps où la ville voyait arriver des hommes détachés de leur ancienne ville et de leur ancienne vie qui arrivaient à pied où descendaient des trains, des camions de Messageries. Chaque jour, vingt-cinq ou trente chômeurs traversaient les villages avec de vieux sacs sur le dos. Certains demandaient du pain. D'autres rêvaient de vin. Des Allemands descendaient en bicyclette vers le sud, chargés de souvenirs déchirants. Des Espagnols montaient furtivement vers le nord. Il y avait des années qu'on avait oublié en France ces mouvements de migration. Le père de Bloyé lui avait raconté des histoires de compagnonnage : c'était les dernières. Les échos du Tour de France étaient morts. Ces histoires comportaient une certaine auréole légendaire dont les nouvelles migrations étaient entièrement dépouillées. On se souvenait encore des déplacements saisonniers des maçons du Limousin, des terrassiers du Morbihan, qui viennent travailler aux environs de leurs gares dans le XIII^e, le XIV^e et la banlieue sud de Paris. Mais les migrations de la misère, les courses des solitaires traqués commençaient, les migrations qui n'entrent pas dans le jeu des ondulations régulières de l'industrie, de l'histoire, des échanges entre les villes et les champs. C'était des migrations qui étaient fuite et poursuite. Le sens même des anciens courants se renversait : les habitants des villages qui étaient autrefois allés travailler dans les usines urbaines revenaient dans leur pays avec des façons qui n'étaient plus celles de leurs frères, de leurs cousins. Des charpentiers habillés à la mode de Lyon bricolaient dans les fermes et essayaient de se remettre au labour, à la moisson, aux vignes. Des ouvriers nés dans les fumées des coronas, des cités s'échappaient, partaient vers les petites villes qui bordent les grands bassins industriels, puis vers les chefs-lieux ruraux, puis vers les villages de la montagne où aucun des gestes qu'ils avaient ne paraissait naturel, où ils se sentaient complètement perdus : les pays où ils parvenaient ne leur donnaient pas de secours. Certains de ces voyages finissaient par des suicides qui se produisaient au moment où ces vagabonds, qui n'aimaient pas la route pour la route mais pour l'espoir des villes, voyaient leur petite réserve de chances, de courage et leurs raisons de liberté se racornir, où ils n'étaient plus que des poussières en face d'un destin invincible qui prenait le prestige d'un cyclone ou d'un Dieu. Le gaz, l'eau, une corde, un train qui roule dans la nuit étaient les dernières ressources de ceux qui n'entendaient plus les dernières voix de leur courage et de leur dignité. »

Paul Nizan, « *Le Cheval de Troie* », Préface de Pascal Ory, Éditions Gallimard, L'Imaginaire, 2005, 228p. (P. 71-73).

Première édition en 1935. Né à Tours en 1905, mort à Recques sur Hem le 23 mai 1940 lors de l'offensive allemande contre Dunkerque, Paul Nizan a écrit de nombreux ouvrages dont le premier roman, *Aden Arabie*, commence par la phrase devenue célèbre « J'avais vingt ans. Je ne laisserai personne dire que c'est le plus bel âge de la vie ».

Les fusillés de Châteaubriant

René Guy Cadou

Ils sont appuyés contre le ciel
 Ils sont une trentaine appuyés contre le ciel
 Avec toute la vie derrière eux
 Ils sont pleins d'étonnement pour leur épaule
 Qui est un monument d'amour
 Ils n'ont pas de recommandations à se faire
 Parce qu'ils ne se quitteront jamais plus
 L'un d'eux pense à un petit village
 Où il allait à l'école
 Un autre est assis à sa table
 Et ses amis tiennent ses mains
 Ils ne sont déjà plus du pays dont ils rêvent
 Ils sont bien au-dessus de ces hommes
 Qui les regardent mourir
 Il y a entre eux la différence du martyr
 Parce que le vent est passé là ils chantent
 Et leur seul regret est que ceux
 Qui vont les tuer n'entendent pas
 Le bruit énorme des paroles
 Ils sont exacts au rendez-vous
 Ils sont même en avance sur les autres
 Pourtant ils disent qu'ils ne sont pas des apôtres
 Et que tout est simple
 Et que la mort surtout est une chose simple
 Puisque toute liberté se survit

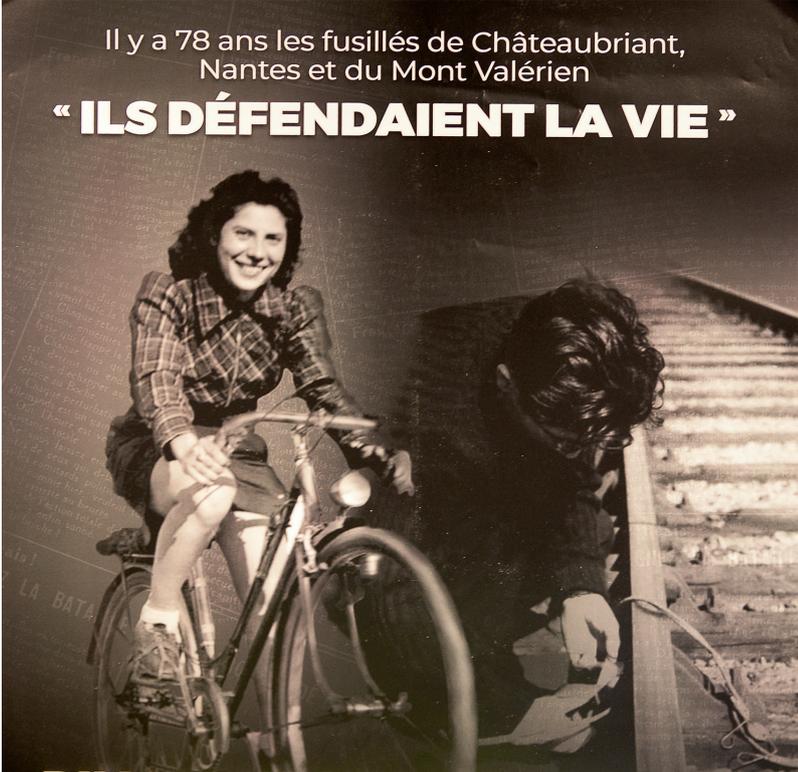
René Guy Cadou – « *Pleine poitrine* »

Édition originale Pierre Fanlac, Périgueux-1946

(1920/1951) - Né à Sainte Reine de Bretagne. Parents instituteurs publics ; enfance terrienne, adolescence où il découvre le cinéma à Saint Nazaire et la création poétique à Nantes. Dans les années quarante, il fait partie de « l'école de Rochefort », groupe de poètes en rupture avec le conformisme littéraire du régime de Vichy. Le 22 octobre 1941 il croise à vélo le convoi bâché qui transporte les 27 otages vers la carrière de Châteaubriant où ils vont être fusillés.

Il y a 78 ans les fusillés de Châteaubriant, Nantes et du Mont Valérien

« ILS DÉFENDAIENT LA VIE »



DIMANCHE 20 OCTOBRE 2019

13h30 Rendez-vous au rond-point Fernand Grenier à Châteaubriant (44)

14h départ du cortège pour la carrière des fusillés

15h15 Cérémonie officielle sous la présidence d'Odette Niles, présidente de l'Amicale et d'Alain Hunault, maire de Châteaubriant, en présence de Philippe Martinez, secrétaire général de la CGT, en partenariat avec les Tréteaux de France, Centre dramatique national et les enfants des écoles de la COM COM Châteaubriant-Derval

Mise en scène, Solemn Coix, texte, Evelyne Loew - Son : Eurolive

AMICALE DES FUSILLÉS DE CHATEAUBRIANT
 TRÉTEAUX DE FRANCE
 PRIS DE LA LOIRE
 CGT
 Centre dramatique national
 Eurolive
 info@om-cgt

Conception : Info@om-CGT - © Pascale Lalys

